

# Schrankenlos für den Autoverkehr

## Marburg an der Lahn und Autobahn

---

*Anne Maximiliane Jäger-Gogoll*

»Sobald das erste Straßennetz fertig ist, beginnt erst der große Tanz. Das zweite wird die Stadt nach allen Richtungen durchbrechen, um die Vorstädte mit dem ersten Netz zu verbinden. Alles, was noch stehenbleibt, wird in Schutt und Staub ersticken...«  
Émile Zola, *Die Beute* (1871)

»Ist das nicht grauenhaft? Das ist die Hinrichtung der Stadt Marburg. Die verkehrsgerechte Stadt der 70er Jahre, deutlich hier in Marburg, dieser wunderschönen Stadt, zu sehen.« Christoph Mäckler, bekannter Architekt und Gründer des Deutschen Instituts für Städtebaukunst, steht an der Hochbrücke, euphemistisch auch »Fly Over« oder »Overfly« genannt, über die im Bereich des Bahnhofs die Marburger »Stadtautobahn« und auf ihr regionaler und überregionaler Kfz-Verkehr in mehreren Metern Höhe mit Tempo 100 Kilometer/Stunde mitten durch die Stadt braust. Über ihre gesamte Länge erfüllt sie Marburg mit Lärm und Abgasen und zerschneidet nicht nur die Sichtachse zwischen Bahnhof und Universitätsstadt, sondern äußerst brutal auch die Verbindung zwischen jenseits und diesseits der Lahn. Die unter der Hochstraße verlaufenden Straßenführungen wie auch die Elisabethbrücke, an der Mäckler und sein Kamera-team stehen, dienen über entsprechende Auf- und Abfahrten vor allem als Zubringer zu Marburgs gern so betitelter Kfz-»Verteilerschiene«, der B3a. Auch wenn Fußgänger und Radfahrer per Bürgersteig und in jüngster Zeit sogar per markierten Radwegen durchaus vorgesehen sind, ist längerer Aufenthalt hier weder erstrebens- noch empfehlenswert. Der Weg vom Bahnhof in die Stadt ist hart zu erkämpfen, erst am Fuß der Oberstadt erwartet die Besucher\*innen das Idyll, das Fremdenverkehrsprospekte so gern verheißen. Doch auch oben, auf dem Overfly, wird es einem nicht unbedingt wohl: »Stellen Sie sich mal vor, Sie müssen hier wohnen!«, so Mäckler bei der Autofahrt entlang der oberen Stockwerke der nur wenige Meter von der Hochstraßenführung entfernten Wohnhäuser in der Ernst-Giller-Straße: »Das Auto fährt Ihnen durch's Wohnzimmer durch, das ist unglaublich! Ich weiß gar nicht, wie man sowas überhaupt

machen durfte.« Klares Fazit des Stadtarchitekten im November 2010: »Das müssen wir zurückbauen.«<sup>1</sup>

Die Marburger »Stadtautobahn«: ein »Skandal!« Ja, ganz gewiss. Und zwar einer nicht nur des zwanzigsten, in dem sie geplant und gebaut wurde, sondern auch noch des einundzwanzigsten Jahrhunderts, in dem bislang immer noch jede zivilgesellschaftliche und lokalpolitische Bemühung, ihre Auswirkungen für Aufenthaltsqualität, Gesundheit, Verkehrsplanung und Stadtbild einzudämmen, das »Monstrum« in der einen oder anderen Weise zeitgemäß in den Griff zu bekommen, am hartnäckigen Widerstand der übergeordneten Behörden gescheitert ist. Darum wird es in diesem Beitrag gehen.

## I. Stadt, Bahn, Autobahn: Weichenstellungen

»Geißel des Lahntals« (G. Füllerth), »Hinrichtung« (Chr. Mäckler), »Verbrechen« (J.M. Becker) oder eben: »Skandal« – die Marburger Stadtautobahn erregt die Gemüter und bewegte seit ihrer Planung so manche Initiative, ihre Auswirkungen in Form von Lärm, Abgasen, räumlicher Zerstückelung und optischer Verschandelung der Stadt zu verringern. Wenn man freilich Zeitzeugnisse aus jenen 1950er und 1960er Jahren zur Kenntnis nimmt, in denen sich die B3 zwischen Nord und Süd noch ohne eigene Streckenführung über die erst nach und nach durch Teilumgehungen ergänzten städtischen Straßen schlängelte, scheint der »Skandal« zunächst eher in dem Zustand zu liegen, der Marburg den gern und nicht ohne Spott zitierten Beinamen »Marburg an der Schranke« oder, korrekter noch, »Marburg an den Schranken« bescherte.<sup>2</sup>

Tatsächlich mussten Autos auf ihrer Fahrt durch Marburg ganze fünf Mal die Gleise der – naturgemäß ebenfalls durch das Lahntal verlaufenden – Main-Weser-Bahn queren: von Norden kommend erstens an der Neuen Kasseler Straße, zweitens am Blitzweg, drittens bei St. Jost, viertens am Cappeler Berg und schließlich, fünftens, am Südbahnhof.<sup>3</sup> Schon seit 1949 befasste sich die Stadt Marburg verstärkt mit Möglichkeiten, diese für den inner- wie überörtlichen Autoverkehr missliche Situation durch neue Straßenführungen und mögliche Überführungen über die Bahnlinie zu entschärfen. Bereits 1950/51 brachte die Straßenbauverwaltung die Verlegung des Fernverkehrs auf eine eigene Trasse ins Spiel. Sucht man nach den Ursprüngen des »Skandals Stadtautobahn«, dann findet man einen Teil sicherlich hier. Eine eigene Trasse für den Fernverkehr lag neben der lokalen auch ganz besonders im Interesse der überregionalen Verkehrsplanung. Sie musste angesichts der Marburger Topographie nicht nur die Lahnauen ins Visier der Verkehrsplaner bringen, sondern auch die Perspektive eines weiter ausbaufähigen Anschlusses an das Fernverkehrsnetz und damit einen umfänglicheren Ausbau

1 Christoph Mäckler, Architektursünden in Hessen, in: hr-Fernsehen v. 23.11.2010.

2 Zu den Zitaten siehe Elmar Brohl, Stadtentwicklung unter dem Baudezernenten Dr. Ing. Adolf Bernt 1954-1966, in: Benno Hafenerger/Wolfram Schäfer (Hg.), Marburg in den Nachkriegsjahren, Bd. 3: Entwicklungen in Politik, Kultur und Architektur, Marburg 2006, S. 389-459, hier S. 441 u. 444.

3 Vgl. ebd.

der Trasse beinhalten. Tatsächlich kam Ende des Jahres 1955 »aus Wiesbaden die Entscheidung, dass die Straße vierspurig, also auf 28,5 m Breite ausgebaut werden müsste«.<sup>4</sup> Die Weichen für die Stadtautobahn als autobahnartig ausgebauter Bundesstraße mitten durch die grüne Lunge der Universitätsstadt mit offenen Anschlussmöglichkeiten an den überregionalen Fernverkehr in Nord und Süd waren gestellt, die argumentative Gemengelage, die scheinbar unauflösliche Verknüpfung lokaler und überregionaler Interessen, die sich mit der Straße verbanden und die bis heute jede Diskussion um sie prägen, war grundgelegt.

Bis zum Beginn des Baus der B3a in ihrer heutigen Gestalt dauerte es freilich noch rund ein Jahrzehnt, bis zu ihrer Fertigstellung rund zwanzig Jahre. Zunächst stand selbst der Marburger Oberbürgermeister Georg Gassmann den Planungen skeptisch gegenüber, allerdings nicht aus stadtplanerischen oder gar ökologischen, sondern schlicht aus Kostengründen. Als 1955 eine Bahnüberführung am als besonders problematisch bekannten Übergang an der Neuen Kasseler Straße geplant wurde, wird Gassmann in der Oberhessischen Presse mit der Aussage zitiert: »Wir werden uns bis zum Äußersten dagegen wehren, dass die Stadt Marburg für dieses Projekt auch nur einen Pfennig zahlen muss.«<sup>5</sup> Diese Haltung betraf auch die anderen Planungen für die B3, an deren Kosten die Stadt sich aufgrund der damaligen Rechtslage wie auch nach dem Willen des Straßenbauamts mit nicht unbeträchtlichen Summen beteiligen sollte. Erst 1962 ging die Baulast an Bundesstraßen in Gemeinden dieser Größenordnung an den Bund über. Die Planungen zum Ausbau der B3a konnten auch von Seiten der Stadt wieder Fahrt aufnehmen.<sup>6</sup>

An dieser Stelle kommt ein weiterer Aspekt ins Spiel, der aus späterer Sicht vielleicht als ein Teil-»Skandal« dieses Autobahnbaues bezeichnet werden kann. Dass eine eigene Trasse im Stadtbereich Marburgs zwar den Konflikt zwischen Bahn- und Autoverkehr entzerren würde, dafür aber beträchtliches Konfliktpotential mit bestehender Wohn- und Straßenbebauung produzieren musste, war besonders den Planern in Marburg sicherlich mehr als bewusst. Jedoch war es das Straßenbauamt in Wiesbaden, das schon im »Dezember 1957, dann im Januar 1958, im Mai 1959 und noch im November 1960 [...] die Tieferlegung der B-3« vorschlug.<sup>7</sup> Eine Variante, die zwar nicht die grundsätzliche ökologische Problematik des Straßenbauprojekts, die aber sehr wohl seine verheerenden Folgen stadtplanerischer und unmittelbar emissionsbezogener Art zu mindest im Bereich der späteren Hochstraße vermieden hätte, lag damit in greifbarer Nähe. Sie verschwand – zunächst zumindest – aus der Debatte, als die Baulast 1961 von der Stadt auf den Bund überging und die Stadt die Planungen verstärkt in ihre Hände nahm. Während einzig die FDP eine Umgehungsstraße für den Fernverkehr jenseits der Lahnberge forderte,<sup>8</sup> fokussierte sich die städtische Verwaltung ansonsten auf die Trassenführung der B3 durch das Stadtgebiet. Interessant in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass von den insgesamt rund 8.000 Fahrzeugen, die im Jahr 1960 in

4 Ebd., S. 442.

5 Zit.n. ebd., S. 443.

6 Vgl. ebd.

7 Vgl. ebd., S. 442.

8 Vgl. ebd., S. 445.

Marburg täglich auf der B3 gezählt wurden, nur rund 27 Prozent auf den Durchgangsverkehr entfielen. Die neue Trasse, auf Kosten des Bundes erbaut, versprach also zu diesem Zeitpunkt vor allem dem innerstädtischen Verkehr zugute zu kommen. Selbstverständlich sagte die Stadt Marburg da nicht Nein. Was dieser Ausbau später für die Gesamtzunahme des Kfz-Verkehrs, vor allem aber für die Zunahme des überörtlichen und insbesondere des Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet bedeuten würde, das konnten oder wollten die Verantwortlichen dabei wohl nicht voraussehen.

Man mag durchaus einen spekulierenden Gedanken auf die Frage verwenden, ob die Gesamtplanung der Trasse mit ihrer aufgestellten Hochstraße, den riesigen Auf- und Abfahrten und den zum Teil Lahn, Bahn und Autobahn in einem überspannenden Brückenführungen nicht in dieser Weise realisiert worden wäre, wenn die Stadt die Planungen in der eigenen Hand behalten hätte. Wegen der Komplexität und des planerischen Umfangs des Unternehmens beauftragte sie jedoch 1960 das Frankfurter Planungsbüro Schwebel.<sup>9</sup> Schwebel lieferte den Gesamtplan, der im Wesentlichen der dann realisierten Stadtautobahn entspricht, in manchen Teilen zunächst allerdings noch umfänglicher veranschlagt war. So sah Schwebel etwa die Kreuzung B3/Beltershäuser Straße als einen »großen Hochkreisel« vor, an den »eine Verbindung zur Südbahnhofsbrücke angeschlossen werden sollte« – das Ganze, so der damalige Marburger Baudezernent Adolf Bernt kritisch, »von den Ausmaßen des Petersplatzes in Rom«.<sup>10</sup> Sowohl dieses als auch das für Marburg-Mitte vorgesehene Kreuzungsbauwerk wurden für die Umsetzung erheblich verkleinert. Es blieb jedoch bei der Hochstraße, und es blieb insgesamt bei der brutalen Durchtrennung der Stadt und der tiefgreifenden Zerstörung der Stadtstruktur, die teils vorgängig, teils parallel und in unmittelbarer Wechselwirkung, teils als Folge des Autobahnbaus bis zum heutigen Tag immer noch weiter vorangeschritten ist.

## II. 1964-1973: Was Marburg bekam – und was es verlor

»Marburg an den Schranken wird es nicht mehr geben«. Als der hessische Verkehrsminister Rudi Arndt am 6. Juni 1969 mit diesen Worten die Zeppelinspange (dann Konrad-Adenauer-Brücke) für den Verkehr eröffnete,<sup>11</sup> hatte sich Marburg auf dem Weg zur Stadtautobahn seit einem halben und für insgesamt rund ein ganzes Jahrzehnt großflächig in »Marburg an der Baustelle« verwandelt. Der Ausbau der B3a auf eigener Trasse brachte nicht nur den Abriss einer ganzen Reihe von historischen Bauten, den Verlust unzähliger Alleenbäume, die Zerstörung und Entwertung von Wohngebieten und den über die Jahre stetig ansteigenden Lärm- und Abgasausstoß mit sich, sondern auch,

<sup>9</sup> Vgl. dazu ebd., S. 444.

<sup>10</sup> So die Formulierung des damaligen Baudezernenten Dr. Ing. Adolf Bernt, zit.n. ebd., S. 445. Eine vergleichende Karte von a) der Verkehrsführung der B-3 im Marburger Stadtgebiet um 1950 und b) der Planung des Büros Schwebel von Ende 1960 findet sich ebd., S. 446f.

<sup>11</sup> Zit.n. Winfried Wolf, Die autofreie Stadt. Der Autowahn am Beispiel der Stadt Marburg an der Lahn. Geschichte, Perspektive und Alternative, Köln 1993, S. 46.

konsequent aus der Planung folgend, eine weit über die eigentliche Trasse hinausreichende breit ausgebauten Auf- und Abfahrts-, Unter- und Überführungswegeinfrastruktur.

Abb. 1: B3a und neue Uni-Türme



Repro nach Fotodruck: Hartwig Bambey; Urheber unbekannt

1964 wurde zuerst die Autobrücke am vielgescholtenden Bahnübergang Nord fertiggestellt. 1968 folgte der 30 Meter lange Fußgängertunnel, durch den man unter der B3a hindurch zu den ab 1963 erbauten neuen Universitätsgebäuden, der sogenannten »PhilFak«, gelangt. »Noch in der Planungsphase kam es durch den Bau der vierspurigen Schnellstraße zu starken räumlichen Einschränkungen, einem Ausweichen in die Höhe und einer inzwischen erheblichen Lärmbelastung«, merkt heute die Internetseite der Philipps-Universität im Rückblick an.<sup>12</sup> Ebenfalls 1968 wurde der Erlenring mit der Bahnlinie und Autobahn überspannenden Kurt-Schumacher-Brücke eröffnet. Ein Teil des Friedhofs von St. Jost, der in der Folge unter dem Niveau der Zubringerstraße in einer Art Loch zu liegen kam, fiel ihm ebenso zum Opfer wie die gut erhaltenen Wohngebäude der Christlichen Nothilfe am Erlenring.<sup>13</sup> Das um 1580 erbaute Gebäude der Unteren Sieche, des mit der Kapelle St. Jost verbundenen ehemaligen Krankenhaus für leprakranke Frauen, musste ein Jahr später dem Fuß des über die B3a führenden Fußgängerstegs weichen.<sup>14</sup> 1969 war auch das Eröffnungsjahr der Verbindungsspanne Zeppelinstraße/Gisselbergerstraße mit der auf vier Spuren mit einer Gesamtbreite

12 Siehe <<https://www.uni-marburg.de/de/universitaet/profil/geschichte/geschichte>> (26.1.2021).

13 Vgl. Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 46.

14 Vgl. Initiativgruppe Marburger Stadtbild e.V. (Hg.), Marburg im Abbruch 1945-1970. Eine Bilddokumentation, Marburg 1972, S. 37.

von 21 Metern über eine Länge von 180 Metern Lahn, Bahnstrecke und B3a überspannenden Konrad-Adenauer-Brücke als ihrem Kernstück. Sie ist, wie der Verkehrsexperte und Marburg-Kenner Winfried Wolf betont, eines der Renommierobjekte dieser Umgestaltung Marburgs im Zeichen des Kfz-Verkehrs. Die für die Spange fälligen rund 6 Millionen DM Baukosten »wurden vom Bund mit 2,2 Millionen, vom Land Hessen mit 1,1 Millionen und von der Bundesbahn (!) ebenfalls mit 1,1 Millionen Mark getragen. Die Stadt Marburg selbst mußte rund 1,6 Millionen Mark aufbringen.«<sup>15</sup> Den »beharrlichen Hinweise[n] auf die schlechte Finanzlage der Stadt« durch den amtierenden Oberbürgermeister Georg Gassmann und seinen »guten Kontakte[n] als Landtagsabgeordneter mit den zuständigen Ministerien, insbesondere mit Innenminister Schneider« war es zu verdanken, dass die Stadt bei dem Objekt so günstig wegg kam, merkt Elmar Brohl dazu an.<sup>16</sup> Ein beim Ausbau der Verbindungsspange in Kauf genommener Kollateralschaden war die Verstümmelung und der folgende Abriss des Gastrohofs »Zum Schützenpfuhl«, des berühmten »Wirtshauses an der Lahn«. Im Zuge des Straßeneubaus wurde zunächst sein imposantes Einfahrtstor mitsamt den alten Linden abrasiert, bald darauf das ganze Anwesen eingerissen – angesichts der Stabilität seines Gebäcks keine bauliche Notwendigkeit,<sup>17</sup> sondern ein offensichtliches stadtplanerisches Statement: An die Stelle des alten Gastrohofs trat mit dem »Affenfelsen« ein Neubau, der, zumal in unmittelbarer Nachbarschaft zu Zeppelinspange und Autobahn und für das Stadtbild im Süden ebenso prägend wie die Elisabethkirche im Norden, das neue Image Marburgs als »Großstadt«<sup>18</sup> sinnfällig betonierte.<sup>19</sup> Das Jahr 1970 brachte zudem die Fertigstellung der Fußgängerbrücke am Schülerpark, der ebenfalls einen Teil seiner Fläche sowie Zugang und Blick zum Lahnuf er an die – hier bereits zur Hochstraße ansteigende – Autobahntrasse verloren hatte. 1971 wurde der Fußgängerüberweg am Südbahnhof eröffnet, dessen Bahnsteige sich jetzt nur noch wenige Meter von der vierstreifigen und mit Tempo 100 Kilometer/Stunde befahrenen Stadtautobahn befinden. Nicht nur, dass der Aufenthalt für Bahnreisende dort nicht anders als eine Zumutung genannt werden kann, sondern auch und mehr noch, dass der Zugang zum westlichen Bahnsteig bis heute nicht barrierefrei ausgebaut ist, darf übrigens ebenfalls als »Skandal« bezeichnet

15 Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 46.

16 Brohl, Stadtentwicklung (Anm. 2), S. 456f.

17 Vgl. Initiativgruppe Marburger Stadtbild e.V., Marburg im Abbruch (Anm. 14), S. 44.

18 »Marburg wird Großstadt«, diesen (bei ihm selbst zitierten) Satz hatte der Kunsthistoriker Franz Bopp schon im Jahr 1907 als einen »verhängnisvolle[n] Wahns« bezeichnet, der zu nicht wieder gut zu machenden Zerstörungen in Marburg führe (zit.n. ebd., S. 9). Liest man etwa im Gewerbeentwicklungskonzept der Universitätsstadt Marburg von 2017 die Einschätzung: »Durch den steigenden Standortwettbewerb steigen gleichzeitig die Chancen aber auch die Notwendigkeit zur überregionalen Profilierung der Universitätsstadt Marburg. Der Trend zur Urbanisierung bietet Wachstumschancen«, dann scheint jedoch wenig Optimismus hinsichtlich der erfolgreichen Verabschiedung dieses »Wahns« am Platz zu sein. Vgl. dazu das Gewerbeentwicklungskonzept Marburg, 30.6.2017, S. 7, <<https://www.marburg.de/portal/seiten/gewerbeentwicklungskonzept-marburg-900001710-23001.html>> (26.1.2021).

19 Bauherrin des »Affenfelsens« war die »Organisation für Bauinteressenten (OFB) Frankfurt a.M. – Bauvermittlung und Gewerbebau GmbH«. Vgl. Initiativgruppe Marburger Stadtbild und Stadtentwicklung e.V. (Hg.), Marburg – Abbruch und Wandel. Städtebauliche Planungen in einer historischen Stadt, Marburg 2007, S. 104.

werden, der die verkehrsplanerischen Prioritäten der vergangenen Jahrzehnte deutlich macht.<sup>20</sup> 1973 wurde schließlich die Südspange für den Verkehr freigegeben; ihre Zubringerkreuzung Cappeler Straße/Beltershäuser Straße wurde erst jüngst aufgrund des unablässig steigenden Kfz-Aufkommens in zweijähriger Bauzeit nochmals verbreitert und mehrspurig ausgebaut. Im Jahr 1974 wurde schließlich auch der Overfly, die Hochstraße vor Krummbogen und Bahnhof, fertiggestellt:

»Die 425 m lange Hochstraße mit fast 1000 m Stützmauern von max. 5 m Höhe steht auf Großbohrpfählen von max. 20 m Tiefe; sie hat schließlich 21 Mio. DM gekostet. Die gesamte Baumaßnahme für die 5 km lange Strecke kostete 68 Mio. DM.«<sup>21</sup>

### III. »...im Ergebnis: katastrophal«. Die B3a als Wirtschaftsfaktor

»Marburg hat nun [...] eine Autobahn«.<sup>22</sup> Ob diese Feststellung in der *Oberhessischen Presse* vom Oktober 1973 Freude, Erleichterung, gar Triumph oder doch eher Erschrecken zum Ausdruck bringen soll, lässt sich heute nicht mehr genau sagen; es mag eine Mischung aus allem gewesen sein. Die Marburger Stadtautobahn ist jedenfalls bis heute ein, für verkehrspolitische Diskussionen oft paradigmatisches, Objekt kontroverser Diskussionen, die Notwendigkeit, Vor- und Nachteile nicht selten hitzig, dabei mit weitgehend gleichbleibenden Argumenten gegeneinander in Stellung bringen. Mit Abstand betrachtet wirkt die Tatsache, dass, wie Winfried Wolf es pointierend zusammenfasst, in Marburg das »Problem der geforderten Beseitigung eines beschränkten Bahnübergangs [...] durch den Bau einer Autobahn ‚gelöst‘« wurde,<sup>23</sup> einigermaßen kurios. Und es ist auch erstaunlich, dass ausgerechnet in Marburg, wo schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts Experten dringend den Erhalt der alten Bausubstanz und des gewachsenen architektonischen Gesamtensembles anmahnten,<sup>24</sup> ausgerechnet diese größtmögliche aller Lösungsoptionen realisiert werden konnte, dass der – durchaus vorhandene – Widerstand nicht groß genug war, um sie einzudämmen oder gar zu verhindern. Natürlich konnte nur ein Komplex unterschiedlicher Faktoren und Interessen das ermöglichen. Wobei sich noch zusätzlich die Frage stellt, warum, wenn denn schon eine Straße dieses Ausmaßes für notwendig erachtet wurde, nicht zumindest der Gipfel des städtebaulichen Ärgernisses, die Hochstraße, vermieden und durch die mehrfach in greifbarer Nähe liegende Tunnelführung ersetzt wurde, die immerhin den beliebten Schülerpark am Lahnufer, die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt

20 »Der Umbau des Bahnhofs Süd in Marburg soll in den Jahren 2024 und 2025 erfolgen«, informierte immerhin 2021 die Deutsche Bahn, <<https://www.marburg.de/portal/meldungen/online-dialog-suedbahnhof-wird-barrierefrei-900006813-23001.html>> (26.1.2021).

21 Brohl, Stadtentwicklung (Anm. 2), S. 456.

22 Oberhessische Presse v. 11.10.1973, zit.n. Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 47.

23 Ebd., S. 44.

24 Vgl. Elmar Brohl, Verunstaltungen und Gestaltungsvorschriften in Marburg 1904 bis 1986, in: Initiativgruppe Marburger Stadtbild und Stadtentwicklung e.V. (Hg.), Marburg – Abbruch und Wandel. Städtebauliche Planungen in einer historischen Stadt, Marburg 2007, S. 122-139.

und die an der Uferstraße liegenden Schulen vor den gravierendsten Beeinträchtigungen bewahrt hätte.

Einige Aspekte, die zur Beantwortung dieser Fragen beitragen können, sind in den letzten Abschnitten schon genannt geworden. Zum einen lag es ganz offensichtlich im Interesse der Stadt und insbesondere des Stadtkämmerers, die Straße möglichst günstig bauen zu können. Und da sie nicht (bzw. nicht nur) dem innerörtlichen, sondern auch und besonders dem überörtlichen Durchgangsverkehr der B3 dienen sollte, war es so naheliegend wie nachvollziehbar, hier die entsprechenden Zuständigen, den Bund bzw. das Land, in die Pflicht zu nehmen. Bis abzusehen war, dass die Baulast 1962 von der Stadt auf den Bund übergehen würde, stockten dementsprechend die Planungen auf Seiten der Stadt, wurden vom Oberbürgermeister möglicherweise sogar verzögert.<sup>25</sup> Da der Kfz-Verkehr schon seit den 1950er Jahren entsprechend der seit Beginn des Jahrzehnts forcierten Motorisierung in der Bundesrepublik auch in Marburg tatsächlich anstieg,<sup>26</sup> ist es also durchaus möglich, dass mit einer zunehmenden öffentlichen Ungeduld hinsichtlich einer Entzerrung der Konkurrenzsituation zwischen Schiene und Straße auch die Akzeptanz hinsichtlich der absehbaren stadtplanerischen und emissionstechnischen Folgen wuchs.<sup>27</sup>

Ein schlagendes und bis heute virulentes Argument für die Trasse lieferte das mit der Planung beauftragte Frankfurter Büro Schwebel. »Straßen müssten«, so erklärte Schwebel den Stadtverordneten 1961, eben »dort gebaut werden, wo der Verkehr sie fordere«. Und dies sei vor allem innerhalb der Stadt. Die neue Trasse sei »wegen des hohen städtischen Verkehrsanteils weniger [...] eine Fernverkehrsstraße« als vielmehr »eine innerstädtische Sammel- und Verteilerschiene«. Selbst wenn, wie die FDP wiederholt verlangte, für den Fernverkehr eine Umgehung jenseits der Lahnberge gebaut würde, müsste die Stadt zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs ihrerseits immer noch »eine 4-spurige städtische Straße« bauen. Zusammen mit dem Finanzierungsaspekt war diese Argumentation Schwebels sicher dazu angetan, eventuellen Widerständen gegen die Trasse den Wind aus den Segeln zu nehmen, zumal Schwebel zusätzlich darauf verwies, dass der historische Kern der Stadt nicht berührt werde, während die Autobahn mitsamt der Hochstraße genauso modern sei »wie die neuen Universitätsbauten«, an denen sie vorbei führt.<sup>28</sup> Und so stellte als einzige im Stadtparlament vertretene Partei nur die FDP die Trasse weiterhin grundsätzlich infrage.<sup>29</sup> Ansonsten konzentrierten sich die Debatten auf planerische Details sowie auf die Alternative »Hochstraße vs. Tunnel«, die gleich noch etwas näher zu betrachten sein wird.

25 Vgl. Brohl, Stadtentwicklung (Anm. 2), S. 443.

26 Vgl. dazu allgemein Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima. Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2007, S. 169-183; sowie auf Marburg bezogen Ders., Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 28-32.

27 »Wie lange noch wird es dauern, bis eine Behörde das amtliche Schwert zur Lösung dieses gordischen Verkehrs-Knotens ergreift und heilend und entwirrend schwingt?«, fragte etwa die Oberhessischen Presse v. 27.3.1963 in diesem Sinn entnervt nach. Zit.n. Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 44.

28 Schwebels Argumentation in der Stadtverordnetensitzung vom 19.5.1961 wird hier wiedergegeben nach der Zusammenfassung von Brohl, Stadtentwicklung (Anm. 2), S. 444f.

29 Vgl. ebd., S. 451.

Zunächst, ob »drüber« oder »drunter« geführt, nochmals zurück zur »Verteilerschiene« und ihrer – auch in der gegenwärtigen Diskussion immer wieder als Argument gegen mögliche Umgestaltungen ins Spiel gebrachte – Entlastungsfunktion für die Stadt bzw. für den städtischen Verkehr. Im Juli 1976 stellte die *Oberhessische Presse* zufrieden fest, dass die neue Straße »nicht nur eine Beschleunigung für den Durchgangsverkehr, sondern vor allem eine wesentliche Verkehrsminderung in der Kasselerstraße und in der Zimmermannstraße« bewirkt habe.<sup>30</sup> Zumal mit Blick auf die beiden jetzt vom B3-Durchgangsverkehr direkt entlasteten Straßen schien die Autobahn der gewünschten Funktion für die Stadt also gerecht zu werden. Der zugleich erfolgende Hinweis auf die Beschleunigung des Durchgangsverkehrs durch die B3a, mit der sie im Sinn des Straßenbauamtes mithin auch als Fernstraße ihren Sinn erfüllte, ist allerdings durchaus ambivalent zu beurteilen. Mit der Fertigstellung der Stadtautobahn war ein wichtiger Schritt zu einem Gesamtausbau der B3 zwischen Gießen und Cölbe getan. 2011 wurde er im Süden Marburgs mit dem vielzitierten »Lückenschluss« zwischen Weimar-Roth und Gisselberg abgeschlossen. Die von Cölbe an durchgehend autobahnartig ausgebauten B3 mündet nunmehr ohne bauliche Einschränkungen am Gießener Nordkreuz direkt in die A485 und stellt über diese auch eine direkte Verbindung zur A45 und zur A5 sowie zu mehreren weiteren Autobahnen her. In Richtung Norden endet der Ausbau nach wie vor in Schönstadt – wobei der Weiterbau der A49 östlich von Kirchhain jetzt auch dort einen Autobahnanschluss der B3 (über die ausgebauten B62) in greifbare Nähe rückt. Durchaus nicht uninteressant ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass sich in der Chronologie der A49 auf der Internetseite des Umweltverbandes BUND als erster Eintrag findet: »Ende der 1960er Jahre: Bundesverkehrsminister Leber verspricht der Stadt Marburg einen vierstreifigen Ausbau der B3 nach Kassel.«<sup>31</sup> Auch wenn die Planungen zur A49 in den 1970er Jahren variierten und dann aus rechtlichen Gründen immer wieder stockten – eine Variante sah eine Trassenführung durch den Ebsdorfer Grund mit Anschluss der B3 nördlich von Gießen vor<sup>32</sup> –, scheint immerhin ein unmittelbarer Anschluss der B3 an die A49 (nach Kassel) und der Ausbau der ersten zur A485 schon damals im Raum gestanden zu haben, und zwar so akut, dass 1978 eine Initiative mit 1.180 Unterschriften alarmierter Marburger Bürger\*innen beim hessischen Verkehrsminister Heinz-Herbert Karry gegen den »Ausbau der Bundesstraße 3a in Marburg durch deren Verlängerung nach Norden und Süden zur A485« protestierte.<sup>33</sup> Durch den »Anschluß der A485 an die im Bau befindliche A49« werde »in unzumutbarer Weise der Fernverkehr Nord-Süd mitten durch die Stadt Marburg und das Lahntal geführt«. Es müsse

»davon ausgegangen werden, daß die nach Fertigstellung der Autobahn zu erwartenden mehr als 40.000 Kraftfahrzeuge täglich auf dieser Strecke die Lärm- und Abgas-

<sup>30</sup> Oberhessische Presse v. 6.7.1976, zit.n. Wolf, *Die autofreie Stadt* (Anm. 11), S. 47.

<sup>31</sup> Vgl. <<https://www.bund-hessen.de/waelder/keine-a-49-dannenroeder-forst-retten/chronik-a-49/>> (30.1.2021).

<sup>32</sup> Vgl. ebd.

<sup>33</sup> Bürgerinitiative Südstadt Marburg, Unterschriften gegen den Autobahnbau im Lahntal. Gesammelt vom 28.10. bis 11.11.1978. Dort auch die folgenden Zitate. Für die Überlassung des Originaldokuments gilt Jan Schalauske mein herzlicher Dank.

belästigungen und die Unfallgefahren in Marburg und im Lahntal in unzumutbarer Weise steigern und das Leben und die Gesundheit der Bürger in gefährlichem Maße beeinträchtigen werden.«

Betroffen seien allein in Marburg: »Wohngebiet Afföller, Kliniksviertel, Universitätsgebiet, Wohngebiet bei St. Jost, Freibad, vier verschiedene Schulen, Wohngebiet Südstadt – Cappel und Wehrda als schon damals eingemeindete Ortsteile wären dem noch hinzuzufügen. Die auf dem Flugblatt als Beleg für die Belastungen beigebrachten Fakten sind alarmierend: Bis zu 80 Dezibel Lärmpegel seien an der Stadtautobahn gemessen worden, weit mehr also als die als Höchstgrenze erlaubten 50-60 Dezibel für Wohngebiete am Tag.<sup>34</sup> Zudem habe eine Projektstudie des Fachbereichs Geographie der Philipps-Universität »Bleialblagerungen von 1kg/to Boden« im Bereich des Schlossbergs nachgewiesen, die »in erster Linie vom Verkehr auf der Stadtautobahn« herrührten, was faktisch einer Verseuchung des Schlossbergs gleichkäme. Neben diesen gesundheitsgefährdenden Faktoren bringe eine weitere Zunahme des Stadtautobahnverkehrs auch »eine Erhöhung der Unfallgefahr« mit sich sowie den Verlust der Entlastungsfunktion für den innerstädtischen Verkehr.

Die »Verteilerschiene«, die man sich mit dem Ausbau der Fernverkehrsstraße im Stadtgebiet auf Bundeskosten eingekauft hatte, büßt schon nach dieser Darstellung aus den späten 1970er Jahren mit dem – im Sinn der Fernstraße ganz folgerichtig vorangetriebenen – Anschluss an das Fernverkehrsstraßennetz den angepriesenen innerstädtischen Entlastungszweck mehr und mehr ein. Sie bringt den Kfz-Verkehr nicht nur heraus, sondern zunehmend auch herein in die Stadt. Und das folgt nicht nur dem allgemeinen Trend einer seit 1960 explosionsartig zunehmenden Kfz-Dichte,<sup>35</sup> sondern auch einer Logik, die den motorisierten Individualverkehr als umsatzversprechenden Wirtschaftsfaktor versteht und ihn als solchen ins Zentrum der Verkehrs- und Stadtplanung stellt. Der seit 1970 amtierende Oberbürgermeister Hanno Drechsler hat das auf den Punkt gebracht mit der 1976 in der *Oberhessischen Presse* zitierten Feststellung, »daß es keine zweite Stadt in Hessen gibt, in der die Autobahn so dicht an die zentralen Einkaufsbereiche der Stadt herangeführt« werde – auch, so ist in Erinnerung zu rufen, mittels ihrer zum Teil ebenfalls fast autobahnähnlich ausgebauten Zubringerschneisen, der Kurt-Schumacher-Brücke/Erlenring und der Konrad-Adenauer-Brücke/Zepplinspange. Die »zentralen Einkaufsbereiche« für die via Autobahn motorisiert herangeführten Kunden hatte man mittlerweile entsprechend ausgebaut: An die Stelle des neogotischen Gymnasiums Philippinum in der Universitätsstraße, das 1973 abgerissen wurde, war das Kaufhaus Horten (das spätere Schlossberg-Center) getreten. Die gegenüberliegenden Stadtsäle hatten dem Einrichtungshaus des in der Nachbarschaft ebenfalls neu erbauten Kaufhauses Ahrens (zusammen 12.000 Quadratmeter Verkaufsfläche, 2 Parketagen, 350 Parkplätze),<sup>36</sup> dem späteren »Allianzhaus« (2020 nach Umbau als »2M Marburg Mall« wiedereröffnet), weichen müssen. Im Zuge dieser Logik boten

34 Vgl., zusammen mit den Unterschriften, ebd. Dort auch die folgenden Zitate.

35 Vgl. etwa die Vergleichstabelle zum Kfz-Bestand von 1950 bis 1990 im Landkreis Marburg-Biedenkopf und bundesweit in Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 29.

36 Vgl. dazu die historische Darstellung des Kaufhauses: o.V., »Über 140 Jahre Tradition«, <[https://www.ahrens-marburg.de/mein\\_ahrens/unternehmen/wir\\_ueber\\_uns.html](https://www.ahrens-marburg.de/mein_ahrens/unternehmen/wir_ueber_uns.html)> (1.2.2021).

sich nach der vorläufigen »Sättigung« der Innenstadt mit Einkaufszentren<sup>37</sup> auch die Gebiete entlang der Autobahn zur weiteren Gewerbeansiedelung an: so die Lahnauen in Wehrda mit dem bis heute expandierenden Gewerbepark, so jene in Cappel, deren Erschließung erst in den letzten Jahren Fahrt aufgenommen hat und wo nach der Umwandlung der Cappeler Weiden östlich der Autobahntrasse nun auch die Wiesen westlich davon im Visier der Planer sind.

Aber nicht nur die »grüne Wiese«, also das ländliche Umfeld und Naherholungsgebiet Marburgs, sondern auch das innerstädtische Band entlang der Autobahntrasse erhielt als Folge des Ausbaus den Charakter einer sich mitten durch die Stadt ziehenden gewerbeindustriellen Stadtperipherie. Darin, eingeklemmt zwischen Bahn- und Autobahntrasse und hindernislos eigentlich nur per Auto erreichbar, bleiben in diesem stadtplanerischen Niemandsland die »neuen« Universitätsgebäude heute, nicht einmal ein halbes Jahrhundert nach ihrem Bau, als Altlasten zurück, während die dort untergebrachten Institute sich in lebenswertere Gegenden der Altstadt verabschiedet haben. Der vorerst jüngste städtebauliche »Skandal« größeren Ausmaßes, mit dem sich Marburg mit neuen »Einkaufsbereichen« der automobilisiert heranzuführenden Kaufkraft anzudienen suchte, ist das 1997 eröffnete »Erlenring-Center«, dem trotz seines bald sichtbaren Scheiterns als Standort »großflächigen Einzelhandel[s]«<sup>38</sup> direkt an der Autobahnauffahrt kurz darauf noch ein weiteres Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit weiteren 7.500 Quadratmeter Fläche und 300 Parkplätzen zur Seite gestellt worden ist.<sup>39</sup> Boshart könnte man sagen, dass sich jetzt immerhin nicht mehr nur den per Bahn anreisenden Besucher\*innen mit der Hochbrücke, sondern mit den beiden Gewerbecentern auch den mit dem Auto über die Kurt-Schumacher-Brücke Anreisenden am Eingangstor zur Stadt ein aufschlussreiches Bild städtebaulichen Selbstausverkaufs bietet; »demokratisch wasserdicht – im Ergebnis: katastrophal«, so das Resümee des Kommentators im eingangs zitierten Fernsehfeature »Architektursünden in Hessen« dazu.<sup>40</sup> »Wir opfern unsere Städte dem Verkehr«, hatte Stadtbauarchitekt Christoph Mäckler dort im Angesicht der Stadtautobahn-Hochbrücke gesagt und dabei selbstverständlich den Kfz-Verkehr gemeint. Das gilt auch noch für diese neuesten Beispiele billiger Investorenarchitektur im Zeichen autogerechter Kundenmobilisierung. Dieser Logik folgte auch noch der Vorstoß von Oberbürgermeister Thomas

37 Das Kaufhaus »Horten« mit insgesamt 9.000 Quadratmeter Einkaufsfläche wurde mangels Rentabilität schon 1984 wieder geschlossen; als »Schlossbergcenter« blieb das Gebäude lange Jahre ein planerisches und ökonomisches Sorgenkind der Stadt.

38 Das »Erlenring-Center« wurde, so Werner Girgert, »zur Ansiedlung großflächigen Einzelhandels vor den Toren der Stadt geplant.« Deutlich wird an dieser Formulierung nicht zuletzt, dass ein Gebiet, das im Lauf der Expansion der Stadt mitten in Marburg liegen würde, aufgrund der Zerschneidung des gesamten Stadtgebietes durch die Autobahntrasse als extraterritorial empfunden wird – und damit, wenngleich eigentlich im Herzen der Stadt gelegen, stadtplanerisch dem Schicksal einer städtischen Peripherie (im schlechten Sinne) unterworfen wird. Werner Girgert, Schlechte Zeiten für gute Architektur. Marburger Stadtentwicklung 1970 bis 2007, in: Initiativgruppe Marburger Stadtbild und Stadtentwicklung e.V. (Hg.), Marburg – Abbruch und Wandel. Städtebauliche Planungen in einer historischen Stadt, Marburg 2007, S. 18-33, hier S. 21.

39 Ebd., S. 22f.

40 Architektursünden in Hessen (Anm. 1).

Spies im Jahr 2017, der, ein Jahr, nachdem Marburg zur Umweltzone erklärt worden war, die Umwidmung der B3 in eine reguläre Autobahn ins Spiel brachte, weil dies den Wirtschaftsstandort Marburg für Gewerbeansiedlungen attraktiver machen würde.<sup>41</sup> Die A485 zwischen Marburg und Gießen, gegen die 1978 rund 1.180 Marburger Bürger\*innen protestiert hatten, stand damit in allerjüngster Zeit wieder äußerst präsent im Raum. Beschwichtigend meinte der Oberbürgermeister zwar, dass die »Änderung der Schilder [...] allein der Erleichterung von Gewerbeansiedlungen« diene, ansonsten ändere sie »weder an der Straße noch an der Art oder Intensität ihrer Nutzung irgend etwas«.<sup>42</sup> Doch abgesehen davon, dass es eher unwahrscheinlich ist, dass ausgerechnet von Gewerbeunternehmen, die ihre Standortwahl von der Nähe des nächsten Autobahnanschlusses abhängig machen, kein höheres Kfz- (und insbesondere Lkw-)Aufkommen zu erwarten wäre, reicht schon der gegenwärtige Status quo der B3/B3a aus, um die Befürchtungen jener oben zitierten Bürgerinitiative im Fall eines Ausbaus zur A485 zu übertreffen. Ein paar Zahlen mögen das illustrieren.

#### IV. 2015: Rund 48.500 Kfz-Durchfahrten täglich

Von »mehr als 40.000 Kraftfahrzeugen täglich« ging die Bürgerinitiative 1978 für den Fall einer Realisierung der A485 aus. Damals erreichte, nach einer Zählung von 1982, die Verkehrsmenge auf der B3 im Bereich Nordstadt täglich 13.700 Fahrzeuge (vor dem Baubeginn wurden täglich 8.000 Fahrzeuge gezählt). Sieben Jahre später, im Jahr 1989, waren es bereits 31.900, weitere vier Jahre später, 1993, rund 33.200 Fahrzeuge pro Tag.<sup>43</sup> Das steigerte sich mehr oder weniger kontinuierlich. 2005 wurden in Marburg-Mitte insgesamt 41.535 Kraftfahrzeuge pro Tag gezählt, 2010, während der Bauarbeiten zum »Lückenschluss« im Süden, »nur« noch 40.177, 2015, nach vollbrachtem »Lückenschluss«, dann wieder ungebremst ansteigende 44.195 pro Tag<sup>44</sup> – ein Jahresdurchschnittswert (DTV) wahlgemerkten, der nicht die realen Spitzenzeiten, sondern das tägliche Mittel wiedergibt, sodass die reale Zahl an Wochentagen schon 2015 bei rund 48.500

41 »Marburg bekommt Autobahnanschluss«, titelte enthusiastisch die Oberhessische Presse v. 9.6.2017 und fügte erläuternd hinzu: »Die Marburger Ansiedlungspolitik will sich verstärkt um überregional tätige Unternehmen bemühen – auf Kooperations-Gewerbeflächen mit Nachbarorten wie – etwa im Ebsdorfergrund.« »Fakt ist«, so Thomas Spies im direkten Zitat: »Wir alle haben bisher keinen Autobahnanschluss, und das ist es, was Investoren auf Karten sehen. Die [mangelhafte] Verkehrsanbindung schreckt sie ab.«

42 Siehe Oberhessische Presse v. 20.6.2017. Hinzugefügt werden muss allerdings, dass Spies' Vorstoß die Umwidmung lediglich bis an die südliche Stadtgrenze Marburgs beinhaltete, was die Marburger Bevölkerung vielleicht hinsichtlich einer möglichen Tempohöhung auf der B3a – vielleicht aber auch hinsichtlich des schon 1978 im Raum stehenden Anschlusses an die A49? – beschwichtigen sollte.

43 Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 61.

44 Vgl. dazu Hessen Mobil, Verkehrsmengenkarte Hessen 2015, <[https://mobil.hessen.de/sites/mobile.hessen.de/files/content-downloads/VM2015\\_Marburg-Biedenkopf.pdf](https://mobil.hessen.de/sites/mobile.hessen.de/files/content-downloads/VM2015_Marburg-Biedenkopf.pdf)> (3.2.2021). Für Aufschlüsselungshilfe danke ich Markus Gronostay.

Kfz-Durchfahrten pro Tag gelegen haben dürfte.<sup>45</sup> Dabei hat sich – kaum verwunderlich – der Prozentsatz des Durchgangsverkehrs im Verhältnis zum innerstädtischen Verkehr seit Beginn der Bauplanung ziemlich genau umgekehrt: Während nach der Erhebung von 1960 nur rund 27 Prozent der täglichen Fahrten auf der B3 dem Durchgangsverkehr galten, sind es heute mehr als 75 Prozent, der Lkw-Anteil liegt insgesamt bei sieben bis neun Prozent.<sup>46</sup> Das von der Bürgerinitiative Südstadt 1978 entworffene Szenario von »mehr als 40.000 Kraftfahrzeuge[n] täglich« auf der B3a wird auch ohne den nördlichen »Lückenschluss« heute schon weit übertroffen. Der B3, nur nominell von einer regulären Autobahn unterschieden, fällt im »Logistik-Schwerpunkt-Land« Hessen als »Straße von besonderer Verkehrsbedeutung« eine wichtige Funktion für den Transitverkehr zu.<sup>47</sup> Zumal nach dem bevorstehenden Ausbau der A49 bedeutet das für Marburg eine nochmals steigende Verkehrsbelastung mit einem voraussichtlich überproportional ansteigenden Lkw-Anteil.

Die Entlastungsfunktion der »Verteilerschiene« wird nicht nur hinsichtlich der Verkehrsmenge von diesem »Durchfluss« überregionalen Verkehrs durch die Stadt und der damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastung in der Stadt konterkariert, sondern auch durch die von der Stadtautobahn ausgehende Verdrängung anderer Formen von Mobilität. Im August 1974 erklärte die *Oberhessische Presse* ihren Leser\*innen:

»Fußgänger, Radfahrer und sonstige nichtmotorisierte Fahrzeuge sowie alle Kraftfahrzeuge, die nicht schneller als 60 km/h fahren können oder dürfen, [werden] von der Benutzung der Autobahn ausgeschlossen und müssen die sonstigen öffentlichen Straßen [...] benutzen.«<sup>48</sup>

Diese freilich – man denke an die Zubringerstruktur Südspange, Zeppelinspange, Erlenringspange und Elisabethbrücke sowie deren Verlängerungen – sind den dergestalt »Ausgeschlossenen« keineswegs prioritätär überlassen, sondern werden auch ihrerseits dem Fokus auf den Autoverkehr entsprechend umgestaltet, womit Fußgänger- und Radverkehr auch hier zunehmend an den Rand gedrängt bzw. zwischen dem fließenden und dem stehenden Kfz-(Park-)Verkehr eingeklemmt werden. Wer vom Ortenberg oder aus Cappel nichtmotorisiert in die Innenstadt, von der Innenstadt zum Südbahnhof oder zur (jetzt alten) Philosophischen Fakultät nebst der (ehemaligen) zentralen Universitätsbibliothek oder von dort zum Hauptbahnhof gehen bzw. radeln will, muss sich in Gefahr begeben oder auf komplizierten und mühsamen anderen Wegen die Autobahn über- oder unterqueren oder auch ganz unter ihr entlangwandern, dabei Lärm

45 Winfried Wolf, Der Autowahn in Marburg. 1993-2015: Rückblick – Bilanz – Ausblick, in: Maximiliane Jäger-Gogoll/Sabine Leidig/Jan Schalauske/Winfried Wolf (Hg.), Stadt, Lahn, Autowahn. Marburg und die B3a. Verfehlte Verkehrspolitik und Alternativen, Michendorf 2016, S. 8-46, hier S. 18.

46 Berechnet nach Verkehrsmengenkarte Hessen (Anm. 454), Vergleich Kernstadt/äußere Stadtteile. Zu den durch den Lkw-Anteil verursachten Belastungen ist anzumerken, dass die Lärmemission eines Lkw durchschnittlich denen von 25 Pkw entspricht. Vgl. Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr, <<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39774/>> (10.3.2021).

47 Vgl. o.V., Änderung der Zuständigkeit: B3 ist eine »Straße von besonderer Verkehrsbedeutung«, in: Das Marburger. Online Magazin v. 8.9.2011, <<https://www.das-marburger.de/2011/09/anderung-de-r-zustandigkeit-b-3-ist-eine--strase-von-besonderer-verkehrsbedeutung/>> (15.2.2021).

48 Oberhessische Presse v. 17.08.1974, zit.n. Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 47.

und Gestank ertragen, muss menschenleere Gewerbegebiete, wie etwa zwischen Südbahnhof und Cappel, überwinden oder sich durch beängstigende und weitgehend lichtlose Un-Orte wie den »Jägertunnel« oder den Fußgängertunnel an der »PhilFak« wagen. Fuß- und Radwege sind durch die von der B3a-Trasse bestimmte Verkehrsstruktur nicht nur weit, sondern auch laut, hässlich, unheimlich und sogar (wie etwa der berüchtigte »Jägertunnel«) gefährlich geworden – kein Anreiz, sondern bis heute ein Problem für die allenthalben angestrebte städtische Verkehrswende.

Ergänzt, ja sogar vorbereitet, wurde dieser Prozess der Verdrängung jedes anderen als des Autoverkehrs innerhalb der Stadt von der Abschaffung jener Verkehrsmittel, die der nichtmotorisierten individuellen Mobilität nicht nur dienen, sondern für sie und ihre Kundschaft auch Platz auf der Straße beanspruchen, allen voran der Marburger Straßenbahn.<sup>49</sup> In der Bevölkerung nicht nur beliebt, sondern beförderungstechnisch wie finanziell effizient, wurde die Straßenbahn mit ihrem festen Gleisbett unter dem verkehrsplanerischen Paradigma des Automobilverkehrs zum Verkehrs-»Hindernis«. Obwohl sie im Jahr 1945 in Marburg insgesamt um die 6,6 Millionen Fahrgäste befördert hatte, wusste die Marburger Presse im Jahr 1950: »Straßenbahnverkehr behindert den Straßenverkehr«.<sup>50</sup> 1951 zitierte sie den amtierenden Verkehrsdirektor mit den Worten: »Die Straßenbahn war stets ein Verkehrshindernis.«<sup>51</sup> Verkehr – das ist jetzt lediglich der Automobilverkehr, dem sich andere Verkehrsformen anzupassen bzw. dem sie auszuweichen haben. Bedingt konnte das der O-Bus, der ab 1951 die Straßenbahn ersetzte und der zwar noch auf Oberleitungen, aber nicht mehr auf das Gleisbett angewiesen war, welches der Straßenbahn das Vorrang auf der Straße garantierte. Seine größere Flexibilität, d.h. seine Anpassungsfähigkeit an den immer dominanteren Automobilverkehr, wurde dem O-Bus freilich bald zum argumentativen Verhängnis. Eine der Begründungen, mit denen nach nur 17 Jahren der O-Bus-Betrieb in Marburg wieder eingestellt wurde, war der Hinweis darauf, dass seine Pünktlichkeit im allgemeinen Straßenverkehr immer mehr zu wünschen übrig lasse.<sup>52</sup> 1968 ging die Stadt von den O-Bussen zu Dieselbussen über, deren Pünktlichkeit freilich nicht weniger durch den Stau in den Straßen beeinträchtigt wurde (und weiterhin wird). Hinsichtlich der Flexibilität im Straßenverkehr natürlich ein Fortschritt, ist der Wechsel zum Dieselbus ökologisch wie lärmtechnisch leider das Gegenteil. Der mit dem zunehmenden Kfz-Verkehr einhergehende Verlust an fahrplanmäßiger Zuverlässigkeit der Busse wie auch der Komfortverlust der am Straßenrand befindlichen Haltestellen, die ebenfalls beständig steigender Lärm- und Abgasbelastung ausgesetzt sind, hat sicher dazu beigetragen, die Beliebtheit des ÖPNV in Marburg empfindlich zu beeinträchtigen. Das führte zum weiteren Zuwachs eben jenes motorisierten Individualverkehrs, für den die »Verteilerschiene«

49 Zu Geschichte, Verkehrs- und Finanzstruktur sowie zu den Gründen für die Einstellung ihres Betriebes im Jahr 1951 vgl. detailliert ebd., S. 18-26.

50 Marburger Presse v. 8.7.1950, zit.n. ebd., S. 22.

51 Zit.n. ebd.

52 »Der zunehmende Verkehr – vor allem an Personenkraftwagen – führt immer mehr zu Stauungen und damit zu ungewollten Verschiebungen im Fahrplan«, heißt es in der Oberhessischen Presse v. 7.10.1968, zit.n. Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 35. Weichen mussten angesichts des Problems nicht die »Personenkraftwagen«, sondern der O-Bus – die verkehrspolitischen Prioritäten waren klar gesetzt.

Stadtautobahn die »große« Lösung bringen sollte, dabei jedoch zum gewichtigen Teil des Problems wurde. Die gleis- und leitungsunabhängigen Dieselbusse passen sich in das autozentrierte Verkehrskonzept ein, denn nur mit ihnen lassen sich ohne weiteren infrastrukturellen Aufwand jene weiten Wege bewältigen, die durch die B3a-Trasse und ihre Zubringerschneisen und durch die sich innerstädtisch wie auf der »grünen Wiese« ausbreitenden Gewerbe- und Einkaufszentren bei gleichzeitiger Ausdünnung von Infrastruktur in den qua Gebietsreform neu eingemeindeten Außenstadtteilen erzeugt werden. Das gilt auch für die Verbindung zu jenen zentralen Einrichtungen, die parallel zum Bau der Stadtautobahn aus der Stadt ausgelagert wurden und deren notwendige verkehrliche Anbindung ebenfalls ganz auf das Automobil zugeschnitten ist. Die Tatsache, dass fast alle naturwissenschaftlichen Institute der Universität ebenso wie die Medizin und die Kliniken im Lauf der 1970er Jahre auf die Lahnberge verlegt wurden, hat dem u.a. über die Stadtautobahn »verteilten« Kfz-Verkehr weiteren Zuwachs verschafft, geht aber mit ihrem Bau auch planungstechnisch Hand in Hand. In diesem Zusammenhang kommt die Frage, warum nicht im Bahnhofsgebiet statt der Hochstraße wenigstens ein Tunnel gebaut worden ist, wieder ins Spiel.

## V. Tunnel versus Overfly

Wie schon oben erwähnt, war die Idee einer Tunnelführung der B3a-Trasse im Bereich des Bahnhofs zuerst von Seiten des Straßenbauamts geäußert worden. Die Stadt, damals noch Hauptbaulastträgerin, verhielt sich jedoch zögerlich, bis abzusehen war, dass die Baulast ab Januar 1962 auf den Bund übergehen würde. Schon 1961 legte das Frankfurter Planungsbüro Schwebel dann seine Gesamtplanung vor. Sie sah die Hochstraße am Bahnhof vor, schloss jedoch auch eine Tunnellösung in dem Bereich nicht aus. Diese sei aber »schwieriger, teurer und langwieriger« und »enge den Lahnquerschnitt ein«<sup>53</sup> – ein Faktum, das freilich auch für die Hochstraße galt, für die das Lahnbett dann um acht Meter verlegt werden musste. 1964/65 wurde die Planung mit der Hochstraße offengelegt.<sup>54</sup> Schon vorher allerdings sprachen sich gewichtige Stimmen gegen sie aus: neben dem Verkehrs- und Verschönerungsverein<sup>55</sup> vor allem der Rektor der Philipps-Universität, der 1961 gegen den Hochstraßenplan insbesondere die unzumutbare Lärmbelästigung für die Kliniken im Nordviertel ins Feld führte.<sup>56</sup> Ein Gutachten des Frankfurter Batelle-Instituts prognostizierte, dass durch den Bau der Hochstraße tatsächlich »mit einer Verdopplung der Lautstärkeempfindungen und damit mit einer stark störenden zusätzlichen Lärmbelästigung gerechnet werden« müsse.<sup>57</sup> 1965 sprach sich die Universitätsleitung wegen der Lärmbelastung sowohl für das Klinikum als auch für die neuen Institute am Krummbogen für eine Tunnellösung aus. Für diese lag ein ausgearbeiteter Vorschlag von Dr.-Ing. Ludwig Müller vor, der im März 1967 öffentlich

53 Brohl, Stadtentwicklung (Anm. 2), S. 445.

54 Vgl. ebd., S. 451.

55 Ebd., S. 445.

56 Ebd., S. 448.

57 Vgl. Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 49.

vorgestellt und von der Mehrzahl der Zuhörenden befürwortet wurde. Technischen Einwänden begegnete Müller mit einem überarbeiteten Entwurf im folgenden Jahr 1968.<sup>58</sup> Doch obwohl der Tunnel die durch die oberirdische Trasse verursachte Verkleinerung der Universitätsflächen zwischen Schülerpark und Erlenring und die räumliche Einengung der neuen Institute (der Flächenverlust wurde tatsächlich durch die Erhöhung der Uni-»Türme« um teilweise fast das Doppelte der ursprünglichen Planung kompensiert) sowie ihre gravierenden lärm- und wegetechnischen Beeinträchtigungen hätte vermeiden können, konnte die Universität mit Verkehrsministerium und Straßenbauamt keine Einigung zugunsten eines Tunnels erzielen. Verkehrsminister Arndt drängte ebenso wie Oberbürgermeister Gaßmann auf unverzüglichen Baubeginn, im Sommer 1969 wurden die Bauleistungen für die Verlegung der Lahn im Sinne der Hochstraßenplanung ausgeschrieben.<sup>59</sup>

Abb. 2: Autobahnhochbrücke vor dem Bahnhof im Bau



Stadtarchiv Marburg, Fotosammlung Eifert, 16.166/6

Aus heutiger Sicht ist das angesichts der desaströsen Auswirkungen des Overfly im Bereich von Krummbogen und Bahnhofsviertel kaum mehr nachvollziehbar. Auch wenn eine Tunnelführung den Gesamt-»Skandal« einer Quasi-Autobahn mitten durch die Stadt nicht verhindert hätte, die Lärm- und Abgasbelastungen jenseits der Reichweite des Tunnels damals wie heute nicht geringer ausfallen würden, hätte sie für den Erhalt

58 Die Entwurfszeichnungen sind abgedruckt bei Brohl, Stadtentwicklung (Anm. 2), S. 454. Eine ausführliche Darstellung der variierenden Pläne und jeweiligen Diskussionen findet sich ebd., S. 451-459.

59 Ebd., S. 455.

und die Entwicklung städtischen Wohn- und Lebensraums doch wenigstens lokal eine beträchtliche Verbesserung bedeutet. Selbstverständlich spielten finanzielle Gründe bei der Entscheidung eine Rolle,<sup>60</sup> vermutlich auch die wachsende Ungeduld der Marburger Bevölkerung, die Oberbürgermeister Gassmann mit dem Hinweis verschreckte, dass »im Fall eines Beschlusses für einen Tunnel die Baumaßnahme erheblich verzögert würde«, außerdem ein »Verkehrschaos« drohe und »die bereitgestellten Mittel von Marburg abgezogen würden«.<sup>61</sup> Ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung gegen den Tunnel war, wie Elmar Brohl betont, die Tatsache, dass »der Widerstand der Universität [...] nicht aggressiv genug« war, sie nicht auf den Erhalt ihres Baugeländes am Krummbogen bestand, das von der oberirdischen Trasse gravierend minimiert wurde.<sup>62</sup> Doch gerade während der Diskussionen um Hochstraße oder Tunnel war die Entscheidung gefallen, die Kliniken auf die Lahnberge auszulagern. Sowohl 1961 als auch 1965 waren es Universitätsrektoren vom Fachbereich Medizin, Prof. Hans Erhard Bock und Prof. Herbert Hensel, gewesen, die gegen die Hochstraße protestiert hatten. Als sich durch den Umzug das Problem der Lärmbelastung für die Kliniken erledigt, die Stadtautobahn sich für sie hinsichtlich des Zubringerverkehrs vielleicht sogar als Vorteil herausgestellt hatte, waren nur noch die geisteswissenschaftlichen Institute am Krummbogen betroffen. Spielten Lärm und Abgase für sie keine Rolle? Oder waren sie so sehr in andere Schauplätze des politischen Kampfes, in den Umbruch innerhalb der Universität involviert, der sich gerade 1969 auch in der Ablösung des Rektors durch ein dreiköpfiges Gremium an der Uni-Spitze niederschlug, dass ihre Bedrohung durch Lärm, Abgase und räumliche Isolation zwischen Bahn und Autobahn darüber aus dem Blick geriet?

Interessant ist, dass in fast allen Erinnerungen, die man heute über die Episode »Tunnel vs. Hochstraße« hört und liest, eine Äußerung kolportiert wird, die dem damaligen Präsidenten der Landesstraßenbauverwaltung, Dr. Willi Henne, in den Mund gelegt wird und die besagt, die »Bürger müssten sehen, wo die öffentlichen Gelder verbaut würden; Bauten unter der Erde sähe man aber nicht«.<sup>63</sup> Ist dieser Ausspruch authentisch (wofür es keinen Beleg gibt) – oder bringt er, erfunden, ein Unbehagen zum Ausdruck, das zwar durch die Blume, aber nicht unmittelbar geäußert werden sollte? Denn Regierungsoberbaudirektor Henne, 1907 in der Nähe von Backnang geboren, hatte nicht nur eine Vergangenheit als SS-Standartenführer der Reserve, sondern hatte auch als Referent von Hitlers »Organisation Todt« federführend an der Planung des sogenannten »Westwalls« mitgewirkt. Ab 1942 war er als Generalbevollmächtigter für die Bauwirtschaft in den besetzten Gebieten Norwegens für den massenhaften Einsatz von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern verantwortlich. 1945 in der Sowjetunion zu 25 Jahren Haft verurteilt, kam er 1955 vorzeitig frei und übernahm 1957 die Leitung der Hessischen Landesstraßenbauverwaltung, wo der Autobahnbau weiterhin eine seiner Kernkompetenzen blieb.<sup>64</sup> Soll der ihm zugeschriebene und seither immer wieder kol-

60 Vgl. ebd., S. 451-459.

61 Siehe dazu ebd.; Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 49.

62 Brohl, Stadtentwicklung (Anm. 2), S. 459.

63 Zit.n. ebd., S. 458.

64 Unter seiner Regie entstanden die Autobahnen im Sauerland, der Bergstraße und in der Rhön. Siehe den Eintrag »Willi Henne«, in: Wikipedia, <[https://de.wikipedia.org/wiki/Willi\\_Henne#cite](https://de.wikipedia.org/wiki/Willi_Henne#cite)>

portierte Ausspruch auf diese nicht nur personelle, sondern auch sachliche Kontinuität hinweisen? Oder hat er gerade die gegenteilige Funktion – als ein Bonmot, das diese Kontinuitäten, im Stil etwa der Heinrich-Lübke-Witze, anspricht, dabei jedoch zugleich komisch-verharmlosend verschleiert?

Wie immer dem auch sei, die Idee einer Tunnelführung der Stadtautobahn blieb in Erinnerung und ist auch heute noch aktuell. Das verdankt sich insbesondere den Bemühungen des Marburger Ingenieurs Gerhard Haberle, der im Jahr 2011 eine gründliche Neubearbeitung der Thematik durch Studierende der Technischen Hochschule Mittelhessen in Gießen unter Leitung von Prof. Andreas Bark anstieß. Im Juni 2012 wurde auf Einladung der Marburger Lokalen Agenda und des Marburger Bauamts vor rund 70 Zuhörer\*innen ein neu ausgearbeiteter Plan für eine 800 Meter lange Tunnelführung zwischen Ernst-Giller-Straße und Schülerpark vorgestellt. Während der damalige Bürgermeister Franz Kahle für eine Gesamtuntertunnelung der B3a zwischen Marburg-Süd und Marburg-Nord mehrfach eine Summe von rund 900 Millionen Euro veranschlagt hatte, berechneten die Studierenden für die genannte Teiluntertunnelung rund 95 Millionen Euro, welche zudem mit den in absehbarer Zeit anstehenden Kosten für Komplettsanierung oder Abriss der bestehenden Spannbeton-Hochbrücke verrechnet werden müssten, deren Lebensdauer in jenem Jahr 2012 noch auf maximal 40 Jahre veranschlagt wurde und angesichts der steigenden Verkehrsmenge mit wachsendem Anteil schwererer Lkw heute noch auf ca. 25 Jahre zu schätzen ist.<sup>65</sup> Immerhin sieht der Haushaltsplan der Stadt Marburg für das gegenwärtige Jahr 2021 Mittel von insgesamt 31.000 Euro für die »Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Tunnelführung bzw. Tieferlegung der B3 im Stadtgebiet von Marburg« vor.<sup>66</sup> Wie eine solche, stadtplanerisch unbedingt wünschenswerte, Maßnahme sich allerdings mit den – angesichts der galoppierenden Klimakatastrophe dringend notwendigen – Maßgaben des im Juni 2019 für Marburg erklärten Klimanotstands vertragen könnte, unter dessen Vorzeichen große Straßenbauprojekte sich generell verbieten, ist freilich fraglich. Und fraglich ist angesichts der Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte auch, ob die übergeordneten Stellen in Bund und Land überhaupt je den politischen Willen aufbringen werden, am Skandal der Auswirkungen der B3a auch nur das geringste zu ändern. Von der Inbetriebnahme der Straße an über die oben erwähnte Unterschriftenaktion im Jahr 1978 bis zum gegenwärtigen Tag ist die Reihe von Protesten, Einsprüchen, Forderungen und Alternativvorschlägen zum Umgang mit der Stadtautobahn nicht abgerissen. Gleichermaßen hartnäckig haben die Zuständigen in (zuerst noch) Marburg, dann Wiesbaden und Berlin, ganz gleich, welcher politischen Partei sie angehörten, diese abgelehnt – ein mittlerweile fast 50 Jahre währender und im sich wandelnden Kontext der stei-

---

<sup>65</sup> Siehe Oberhessische Presse v 13.6.2012 u. 19.8.2018. Für die Überlassung der Aufgabenstellung in sechs Einzelbereichen sowie der gesamten Bearbeitungen und Ergebnisse, die 2012 auch in einer Ausstellung im Marburger Bauamt gezeigt wurden, in digitaler Form gilt Gerhard Haberle mein herzlicher Dank.

<sup>66</sup> Stadt Marburg, Entwurf Haushalt 2021, Produkt 161520 – Stadtentwicklungsplanung. Für die Bereitstellung des entsprechenden Auszugs danke ich ebenfalls Gerhard Haberle.

genden Verkehrsbelastung und sich zusätzlichen Klimakrise immer noch wachsender Skandal, der zum Abschluss in einigen Punkten beleuchtet werden soll.

## VI. Ungebremst ins 21. Jahrhundert

Anfang der 1990er Jahre kam die Universitätsstadt Marburg zu der zweifelhaften Ehre, im populären Diercke Weltatlas als Negativbeispiel für innerstädtische Lärm- und Schadstoffbelastung zu dienen. »Starke« bzw. »deutliche Luftverschmutzung« und »Smog-Belastung« sind für weite Bereiche der Stadt ausgewiesen, die B3a zieht sich als rot eingezzeichnetes Band von damals schon mindestens 70 dB(A) Lärmausstoß mitten hindurch.<sup>67</sup> Bereits 1978 hatte sich die oben erwähnte Bürgerinitiative mit alarmierenden Daten gegen diese Belastung und die durch sie verursachten gesundheitlichen Risiken der Marburger Bevölkerung gewandt.<sup>68</sup> Im Jahr 1990 stellte eine Gruppe Marburger Bürger\*innen gemeinsam mit den Kreisvorsitzenden der Umweltverbände BUND und VCD an den Marburger Oberbürgermeister Drechsler den Antrag, auf der Stadtautobahn durchgehend Tempo 60 Kilometer/Stunde anzurufen. Nach einem Hin und Her wegen der Zuständigkeit – sie lag, wie sich erwies, damals bei der Stadt – wurde der Antrag von Oberbürgermeister Drechsler abgelehnt. Die Initiative wandte sich daraufhin mit einem Eilantrag an das zuständige Verwaltungsgericht und forderte »die unverzügliche Anordnung der Höchstgeschwindigkeit 60 km/h mit dem Zusatzschild ›Lärm- und Abgasschutz‹ und »die Anlage von Radspuren am Seitenstreifen«<sup>69</sup>, da sich damit die Abgase »um mindestens 15 Prozent« und der »insbesondere für die Bewohner benachbarter Hanglagen unerträgliche Lärm [...] um 2 bis 5 Dezibel« verringern ließen. Die Maßnahmen seien nicht nur nach Paragraph 40 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zwingend erforderlich, die Ablehnung der Temporeduktion verstöße auch gegen das Grundrecht auf Gleichbehandlung, da auf anderen innerstädtischen Straßen – und als eine solche sei die B3a aufgrund ihrer Lage zu betrachten – Tempo 50 oder gar 30 Kilometer/Stunde gelte.<sup>70</sup> Auch dieser Antrag wurde abgelehnt. Bewilligt und zwischen 1991 und 2002 schrittweise erbaut wurden hingegen Lärmschutzwände auf der westlichen Seite der Trasse zwischen dem Bereich Sommerbad/Campingplatz und Weidenhausen-Süd. Sie kosteten insgesamt

67 Diercke Weltatlas, Braunschweig<sup>3</sup>1992, S. 55.

68 Zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm wie Leistungs- und Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Stress, Nervosität, Lern- und Konzentrations- sowie Kommunikationsstörungen auch schon bei niedrigeren Pegeln vgl. exemplarisch die Zusammenfassung des Schweizerischen Bundesamtes für Umwelt, <<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/auswirkungen-des-laerms/gesundheitliche-auswirkungen-von-laerm.html>> (4.3.2021); zu Gesundheitsschäden durch Stickstoffdioxid und Feinstaub vgl. Umweltbundesamt <<https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/wirkungen-von-luftschadstoffen/wirkungen-auf-die-gesundheit#auszenluft>> (4.3.2021).

69 Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland e.V./VCD, Presseerklärung v. 20.9.1991, unterzeichnet von Reinhold Wind (BUND-Kreisvorsitzender) und Wulf Hahn (VCD-Kreisvorsitzender), dem ich für die Überlassung sämtlicher Unterlagen in diesem Zusammenhang herzlich danke.

70 Ebd.

mehrere Millionen Euro, brachten lärmtechnisch allerdings nur für unmittelbare Anlieger eine gewisse Erleichterung. Die »Initiative für Tempo 60 auf der innerstädtischen B3 in Marburg« erklärte dazu im Juni 1993, die nach Fertigstellung der Wände vom Umweltamt angestellten Lärmmessungen hätten ergeben, »daß die neuerbaute Wand den Autolärm so stark reflektiert, daß sich die Lärmwerte in den Wohnungen der gegenüberliegenden Straßenfront erhöhten«. Zudem trage die Wand »nichts zu Abgas- und Ozonminderung bei« und schütze »nicht die Hangbewohner und die Talbewohner, die im 1. bis 3. Stock leben«. Hingegen habe das Marburger Umweltamt bestätigt, »daß sich bei Tempo 60 die Lärmwerte und Stickoxid-Emission um 50 Prozent mindern ließen«.<sup>71</sup> Während also drei Kilometer lange, dabei jedoch kaum wirksame bis sogar kontraproduktive Lärmschutzwände finanziert werden, ist die einfache und dabei um ein Vielfaches wirksamere Maßnahme der Temporeduktion auf der B3a nicht durchsetzbar. Nach einem mehr als fünfjährigen Klageverfahren erreichten die sechs verbliebenen Kläger\*innen im Jahr 1996 allerdings, dass auf der Stadtautobahn für ein Jahr versuchsweise Tempo 80 Kilometer/Stunde angeordnet, dabei die Lärmwerte gemessen und tags wie nachts das Kfz-Aufkommen einschließlich des Lkw-Anteils gezählt werden sollten. Angesichts der Tatsache, dass, so die Initiative, die

»Schüler- und Lehrerschaft von zwei großen Schulen, dazu die über 5.000 Studierenden und Beschäftigten der Fachbereiche Gesellschaftswissenschaften und Philosophie der Marburger Philippsuniversität und der Universitätsbibliothek [...] gegen den dort herrschenden Verkehrslärm von ca. 75 dB täglich andenken«

müssten, sei das so etwas wie der Anfang einer Perspektive.<sup>72</sup> Doch ihr war kein Erfolg beschieden. Das lag vor allem daran, dass die Stadt die Verkehrsanordnung des Antrags veränderte. Sie ordnete nicht, wie die Initiative gefordert hatte, Tempo 80 für Pkw und Tempo 60 für Lkw an, sondern beschränkte die Geschwindigkeit generell auf 80 Kilometer/Stunde, also das für Lkw ohnehin vorgeschriebene Tempo. Deren entscheidender Anteil an den Lärm- und Abgasemissionen blieb dadurch während des Versuchs unverändert. Messungen wurden zudem unzureichend, Kontrollen nur sporadisch durchgeführt. Als Oberbürgermeister Dietrich Möller nach einem Jahr zu Tempo 100 zurückkehrte ließ, weil mit der Temporeduktion keine Verbesserungen einhergegangen seien, er hob die Initiative beim Regierungspräsidium gegen ihn eine Fachaufsichtsbeschwerde und hakte dort im Juni 2000 mit der Androhung einer Untätigkeitsklage nach.<sup>73</sup> Doch bis auf eine vertröstende Antwort geschah weiterhin nichts.

Und so ging Marburg mit seiner Stadtautobahn ins neue Jahrhundert und Jahrtausend, und so blieb es bis heute. 2006 war es das Marburger Stadtparlament, das den Magistrat beauftragte, beim Regierungspräsidium die Einrichtung von Tempo 80/60 Kilometer/Stunde zu beantragen. Die Zuständigkeit dafür war vom Oberbürgermeister,

71 VCD-Ordner Wulf Hahn, Presseerklärung der Initiative für Tempo 60 auf der innerstädtischen B3 in Marburg v. 19.5.1993.

72 Ebd., Presseerklärung der Initiative für Tempo 60 auf der innerstädtischen B3 in Marburg v. 29.2.1996.

73 Ebd., Schreiben der Initiative an den Regierungspräsidenten v. 28.2. u. 22.6.2000.

jetzt Egon Vaupel, auf die Straßenverkehrsbehörde unter Verkehrs- und Wirtschaftsminister Riehl übergegangen. Der Antrag wurde mit dem besonderen Hinweis darauf abgelehnt, dass es bei dem vorherigen (wie oben geschildert: unzureichend ausgelegten) Verkehrsversuch »nur zu einer nicht hörbaren Lärmreduktion um bis zu zwei Dezibel gekommen sei«, was für eine Geschwindigkeitsreduktion juristisch nicht ausreiche.<sup>74</sup> 2008 empfahl ein im Auftrag der Stadt vom Umwelt- und Verkehrsplanungsbüro Regio-Consult erstelltes Gutachten aufgrund einer Neubewertung der gesammelten Faktoren einen Neuantrag, und zwar für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70/60 Kilometer/Stunde. Mit einer solchen Beschränkung werde die juristisch geforderte und in seither allen weiteren Ablehnungsbescheiden ins Feld geführte Lärmreduktion um 3 dB(A) auf jeden Fall erreicht, alle übrigen – dort im einzelnen aufgeschlüsselten – Faktoren sprächen ohnehin für ihre Notwendigkeit.<sup>75</sup> Eine solche Forderung hielt die Stadt Marburg allerdings für politisch nicht durchsetzbar. Das Gutachten blieb (bis heute) unveröffentlicht, 2010 beantragte der Magistrat in Wiesbaden erneut Tempo 80/60 Kilometer/Stunde – (selbstverständlich) ohne Erfolg. Ebenfalls im Jahr 2010 gründete sich eine neue »Bürgerinitiative (BI) Stadtautobahn«. Sie forderte kurzfristig eine sofortige Temporeduktion auf Tempo 80/60 Kilometer/Stunde, mittelfristig die Prüfung und mögliche Umsetzung von Maßnahmen wie Lärmschutzwände und Flüsterasphalt, langfristig Planungen für eine Tunnelführung, eine Einhausung oder auch einen Rückbau der Stadtautobahn. Die Vorstöße in Richtung der ersten Maßnahme, welche die BI, flankiert von verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen, beim Regierungspräsidium bzw. beim hessischen Verkehrsministerium unternahm, wurden, wie in Berichten der *Oberhessischen Presse* und auf der Website der BI vielfach nachzulesen ist, mit den bekannten Begründungen abgelehnt.<sup>76</sup>

Im April 2014 verabschiedete das Marburger Stadtparlament seine neuen Lärmaktions- und Luftreinhalteplanungen. Darin enthalten: Ein sofortiges Tempolimit auf 80/60 Kilometer/Stunde auf der Stadtautobahn, langfristig ihre Verlegung in einen Tunnel, wegen der hohen Abgasbelastung der Innenstadt außerdem der Antrag, Marburg zur Umweltzone zu erklären.<sup>77</sup> Diese wurde 2016 zwar eingeführt, gilt allerdings nur auf den städtischen Straßen und führt damit zu der umweltpolitischen Farce, dass eben jene Straße, die wegen des gesamten Kfz-Aufkommens, des dort gefahrenen Tempos und des hohen Lkw-Anteils besonders viel Abgasausstoß produziert, zwar mitten durch die Stadt führt, bei der Einrichtung der Umweltzone jedoch außen

74 Oberhessische Presse v. 24.9.2010.

75 RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR, Analyse und Bewertung der Unterlagen zum Antrag auf Erlass eines Tempolimits der Universitätsstadt Marburg, Marburg 2008.

76 Vgl. dazu <[www.bi-stadtautobahn.info/index.htm](http://www.bi-stadtautobahn.info/index.htm)> (6.3.2021). Die Tatsache, dass der letzte Eintrag auf der BI-Website aus dem Jahr 2018 stammt, darf durchaus so gedeutet werden, dass nach acht Jahren engagierten Einsatzes für eine Verbesserung der Situation an und mit der Stadtautobahn leider auch diese Initiative erst einmal ermüdet. Ist es unzulässig, die Zermürbungstaktik mehrerer Generationen von hessischen Verkehrs- und Wirtschaftsministern nebst den ihnen untergeordneten Regierungspräsidenten als, dem Thema dieses Bandes entsprechend, ebenfalls »skandalös« zu bezeichnen?

77 Vgl. Oberhessische Presse v. 9.4.2014.

vor gelassen wird (ein Schelm, wer Böses angesichts der Tatsache denken möchte, dass Wiesbaden auch die Aufstellung einer Luftmessstation an der B3a bis heute ablehnt).

Anlässlich ihres fünfjährigen Bestehens lud die BI Stadtautobahn im Herbst 2015 unter dem Titel »5 Jahre Bürgerinitiative Stadtautobahn – (k)ein Grund zum Feiern« in Zusammenarbeit mit dem Politischen Salon zu einem Vortrags- und Diskussionsabend mit dem Berliner Verkehrsexperten Winfried Wolf ein, der schon in den 1990er Jahren mit der damaligen Bürgerinitiative kooperiert und in diesem Zusammenhang in seinem Buch *Die autofreie Stadt. Der Autowahn am Beispiel der Stadt Marburg an der Lahn* die »Geschichte, Perspektive und Alternative« der autogerechten Zurichtung der Stadt rund um die B3a-Trasse aufgearbeitet hatte. Die Veranstaltung wurde zum Anlass für eine weitere Buchpublikation, in der Wolf gemeinsam mit anderen Verkehrsinteressierten den »Autowahn in Marburg« in einem Dreischritt aus »Rückblick – Bilanz – Ausblick« neuerlich beleuchtete.<sup>78</sup>

Die Situation hatte sich damals insofern verändert, als seit 2014 in Hessen eine schwarz-grüne Koalition und die erstmalige Besetzung des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr durch einen Angehörigen der Grünen eine gute Voraussetzung für Maßnahmen zur Eindämmung umweltschädlicher Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu bieten schien. Im entsprechenden Koalitionsvertrag von CDU und Grünen hieß es, dass die Koalitionspartner sich »einig« seien, »dass der Lärmschutz an Autobahnen und vierstrigigen Schnellstraßen, die sich in der Nähe von Wohnsiedlungen befinden, insgesamt verbessert werden muss«.<sup>79</sup> Der von der BI Stadtautobahn entsprechend optimistisch gestellte neuerliche Antrag auf eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 80/60 Kilometer/Stunde zwischen Gisselberg und Wehrda wurde allerdings auch vom neuen Verkehrsminister mit der bekannten Begründung – keine Lärminderung um mindestens 3 dB(A) – abschlägig beschieden.<sup>80</sup>

Die Tatsache, dass diese Begründung seit Beginn der 1990er Jahre unverändert gegen die schon damals überfällige Temporeduktion zum Zweck des Schutzes der Bevölkerung vor der gravierenden Lärm- und Abgasbelastung ins Feld geführt wurde und wird, muss angesichts des tatsächlich erfolgten Anstiegs der Verkehrsbelastung in diesem Zeitraum erstaunen. Wie bereits weiter oben erwähnt, wurden 1993 rund 33.200, 2005 rund 41.535 und 2015 rund 44.195 Fahrzeugbewegungen pro Tag gezählt, wobei diese Zahlen einen Jahresmittelwert darstellen, der wochentägliche Stoßzeiten nicht mit abbildet.<sup>81</sup> Eine Stellungnahme von Karl-Heinz Ludewig zu den Darlegungen des hessischen Verkehrsministeriums im November 2015 kommt dementsprechend zu dem Schluss, dass sowohl die vom Ministerium als Berechnungsgrundlage verwandte Verkehrsmenge als auch der dabei angenommene Lkw-Anteil (berücksichtigt wurden lediglich Lkw mit einem Gewicht ab 3,5 Tonnen und nicht, wie nach RLS-90 vorgeschrieben, ab 2,8 Tonnen) als zu niedrig angesetzt worden seien. Zudem lägen bereits die

78 Siehe dazu Jäger-Gogoll/Leidig/Schalauske/Wolf, Stadt (Anm. 45).

79 Zit.n. Wolf, Autowahn (Anm. 45), S. 21f.

80 Das Schreiben nebst der ausführlichen Stellungnahme der Fachbehörde zu den einzelnen Punkten des BI-Antrags ist abgedruckt bei Jäger-Gogoll/Leidig/Schalauske/Wolf, Stadt (Anm. 45), S. 60–66.

81 Vgl. Wolf, Die autofreie Stadt (Anm. 11), S. 61; Ders., Autowahn (Anm. 45), S. 18; Verkehrsmengenkarte Hessen (Anm. 44).

vom Ministerium ermittelten Lärmwerte »über den Auslöstewerten für Lärmsanierungen« und weit über den mittlerweile »als gesundheitsrelevant anerkannten Schwellenwerten«. Für das Verkehrsministerium, so Ludewigs Fazit, bestehe ein »ausreichend großer politischer Gestaltungsraum«, der selbstverständlich eine weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung einschließe. Sie sei »insbesondere dann geboten, wenn die menschliche Gesundheit und die Gebote von Nachhaltigkeit und Umweltschutz ins Zentrum gerückt« würden.<sup>82</sup>

Ja – wenn das geschähe. Bis heute scheint das immer noch ein frommer Wunsch. Trotz aller seither ins Leben gerufenen innerstädtischen Initiativen, die sich mit zum Teil beachtlichem Erfolg für eine Verkehrswende hin zu einer fußgänger- und radfaherfreundlicheren Stadt Marburg einsetzen,<sup>83</sup> trotz der 2016 in Marburg ausgerufenen Umweltzone und des 2019 erklärten Klimanotstands: Die Marburger Stadtautobahn stößt unvermindert Lärm und Abgase aus, zerstört Strukturen, Wege, Perspektiven der Stadt, verdrängt umweltfreundliche und leise Verkehrsformen und bildet die Anbindungsschiene für weitere Gewerbeansiedlungen zwischen den Stadtteilen entlang ihres Verlaufs mitsamt der vielversprechenden Aussicht auf den nahen Anschluss an die zu vollendende A49, bei deren Weiterbau die »Gebote von Nachhaltigkeit und Umweltschutz« gegenwärtig ganz offensichtlich ebenfalls keine Rolle spielen.

## VII. Ausblick 2022

Im Jahr 2022 feiert die Stadt Marburg ihr 800-jähriges Bestehen. 50 Jahre zuvor, im Jahr ihrer 750-Jahr-Feier, veröffentlichte der Club of Rome seinen epochalen Report *The Limits to Growth* (Die Grenzen des Wachstums).<sup>84</sup> Noch einmal rund 40 Jahre früher, im Jahr 1934, sah der Plan für die Reichsautobahnen bereits eine Autobahnstrecke über Marburg vor.<sup>85</sup> Sie steht auch noch im Marburger Landschaftsschutzplan vom Dezember 1939.<sup>86</sup> Während des Zweiten Weltkrieges unverwirklicht geblieben, wird die Realisierung dieses Autobahnplans durch den vierspurigen Ausbau der B3a im Marburger Stadtgebiet in den 1960er und 1970er Jahren erneut vorangetrieben. Der amtierende und ob seiner oben zitierten Äußerung zur Hochbrücke in Marburg legendär gewordene Dienstherr der zuständigen Straßenbaubehörde, Dr. Willi Henne, bringt die Expertise direkt von seiner Tätigkeit als leitender Mitarbeiter Fritz Todts, des 1933 von Hitler eingesetzten

82 Karl-Heinz Ludewig, Tempolimit 80/60 auf B3a möglich – und dringend geboten!, in: Jäger-Gogoll/Leidig/Schalauske/Wolf, Stadt (Anm. 45), S. 67–70.

83 Zu nennen ist an erster Stelle die 2017 gegründete BI Verkehrswende mit vielfältigen Initiativen und mittlerweile herausragender Expertise in vielen Verkehrsbereichen. Siehe <<https://www.bi-verkehrswende.de/>> (9.3.2021).

84 Donella H. Meadows/Dennis L. Meadows/Jørgen Randers/William W. Behrens, *The Limits to Growth. A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, New York 1972.

85 Vgl. <[www.ak190x.de/Bauwerke/Die%20Reichsautobahnen.htm](http://www.ak190x.de/Bauwerke/Die%20Reichsautobahnen.htm)> (9.3.2021).

86 Vgl. Diethelm Fichtner, *Stadtplanung und Stadtsanierung im Marburg seit dem Zweiten Weltkrieg*, in: Alfred Pletsch (Hg.), *Marburg. Entwicklungen, Strukturen, Funktionen, Vergleiche*, Marburg 1990, S. 100–128, hier S. 100.

ersten Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen und den Bau der Reichsautobahnen, mit. Ein Zufall? Oder ist es vielleicht auch noch ein Reflex der alten Pläne, wenn der – politisch unbescholtene – Verkehrsminister Georg Leber der Stadt Marburg Ende der 1960er Jahre, wie oben zitiert, den vierspurigen Ausbau der B3 nach Kassel verspricht? Der jetzt, mit dem – fast – lückenlosen Anschluss der B3 an die A49, nach rund 90 Jahren doch noch seine Vollendung fände?

Doch selbst, wenn man diese unheilvollen Kontinuitäten der Verkehrspolitik und -planung, die sich in Marburg am Beispiel der B3/B3a wie in einem Brennglas zu bündeln scheinen, für historisch abseitig und verkehrspolitisch irrelevant halten mag: Anlässlich ihrer anstehenden 800-Jahr-Feier würde es der Universitätsstadt Marburg gut stehen, für ihre Stadtautobahn endlich eine tragfähige Lösung zu finden. Es muss nicht die große Maßnahme, der teure Tunnel mit Jahrzehnten der Planungs- und Bauzeit sein, dem der ökologische Notstand ohnehin entgegensteht. Immer noch akut gefordert wäre ein Tempolimit, das weit genug geht, um die geforderte Lärmreduktion um 3 dB(A) zu erbringen, und das für das gesamte betroffene Stadtgebiet von Wehrda bis Gisselberg gilt. Um dieses Tempolimit durchzusetzen, müssten wohl nachdrücklichere Mittel eingesetzt werden als die mit schöner Regelmäßigkeit übersandten und immer wieder abschlägig beschiedenen Schreiben nach Wiesbaden.

Doch um Marburg auch in diesem Bereich nicht nur zu »erinnern« und zu »erleben«, sondern auch mit nachhaltiger Wirkung zu »erfinden«, wie das Motto der 800-Jahr-Feier fordert, sollte es mehr sein. Die Marburger Stadtautobahn ist ebenso alt wie die Erkenntnis, dass es »Grenzen des Wachstums« gibt und geben muss. Ebenso alt wie die Anfänge der sich hierauf gründenden Degrowth-Bewegung ist der ausgearbeitete Plan eines Rückbaus der Stadtautobahn zu einer städtischen »Lahnallee«, auf der neben dem radikal verlangsamten, nur noch auf zwei Spuren geführten Autoverkehr Fußgängerwege, Radwege und schattenspendende Bäume Platz finden. Der Entwurf des Architekten und Stadtplaners Ekkehart Schöll aus dem Jahr 1987, den die Bürgerinitiative »Lärm- und Giftgasreduzierung B3« 1997 dem Marburger Verkehrsforum als eine unter mehreren Langfristmaßnahmen empfahl,<sup>87</sup> findet sich auch schon im Buch *Die autofreie Stadt* von Winfried Wolf aus dem Jahr 1993 abgedruckt.<sup>88</sup> Wie wäre das: Wenn jeder der Gäste, die am 5. Juni 2022 zur mit 800 Bierzeltgarnituren bestückten Giga-»Tischlein-Deck-Dich-Geburtstagstafel« auf der Stadtautobahn erwartet werden,<sup>89</sup> etwas Brauchbares – wie Erde, Baumsetzlinge, Spitzhacken, Spaten, Blumenkübel, Markierungsfarbe usw. – dafür mitbrächte? Dann wäre zur Realisierung der lebens- und zukunftsfreundlichen Lahnallee anstelle der Stadtautobahn ein guter erster Schritt getan.

87 Entwurf von Eva Maria Foltin Cramer, abgestimmt mit den Mitgliedern der Initiative »Lärm- und Abgasreduzierung B3 Stadtmittel« v. 19.11.1997 (Aktensammlung Wulf Hahn/VCD).

88 Wolf, *Die autofreie Stadt* (Anm. 11), S. 177.

89 Vgl. *Oberhessische Presse* v. 20.8.2020.