



Ockershäuser Schulgasse 24 35037 Marburg info@nabu-marburg.de www.nabu-marburg.de

Stellungnahme NABU-Marburg zur Offenlegung 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 26/4 "Görzhäuser-Hof"

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Bereits im November 2021 hatte der NABU Marburg einen Antrag auf Zugang zu Umweltinformationen nach dem Hessischen Umweltinformationsgesetz (HUIG) gestellt:

„Welche Fledermausarten wurden durch ein Monitoring des Büros Simon + Widdig im Bereich Görzhäuser-Hof - Marbacher Wald durch Nachweis über Dedektorenerfassung oder Nachweis Wochenstuben festgestellt?“

Dieser Antrag wurde bis heute von den zuständigen Stadtplanungsbehörde abgelehnt mit unterschiedlichen Begründungen und dem Verweis auf die Offenlegung im Bebauungsplanverfahren.

In der Stellungnahme und Kurzgutachten von Simon & Widdig GbR Büro für Landschaftsökologie vom 15. September 2022 wird als Literatur angegeben:

„SIMON & WIDDIG GBR (2020): Offenlegung der 2. Änderung des B-Plan 26/4 "Görzhäuser Hof" - Erfassung der Fledermäuse als Grundlage für eine mögliche FFH-Verträglichkeitsprüfung. unveröffentl. Gutachten. 48 Seiten“

Dieses Gutachten mit einem Seitenumfang von 48 ist in den Unterlagen zur Offenlegung nicht zu finden, wir gehen davon aus, dass aus diesem Gutachten nur auszugsweise zitiert wurde.

Aufgrund einer überschlägigen Prüfung besteht die Möglichkeit, dass im Ergebnis das besagte artenschutzrechtliche Fachgutachten ausgelegt hätte werden müssen. Dann würde es sich um einen beachtlichen Verfahrensfehler gem. § 214 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, der gem. § 215 BauGB gerügt werden kann.

Wir kritisieren hier die mangelnde Transparenz der zuständigen Behörde!

Wir können daher nur zu den veröffentlichten Aussagen Stellung nehmen:

Lichtverschmutzung

Zu diesem Thema verweisen wir auch auf unsere Stellungnahme zum Masterplan Behring-Standort:

„Ein weiteres wichtiges und schon länger diskutiertes Umweltthema wird beflissentlich übergangen: Lichtverschmutzung. Hier geht es keinesfalls um "schmutziges" Licht, sondern die Aufhellung des Nachthimmels durch künstliche Lichtquellen. Der jährliche Zuwachs beträgt in Deutschland unglaubliche 6%. Und das nicht nur in Städten mit ihren riesigen Lichtkegeln, sondern auch im ländlichen Raum.

Der natürliche Rhythmus zwischen Tag und Nacht ist gestört und beeinträchtigt alle Tiere und Pflanzen. Neben ökologischen Auswirkungen hat die Lichtverschmutzung negative gesundheitliche Effekte auf den Menschen, der sich der allgegenwärtigen Beleuchtung nicht mehr entziehen kann. Ganz zu schweigen vom kulturellen Verlust unseres Sternenhimmels.

Schon die jetzigen Standorte der Pharmaunternehmen in der Waldschneise des Hinkebachtals und am Waldrand des Marbacher Waldes tragen erheblich zur Lichtverschmutzung bei, da die Werksgelände in Zeiten der Dämmerung und nachts beleuchtet sind. Eine Berücksichtigung im Masterplan und der künftigen Marburger Bauleitplanung stellt aus unserer Sicht eine Pflicht dar. Schon jetzt könnten bspw. insektenschonendere Leuchtmittel vorgeschrieben und weitere Maßnahmen gegen die Lichtverschmutzung realisiert werden. Dass damit auch bundesweiter politischer Willen umgesetzt wird, beweist das bereits in Abstimmung befindliche Insektenschutzgesetz. Marburg kann hier auf regionaler Ebene einen wichtigen Beitrag zu einer gesünderen Umwelt für Mensch, Pflanze und Tier leisten."

Aus: Stellungnahme NABU-Marburg e.V. zu dem Masterplan Behring-Standort; 20.01.2021

Außenbeleuchtung

Da Außenbeleuchtung vermieden bzw. auf ein rein funktionales Maß zu beschränken ist, ist jeder Beleuchtungsanlage eine Notwendigkeitsprüfung sowie die Abwägung lichtunabhängiger Lösungen wie gute Markierungen, Reflektoren, kontrastreiche Beläge voranzustellen. Insbesondere bei gewerblicher Beleuchtung, die nicht gem. den Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A3.4 zur Verrichtung der Arbeitstätigkeit im Außenbereich vorgeschrieben ist.

Für notwendige die Außenbeleuchtung sind ausschließlich voll-abgeschirmte Leuchten zulässig, die im installierten Zustand nur unterhalb der Horizontalen (0 % Upward Light Ratio) und auf die Nutzfläche strahlen. Es sind ausschließlich Leuchtmittel mit niedrigem Blauanteil (max. 15% der Strahlung unterhalb von 500 nm Wellenlänge, besser max. 10%) entsprechend bernsteinfarbenen (max. 2.200 Kelvin) bis warmweißen (max. 3.000 Kelvin) Farbtemperaturen zulässig. Rundum strahlende Leuchten (z.B. Kugelleuchten, Solarkugeln, freistrahkende Röhren) sowie gezielte oder flächige Fassadenanstrahlungen sind unzulässig.

Die Lichtmenge (Lichtstrom) ist auf ein begründet notwendiges Minimum zu reduzieren. Die Beleuchtungsdauer ist auf die Nutzungszeit zu begrenzen und möglichst während der Nachtzeiten (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) abzuschalten oder mindestens um 70% zu dimmen. + Lichtpunkthöhen „Niedrige, planspezifisch zu konkretisierende Lichtpunkthöhen.“ + Installationsanforderung für gebäudenah angebrachte Leuchten (z.B. Lagerhallen) „Bei gebäudenah angebrachten Leuchten sind großflächige Bestrahlungen heller und insbesondere reflektierender Fassaden zu vermeiden; z.B. durch niedrige Anbringungshöhe, größeren Anbringungsabstand der Leuchte zur Fassade, Blenden, Farben.“ + Lichtmengen (z.B. Firmengelände, Parkplätze, Geschäftshäuser)

Für gewerbliche und öffentliche Bauvorhaben sollen Beleuchtungsstärken von 5 Lux für Weg- und Zugangsbeleuchtung sowie 10 Lux für Hof- und Parkplatz-, und Werkstraßenbeleuchtung eingehalten werden entsprechend der Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A3.4. + Außenwirkung der Innenbeleuchtung „Die Innenbeleuchtung ist so zu gestalten, dass sie nicht störend in den Außenraum wirkt.“

Werbeanlagen

Für Werbeanlagen und Anstrahlungen gilt zusätzlich: Werbeanlagen (freistehend oder an Gebäuden) dürfen mit ihrer Oberkante die Gebäudeoberkante nicht überschreiten. Licht darf nicht an den angestrahnten Flächen vorbeigelenkt werden. Zur Vermeidung sind Scheinwerfer mit gerichteter Abstrahlung (u.a. asymmetrisch Flächenstrahler, Blenden oder Projektionstechniken) einzusetzen. Um Streulicht in den Himmel und die Umgebung zu vermeiden, dürfen Anstrahlungen nur von oben nach unten erfolgen. Himmelsstrahler sind unzulässig.“ Werbe- und Beleuchtungsanlagen mit bewegtem Licht, wechselnden oder blinkenden (Frequenz unter 4 sec) Leuchtdichten sind unzulässig.

Leuchtdichten von Werbeanlagen und Anstrahlungen im ländlichen Raum

Nach Sonnenuntergang gilt: Für Anstrahlungen bzw. selbststrahlende Werbeanlagen, die größer als 10 m² sind, darf die Leuchtdichte nicht mehr als 2 cd/m² betragen. Für kleine (weniger als 10 m²) strahlende Flächen darf die Leuchtdichte nicht mehr als 50 cd/m² betragen. Die Hintergründe selbststrahlender Anlagen (größte Flächenanteile) sind in dunklen oder warmen Tönen zu gestalten. Für kleine (weniger als 10 m²) strahlende Flächen darf die Leuchtdichte nicht mehr als 100 cd/m² betragen. Die Hintergründe bei selbststrahlenden Anlagen (größte Flächenanteile) sind in dunklen oder warmen Tönen zu gestalten.

Unzulässig sind:

- ♣ in die freie Landschaft oder auf angrenzende Freibereiche einwirkende Werbung
- ♣ Leuchtkästen und Flachtafeln auf Vordächern

Naturnahe und gewässernahe Bereiche:

In die freie Landschaft und Naturräume oder auf angrenzende Freibereiche gerichtete Beleuchtung ist unzulässig. Dunkelräume und Dunkelkorridore sind zu erhalten, insbesondere im Übergangsbereich von Bebauung zu Grünzug.

Parkplätze im Außenbereich

Dort haben wir es oft mit Überbeleuchtung zu tun. Wichtig sind dort niedrige Masten. Und, ggf. sollte man auch lichtunabhängige Alternativen wie helle Beläge, Reflektoren etc. in Betracht ziehen.

„Die Anzahl der Stellplätze eines (nicht-öffentlichen) Parkplatzes wird über eine Stellplatzsatzung geregelt, die in der Zuständigkeit des Landes oder oft der Kommunen fällt. Diese sieht eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen pro Verkaufsfläche vor, oft liegen sie bei 1 Stellplatz je 30 – 50 m² Verkaufsfläche, d.h. bei einer typischen Stellplatzfläche von 12 m² ist das 1/4 bis 1/3 der Verkaufsfläche.

Doch die meiste Zeit werden die Stellplätze kaum ausgenutzt, nur in wenigen Spitzenstunden. Damit stellen Parkplätze einen erheblichen Beitrag zur vermeidbaren Bodenversiegelung dar. Oft wird der gesamte Parkplatz ausgeleuchtet, um ihn auch in den Abendstunden nutzbar zu machen und um Kunden anzuziehen. Dabei wird allerdings nicht berücksichtigt, dass die Auslastung der Stellplätze abends meist gering ist, insbesondere in den späteren Abendstunden. Deswegen müssen die Notwendigkeit und das Ausmaß der Beleuchtung detailliert überprüft und nur Beleuchtung für die Hauptnutzungsflächen installiert werden. Beleuchtungsstärken Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es keine gesetzliche Pflicht zur Beleuchtung von Parkflächen gibt; und öffentlich-rechtliche Vorschriften zur Vermeidung von Lichtimmissionen gem. Bundesimmissions- und Bundesnaturschutzgesetz einzuhalten sind. Falls beleuchtet werden soll, können Beleuchtungsstärken für Parkplätze entsprechend ihrer Nutzung in unterschiedlichen Normen als Orientierung dienen.

Allgemein zugängliche öffentliche Parkplätze werden in der Norm der Straßenbeleuchtung DIN EN 13201 behandelt. Zusätzlich gibt es die DIN EN 67528 für die „Beleuchtung von öffentlichen Parkbauten und öffentlichen Parkplätzen“, die aber für die Beleuchtung öffentlicher Parkplätze auf die EN 13201 verweist. Danach sind Parkplätze nach der Beleuchtungsklasse P zu beleuchten, wobei bei starker Nutzung die Beleuchtungsklasse P2, bei geringer P4 angewendet werden soll. Damit gilt eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 10 lx bzw. 5 lx und eine horizontale Mindestbeleuchtungsstärke von 2 lx bzw. 1 lx. Nicht öffentliche Parkplätze werden nach der DIN EN 12464 „Beleuchtung von Arbeitsplätzen im Freien“ beurteilt, danach gilt für niedrigen Verkehr eine mittlere Beleuchtungsstärke von 5 lx, mittlerem Verkehr 10 lx und erheblichem Verkehr 20 lx. Die Gesamtgleichförmigkeit U0 soll dabei mindestens 0.25 sein, d.h. die Mindestbeleuchtungsstärke soll 1,25, 2.5 bzw. 5 lx sein.

Die Arbeitsschutzrichtlinie ASR-A3 empfiehlt für betriebliche Parkplätze eine Mindestbeleuchtungsstärke von 10 lx. Die Farbwiedergabe soll mindestens Ra >25 sein und wird damit auch von den gelben Natriumdampflampen erfüllt. EN 12464 EN 13201 Emit Emin Beleucht.klasse Emit Emin 1 Starke Nutzung 20 5 P2 10 2 2 Mittlere Nutzung 10 2,5 3 Geringe Nutzung 5 1,25 P4 5 1 1 Hohes Verkehrsaufkommen, z. B.

Parkplätze von Schulen, Kirchen, großen Einkaufszentren, großen Sportanlagen und Mehrzweckhallen 2 Mittleres Verkehrsaufkommen, z. B. Parkplätze von Warenhäusern, Bürogebäuden, Fabriken, Sportanlagen und Mehrzweckhallen 3 Geringes Verkehrsaufkommen, z. B. Parkplätze von Geschäften, Reihenhäusern und Wohnblöcken, Abstellbereiche für Fahrräder 1 siehe auch: BfN-Skript 543 Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen.

https://www.bfn.de/sites/default/files/BfN/service/Dokumente/skripten/skript543_4_auf1.pdf

Inzwischen muss festgestellt werden, dass vor allem nicht öffentliche Parkplätze, beispielsweise von Geschäften, oft viel heller beleuchtet werden, und damit Licht und Energie verschwenden. Bei schlechter Installation erzeugen beleuchtete Parkplätze eine Fernwirkung, die sich dann negativ auf das Orts- und Landschaftsbild auswirkt, Blendung erzeugt und deren Abstrahlung in Naturräume sich störend auf die Biodiversität auswirkt und in Konflikt mit bestehenden Schutzbestimmungen treten kann. Zudem ist oftmals zu beobachten, dass die meisten Parkplätze in den Abendstunden (etwa ab 20 Uhr) nur noch zu einem kleinen Teil genutzt werden, der Platz jedoch unnötig komplett hell beleuchtet wird. Viele Beleuchtungen werden nach Geschäftsschluss sinnvollerweise abgestellt, andere bleiben die ganze Nacht hell beleuchtet. Daraus ergibt sich für eine Nachhaltige Parkplatzbeleuchtung

- Bei der Planung soll künstliche Beleuchtung möglichst vermieden werden und grundsätzlich bedarfsorientiert, etwa durch Beleuchtung einer Teilfläche, eingesetzt werden.
- In vielen Gegenden dürfte maximal ein mittleres Verkehrsaufkommen zu erwarten sein, weshalb die Beleuchtungsstärke von 10 lx nicht überschritten werden sollte. Um Energie zu sparen, sollten Parkplätze nicht heller als 20% über den Normwerten beleuchtet werden!
- Je nach Nutzungsfrequenz sollte die beleuchtete Fläche im Laufe des Abends angepasst werden: bei vielen Geschäften kann sie merklich reduziert werden, bei nächtlichen Unterhaltungsstätten (z.B. Kinos, Discos) entsprechend ausgedehnt werden. Bei Geschäften werden üblicherweise die dem Eingang naheliegenden Parkflächen genutzt, dass nur die beleuchtet sein müssen.
- Nach Nutzungsende sollte die Parkplatzbeleuchtung vollständig ausgeschaltet werden.
- Lichtmasten sollten nicht zu hoch gewählt werden, um die Außenwirkung der Beleuchtung einzuschränken.
- Aus diesem Grunde sollten die Leuchten so beschaffen und montiert sein, dass sie kein Licht oberhalb der Horizontale abstrahlen (ULR = 0%).
- Zur Reduzierung der Blendwirkung und der Attraktivität von Insekten soll eine warmweiße Lichtfarbe von 2200 bis 2700 Kelvin, nicht höher als 3000 Kelvin eingesetzt werden.“

Aus: Beleuchtung von Parkplätzen; Hrsg.: Landkreis Fulda, Fachstelle Sternepark Rhön

Parkhaus

Vom Parkhaus sollte kein Licht von innen nach außen dringen. Offene Bereiche / Fensteröffnungen sollten mit fest installierten Lamellen verhindern das Scheinwerferlichter nach außen dringen kann.

Verkehrsuntersuchung

(HEINZ + FEIER GmbH - Erläuterungsbericht vom Mai 2019)

Die Daten auf der die Verkehrsuntersuchung basiert sind jetzt fast fünf Jahre alt. Neuere Entwicklungen in der Beschäftigtenanzahl und den damit verbundenen motorisierten Individualverkehren sind daher nicht berücksichtigt.

Unklar ist zudem, ob bei den untersuchten Zeitfenstern (6.00 -10.00 und 15. – 19.00 Uhr) auch die aktuellen Zeiten für den Beginn und dem Ende der Arbeitsschichten erfasst wurden.

Als Fragestellung für eine künftige Verkehrsentwicklung werden nur das mögliche Verkehrsaufkommen für zwei Kreisverkehre der L 3092 untersucht, - nicht aber die Auswirkungen für alle Zufahrtsstraßen um den Standort (z.B. Ketzlerbach/ Marbacherweg / Emil v.Behringstraße; innerörtliche Belastung Michelbach...)

Wenn 500 zusätzliche Beschäftigte überwiegend ihren Arbeitsplatz mit dem individuellen PKW anfahren bedeutet das in diesem Einzugsgebiet grob berechnet fast 1000 zusätzliche Pendler-Verkehre pro Tag. Dazu kommen noch die zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch den Lieferverkehr und Geschäftsverkehr.

Alternativen für eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs werden nicht entwickelt.

Für diese künftige Verkehrsbelastungen eine Untersuchung vorzulegen, die fünf Jahre alt ist und sich lediglich auf die Leistungsfähigkeit von zwei Kreisverkehren bezieht, halten wir für mangelhaft:

„Angesichts des Klimawandels ist eine nachhaltige Mobilitätsabwicklung ein Gebot der Zeit! Ca. 20 % der klimaschädlichen Emissionen in Deutschland werden vom Verkehr verursacht. Diese Emissionen müssen drastisch verringert werden, sollen die gesetzten Klimaziele erreicht und der Temperaturanstieg auf max. 1,5 Grad begrenzt werden. Unternehmen prägen die Personenmobilität ihrer Beschäftigten bezüglich geschäftlich veranlasseter Fahrten, aber auch die auf den Arbeitswegen und bisweilen sogar deren private Mobilität entscheidend mit. Zudem werden über 60 % aller Neufahrzeuge gewerblich zugelassen. Dies bedeutet wiederum, dass die Unternehmen massiv darüber mitentscheiden, welche Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind und später als Gebrauchtwagen angeboten werden.“

Aus: [www. #MobilityPolicy](#) - Leitfaden zur nachhaltigen Ausgestaltung von Mobilitätsrichtlinien in Unternehmen

Unsere Aussagen zum Masterplan Behring-Standort haben nach wie vor Gültigkeit:

„Der NABU wehrt sich entschieden dagegen, dass man die Schaffung neuer Arbeitsplätze gegen alternative Verkehrskonzepte zur Reduzierung der Emissionsbelastungen durch den motorisierten Verkehr gegeneinander ausspielt. Wie passt die Standorterweiterung mit dem Luftreinhalteplan der Stadt Marburg und den international gesteckten Zielen bezüglich des Klimaschutzes zusammen?

Wir befinden uns in einem globalen Wirkgeflecht und der Verantwortung dafür kann sich auch die Stadt Marburg nicht entziehen, geschweige denn von der Verantwortung für die regionale Gesundheit seiner Bürger*innen. Wir befürchten, dass die perspektivisch 1000 – 1500 neuen Arbeitsplätze entstehen, bevor es auch nur eine wirksame Maßnahme zur Schadstoffreduzierung des motorisierten Verkehrs umgesetzt wurde! Die über 20 Jahre alte Forderung der Marburger CDU den Bau des sogenannten Behring-Tunnels neu zu prüfen, halten wir für populistisch und soll eine Lösungsoption im Rahmen des kommenden Kommunalwahlkampfes vorgaukeln.

NABU Marburg fordert ein betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Berufspendel-, Kunden- und Zulieferverkehr ist maßgeblich an den immer häufigeren und längeren Staus insbesondere in den Bereichen von der Bahnhofstraße, Elisabethstraße, Ketzlerbach, Marbacher Weg, Emil-von-Beringstraße und in der Gegenrichtung auch in Teilen der Deutschhausstraße, Bunsenstraße und RobertKochstraße beteiligt. Für ortsfremde Anlieferverkehre zeigen alle Navigationsgeräte den kürzesten Weg von der Stadtautobahn durch die Innenstadt zu den Werksstandorten. Alle bisherigen betrieblichen Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung sind gescheitert. Die Wirtschaft kann und muss aber einen evidenten Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen: dazu muss ein betriebliches Mobilitätsmanagement erarbeitet werden. Es reicht nicht aus für die Mitarbeiter*innen üppigen und kostenlosen Parkraum (=unwiederbringlich versiegelte Fläche mit sehr geringem Nutzen für die Allgemeinheit) zur Verfügung zu stellen.

Es müssen in einem betrieblichen Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit der Stadt und den Verkehrsverbänden nachhaltige alternative Konzepte entwickelt werden, die es für die Mitarbeiter*innen attraktiv macht auf den ÖPNV umzusteigen. Hier sind die Verkehrsverbände gefordert die Taktungen so zu gestalten, dass man nicht noch erheblich längere Anfahrtszeiten hat, wenn man den Bus benutzt. Eine Möglichkeit könnte hier auch sein, dass die Behringwerke selbst (oder in Kooperation mit den ÖPNV-Betrieben) betriebseigene Pendlerbusse zur Verfügung stellen, die Mitarbeiter*innen kostenlos oder gegen ein geringes Entgelt nutzen können. Eine grundlegende und leider noch nicht realisierte Voraussetzung den Umstieg zu fördern ist die Einführung des Job-Tickets für alle Beschäftigte an den Standorten. Es müssen zudem mehr Anstrengungen unternommen werden, um das Umsteigen auf das Fahrrad / E-Bike zu erleichtern. Die Betriebe können viel zur Fahrradförderung beitragen: - Wettergeschützte Abstellanlagen direkt an den Werkseingängen - Duschen und Kleiderspinte für Radfahrer*innen - Prämien für Radfahrer*innen, weil sie seltener und kürzer krank sind - Großzügige Zuschüsse für die private Anschaffung von E-Bikes - Aufbau von firmeneigenen E-Bike-Pools zur Ausleihe - Kostenlose Ladestationen für die Benutzer. Seitens der Stadt Marburg muss der Bau von Fahrradwegen zu den Standorten priorisiert werden.

Transportgüter sollten in neu zu errichtende Lager an der B3 angeliefert und von dort mit HUBs mit Elektromotoren durch die städtischen Zufahrtsstraßen transportiert werden. Für ein nachhaltiges und alternatives betriebliches Mobilitätsmanagement muss ein Planungsinstitut seitens der Standortfirmen beauftragt werden, mit dem Auftrag kurz-, mittel und langfristige Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement muss dann verknüpft werden mit dem gesamtstädtischen Verkehrs- und Mobilitätskonzept, dass noch in diesem Jahr fertiggestellt sein soll. Dann erfordert es auch zügige Umsetzungen: Maßnahmen zur Reduzierung von Stickoxiden und Feinstaub Stickoxide und Feinstaub sind Bestandteile in der Luft, die je nach Konzentration die Gesundheit des Menschen gefährden. Das Recht zum Einatmen von sauberer Luft ist nicht nur für die besonders stark betroffenen Anwohner umzusetzen. Auf Initiative der Deutschen Umwelthilfe wurden in 2018 in deutschen Städten Messungen zu Stickoxiden vorgenommen. Eine Messung in Marburg ergab, dass die Grenzwerte in der Bahnhofstraße überschritten wurden, in der Ketzerbach lagen die Werte knapp unter dem Grenzwert. Um die Luftqualität zu kontrollieren, sind an den Hauptzufahrtsrouten ständige Messungen von Feinstaub und NO₂ (Stickoxid) vorzunehmen. „Die Messwerte des Parameters Stickstoffdioxid (NO₂) liegen seit Jahren über dem Grenzwert von 40 µg/m³. An der Messstation „Universitätsstraße“ wird der zulässige Jahresmittelwert - wenn auch mit stetig sinkender Tendenz - regelmäßig überschritten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass an den Marburger Straßen mit einer vergleichbaren Verkehrsbelastung wie in der Universitätsstraße, die Werte für Stickstoffoxide ebenfalls erhöht sind.“ (Luftreinhalteplan für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, 1. Fortschreibung, S.40)

Wie die geplante Standorterweiterung mit den Themen Luftreinhaltung und Lärm auch in Bezug auf bereits bestehende Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanungen zusammenpasst, bleibt im „Masterplan“ ebenfalls offen. Allein anhand des zu erwartenden Mehrverkehrs als auch der Mehrproduktion könnten grundlegende Modellrechnungen erstellt werden, um eine grobe Einschätzung der künftigen Situation zu erhalten und entsprechende Maßnahmen zumindest in Aussicht zu stellen. Das Dokument enthält nicht einmal eine dahingehende Forderung. Wir fordern daher eine Aktualisierung und zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Marburg unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens in der Marburger Nordstadt (Bahnhofstrasse -Elisabethstraße – Ketzerbach – Marbacher Weg - E.-v.-Beringstraße).“

Aus: Stellungnahme NABU-Marburg e.V. zu dem Masterplan Behring-Standort; 20.01.2021

Die vorliegende Offenlegung des Bebauungsplans Görzhäuser-Hof 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 26/4 lässt nicht erkennen, dass Diskussionsprozesse aus „MOVE 35“, dem in Planung befindlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepts der Stadt Marburg, hier schon einfließen.

Marburg, den 06.03.2023

i.A. Hartmut Möller