



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

Marburg, 18. April 2024

## **Stellungnahme Bauleitplanung Pharmastandort Görzhäuser III**

An den  
Magistrat der Universitätsstadt Marburg  
Stadtplanungsamt

Sehr geehrte Damen und Herren,

als mit dem Träger öffentlicher Belange gleichgestellter und nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz anerkannter Naturschutzverband setzen wir uns für die Belange des Klima- und Umweltschutzes und für den Erhalt und die Verbesserung der Biodiversität ein. In diesem Zusammenhang auch für die Reduzierung der Lichtverschmutzung.

Vorausschicken möchten wir, dass wir die gute Vorarbeit der Stadt Marburg zur Berücksichtigung von Umweltbelangen im Zusammenhang von Lichtimmissionen begrüßen und als vorbildlich und wegweisend ansehen, dies auch in Bezug auf die Zielbestimmungen des Hessischen Naturschutzgesetzes. Nach unserer Kenntnis wohl zum ersten Mal hat die Stadt Marburg im Zusammenhang mit einer Bauleitplanung ein Lichtimmissionsgutachten in Auftrag gegeben.

Bei Umsetzung der festgesetzten und geplanten Maßnahmen ist u.E. mit der Ansiedlung unterschiedlicher Tierarten zu rechnen. Insbesondere die vorgesehene Dachbegrünung wird Insekten, darunter auch Nachtfalter, anlocken. Vor diesem Hintergrund sind schädliche Umwelteinwirkungen immissions- oder naturschutzfachlicher Art zu vermeiden oder weitgehend zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund möchten wir Stellung beziehen zum Bebauungsplan:

**Bauleitplanung der Universitätsstadt Marburg - Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 26/10 und Bebauungsplan Nr. 26/13 "Gewerbegebiet Görzhäuser Hof III" | Stadt Marburg**

### **1. IV - Natur, Landschaft, Grünordnung (§ 9 Abs. 1 Nr. 15, 20 und 25 BauGB)**

Zum Schutz von Kleinlebewesen bitten wir um Aufnahme folgender textlicher Festsetzung:

*»Einfriedungen sind in sockelloser Bauweise zu errichten und müssen bis zu einer Höhe von mindestens 10 cm für bodenlebende Tiere (z. B. Igel, Reptilien, Amphibien) ebenerdig passierbar sein.«*

## **2. VII. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**

### **Zu Punkt 1 Lichtschutzmaßnahmen**

Zunächst ist außerordentlich zu begrüßen, dass umfangreiche verbindliche Festsetzungen eingearbeitet wurden und der Fokus auf den im Hessischen Naturschutzgesetz verankerten Vermeidungsansatz liegt.

Da Punkt 1 noch auf Grundlage des Lichtimmissionsgutachten (in der Folge Gutachten genannt) angepasst, ergänzt und konkretisiert wurde, haben wir a) einige Anmerkungen zum Gutachten und b) behalten uns vor, die dann aufgrund des Gutachtens und bislang unbekanntem Festsetzungsvorschläge zu prüfen.

### **Anmerkungen zum Gutachten:**

Die Erstellung des Lichtimmissionsgutachtens (Gutachten) stellt aus unserer Sicht ein begrüßenswertes Novum dar. Auch wenn das Gutachten viele wichtige Punkte anspricht und bereits gute Vorschläge unterbreitet, sehen wir grundsätzlich die Beauftragung eines Lichtplanungsbüros mit der Erstellung des Gutachtens kritisch, da erfahrungsgemäß von einer technisch-industriellen Auslegung von Empfehlungen auszugehen ist.

### Konkret:

Als Grundlage für *nicht vermeidbare Außenbeleuchtung* im Sinne der §§ 4, 35 Abs. 1 HeNatG werden die Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A3.4 (Beleuchtung und Sichtverbindung) der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) mit den in Anhang genannten Mindestbeleuchtungsstärken herangezogen. Diese werden im Gutachten zunächst als „Normen und Vorschriften“ bezeichnet, was eine Rechtsverbindlichkeit impliziert. Dies ist jedoch nicht korrekt, da nach Auskunft des BAuA die Arbeitsstättenverordnung eine Verpflichtung zur Anwendung der ASR nicht vorschreibt und die Anwendung und/oder Einhaltung der Mindestbeleuchtungsstärke für unterschiedliche Arbeitsbereiche im Freien von Anhang 4 nicht rechtsverbindlich ist. Die Empfehlungen der ASR A3.4 sollen den Arbeitgeber bei der Beurteilung der Einhaltung der Schutzziele der Arbeitsstättenverordnung unterstützen; er kann jedoch eigenständig von den Empfehlungen abweichen, wenn er die Schutzziele auf andere Weise erreichen kann.

Vielmehr ergibt sich aus dem im Gutachten nicht erwähnten Punkt 7.1 der ASR A3.4 zum Einsatz künstlicher Beleuchtung im Freien nach Anhang 4 neben der Gefährdungsbeurteilung nach § 3 Arbeitsstättenverordnung vor allem das Gebot der Verhältnismäßigkeit:

„Ergibt sich bei der Gefährdungsbeurteilung, dass in bestehenden Arbeitsstätten die Einhaltung der Mindestwerte der Beleuchtungsstärken nach Anhang 4 **mit Aufwendungen verbunden ist, die offensichtlich unverhältnismäßig sind**, so hat der Arbeitgeber die betroffenen Arbeitsplätze individuell zu beurteilen. Bei der Gefährdungsbeurteilung hat der Arbeitgeber zu prüfen, wie durch andere oder ergänzende Maßnahmen die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der Beschäftigten in vergleichbarer Weise gesichert werden kann; die erforderlichen Maßnahmen hat er durchzuführen. Solche Maßnahmen sind z. B. der Einsatz von effizienteren Leuchtmitteln oder die Verkürzung von Wartungsintervallen der Beleuchtungseinrichtungen.“

Das ist aus unserer Sicht ein wesentlicher Punkt, denn die Sehfähigkeit kann auch durch andere Maßnahmen erfolgen.

Auf die Praxis bezogen und angewendet auf das Planungsgebiet bedeutet dies beispielhaft, dass die Nutzung einer Stirnlampe oder einer Taschenlampe das Schutzziel „Gut sichtbarer Weg zum Betriebsparkplatz“ oder „Be- und Entladen und Umsetzen von Werkstoff im Freien“ genauso gut oder gar besser erfüllt als eine ortsfeste Dauerbeleuchtung, die womöglich Schatten wirft oder als Gegenlicht blendet und die Sehfähigkeit herabsetzt.

D.h. die flächendeckende und dauerhafte Beleuchtung eines Betriebsparkplatzes mit ortsfesten Beleuchtungsanlagen auf Masten kann vor dem Hintergrund des Vermeidungsansatzes aus den naturschutzrechtlichen Bestimmungen des Hessischen Naturschutzgesetzes nicht per se mit der Anwendung der ASR A3.4 begründet werden. Hier würde es sich eher um eine Frage des Komforts handeln, die im Konflikt mit den Anforderungen des Immission- und Naturschutz gerät. Für den Umschlag größere Stückgutmengen auf dem Betriebsgelände im Freien kommen beispielsweise ohnehin Gabelstapler zum Einsatz, die ihr eigenes Licht mit sich führen und von stationärem Gegenlicht geblendet werden können.

Ein weiteres Beispiel sind Straßen- und Verkehrswege auf Betriebsgeländen sowie die Be- und Entladezonen. Diese sind in der Regel dem öffentlichen Verkehrsraum zuzuordnen und unterliegen der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese schreibt in § 17 StVO Beleuchtungseinrichtungen an Fahrzeugen gesetzlich vor. Dadurch ist bereits eine ausreichende, großflächige und gleichmäßige Ausleuchtung von Verkehrswegen und Arbeitsflächen i.d.R. gewährleistet. Reflektierende Fahrbahnmarkierungen zur Wegführung und Reflektoren können den Fahrzeugführer unterstützen und stellen eine bessere Alternative zur ortsfesten Beleuchtung durch Straßenlaternen oder Gebäudestrahlern dar, da diese zum einen im Gegensatz zur Fahrzeugbeleuchtung nicht vorgeschrieben sind und zum anderen als Gegenlicht die Sicht beeinträchtigen und blenden können.

D.h., durch die Kombination von der Nutzung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzeugbeleuchtung, baulichen Anpassungen zur Wegführung, Anbringung von gut sichtbaren Farbmarkierungen, Warnschildern und Reflektoren (z.B. Anlage 4 zu § 43 Abs. 3 StVO), starke Geschwindigkeitsbegrenzung kann auf die Ausleuchtung des auf den Seiten 27/28 des Gutachtens (Computersimulation) beschriebenen Wendebereichs verzichtet werden bzw. von den Empfehlungen aus Anhang 4 des ASR A3.4 abgewichen werden und die zu vermeidende ortsfeste Beleuchtung reduziert werden. Da diese

Kombinationsmöglichkeiten im Gutachten nicht erwähnt sind, bitten wir um entsprechende Berücksichtigung. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es sich jeweils bezüglich der Installation von Beleuchtung um Einzelfallbetrachtungen handeln muss, die vor Ort zu entscheiden sind und nicht starr nach technischen Empfehlungen am Computer.

Mit derzeitiger Planung würden große reflektierende Flächen entstehen.

Unserem Verständnis nach können die Empfehlungen zur Beleuchtung gemäß der ASR A3.4 ohnehin nur für den Ort und den Zeitraum der tatsächlichen **Arbeitsverrichtung** Anwendung finden. Die Arbeitsverrichtung dürfte unsere Einschätzung nach an den Rampen der Be- und Entladezonen (siehe Seite 30 des Gutachtens) stattfinden, so dass nur dort die Beleuchtungsanforderung für Tätigkeiten, Arbeitsplätze und Bereiche im Freien gelten.

Kritisch sehen wir zudem die Vorschläge zur Straßenbeleuchtung am Rande der Grünfläche (Seite 32 ff). Im Gutachten wird bereits korrekterweise darauf hingewiesen, dass unmittelbar angrenzende Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Grünkorridor (SPE7) ausgewiesen ist und bei „eventueller Straßenbeleuchtung Vorsicht geboten“ ist. Diesen Hinweis möchten wir ergänzen um SPE 6, wonach straßenbegleitend ein artenreicher Saum angeordnet wird. Durch diese begrüßenswerten Maßnahmen erhöht sich die naturschutzrechtliche Wertigkeit der Umgebung.

Eine ortsfeste Beleuchtung der Fahrbahn (Straße) und der Rad- und Fußwege mit den genannten Zielwerten von 10 Lux bzw. 5 Lux würde die beiden Maßnahmen aus SPE 6 und 7 nicht nur in ihrer Wirksamkeit mindern, sondern könnte diese wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge absurderweise ins Gegenteil verkehren.

Anzuführen sind hier gesicherte Kenntnisse u.a. über Fehlverhalten bei der Orientierung durch Störungen von Wanderungszügen, durch visuelle Blendung, permanente Punktorientierung („Fesseleffekt“) an Lichtquellen, Vermeidungs- und Barriereeffekte aufgrund einzelner oder linearer angeordneter Leuchten und in der Summe der Aus- und Wechselwirkungen durch Beeinträchtigungen ganzer Lebensgemeinschaften; auch Bodenlebewesen in der Umgebung.

Vor dem Hintergrund, dass diese Bereiche ebenfalls dem öffentlichen Verkehrsraum zuzuschreiben sind und sich weder aus dem Hessischen Straßengesetz noch aus der Straßenverkehrsordnung (außer an Zebrastreifen) eine Beleuchtungspflicht ergibt, bitten wir von der ortsfesten und konventionellen flächigen Fahr- und Gehwegebeleuchtung durch Beleuchtung auf Masten abzusehen.

Wir sind uns bewusst, dass nach Einführung der LED durch die Anhebung des Beleuchtungsniveaus in den letzten Jahren u.a. durch die gleichmäßige Ausleuchtung weitgehend aller öffentlichen und nicht öffentlichen Verkehrsflächen eine gewisse Komfort- und Anspruchshaltung entstanden ist, die selten hinterfragt wird. Gleichzeitig ist dadurch eine gewisse Entfremdung der Menschen von der natürlichen Schwachlichtumgebung der Nacht („Dunkelheit“) als normaler Bestandteil des Tageslaufes entstanden. Diese ist jedoch wesentliches Element des Artenschutzes.

Auf der anderen Seite steht – wie bereits oben ausgeführt – keine gesetzliche Verpflichtung zur Beleuchtung der Straße, der Fuß- oder Radwege. Vielmehr haben sich gem. §§ 1,3 und 25 (Fußgänger) alle Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoll und eigenverantwortlich auf die sich anbietenden Wege-, Sicht- und Wetterverhältnisse einzustellen und Fahrzeuge (auch Fahrräder) müssen gem. § 17 StVO mit Beleuchtungsanlagen ausgestattet sein. Es gibt zudem keine Belege, dass ortsfeste Beleuchtung Unfälle oder Vorfälle verhindert, es kann sogar das Gegenteil der Falls ein.

So sehr der Wunsch bestehen mag, diese Wege „wie es sich gehört“ und in den letzten Jahren üblich geworden zu beleuchten, kann dies nur mit Komfortgründen begründet werden, die wiederum mit den oben beschriebenen Nachteilen für den Arten- und Klimaschutz einhergehen (Ressourcen für Masten, Installation, Betrieb).

Wir würden uns wünschen, man würde in diesem Gewerbegebiet weitgehend auf eine solche „übliche“ Beleuchtung verzichten und die Dunkelheit – auch zum Erfahren für die Menschen – zulassen und neue Wege zu gehen. Neben sichtbaren Markierungen könnten innovative Mini-Lichtlösungen hier unterstützen oder gar ganz neue Ansätze gewählt werden. Es könnte damit öffentlichkeitswirksam ein Novum geschaffen werden.

Dies auch zur Erfüllung von § 4 HeNatG, wonach zum Schutz von Lebewesen vor Beleuchtung über § 1 Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 Nr. 5 des BNatschG hinaus **Lichtemissionen (also Lichtquellen)** grundsätzlich vermieden werden sollen, um den ungestörten Wechsel von Aktivitäts- und Ruhephasen tag- und nachtaktiver Arten zu unterstützen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir darum, zur Ausgestaltung und Konkretisierung von Punkt 1 *Lichtschutzmaßnahmen* unsere Ausführungen einfließen zu lassen

Für Beratungen zu diesem Punkt verweisen wir zudem auf die Fachexpertise des Hessischen Netzwerk gegen Lichtverschmutzung – Fachverband für Außenbeleuchtung. Die Expertinnen und Experten können bei der Konkretisierung unterstützen.

### **Zu Punkt 1.3 b**

Wir bitten den Punkt „Selbststrahlende und angestrahlte Werbeanlagen“ mit Wortlaut

*»Die Hintergründe selbststrahlender Anlagen (größte Flächenanteile) sind in dunklen bzw. warmen Tönen zu gestalten.«*

um folgende Festsetzung zu ergänzen:

*»Die Leuchtdauer ist auf 22 Uhr zu begrenzen. «*

### **Zu Punkt E 2.2 Vogelschlag**

Die textlichen Festsetzungen benennen bereits die Anforderungen zur Vermeidung von Vogelschlag gem. § 37 Abs. 3 HeNatG. U.a. wegen der Fassaden- und Dachbegrünung ist mit der wünschenswerten Ansiedlung von Vögeln zu rechnen. Auch kleinere Flächen als 20 m<sup>2</sup>

bedeuten für die Vogelwelt eine große Gefahr. Dieses Risiko tritt sowohl tagsüber als auch nachts ein.

Wir bitten darum, Punkt 2.2 um einen entsprechenden Hinweis zu ergänzen, dass auch kleinere Flächen möglichst mit nichttransparenten hochwirksamen Markierungen oder Scheiben (Punktraster, Streifen) auszustatten sind.

Transparente Markierungen oder UV-Markierungen auf und in der Scheibe zeigen in unabhängigen Flugtunneltests geringe bis keine Wirksamkeit, weshalb wir von dieser Verwendung abraten.

Abschließend nehmen wir Stellung zu der

### **Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet Görzhausen**

(Bericht vom 1. März 2024)

Beauftragt waren die Verkehrsplaner nur die Auswirkungen des zusätzlichen Kfz-Verkehrs in unmittelbarer Nähe des Pharmastandorts Görzhausen zu untersuchen und zu prognostizieren.

Wenn jedoch laut diesem Gutachten ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von **täglich 7.600** Kfz-Fahrten zu erwarten ist, reicht es nicht aus, die Knoten an den Zufahrten zu den Betriebsgeländen zu untersuchen.

Es beschönigt ein wenig die Situation, wenn vor Ort dann nur von mittleren Wartezeiten von wenigen Sekunden beschrieben wird.

Die Frage ist doch, wie sich die täglichen 7.600 KFZ-Fahrten auf allen Zubringerouten auswirken würde:

vor allem in den Bereichen Marbacher Weg/Ketzerbach/Campusviertel mit Anschluss an die Stadtautobahn, die Situationen im Stadtteil Ockershausen und letztlich auch für die Gemeinden Dagobertshausen, Michelbach und Sterzhausen werden sich die Verkehrsbelastungen heftig potenzieren.

Mit noch längeren Verkehrsstaus und damit noch höherer Schadstoffbelastung ist dort zu rechnen, wo schon jetzt, insbesondere zu den Stoßzeiten, lange Staus zu beobachten sind (Marbacher Weg-Ketzerbach-Campusviertel und Ockershausen)

Auch wenn in der örtlichen Presse berichtet wird, dass sich an den Marburger Messstellen zur Luftreinhaltung die Werte zum Teil gesunken sein sollen, muss man bedenken, dass die Grenzwerte generell zu hoch angesetzt sind.

Auch eine geringe Entlastung des KFZ-Verkehrs durch eine Verbesserung der Radwegeanbindung ist wohl noch in weite Ferne gerückt, laut Presseberichten.

Von daher wiederholen wir an dieser Stelle unsere Forderungen, die wir im Zusammenhang mit dem Masterplan Behring aufgestellt hatten:

### **„3 Verkehrliche Infrastruktur (S.13 ff Masterplan Behring)**

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 Robert-Kochstraße 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 **gesamstädtischen 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 NO<sub>2</sub> (Stickoxid) vorzunehmen.

**„Die Messwerte des Parameters Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) liegen seit Jahren über dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. 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).“

Für das NABU-Autorenteam  
Hartmut Möller

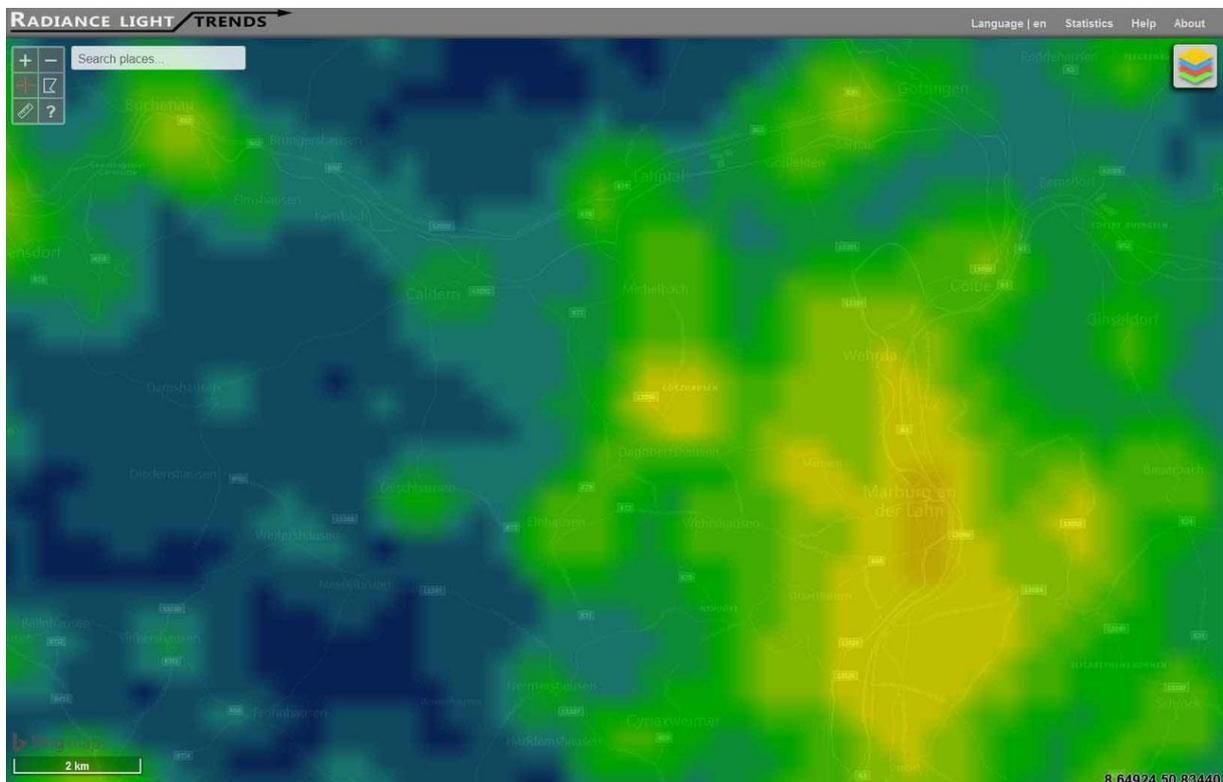
## Anhang:

### Lichtverschmutzung:

In Sachen Lichtverschmutzung besteht dringender Handlungsbedarf  
Fotos. Selbst aus dem Weltall ist der Pharmastandort Görzhausen zu erkennen:



Der Pharmastandort Görzhausen Marburg- Ortsteil Michelbach bei Nacht



VIIRS-Satellit-Fotoausschnitt: Winfried Krähling (Volksternwarte Marburg)

## Vogelschlag:



Vogelschlag an der Glasfront der Universitätsbibliothek: Sommergoldhähnchen  
Wirksamer Schutz an Glasfronten ist nötig und möglich

## Verkehr:



Alltägliche Verkehrsstaus nicht nur in der Ketzlerbach – 7600 KFZ-Fahrzeuge pro Tag mehr  
lässt einen Verkehrskollaps erwarten