



IG MARSS PREIS 2013

18. November 2013

Begrüßung des Vorstandssprechers der IG MARSS, Claus Schreiner,



Guten Abend, meine sehr verehrten Damen und Herren,
Guten Abend liebe Preisträger.

Die IG MARSS, die Initiativegruppe Marburger Stadtbild und Stadtentwicklung begrüßt Sie alle sehr herzlich zur Verleihung des IG MARSS Preises 2013.

Wir sind freuen uns, diesen noch jungen Marburger Preis diesmal im Ambiente des Historischen Rathaussaals verleihen zu dürfen. Wir danken dem Oberbürgermeister für den Erlass der üblichen Mietgebühr, verbunden unseren besten Wünschen für seine baldige vollständige Genesung. Und da wir gerade dabei sind begrüße ich den Herrn Stadtverordnetenvorsteher, Herrn Löwer und Herrn Bürgermeister Dr. Kahle unter uns.

Der IG MARSS Preis für besondere Verdienste um das Stadtbild, um Stadtplanung und um Denkmalpflege in Marburg wird seit 2007 alle zwei Jahre vergeben. Die Nominierungen kommen aus den Mitgliederkreisen und Jury ist der jeweilige Vorstand, der seine Entscheidungen einstimmig treffen muss. Soweit das Reglement.

Für die Wiederherstellung der historischen Fassade des Teka Kaufhauses in der Bahnhofstrasse ging er 2007 erstmals an dessen Inhaber Bernd Brinkmann.

Zwei Jahre später würdigte die IG MARSS mit ihrem Preis das Engagement der Familie Kraft, die sich als Anwohner des Viertels am Grün standhaft gegen eine städtebaulich und architektonisch unpassende Lückenbebauung neben der ehemaligen Volksbank gewehrt hatte.

Für seine dem Charakter Marburgs angemessene und einfühlsame Architektur erhielt der Marburger Architekt Thomas M. Oesterle den IG MARSS vor zwei Jahren.

Wir haben uns heute hier versammelt, um eine ganz besondere Form der Bürgerbeteiligung zu ehren.

Marburg gilt nach außen hin als eine Stadt, in der die Bürgerbeteiligung besonders entwickelt ist. Manche Städte schauen deswegen schon neidisch auf Marburg, wo es Bürgerinformationen, Workshops und Stadtforen zu bestimmten Themen gibt. Aber das ist nur die halbe Wahrheit. **Denn** nicht immer scheinen Verwaltung und Politik unter Transparenz und Bürgerbeteiligung dasselbe zu verstehen.

Für **stadtbildprägende Großprojekte** gibt es in Marburg in Wirklichkeit eine Zwei-Klassen-Bürgerbeteiligung, nämlich eine für öffentliche und eine für private Bauvorhaben.

Schauen wir uns die Praxis an:

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist der Bürger zwar aufgefordert, sich zu beteiligen, - aber wenn er sich beteiligen will, dann muss er bei privaten, größeren Bauvorhaben einiges auf sich nehmen: er muss Sitzungen von Parlament und Ausschüssen besuchen, er muss ins Bauamt gehen und sich im Internet durch Tagesordnungen und deren Unterdateien mit Beschlussvorlagen wühlen, bis er Basisinformationen für eine eventuelle Eingabe zusammengetragen hat. Die Qualität der erreichbaren Informationen hängt dabei ganz vom Auskunftswillen der Bauherrschaft ab.

Dann schickt er seine Eingabe ab und erfährt vielleicht nach einiger Zeit - mitunter beiläufig zuerst aus der Presse, dass eine Baugenehmigung längst erteilt wurde – obwohl der Bebauungsplan ja noch gar nicht beschlossen wurde. Und selbst nach Baubeginn und Bebauungsplan-Parlaments-Beschluss wartet er noch lange auf den gesetzlich vorgeschriebenen Bescheid des Amtes, wie denn nun mit seiner Eingabe verfahren wurde. So geschehen erst kürzlich beim Projekt ‚Alte Gärtnerei‘ und - mit noch massiverer Verweigerung von wirklich relevanten Informationen – bei den DVAG Bauten an der Bahnhofstraße.

Und dabei steht im Koalitionsvertrag von SPD und Grünen von 2011 gleich dreimal, dass man die Bürgerbeteiligung ausbauen und verbessern wolle.



Preisverleihung, v.l.: Schreiner, Hannes Kleinhenz, Ulla Hirt (Vorstand), Prof.v.Brocke (Vorstand), Gerhard Haberte

Anders sieht es mitunter, aber nicht immer, bei Bauprojekten der öffentlichen Hand aus.

Sie ist ausführlicher als bei den privaten - sogar mit Workshops, aber leider bisher oft mit visuellen Darstellungstechniken aus grauer Vorzeit, sodass miserable Zeichnungen durchaus schon zu Missverständnissen führen und einen Sturm der Entrüstung hervorrufen können, Beispiel der Neubau des Sprachatlas.

Die IG MARSS hat sich übrigens auch an diesem Bebauungsplanverfahren mit einer Eingabe beteiligt und deswegen wird künftig das zweite auf dem Brauereigelände geplante Gebäude - welches auch immer - erst 2 ½ Meter hinter dem Gehweg gebaut werden können und den Pilgrimstein nicht unnötig verengen.

Das wäre, in groben Zügen, der Stand der Bürgerbeteiligung in Marburg von heute, wenn es da nicht noch eine **ganz besondere Form** der Beteiligung von Bürgern an der Zukunft ihrer Stadt gäbe.

Um die geht es heute Abend.

Sie entstand ganz allein in den Köpfen einiger Mitmenschen, außerhalb von Politik, Wirtschaft und Verwaltung.

Die einen waren genervt vom ständigen Lärm der B3a, von der Ignoranz eines Regierungspräsidenten und dessen Weigerung, die Geschwindigkeit einfach herabzusetzen, was für jeden Autofahrer für die 2 Km Strecke durch Marburg nur ein paar Sekunden Zeitverlust bedeuten würde.

Die anderen fanden es sei an der Zeit, stadtplanerisch und stadtbildnerisch hier endlich einen Fehler zu korrigieren, den die Stadtväter 1973/74 in einem anderen Zeitgeist als ideale Lösung ihrer Verkehrsplanung präsentierten. Sie alle fordern den Rückbau und /oder Untertunnelung der B3a.

Das Besondere an diesem Engagement ist seine Selbstlosigkeit.

Umbau und Untertunnelung der B3a sind Vorhaben, die man nicht gleich morgen realisieren kann, obwohl sich die Marburger Politiker letztlich geschlossen hinter die Vorschläge unserer heutigen Preisträger gestellt haben, nachdem der von den Grünen gestellte Bürgermeister und Baudezernent anfangs in den ersten Sitzungen der Lokalen Agenda mit Szenarien von rund 900 Millionen Euro Kosten erst mal dagegen argumentiert hatte.

Es wird vielleicht Jahrzehnte bis zur Fertigstellung dauern, je nachdem, was man sich vornehmen wird, und viele von uns werden es vielleicht nicht mehr erleben, wie West und Ostteil der Stadt wieder zusammenwachsen, wie Professoren in UniHörsälen der Philfak bei offenem Fenster Vorlesungen halten und die Bewohner von Uferstraße und Ortenberg wenigstens im Sommer nachts wieder bei offenem Fenster schlafen können.



Stadtautobahn zum Anbeißen.... Makronen und Kekse von Ulla Hirt

Die Bürgerbeteiligung, die wir heute ehren, meine Damen und Herren, ist nur der Anfang eines langen Prozesses, in dem sich Marburg von einer Zwei-Klassen-Bürgerbeteiligung verabschieden muss. Denn wahrscheinlich ist das Projekt B3a ohne die Beteiligung privater Investoren nicht denkbar

Der Oberbürgermeister legte sich kürzlich in seiner Haushaltsrede zur Zukunft der B3a nicht fest. Er möchte nur „die Belastungen durch die mitten durch die Stadt führende B3a mindern und deren Umfeld aufwerten“, **und** in der Presse sah man eine Fotomontage, in der nur ein **kurzes** Teilstück zwischen Erlenring und Schülerpark untertunnelt und als Grünfläche für eine weitere Vision, die Bundesgartenschau, genutzt werden könnte .

Die Hochbrücke am Bahnhof soll offenbar dort bleiben.

In den bisherigen Veranstaltungen zum möglichen Umbau der B3a ist aber deutlich geworden, dass man u.U. durch den Verkauf dieser Flächen für Wohnungsbau den Umbau der gesamten B3a auch finanzieren könnte.

Die Bertelsmann Stiftung will die Bürgerbeteiligung lt. Rede des Oberbürgermeisters beim Projekt Bundesgartenschau begleiten.

In vielen Bürgerbeteiligungsprojekten in ganz Deutschland will diese Stiftung die „Entwicklung einer neuen Beteiligungskultur stärken und neue Wege etablieren.“

Wir hoffen, dass das auch die Planungen betrifft, die für einen B3a Umbau beschlossen werden könnten.

Oder steht hier einzig die BUGA im Vordergrund des Interesses der Stadt, für die man dann eine Teil-Untertunnelung der B3a nebenbei anbietet - anstatt darüber nachzudenken, ob die Stadt nicht vielleicht die Aufwendungen für die BUGA besser in eine größere Untertunnelung zwischen Erlenring und Afföller investieren könnte?

Oder könnten vielleicht mit dem Fremdenverkehrs -Argument BUGA gleich noch - wie bei der Buga 2011 in Koblenz – eine Seilbahn - - und Schrägaufzug implantiert werden?

Man wird auch die Bürger fragen müssen: wollt ihr diese Buga überhaupt? Alle Städte vor Koblenz haben mit der Buga Verluste in zweistelliger Millionenhöhe eingefahren, Koblenz spricht von

einen fetten Gewinn, den der Bund der Steuerzahler allerdings anzweifelt und stattdessen lt. Wikipedia von 70 Millionen Verlust spricht.

Da erwartet uns noch viel Diskussionsstoff für ein hoffentlich ergebnisoffenes Bürgerbeteiligungsverfahren, und wir sollten uns auch weiter umhören und von anderen lernen, die das alles, wie die Saarbrücker, schon mal durchgemacht haben. Das wollen wir auch heute wieder aus erster Hand tun.

Ein Anfang ist allemal gemacht, und wir verdanken ihn den Initiativen von Mitbürgern, **die wir als IG MARSS für so herausragend und bedeutsam für Stadtbild und Stadtentwicklung einschätzen, dass wir dafür heute den IG MARSS PREIS verleihen möchten.**



Danksagungen der Preisträger: Gerhard Haberle f. Lokale Agenda und H. Kleinhenz f. die BI Stadtautobahn.

In diesem Sinne heiße ich Sie nochmals herzlich willkommen und lade Sie nun zunächst zu einer kurzen humorvollen Geschichte des Lärms ein, die Markus Gronostay von der BI Stadtautobahn zusammengestellt hat.

Die B3a, die Marburg in zwei Teile schneidet, ist ja nicht nur ein städtebauliches Ärgernis, sondern auch eine Gefährdung unserer Gesundheit durch Abgase und Lärm. Und irgendwie scheint dieser Lärm in Marburg erfunden worden zu sein.

Und nun darf ich Ihnen Matthias Kurz, den Projektleiter der erfolgreichen Autobahnuntertunnelung in Saarbrücken, vorstellen. „Stadtmitte am Fluss“ hat man es dort genannt. Diesen Titel könnte man fast übernehmen – und auch ein paar andere Ideen, die uns nun Matthias Kurz aus Saarbrücken in seiner Laudatio für die Preisträger vorstellen wird.

COPYRIGHT



Vortrag/Laudatio Mathias Kurz aus Saarbrücken

© 2013 Claus Schreiner, Alle Rechte vorbehalten. Fotos: © Udo Becker





COPYRIGHTED TEXT