

**Geschäftsstelle:**

Fachdienst Umwelt und Naturschutz  
Herr Jochen Friedrich  
Universitätsstr. 4, Zimmer 3  
Tel.: 2 01 - 4 05  
E-Mail: [agendabuero@marburg-stadt.de](mailto:agendabuero@marburg-stadt.de)

**Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu einer Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr der Stadtverordnetenversammlung ein:

**am Mittwoch, 17.11.2004, 18:30 Uhr,  
35037 Marburg, Sitzungssaal Barfüßerstraße 11**

**Zu dem Tagesordnungspunkt 1 „Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg und den Landkreis Marburg Biedenkopf (2004-2008)“ hat sich eine Änderung bei der Beschlussfassung ergeben, wir bitten um Beachtung!**

Der Ältestenrat hat in seiner Sitzung vom 14.10.2004 beschlossen, dass der Nahverkehrsplan in gemeinsamer Sitzung von Bau- und Planungsausschuss sowie vom Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr beraten werden sollen. Deshalb wird folgendes Verfahren für den Ablauf der Sitzung vorgeschlagen:

|  |                  |  |
|--|------------------|--|
| Bau- und Planungsausschuss:  | ab 17:00 Uhr     | alle Tagesordnungspunkte, die nur den Bauausschuss betreffen.<br>Zusätzlich ab ca. 17:30 ein Bericht der Universität zu dem Umzug der Kliniken auf die Lahnberge (dies war in der letzten Sitzung auch Gegenstand der Beratungen im Ausschuss für Umwelt, deshalb evtl. auch für manche Stadtverordnete des Umweltausschusses interessant) |
| Gemeinsame Sitzung: Bau- und Planungsausschuss und Umweltausschuss | ab 18:30 Uhr     | alle Tagesordnungspunkte, die gemeinsam beraten werden können – vorgesehen ist für den Beginn ein Referat zum Nahverkehrsplan (Daniel Junghans, Planungsbüro IGDB (IG Dreieich), für Fragen steht auch Herr Rau – Stadtwerke Marburg – zur Verfügung   |
| Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr            | ab ca. 20:00 Uhr | alle Tagesordnungspunkte, die nicht auch im Bau- und Planungsausschuss beraten werden sollen.  |

**Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:**

**Teil 1: Sitzung des Bau- und Planungsausschusses (Themen z.K.)**

|    |   |
|----|---|
| 1  | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 06.10.2004  |
| 2  | Berichte aus den Arbeitsgruppen der Lokalen Agenda 21   |
| 3  | Sanierung nach dem Baugesetzbuch (BauGB) (Mainzer Gasse)<br>Finanzierung mit Städtebauförderungsmitteln (StBauF-Mitteln)<br>Maßnahme: Sanierung und Teilverkauf der städtischen Liegenschaft Mainzer Gasse<br>Eigentümer: Stadt Marburg, Sanierungsgebiet: Nordwestliche Oberstadt<br>Vorlage: VO/0712/2004 |
| 4  | Verkauf eines städtischen Hausgrundstückes  |
| 5  | Verkauf des Parkdecks Barfußertor an die Stadtwerke Marburg   |
| 6  | Verkauf eines Baugrundstückes im Stadtteil Bauerbach  |
| 7  | Kenntnisnahme von Grunderwerbsgeschäften nach den Grundsatzbeschlüssen des Magistrats vom 24.02.2003 und des Bau- und Planungsausschusses, Liegenschaften vom 19.03.2003<br>7.1 Gemarkung Marbach, Flur 12, Flurstücke 29/30 bzw. 29/37<br>7.2 Gemarkung Marburg, Flur 42, Flurstück 234/53                 |
| 8  | Kenntnisnahme der Niederschrift über die Sitzung des Beirates für Stadtgestaltung am 23.09.2004   |
| 9  | Verschiedenes   |
| 10 | Erläuterung der Zielplanung 'Bauliche Entwicklung der Philipps-Universität Marburg' durch Vertreter der Universität   |
| 11 | Antrag der Fraktionen BfM und FDP betr. Konzept zur Weiterentwicklung des Marburger Nordviertels nach bevorstehendem Umzug der 'großen' Lahntal-Kliniken auf die Lahnberge<br>Vorlage: VO/0633/2004   |

**Teil 2: Gemeinsame Sitzung mit dem Bau- und Planungsausschuss: (ab ca. 18:30 Uhr)**

| Nr. im Bau-Ausschuss | Nr. im Umwelt ausschuss | Antrag / Vorlage   |
|----------------------|-------------------------|--|
| 12                   | 1                       | <b>Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg und den Landkreis Marburg Biedenkopf (2004-2008)</b> , Vorlage: VO/0776/2004<br>Bitte beachten:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>abweichend von der bereits versendeten Einladung wurde uns eine <b>Änderung des Beschlusstextes</b> mitgeteilt (siehe Anlage)</li> <li>dieser Tagesordnungspunkt wird vorbehaltlich der Zustimmung im Magistrat behandelt.</li> </ul> |
| 13                   | 2                       | Antrag der Fraktionen BfM und FDP betr. Eissporthalle / Eissportgelände auf dem derzeitigen DBM - Gelände<br>Vorlage: VO/0635/2004   |
| 14                   | 3                       | Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen und SPD betr. 'FriedWald - Projekt'<br>Vorlage: VO/0702/2004  |
| 15                   | 4                       | Antrag der PDS/ML-Fraktion betr. Querungshilfe Unterer Steinweg / Steinweg<br>Vorlage: VO/0761/2004  |
| 16                   | 5                       | Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen und SPD betr. Zebrastreifen in der Uferstraße<br>Vorlage: VO/0764/2004  |
| 17                   | 6                       | Antrag der BfM-Fraktion betr. Verbesserung des Zugangs zum Nordteil der Oberstadt<br>Vorlage: VO/0767/2004   |

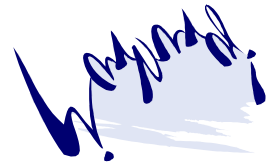
### Teil 3: Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr

|    |  |
|----|--|
| 6  | Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen/SPD betr.<br>Novellierung des HeNatG - Keine Einschränkung der Rechte der Naturschutzbeiräte<br>Vorlage: VO/0684/2004 |
| 7  | Antrag der PDS/ML-Fraktion betr. Erstellung einer CO 2 - Bilanz für Marburg<br>Vorlage: VO/0685/2004   |
| 8  | Antrag der CDU-Fraktion betr.<br>Einführung einer Abendlinie Hauptbahnhof - Weintrautstraße - Cappel<br>Vorlage: VO/0600/2004                              |
| 9  | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13.10.2004   |
| 10 | Bericht(e) aus den Arbeitsgruppen zur Lokalen Agenda 21  |
| 11 | Verschiedenes  |

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Baumann  
Vorsitzende

Anlagen



|  |   |            |
|--|---|------------|
| <b>Beschlussvorlage</b>                    | <b>Vorlagen - Nr.:</b> VO/0776/2004<br><b>Status:</b> öffentlich<br><b>Datum:</b> 05.11.2004  | <b>TOP</b> |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |   |            |
| <b><u>Dezernat:</u></b>                    | II  |            |
| <b><u>Fachdienst:</u></b>                  | 60 - Bauverwaltung, Gebäudewirtschaft und Vermessung  |            |
| <b><u>Sachbearbeiter/in:</u></b>           | Jürgen Rausch (LNG), Christoph Rau (SWMC)   |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>           | Magistrat<br>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br>Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften<br>Stadtverordnetenversammlung Marburg |            |

## **Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg und den Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 - 2008**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008 wird zusammen mit den Stellungnahmen zu den Einwendungen zum Nahverkehrsplanentwurf in der vorliegenden Form beschlossen.
2. Die aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans resultierenden Maßnahmen für den ÖPNV der Universitätsstadt Marburg werden gemäß dieser Vorlage als Rahmen für die Nahverkehrsentwicklung beschlossen.

## **Begründung:**

### **Inhalt:**

1. Anlass
2. Ziel
3. Beteiligungsverfahren
  - 3.1. Lenkungsausschuss
  - 3.2. Regionalkonferenzen Stadt Marburg, West und Ost
  - 3.3. Fahrgastbeirat
4. Vorgehensweise
5. Maßnahmen aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2004 - 2008
  - 5.1. Verdichtung der Linien 2 und 3 in den Sommerferien und am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt
  - 5.2. Verlängerung der Linie 3 bis zur Odenwaldstraße
  - 5.3. Verdichtung der Linie 7 am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt
  - 5.4. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Bauerbach und Ginseldorf in der neuen Linie 11
  - 5.5. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Moischt und Schröck in der neuen Linie 12
  - 5.6. Neukonzeption der Bedienung Ronhausen / Bortshausen zur Linie 13 und Anbindung der Universitätsbibliothek an den Hauptbahnhof
  - 5.7. Anbindung von Cölbe mit der Linie C
  - 5.8. Anbindung von Cyriaxweimar, Haddamshausen und Hermershausen mit der Linie 15
  - 5.9. Anbindung von Dilschhausen, Dagobertshausen und Einhausen mit der Linie MR-45
6. Zusammenstellung der Zusatzkosten für die Umsetzung des Nahverkehrsplans
7. Linienbündel innerhalb der Stadt Marburg und Laufzeiten der Konzessionen

## 1. Anlass

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Marburg und den Landkreis Marburg-Biedenkopf ist aufgrund der Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 (3) PBefG) und aus dem Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (§ 12 hess. ÖPNV Ges.) aufgestellt worden. Danach sind die Aufgabenträger für den ÖPNV (Landkreise, kreisfreie Städte und Städte über 50.000 Einwohner) aufgefordert, einen Rahmenplan festzuschreiben, in dem die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV in den nächsten 5 Jahren dargestellt wird. Der erste Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg und die dazugehörige Umsetzungskonzeption wurde 1998 vom Stadtparlament beschlossen.

Aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtung von Stadt und Kreis und der guten Erfahrungen bei der ersten Aufstellung des Nahverkehrsplanes ist die Fortschreibung gemeinsam durch Stadt und Landkreis beauftragt worden. Ausführendes Planungsbüro ist IG Dreieich GmbH, der Auftrag wurde im Mai 2003 erteilt. In enger Abstimmung mit der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Marburg GmbH obliegt die Projektleitung der Stadtwerke Marburg Consult GmbH.

Der Nahverkehrsplan ist als Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in Stadt und Kreis zu betrachten. Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind bei der zukünftigen Erteilung von Liniengenehmigungen durch die Regierungspräsidien als Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen, sie sind Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für die Mittelvergabe durch das Land Hessen.

## 2. Ziel

Ziel des vorliegenden Entwurfs des Nahverkehrsplans ist eine perspektivische und integrierte ÖPNV-Planung für die nächsten 5 Jahre, bei der sowohl die Bedürfnisse der Stadt Marburg, als auch die des Landkreises Marburg-Biedenkopf Berücksichtigung finden.

## 3. Beteiligungsverfahren

Die fachliche Begleitung und Beteiligung erfolgte durch die folgenden Gremien:

### 3.1. Lenkungsausschuss

besetzt mit den beteiligten Aufgabenträgern, Fachbehörden, der Stadtwerke Marburg GmbH dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO), der Verkehrsgesellschaft Marburg-Biedenkopf GmbH (MVG), der Deutschen Bahn AG, der Regionalverkehr Kurhessen GmbH und der IHK Kassel

### 3.2. Regionalkonferenzen Stadt Marburg, West und Ost

besetzt mit den Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen des Stadtparlamentes und des Kreistages, Magistrat der Stadt Marburg, Kreisausschuss des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf, Stadtwerke Marburg Consult GmbH, Deutsche Bahn AG.

Zusätzlich wurden in der Regionalkonferenz Stadt Marburg die Ortsvorsteher und die im Stadtgebiet Marburg bedienenden Verkehrsunternehmen beteiligt.

In den Regionalkonferenzen West und Ost wurden zusätzlich die Städte und Gemeinden sowie die Verkehrsunternehmen des betroffenen Gebietes beteiligt.

### 3.3. Fahrgastbeirat

beteiligt wurden die Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Interessenvertretungen sowie fachkundiger Nutzerinnen und Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel.

Durch diese fachliche Begleitung wurde eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachöffentlichkeit erreicht.

#### **4. Vorgehensweise**

Der Entwurf des vorliegenden Nahverkehrsplans wurde aus dem Status-Quo des Verkehrsangebotes, dem 1998 beschlossenen Nahverkehrsplan und einer Mängelanalyse entwickelt.

#### **5. Maßnahmen aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2004 - 2008**

Der Entwurf des Nahverkehrsplans hat weitgehend bestätigt, dass die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb der Universitätsstadt Marburg in angemessener Form erfolgt. Ein Änderungs- und Ausbaubedarf ist nur in geringem Maße erforderlich. Geringe Mängel in der Bedienung wurde bei der Vertaktung der Linien 2, 3 und 7 am Wochenende und in den Sommerferien festgestellt. Die Verkehre in den Außenstadtteilen sollen stärker vereinheitlicht werden, d.h. die zersplitterte Bedienung durch verschiedene Linien mit unterschiedlichen Fahrtrouten, Fahrzeiten und Fahrten soll möglichst auf einen Stundentakt mit einer Linie gebracht werden.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist abhängig von den verbleibenden Laufzeiten der Konzessionen, den auszuschreibenden Linienbündeln und vor allem von den Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt Marburg. Die Linien, die nicht im folgenden Maßnahmenkatalog genannt werden, sollen in ihrer Verkehrsleistung fortgeschrieben werden.

Die im Bereich der Einzelmaßnahmen genannten Kosten beruhen auf Erfahrungen und Schätzung. Sie stellen lediglich einen groben Kostenrahmen pro Betriebsjahr dar. Einflüsse des kommenden Wettbewerbs, Steigerungen von Energie-, Material- und Personalkosten sind nicht einkalkuliert worden. Für die Konkretisierung der Kosten der folgenden Maßnahmen ist eine Feinplanung zu erarbeiten.

##### **5.1. Verdichtung der Linien 2 und 3 in den Sommerferien und am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt**

Die **Linien 2 und 3** verbinden als Durchmesserlinien die Stadtteile Wehrda und Cappel mit der Innenstadt. Linie 2 bedient in Cappel bis zur Cappeler Gleiche und Linie 3 bedient in Cappel den Sohlgraben. Linie 2 bedient in Wehrda den Bereich des Wehrdaer Weges, Linie 3 Einkaufszentrum und Hauptbahnhof.

Während der Sommerferien und am Wochenende wird der gesamte Linienvkehr – soweit möglich – ausgedünnt. Die Linien, die normalerweise im 20-Minuten-Takt verkehren, werden derzeit auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt; die Linien 2 und 3 werden in den Sommerferien vom 30-Minuten-Takt auf einen 40-Minuten-Takt ausgedünnt. Die veränderte Taktung entspricht der sinkenden Auslastung der Verkehrsmittel während der Sommerferienzeit.

Aus Kundensicht sind die Ferienfahrzeiten schwer merkbar, Anschlüsse können nur alle 2 Stunden ermöglicht werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme des Nahverkehrsplans bedeutet die Aufhebung des Ferienfahrplans für die Linien 2 und 3, beide Linien verkehren außerhalb der Sommerferien und von Montag bis Freitag im 30-Minuten-Takt. Damit verbunden ist der zusätzliche Einsatz von Personal und Fahrzeugen.

Für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV ist die merkbare Abfahrtszeit an den Haltestellen und die sicheren stündlichen oder halbstündlichen Anschlüsse ein Qualitätsgewinn.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Die zur Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Mittel sind nach derzeitigem Kenntnisstand mit mindestens 90.000 € zu veranschlagen.

*Priorität:*

Der Vergleich von Kosten und Nutzen der Maßnahme führen zu einer untergeordneten Priorität. Der aktuelle Wochenend- und Sommerferienfahrplan wird von Seiten der ÖPNV-Kundschaft weitgehend akzeptiert, da die Erreichbarkeit der mit den beiden Linien verbundenen Stadtteilen gegeben ist und zur Morgenspitze Montag – Samstag auch verdichtet gefahren wird.

5.2. Verlängerung der Linie 3 bis zur Odenwaldstraße

Die Anbindung des Neubaugebietes rund um die Moischer Straße in Cappel wurde über viele Jahre hinweg gefordert. Von Seiten des Verkehrsbetriebes wurden mehrere Varianten der Bedienung untersucht. Betriebs- und verkehrswirtschaftlich hat sich die mit der Bedienung durch die Linie 3 bzw. 2 über eine ÖPNV-Straße in Verlängerung zum Sohlgraben als die betriebswirtschaftlich günstigste Variante erwiesen. Die Verlängerungen der Linie 3 bis zur Odenwaldstraße ist ohne großen verkehrsbetrieblichen Aufwand möglich. Die Umsetzung der Maßnahme ist abhängig vom Bau der von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Marburg beschlossenen Busstraße vom Sohlgraben zur Odenwaldstraße. Hier fallen lediglich die variablen Kosten für den zusätzlichen Kraftstoff an.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Die Umsetzungskosten für die erforderliche Verkehrsleistung werden auf 20.000 € pro Jahr geschätzt, eine Berücksichtigung zum Haushaltsjahr 2005 ist nicht erfolgt. Die Anmeldung der Maßnahme wird zum Haushaltsjahr 2006 erfolgen.

*Priorität:*

Die Priorität der Maßnahme ist hoch, mit der Betriebsaufnahme ist im Herbst 2005 zu rechnen. Die Maßnahme ist von erheblicher Bedeutung für das Neubaugebiet in Cappel. Von Seiten des Landes liegt der Zuwendungsbescheid für den Bau der erforderlichen ÖPNV-Straße vor.

5.3. Verdichtung der Linie 7 am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt

Die **Linie 7** verbindet die Lahnberge mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof durch einen Ringverkehr, der in beide Richtungen bedient wird. Die Endpunkte der Linie sind die Haltestellen Klinikum und Klinik Sonnenblick, somit ergibt sich eine Überschneidung der Fahrstrecken zwischen den Haltestellen Klinikum und Botanischer Garten. Damit wird sichergestellt, dass von Montag bis Freitag der Campus auf den Lahnbergen aus Richtung Panoramastraße und aus Richtung Großseelheimer Straße ohne Umsteigen alle 20 Minuten erreichbar ist.

An Wochenenden wird derzeit der Takt aufgrund der wesentlich geringeren Nachfrage auf 40-Minuten heruntergefahren. Dies ist wirtschaftlich und kapazitiv sicherlich eine nachvollziehbare Entscheidung; die Merkbarekeit des Taktes ist damit nicht mehr gegeben und Anschlüsse können nur alle 2 Stunden garantiert werden. Aus Kundensicht wäre auch am Wochenende ein leicht merkbarer Takt ein Qualitätsgewinn.

Die Verdichtung der Linie 7 auf einen 30-Minuten-Takt am Wochenende kann durch die folgenden Maßnahmen realisiert werden:

Am Wochenende wird für die Linie 7 die Haltestelle Klinikum alleinige Endhaltestelle, d.h. eine Durchfahrt vom Hauptbahnhof bis zum Botanischen Garten über die Panoramastraße ist dann nur noch durch Umsteigen möglich. Die Klinik Sonnenblick wird an



Samstagen und Sonntagen über die Großseelheimer Straße angebunden. Die Fahrtstrecke zwischen Klinikum und Klinik Sonnenblick wird pro Umlauf doppelt eingespart, dies ermöglicht die wirtschaftlichere Auslastung der Fahrzeuge. Dadurch kann mit der gleichen Anzahl von Fahrzeugen statt des 40-Minuten-Taktes ein halbstündiger Verkehr, bei überschaubaren zusätzlichen Betriebskosten, angeboten werden.

Nachteil der Lösung ist, dass es keine durchgängigen kurzen Verbindungen zwischen dem Studentendorf und der Klinik Sonnenblick mehr angeboten werden können. Hier wird in jedem Fall ein Umsteigen mit Wartezeiten erforderlich sein. Die Klinik Sonnenblick ist nur noch aus Richtung Großseelheimer Straße erreichbar. Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof aus zur Klinik Sonnenblick verlängert sich dadurch nur um 6 Minuten.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Die Kosten der Maßnahme werden auf ca. 14.000 € eingeschätzt. Die erforderlichen Mittel sind im Haushaltsentwurf 2005 vorgesehen.

*Priorität:*

Die Linie 7 hat im innerstädtischen Verkehr Marburgs eine Rückgratfunktion als zentrale Linie, die den Innenstadtbereich mit dem Campus Lahnberge und dem Hauptbahnhof verbindet. Eine Aufwertung am Wochenende ist daher geboten. Die Priorität der Maßnahme wird als hoch eingestuft, da am Wochenende der verkehrliche Bedarf für Klinikbesuche und Freizeitaktivitäten im Bereich der Lahnberge hoch ist. Die Umsetzung ist für 2005 vorgesehen.

#### **5.4. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Bauerbach und Ginseldorf in der neuen Linie 11**

Die **Linie 11** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient derzeit in den Fahrplanlücken der Linie 76 auf der Relation Klinikum – Bauerbach – Ginseldorf – Hauptbahnhof und zurück. Derzeit werden eine Frühfahrt, 2 Fahrtenpaare am Morgen und 5 Fahrtenpaare im Stundentakt am Nachmittag angeboten.

Die **Linie 76** ist dem Aufgabenträger Landkreis Marburg-Biedenkopf zugeordnet und bedient aus dem Kreisgebiet heraus mit 8 Fahrten während der Schulzeit und 7 Fahrten in der schulfreien Zeit die Stadtteile Ginseldorf und Bauerbach in Ringverkehren. Dieses Angebot ist nicht vertaktet und nur auf die Verkehrsspitzen ausgelegt.

Aus der Kombination der beiden Linien kann für die Kunden der Stadtteile Bauerbach und Ginseldorf kein vertaktetes und komfortables Angebot abgeleitet werden. Mit der Linie 11 wurde 2003 bereits ein schnelles und merkbares Angebot für die Fahrplanlücken der Linie 76 entwickelt, das im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans ausgebaut werden soll. Die Linie 11 ist von Montag bis Freitag zu einem ganztägigen, 12-stündigen Angebot mit stündlicher Bedienung weiterzuentwickeln.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der für die Umsetzung der Maßnahme erforderliche Aufwand wird auf 57.000 € geschätzt.

*Priorität:*

Die Priorität ist gering, da die Ausschreibung des Ost-Bündels erst für das Fahrplanjahr 2010 vorgesehen ist. Die Notwendigkeit der Umsetzung ist gegeben, wenn das vom Kreis getragene Ost-Linienbündel ausgeschrieben wird. Gegenüber dem Status-Quo wird mehr Verkehrsleistung angeboten.

5.5. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Moischt und Schröck in der neuen Linie 12

Die **Linie 12** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient derzeit in den Fahrplanlücken der Linien 54, 75 und 81 auf der Relation Klinik Sonnenblick – Schröck – Moischt – Stadtbüro – Südbahnhof - Gutenbergstraße und zurück. Derzeit werden 3 Fahrtenpaare am Morgen und 3 Fahrtenpaare am Nachmittag jeweils im Stundentakt angeboten.

Die **Linie 54** ist dem Aufgabenträger Landkreis Marburg-Biedenkopf zugeordnet und bedient auf der Relation Schweinsberg – Mardorf – Rauischholzhausen – Wittelsberg – Schröck – Konrad-Adenauer-Brücke – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof und zurück. Insgesamt werden 4 Fahrtenpaare an Schultagen und 3 Fahrtenpaare an schulfreien Tagen angeboten.

Die **Linie 75** ist ebenfalls dem Landkreis zugeordnet und bedient auf der Relation Rauischholzhausen – Wittelsberg – Moischt – Stadtbüro – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof und zurück. Insgesamt werden 6 Fahrtenpaare angeboten.

Die **Linie 81** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Rossdorf – Schröck – Moischt – Stadtbüro – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof und zurück. Insgesamt werden 5 Fahrtenpaare angeboten.

Die Verkehrsangebote der Linie 54, 75 und 81 sind auf die Verkehrsspitzen ausgelegt.

Das aktuelle Angebot für die Stadtteile Moischt und Schröck aus der Kombination der vorhandenen Linien ist uneinheitlich und für die Kundschaft nicht merkbar, da mit Ausnahme der Linie 12 keine weitere Linie Taktverkehre anbietet. Die Linie 12 ist von Montag bis Freitag zu einem ganztägigen, 12-stündigen Angebot mit stündlicher Bedienung weiterzuentwickeln.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der für die Umsetzung der Maßnahme erforderliche Aufwand wird auf 14.000 € geschätzt.

*Priorität:*

Die Priorität ist gering, da die Ausschreibung des Ost-Bündels erst für das Fahrplanjahr 2010 vorgesehen ist. Die Notwendigkeit der Umsetzung ist gegeben, wenn das vom Kreis getragene Ost-Linienbündel ausgeschrieben wird. Gegenüber dem Status-Quo wird mehr Verkehrsleistung angeboten.

5.6. Neukonzeption der Bedienung Ronhausen / Bortshausen zur Linie 13 und Anbindung der Universitätsbibliothek an den Hauptbahnhof

Die Stadtteile Ronhausen und Bortshausen werden derzeit mit der Linie 42 der Stadtwerke Marburg bedient. Die **Linie 42** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Ilschhausen – Hachborn – Ebsdorf – Bortshausen – Ronhausen – Stadtbüro – Südbahnhof – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof. Insgesamt werden 4 Fahrtenpaare angeboten. Das Angebot ist derzeit nicht vertaktet. Ergänzt werden die Linienfahrten im Stadtgebiet durch den mit einem Kleinbus bedienten **Stadtteilbus** mit 5 Fahrtenpaaren.

Ein stündliches Angebot auf der **Linie 13** könnte folgendermaßen realisiert werden: Fahrtweg von Bortshausen – Ronhausen – Cappel/Post – Schubertstraße – Stadtbüro - Südbahnhof – Adolf-Reichwein-Schule – Weintrautstraße – Universitätsbibliothek – Hauptbahnhof und zurück. Die neue Linie 13 ist von Montag bis Freitag zu einem ganztägigen, 12-stündigen und vertakteten Angebot zu entwickeln.

Mit dieser Konzeption werden die folgenden Mängel beseitigt: Fehlende stündliche Anbindung der beiden Stadtteile an die Innenstadt. Fehlende Anbindung der Universitätsbibliothek an den Hauptbahnhof. Die Anbindung der Universitätsbibliothek an den

Hauptbahnhof soll außerdem mit Linien, die aus dem Kreisgebiet kommen, ergänzt werden.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Aufgrund des vorgesehenen 12-stündigen Angebotes und des Stundentaktes, der damit erheblich höheren Verkehrsleistung und des Einsatzes von einem Midi-Bus werden die zusätzlichen Kosten auf 70.000 € geschätzt.

*Priorität:*

Die Priorität der Maßnahme ist mittel, da mit einer Umsetzung erst im Fahrplanjahr 2007 zu rechnen ist.

### 5.7. Anbindung von Cölbe mit der Linie C

Cölbe wird derzeit durch die folgenden ÖPNV-Linien bedient:

Die Regionalbahnen von Frankenberg nach Marburg, von Bad Laasphe nach Marburg, von Kassel nach Dillenburg. Außerdem durch die Regionalbusse von Biedenkopf nach Marburg (**5301**), von Frankenberg nach Marburg (**5306**), von Stadtallendorf nach Marburg (**5341**), von Josbach nach Marburg (**52**), von Todenhausen nach Marburg (**61**), von Hertingshausen nach Marburg, von Lehrbach nach Marburg (**91**).

Im Entwurf des Nahverkehrsplanes soll Cölbe mit den folgenden Linien an Marburg angebunden werden:

Nahverkehrszüge von Frankenberg und Bad Laasphe in Richtung Marburg, Nahverkehrszüge von Kassel nach Gießen, Regionalbusse Wallau – Marburg (MR-50), Frankenberg – Marburg (MR-60), Wetter – Marburg (MR-61), Cölbe – Marburg (MR-66), Bracht – Marburg (MR-76).

Die Verlängerung der Linie C in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Marburg könnte die Linie MR-66 in der Aufgabenträgerschaft des Kreises ersetzen und mit einem innerörtlichen Verkehr Cölbe umsteigefrei mit dem Einkaufszentrum in Wehrda und der Marburger Innenstadt verbinden. Die Linie C wird bereits jetzt mit hoher verkehrswirtschaftlicher Effizienz betrieben und hat keine Fahrplanreserven, um die innerörtliche Bedienung Cölbes ohne hohen betrieblichen Aufwand zu realisieren. Die alternative Bedienung der Linie 66 durch Linie C erfordert den Einsatz von zusätzlichen Personal- und Fahrzeugkapazitäten.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf mindestens 100.000 €

*Priorität:*

Von Seiten der Stadt ist die Priorität als gering anzusetzen. Eine Umsetzung ist in Anbetracht der Vielzahl der jetzigen und der geplanten Nahverkehrsangebote von der Mitfinanzierung des Kreises abhängig zu machen. Die innerörtliche Bedienung von Cölbe könnte auch durch die o.g. Linien realisiert werden.

### 5.8. Anbindung von Cyriaxweimar, Haddamshausen und Hermershausen mit der Linie 15

Das Angebot im Allnatal wird derzeit durch die Linie 71 und den Stadtteilbus realisiert. Die **Linie 71** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Rüchenbach - Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar – Niederweimar – Gisselberg – Wilhelmsplatz – Hauptbahnhof. Montag bis Freitag werden täglich 5 Fahrtenpaare und 2 Einzelfahrten im nicht vertakteten Verkehr angeboten. Der **Stadtteilbus** ist der Linie 71 zugeordnet worden und bedient in der Relation Haddamshausen – Hermershausen – Cyriaxweimar – Wilhelmsplatz. Von Montag bis Freitag werden 6 Fahrtenpaare mit einem Kleinbus angeboten, die morgens und nachmittags im Stundentakt verkehren.

Von Seiten der Kunden wurde mehrfach die fehlende Kapazität des Stadtteilbusses bemängelt, das gemeinsame Angebot von Linie 71 und Stadtteilbus ist insgesamt nicht übersichtlich, da verschiedene Fahrzeuge, Fahrwege und Fahrzeitprofile benutzt werden und die Abfahrtszeiten nicht merkbar sind. Die vorhandenen Verkehre richten sich sowohl auf Niederweimar, als auch auf Marburg-Innenstadt.

Die Stadtteile Hermershausen, Haddamshausen und Cyriaxweimar sollen zukünftig mit der **Ringlinie 15** in der Aufgabenträgerschaft der Stadt angebunden. Sie soll folgenden Verlauf haben: Marburg-Erlenring – Wilhelmsplatz – Herrmannstraße – Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar – Herrmannstraße – Wilhelmsplatz – Erlenring. Vorzusehen ist von Montag bis Freitag ein Stundentakt mit mindestens 12 Fahrtenpaaren. Das Angebot der Linie 15 wird durch die Linie MR-33 in Aufgabenträgerschaft des Kreises in Richtung Niederweimar ergänzt. Die **Linie MR-33** ist als Ringverkehr konzipiert und soll folgendermaßen verlaufen: Niederweimar – Oberweimar – Allna – Weiershausen – Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar – Niederweimar. Das Angebot soll im 2-Stunden-Takt verkehren und die Erreichbarkeit nach Niederweimar sicherstellen.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der Mitteleinsatz wird die derzeitigen Kosten voraussichtlich nicht übersteigen

*Priorität:*

Die Umsetzung der Maßnahme sollte mit der Ausschreibung des dazugehörigen Bündels spätestens im Fahrplanjahr 2007 erfolgen. Die Maßnahme wird die Qualität und die Verlässlichkeit des Verkehrs für die Stadtteile im Allna-Tal erheblich verbessern.

5.9. Neue Anbindung von Dilschhausen, Einhausen und Dagobertshausen im Rahmen der Linienneuordnung, Linie MR-45

Die Stadtteile Dilschhausen, Dagobertshausen und Einhausen werden derzeit mit der Linie 73 bedient. Die **Linie 73** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Dilschhausen – Einhausen (Am Denkmal) – Dagobertshausen – Behringwerke – Elisabethkirche – Hauptbahnhof. Das Verkehrsangebot umfasst Montag bis Freitag täglich 12 Fahrtenpaare, die nahezu im Stundentakt verkehren.

Der Nahverkehrsplan sieht die Bedienung der Stadtteile Dilschhausen, Einhausen und Dagobertshausen durch die lokale Linie MR-45 in der Aufgabenträgerschaft des Kreises im 120-Minuten-Takt vor. Die neue **Linie MR-45** soll von Gladenbach über Frieberthausen – Diedenshausen – Weitershausen – Dilschhausen – Einhausen – Dagobertshausen – Marbach in die Marburger Innenstadt verkehren. Innerhalb des Stadtgebietes ist das Angebot auf einen 60-Minuten-Takt zu ergänzen.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der Mitteleinsatz wird die derzeitigen Kosten voraussichtlich nicht übersteigen

*Priorität:*

Die Umsetzung der Maßnahme hat mit der Ausschreibung des dazugehörigen Bündels spätestens im Fahrplanjahr 2007 zu erfolgen.

6. Zusammenstellung der Zusatzkosten für die Umsetzung des Nahverkehrsplans

Die zusammengestellten Kosten wurden auf Grund von Erfahrungen geschätzt und sind nicht dynamisiert worden. Sie müssen nach Vorlage der konkretisierten Fahrpläne neu berechnet werden. Bei dieser Schätzung ist die zukünftige Entwicklung der Energiepreise und die Preisentwicklung im ÖPNV nicht berücksichtigt. Die Umsetzungszeiträume sind an die Ausschreibungszeitpunkte der entsprechenden Linienbündel geknüpft.

Die abgeschätzten Mehrkosten setzen sich aus den hochgerechneten Status-Quo-Kosten abzüglich der Kosten für die neue Leistung zusammen.

### Geschätzte Mehrkosten für die Umsetzung des Nahverkehrsplans 2004 - 2008

| Lfd. Nr.: | Maßnahmetext:  | geschätzte Mehrkosten/Jahr | Umsetzung z. Fahrplanjahr: |
|-----------|--|----------------------------|----------------------------|
| 1         | Linie 2/3 im 30-Min.Takt Sa / So und Sommerferien              | 90 T€                      | 2006                       |
| 2         | Linie 2 / 3 bis Odenwaldstr. Mo-So                             | 20 T€                      | 2006                       |
| 3         | Linie 7 Sa u. So. im 30-Min. Takt                              | 14 T€                      | 2005                       |
| 4         | Linie 11 Klinikum - Bauerb. - Ginseldorf - Marburg Bahnhof     | 57 T€                      | 2010 <sup>*)</sup>         |
| 5         | Linie 12 Klinik Sonnenblick - Schröck - Moischt - Marburg      | 14 T€                      | 2010 <sup>*)</sup>         |
| 6         | Linie 13 Ron-, Bortshausen-MR HBF, Stundenverkehr, Mo-Fr + Sa. | 70 T€                      | 2007                       |
| 7         | Linie C, Anbindung von Cölbe                                   | 70 T€                      | 2006                       |
| 8         | Linie 15 Allna-Tal - Marburg Stundentakt                       | keine Mehrkosten           | 2007                       |
| 9         | Linie 45, Dilschhausen - Marburg                               | keine Mehrkosten           | 2007                       |

<sup>\*)</sup> Maßnahmen in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab 2009

Der Nahverkehrsplan stellt mit den Einzelmaßnahmen zur Umsetzung einen Rahmen für die zukünftige Nahverkehrsentwicklung dar. Eine verbindliche Grundlage für die Realisierung der Einzelmaßnahmen besteht erst mit der Veranschlagung derselben im Haushaltsplan.

## 7. Linienbündel innerhalb der Stadt Marburg und Laufzeiten der Konzessionen

Der Abschluss des Verkehrsvertrages zwischen der Stadt Marburg und der Stadtwerke Marburg GmbH beinhaltet die schrittweise Ausschreibung von Verkehrsleistungen innerhalb der Stadt Marburg, die derzeit verantwortlich durch die Stadtwerke Marburg erbracht werden.

| Bündel Nr.: | Linien (neu) | Linien (alt) | Laufzeit Konzessionen *) | Ausschreibung zum Fahrplanjahr:   |
|-------------|--------------|--------------|--------------------------|---|
| 1           | 13           | 42           | 2006                     | 2007 (ggf. Übergangsangebote auf den Linien 71 und 72 von Dez. 05 bis Dez. 06 und Linie 42 bis Dez. 09) |
|             | 14           | 71           | 2006                     |   |
|             | 15           | 72           | 2006                     |   |
|             |              | 73           | 2006                     |   |
| 2           | 1            | 1            | 2008                     | 2009  |
|             | 6            | 6            | 2008                     |   |
|             | 16           | 16           | 2008                     |   |
|             | A3           | A3           | 2008                     |   |
| 3           | 8            | 8            | 2008                     | 2009  |
|             | AST          | AST          | 2008                     |   |
| 4           | 2            | 2            | 2009                     | 2010  |
|             | 3            | 3            | 2009                     |   |
|             | 5            | 5            | 2009                     |   |
|             | A2           | A2           | 2009                     |   |
|             | 11           | 11           | 2009                     |   |
|             | 12           | 12           | 2009                     |   |
| 5           | 4            | 4            | 2010                     | 2011  |
|             | 7            | 7            | 2010                     |   |
|             | A1           | A1           | 2010                     |   |
|             | 9 / A4       | 9 / A4       | 2010                     |   |
|             | C            | C            | 2010                     |   |

\*) Laufzeiten nach Verkehrsvertrag mit der Stadt Marburg

Egon Vaupel  
Bürgermeister

### Anlage

Kenntnis genommen und einverstanden

|      |    |      |      |    |    |    |      |      |    |    |
|------|----|------|------|----|----|----|------|------|----|----|
| 6    | 60 | 60.1 | 60.2 | 63 | 65 | 66 | 60.7 | 61.1 | 14 | 62 |
| gez. |    |      |      |    |    |    |      |      |    |    |

|  |   |  |            |
|--|---|--|------------|
| <b>Antrag der Fraktionen<br/>BfM und FDP</b> | <b>Vorlagen - Nr.:</b><br><b>Status:</b><br><b>Datum:</b><br><b>Eingang:</b>  | <b>VO/0635/2004</b><br><b>öffentlich</b><br><b>15.09.2004</b><br><b>15.09.2004</b> | <b>TOP</b> |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>   |   |  |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>             | <b>Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften<br/>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |  |            |

## **Antrag der Fraktionen Bfm und FDP betr. Eissporthalle / Eissportgelände auf dem derzeitigen DBM - Gelände**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

**Der Magistrat wird gebeten, zu prüfen und ggf. ein Konzept vorzulegen, ob das DBM-Gelände für den Bau einer Eissporthalle durch einen privaten Investor in Betracht kommt.**

### **Begründung:**

Das DBM-Gelände an der Gisselberger Straße in Marburg in unmittelbarer Nachbarschaft zum zentralen Marburger Sportgelände liegt nach dem DBM-Umzug brach.

Über eine künftige Nutzung wird beratschlagt und gerätselt.

Der wahre Wert des DBM-Geländes ist haushaltspolitisch umstritten. Wer es zur Haushaltsdeckung braucht, rechnet sich reich. Wer den Haushalt ablehnt, kritisiert dies.

Für die Förderung der oberzentralen Bedeutung Marburg wäre die Schaffung eines Eissportzentrums in der Hand eines privaten Investors eine gute Lösung. Soweit technisch machbar würde diese Lösung eine funktionelle Arrondierung des zentralen Marburger Sportzentrums bedeuten.

Der Magistrat mag daher prüfen, ob eine solche Nutzung in verhältnismäßig kleinem Maßstab technisch in Betracht kommt und ob und unter welchen Voraussetzungen sich für eine solche Lösung einen Investor finden lässt.

Welchen Auftrieb der Eissport einer Stadt vergeben zu vermag, zeigt das Beispiel Kassel.

Der nächste Eissportstandort ist aus Richtung Marburg gesehen Bad Nauheim.

Angesichts dieser Situation ist Marburg für die Schließung einer Lücke auf dem Gebiet sportlicher Betätigung gerade zu prädestiniert.

-Fridhelm Faecks -  
(Vors. der Fraktion der „Bürger für Marburg“)

- Frederik Schwindack -  
(Fraktion der „Bürger für Marburg“)

- Herbert Zaun -  
(Fraktion der „Bürger für Marburg“)

- Winfried Wüst -  
(vors. der Fraktion der „FDP“)

- Gerlinde Schwebel -  
(Fraktion der „FDP“)

- Jan Röllmann -  
(Fraktion der „FDP“)

|  |   |  |            |
|--|---|--|------------|
| <b>Antrag der Fraktionen<br/>Bündnis 90/Die Grünen<br/>SPD</b> | <b>Vorlagen - Nr.:</b><br><b>Status:</b><br><b>Datum:</b><br><b>Eingang:</b>  | <b>VO/0702/2004</b><br><b>öffentlich</b><br><b>06.10.2004</b><br><b>06.10.2004</b> | <b>TOP</b> |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>                     |   |  |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>                               | <b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br/>Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |  |            |

## **Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen und SPD betr. 'FriedWald - Projekt'**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

**Der Magistrat möge prüfen, ob im städtischen Wald ein Gebiet für ein „FriedWald“-Projekt ausgewiesen werden kann.**

### **Begründung:**

Viele Menschen wünschen sich eine Alternative zur herkömmlichen Bestattung. Die Gestaltung einer Friedwald-Bestattung liegt ganz in den Händen derjenigen, die sie planen. Trauerzeremonien können in allen gewohnten Formen oder ganz individuell gestaltet werden. Viele Menschen möchten ihre Angehörigen nicht mit der Pflege ihres Grabes belasten. Andere haben keine Angehörigen oder Freunde, die sich um das Grab kümmern würden. Die Beisetzung an den Wurzeln eines Baumes in der heimischen Umgebung als letzter Teil der Trauerfeierlichkeiten im engsten Familien- und Freundeskreis wird von vielen Menschen gewünscht.

Ein Friedwaldbaum ist eine Familienruhestätte für einen langen Zeitraum und für alle Familienmitglieder ein gemeinsamer Bezugspunkt.

**gez. Anna Katharina Lakner  
gez. Rainer Floherschütz**

**gez. Sonja Sell**



|  |   |                     |            |
|--|---|---------------------|------------|
| <b>Antrag der Fraktion<br/>PDS/ML</b>      | <b>Vorlagen - Nr.:</b>  | <b>VO/0761/2004</b> | <b>TOP</b> |
|  | <b>Status:</b>  | <b>öffentlich</b>   |            |
|  | <b>Datum:</b>   | <b>01.11.2004</b>   |            |
|  | <b>Eingang:</b>   | <b>01.11.2004</b>   |            |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |   |                     |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>           | <b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br/>Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |                     |            |

## **Antrag der PDS/ML-Fraktion betr. Querungshilfe Unterer Steinweg / Steinweg**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, zwischen dem Unteren Steinweg und dem Steinweg eine Querungshilfe in Form eines Zebrastreifens einzurichten.

### **Begründung:**

An dieser Stelle, am Eingang zur historischen Oberstadt, wird die Straße regelmäßig von zahlreichen Menschen überquert – AnwohnerInnen, Touristen, Gästen und Kunden.

Diese sehen sich im Eingangs- bzw. Ausgangsbereich von drei Straßen (Steinweg, Unterer Roter Graben und Zwischenhausen) häufig einem unübersichtlichen „Gewusel“ fahrender und rangierender Autos gegenüber, das wie eine Barriere beim Zugang zur Oberstadt wirkt.

Anfang der 90 iger Jahre wurde der dort immer bestehende Zebrastreifen ohne Begründung entfernt.

Im Interesse der Sicherheit der Fußgänger sowie der Attraktivität der fußläufigen Erreichbarkeit der Oberstadt sollte er wieder hergestellt werden.

Henning Köster

Astrid Kolter

|  |   |  |            |
|--|---|--|------------|
| <b>Antrag der Fraktionen<br/>Bündnis 90/Die Grünen<br/>SPD</b> | <b>Vorlagen - Nr.:</b><br><b>Status:</b><br><b>Datum:</b><br><b>Eingang:</b>  | <b>VO/0764/2004</b><br><b>öffentlich</b><br><b>01.11.2004</b><br><b>01.11.2004</b> | <b>TOP</b> |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>                     |   |  |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>                               | <b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br/>Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |  |            |

## **Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen und SPD betr. Zebrastreifen in der Uferstraße**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

**Der Magistrat wird beauftragt, einen Zebrastreifen in Höhe des Ernst von Hülsen Hauses in der Uferstraße anzubringen, damit die Schülerinnen und Schüler der Martin-Luther-Schule und der Friedrich-Ebert-Schule gefahrlos die Straße passieren können.**

### **Begründung:**

Die Uferstraße wird von vielen Fahrzeugen genutzt, die auf den Lahnwiesen parken wollen oder sie als „Schleichweg“ nutzen, um in die Robert-Koch-Straße zu gelangen.

Der Kurvenbereich in Höhe der Mensabrücke ist für den Fahrzeugverkehr nicht gut einsehbar, sodass hier ein permanenter Gefahrenbereich für die Schülerinnen und Schüler der Martin-Luther-Schule sowie der Friedrich-Ebert-Schule besteht, die gerade in Höhe des Ernst von Hülsen Hauses die Uferstraße überqueren um über die Mensabrücke in Richtung Erlenringcenter zu gelangen oder entlang der Lahn in Richtung Gerhard Jahn Platz zu gehen.

Um dauerhaft die Gefährdungssituation zu beseitigen ist das Anbringen eines Zebrastreifens dringend geboten.

**gez. Dr. Petra Baumann**  
**gez. Alev Lassmann**

**gez. Sonja Sell**  
**gez. Uwe Meyer**

|   |   |  |            |
|---|---|--|------------|
| <b>Antrag der Fraktion<br/>Bürger für Marburg</b> | <b>Vorlagen - Nr.:</b><br><b>Status:</b><br><b>Datum:</b><br><b>Eingang:</b>  | <b>VO/0767/2004</b><br><b>öffentlich</b><br><b>02.11.2004</b><br><b>02.11.2004</b> | <b>TOP</b> |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>        |   |  |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>                  | <b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br/>Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |  |            |

## **Antrag der BfM-Fraktion betr. Verbesserung des Zugangs zum Nordteil der Oberstadt**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten zu beschließen:

Der Magistrat wird ersucht, unverzüglich ein Machbarkeits- und Umsetzungskonzept für die Vergrößerung der Parkplatzflächen auf dem Steinweg im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen, welches durch folgende Merkmale gekennzeichnet ist:

1. Wegfall des Gehsteigs auf der in Bergauf-Richtung linken Seite des oberen Steinwegs.
1. Absenkung der Gehsteigebene auf das Niveau der vorhandenen Fahrbahn.
2. Einrichtung von Parkboxen, die an den derzeit vorhandenen Sicherungsgittern mit Handlauf enden und die ein Abstellen von Pkw im Winkel von 90 Grad und gegebenenfalls weniger zur Fahrtrichtung des Steinwegs gestatten.
3. Bewirtschaftung dieser neu geschaffenen Parkplätze mit Hilfe Fahrscheinautomaten.
4. Im Bedarfsfall Wegfall der derzeitigen Parkplätze am Rande des in Bergauf-Sicht rechten Gehsteigs.
5. Beibehaltung der Befahrbarkeit des Steinwegs in beiden Fahrtrichtungen.
6. Fußgänger-, vor allem kinderfreundliche Ausgestaltung der Zwischenzone des Steinwegs (Flohmarktzone) durch die Schaffung von zweckmäßigen und zugleich einladenden Ruhe- und Verweilzonen mit kindergerechter Ausstattung im Sinne des allseits akzeptierten BfM-Antrags (bernhammer'sches Möblierungskonzept).

### **Begründung:**

Die Belebung der Marburger Oberstadt im Bereich Neustadt/Wettergasse ist notwendig. Ein Element der Belebung ist die Schaffung von leicht zugänglichen Parkplätzen unter freiem Himmel am Eingang der Oberstadt im Bereich Steinweg/Neustadt. Die beantragte Maßnahme wird die Zugänglichkeit zur Oberstadt erleichtern. Die Kosten der Maßnahme beschränken sich auf die Absenkung der Bordsteinkante des Gehwegs in der oberen Mitte des Steinwegs. Die Bewirtschaftung der neu geschaffenen Parkplatzflächen gewährleistet den ständigen Benutzerwechsel.

Im Zuge der Einziehung des mittleren Gehsteiges ist der Fußgängerbereich in der so genannten Plantage des Steinwegs attraktiver zu gestalten, sodass zu Fuß laufende Besucher der Oberstadt die freie Wahl haben zwischen dem Weg entlang der Schaufenster und dem Weg durch die Plantage. Die Anziehungskraft der Plantage wird zusätzlich durch die seinerzeit von den „Bürgern für Marburg“ geforderten Kinderspiel- und Verweilzonen gesteigert werden können.

### **Im Ergebnis:**

Die dringend notwendige Erhöhung des Freiluftparkplatzangebotes im Bereich Steinweg ist ein preiswertes und effektives Signal für die notwendige Belebung der Oberstadt durch Verbesserung ihrer Zugänglichkeit.

Wegen dieser Maßnahme hat die bürgerliche Zählgemeinschaft aus „Bürger für Marburg“ und F.D.P für den Stadthaushalt 2005 einen Ansatz von 50.000,00 € eingebracht.

**- Faecks -**  
(Vorsitzender der Fraktion der „Bürger für Marburg“)

**- Schwindack -**  
(Fraktion „Bürger für Marburg“)

**- Zaun -**  
(Fraktion „Bürger für Marburg“)

|  |  |  |            |
|--|--|--|------------|
| <b>Antrag der Fraktionen<br/>Bündnis 90/Die Grünen<br/>SPD</b> | <b>Vorlagen - Nr.:</b><br><b>Status:</b><br><b>Datum:</b><br><b>Eingang:</b>             | <b>VO/0684/2004</b><br><b>öffentlich</b><br><b>30.09.2004</b><br><b>30.09.2004</b> | <b>TOP</b> |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>                     |  |  |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>                               | <b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |  |            |

## **Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen/SPD betr. Novellierung des HeNatG - Keine Einschränkung der Rechte der Naturschutzbeiräte**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

**Der Magistrat wird aufgefordert, sich in einer Stellungnahme zur Novellierung des HENatG an die Hessische Landesregierung gegen jegliche Einschränkung der Rechte der Naturschutzbeiräte auszusprechen.**

### **Begründung:**

Die Hessische Landesregierung plant eine Novellierung des HENatG. Der bisher vorliegende Referentenentwurf sieht eine weitere Einschränkung der Rechte der Naturschutzbeiräte vor. Während lt. geltendem Recht die Naturschutzbehörden in **allen** Angelegenheiten des Naturschutzes beraten und unterstützen, sollen sie künftig nur noch in Angelegenheiten von **grundsätzlicher Bedeutung** beraten:

#### **§34(2) geltendes Recht:**

*„Die Naturschutzbeiräte beraten und unterstützen die Naturschutzbehörden in allen Angelegenheiten des Naturschutzes. Sie können Anträge stellen und sind auf Verlangen zu hören. Sie sind von der Naturschutzbehörde, bei der sie gebildet sind, über alle wesentlichen Vorgänge rechtzeitig zu unterrichten; dies gilt insbesondere für:*

- 1. die Vorbereitungen von Rechtsverordnungen;*
- 2. Landschaftsplanung;*
- 3. Planungen und Planfeststellungen nach anderen Rechtsvorschriften, bei denen die Naturschutzbehörde mitwirkt.*

*(3) Die Naturschutzbehörde hat den Beirat in den Fällen des Abs. 2 Satz 3 von der beabsichtigten Entscheidung, Stellungnahme oder Maßnahme zu unterrichten.“*

§34 Novellierungsentwurf:

- (1) *Bei allen Naturschutzbehörden werden unabhängige und sachverständige Naturschutzbeiräte gebildet.*
- (2) Die Naturschutzbeiräte beraten die Naturschutzbehörden in Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung. Bei der Naturschutzbehörde, bei der sie gebildet sind, sind sie über Vorgänge von grundsätzlicher Bedeutung rechtzeitig zu unterrichten.

*Vorgänge von grundsätzlicher Bedeutung sind insbesondere:*

1. *die Vorbereitung von Rechtsverordnungen*
2. *Planfeststellungen nach anderen Rechtsvorschriften von überörtlicher Bedeutung, bei denen die Naturschutzbehörde mitwirkt;*
3. *für das gesamte Kreisgebiete bedeutsame Vorgänge, bei denen die untere Naturschutzbehörde eine Entscheidungs- und Mitwirkungsbefugnis hat.*

*Durch die Beteiligung der Naturschutzbeiräte sollen Verwaltungs- und Entscheidungsverfahren nicht über das nötige Maß hinaus verzögert werden.“*

Darüber hinaus soll lt. Novellierungsentwurf die Anzahl der Mitglieder von 12 auf 10 beschnitten werden, die Anzahl der hinzu gewählten Beauftragten von 3 auf 2.

Nach der Abschaffung des Verbandsklagerechtes und des Devolutionsverfahrens bei der Beteiligung der Naturschutzbeiräte im Hessischen Naturschutzgesetz sollen damit weitere Möglichkeiten der ehrenamtlich berufenen Mitglieder der Naturschutzbeiräte in der Beiratsarbeit beschnitten bzw. abgeschafft werden. Die Mitwirkung soll nur auf einzelne, wenige Verfahren reduziert werden. Beispielsweise sollen Bebauungspläne der Beratung der Beiräte entzogen werden. Das Recht auf eigene Antragsstellung oder Beteiligung auf eigenes Verlangen hin soll ebenfalls gestrichen werden.

Die Beteiligungsrechte der Beiräte zu beschneiden ist für das Anliegen des Naturschutzes kontraproduktiv. Der Magistrat soll sich offensiv für die Beibehaltung des geltenden Rechts bei der Landesregierung einsetzen.

**gez. Petra Baumann**  
gez. Dietmar Göttling

**gez. Ralf Musket**  
gez. Pandelis Chatzievgeniou

|  |  |                     |            |
|--|--|---------------------|------------|
| <b>Antrag der Fraktion<br/>PDS/ML</b>      | <b>Vorlagen - Nr.:</b>   | <b>VO/0685/2004</b> | <b>TOP</b> |
|  | <b>Status:</b>   | <b>öffentlich</b>   |            |
|  | <b>Datum:</b>  | <b>01.10.2004</b>   |            |
|  | <b>Eingang:</b>  | <b>01.10.2004</b>   |            |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |  |                     |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>           | <b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |                     |            |

## **Antrag der PDS/ML-Fraktion betr. Erstellung einer CO<sub>2</sub> - Bilanz für Marburg**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Einer Anregung des Arbeitskreises Energie der lokalen Agenda 21 folgend, fordert die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Marburg den Magistrat auf, eine aktive Rolle bei der Umsetzung des Klimaschutzgedankens einzunehmen und entsprechende Schritte einzuleiten, die geeignet sind, die mit der Mitgliedschaft im Klimabündnis eingegangene Verpflichtung umzusetzen. Der Magistrat wird daher aufgefordert:

- 1.) **Schnellstmöglich eine Fortschreibung des Energieberichtes der Stadt Marburg zu veröffentlichen**
- 2.) **Eine Bilanz des Kohlendioxidausstoßes in Marburg zu erstellen oder erstellen zulassen und diese zu veröffentlichen**
- 3.) **Auf der Basis dieser CO<sub>2</sub>-Bilanz Maßnahmen zur Verringerung des Ausstoßes zu entwickeln und deren Erfolg regelmäßig zu überprüfen.**

### **Begründung:**

Mit dem Beitritt zum Klimabündnis dokumentierte die Stadtverordnetenversammlung ihren Willen und ihre Bereitschaft auf kommunaler Ebene aktiv Klimaschutz zu betreiben. Sie erkannte an, dass durch politisches Handeln auf kommunaler Ebene globale Klimaschutzziele zu erreichen sind. Die angeführten Maßnahmen sind erste Schritte auf dem Weg die im Klima-Bündnis-Leitbild aufgeführten Ziele zu erreichen.

**gez. Peter Metz**  
**gez. Astrid Kolter**

|  |   |                     |            |
|--|---|---------------------|------------|
| <b>Antrag der<br/>CDU-Fraktion</b>         | <b>Vorlagen - Nr.:</b>  | <b>VO/0600/2004</b> | <b>TOP</b> |
|  | <b>Status:</b>  | <b>öffentlich</b>   |            |
|  | <b>Datum:</b>   | <b>07.09.2004</b>   |            |
|  | <b>Eingang:</b>   | <b>07.09.2004</b>   |            |
| <b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |   |                     |            |
| <b><u>Beratende Gremien:</u></b>           | <b>Haupt- und Finanzausschuss<br/>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b> |                     |            |

## **Antrag der CDU-Fraktion betr. Einführung einer Abendlinie Hauptbahnhof - Weintrautstraße - Cappel**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

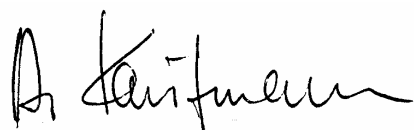
**Der Magistrat wird gebeten zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, eine Abendlinie der Stadtbusse in Verbindung Hauptbahnhof - Cappel über die Weintrautstraße zu führen.**

### **Begründung:**

Zahlreiche Anregungen und Forderungen von Anwohnern der o. g. Straßen liegen mir als Stadtverordnete vor.

Da die Abendlinien A1, A2, A3 durch die Universitätsstraße-Schwanallee führen, diese somit abdecken, wäre es sinnvoll, die A2 mit einem Bus mittlerer Größe über den Hauptbahnhof-Rudolphsplatz-Kurt-Schumacher-Brücke-Weintrautstraße in Richtung Cappel fahren zu lassen.

Damit wären Teile der Georg-Voigt-Straße, Zahlbach, Alter Kirchhainer Weg und die Weintrautstraße auch nach 20.00 Uhr für die Anwohner besser erreichbar.



Anita Kaufmann