



<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlagen - Nr.:</b> VO/1378/2007 <b>Status:</b> nichtöffentlich <b>Datum:</b> 23.05.2007	<b>TOP</b>
<b>Magistrat</b>		
<b><u>Dezernat:</u></b>	I + II	
<b><u>Fachdienst:</u></b>	66 - Tiefbau	
<b><u>Sachbearbeiter/in:</u></b>	Rausch, Jürgen (FBL 6), Engelbach, Thomas (66), Gans, Dorte (66)	
<b><u>Beratende Gremien:</u></b>	Stadtverordnetenversammlung Marburg Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Magistrat Stadtverordnetenversammlung Marburg	

## **Erneuerung der Universitätsstraße im Zuge der K 68 - Entwurfsgenehmigung gemäß Ziffer 2.23, Anlage 21 AGA**

Der Magistrat wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Entwurfsplanung zur Erneuerung der Universitätsstraße gemäß AGA 2.23 wird zugestimmt.
2. Für die Ausbauvariante Baumallee wird die Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt und damit das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet.

### **Begründung:**

#### **1. Ausgangssituation**

Die Universitätsstraße weist gravierende Mängel in der Grundsubstanz auf, die sich durch punktuelle Reparaturarbeiten nicht beseitigen lassen. Der vorhandene Straßenaufbau genügt nicht mehr der gestiegenen Verkehrsbelastung.

Neben dem unbefriedigenden Straßenzustand weist die Universitätsstraße insbesondere aufgrund der hohen Fußgängerdichte im Bereich der Gutenbergstraße und der Bushaltestellen erhebliche funktionale Mängel auf.

Der Magistrat hat am 04. Dezember 2006 den Bedarf für die Sanierung der Universitätsstraße anerkannt und die drei alternativen Ausbaukonzepte zur Kenntnis genommen.

Die Konzepte unterscheiden sich in dem Abschnitt zwischen dem Wilhelmsplatz und dem Kaufhaus Ahrens. Für den Abschnitt vom Kaufhaus Ahrens bis zum Rudolphsplatz wurde aufgrund der Anforderungen aus den Verkehrsabläufen nur eine Lösung entwickelt.

Die erste Variante zwischen dem Wilhelmsplatz und dem Kaufhaus Ahrens beinhaltet den Bestandsausbau. Die Reduzierung der Fahrbahn von ca. 8,00 m auf 6,50 m ermöglicht die Anlage von mindestens 2,00 m breiten Gehwegen, Bäume und Parkplätze bleiben unverändert.

Die zweite Variante sieht die Anlage einer Baumallee mit 68 neuen Bäumen, eine ebenfalls auf 6,50 m reduzierte Fahrbahn und beidseitig großzügige, ca. 2,00 bis 3,50 m breite Gehwege vor.

Die dritte Planungsvariante zwischen dem Wilhelmsplatz und Kaufhaus Ahrens beinhaltet die Anlage von beidseitigen 1,25 m breiten Radfahrstreifen, eine 6,25 m breite Fahrbahn, Gehwegbreiten von ca. 1,50 m sowie Neupflanzungen und die Anlage von Parkflächen auf der Südseite. Die vorhandenen Bäume müssen entsprechend der Variante Baumallee entfernt werden.

Die Planung ab dem Kaufhaus Ahrens sieht erhebliche Verbesserungen für Fußgänger vor, da der Gehweg vor dem Kaufhaus Ahrens und der Sparkasse auf ca. 6,00 m verbreitert werden soll. Da die vor der ehemaligen Universitätsbibliothek vorhandene Bushaltestelle in den Bereich nördlich der Gutenbergstraße vor das Schlossbergcenter verlagert werden soll, müssen im Bereich des Savignyhauses die beiden Geradeausspuren in Richtung Rudolphsplatz auf eine Fahrspur reduziert werden. Von der Gutenbergstraße bis zum Rudolphsplatz sind lediglich Ummarkierungen vorgesehen.

## **2. Beteiligung der Beiräte und der Öffentlichkeit**

Der Runde Tisch Barrierefreies Bauen hat sich in der Sitzung am 15. November 2006 mit den Vorschlägen zur Umgestaltung der Universitätsstraße befasst.

Hierbei wurden keine Probleme hinsichtlich der Barrierefreiheit gesehen, die Teilnehmer sprachen sich jedoch grundsätzlich für eine Variante mit breiten Gehwegen aus. Da der Gehweg bei der Variante mit Radfahrstreifen lediglich eine Breite von 1,50 m aufweist, wurde diese als weniger sinnvoll angesehen.

Bei einer Informationsveranstaltung am 13. Dezember 2006 wurde die Planung im Stadtverordnetensitzungssaal der Öffentlichkeit vorgestellt. Hierbei wurde ein Ausbau der Universitätsstraße grundsätzlich befürwortet. Trotz teilweise unterschiedlicher Auffassungen war eine Tendenz in Richtung der Variante Baumallee zu erkennen. Da bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m teilweise Gefahren für den Radverkehr befürchtet wurden, wurde die Prüfung einer Fahrbahnbreite von 7,00 m zugesagt.

Da eine gegenüber der ursprünglichen Planung um 0,50 m auf 7,00 m verbreiterte Fahrbahn neben einigen Vertretern des Radverkehrs auch von den Stadtwerken Marburg favorisiert wurde, wurde die Planung entsprechend modifiziert.

Der Radverkehrsbeirat befasste sich in den Sitzungen am 08. November 2006, 17. Januar, 01. März, 29. März und 09. Mai 2007 mit dem geplanten Ausbau der Universitätsstraße. Hierbei wurde grundsätzlich eine Variante gefordert, bei der die Belange des Radverkehrs ausreichend berücksichtigt werden. Dies wurde bei den Varianten Bestandsausbau und Baumallee nicht gesehen.

In der Sitzung am 09. Mai wurde die Planung der Variante Baumallee vorgestellt, die eine Fahrbahnbreite von 7,00 m vorsieht. Der Radverkehrsbeirat hat hierzu ohne Gegenstimmen bei Enthaltung der Verwaltungsvertreter zu den Umbauplanungen der Universitätsstraße wie folgt Stellung genommen:

“Die vorgelegte Alleenlösung vom Wilhelmsplatz bis zum Warenhaus Ahrens sowie die vorgelegte Planung für den Abschnitt Ahrens bis Rudolphsplatz wird vom Radverkehrsbeirat abgelehnt. Die Planung berücksichtigt alle Verkehrsarten, nicht jedoch den Radverkehr. Die parallel zur Universitätsstraße verlaufende Wilhelmstraße/Schulstraße ist für den Radverkehr insbesondere wegen der Problemlage Am Grün allenfalls in West-/Ost-Richtung eine

Alternative. Deshalb ist es notwendig, die Planung zum Umbau der Universitätsstraße so zu überarbeiten, dass die Interessen des Radverkehrs in der Universitätsstraße als städtischer Hauptverkehrsachse mit vielen Quell- und Zielpunkten für den Radverkehr gewahrt werden.“

Bereits seit einigen Jahren besteht die Überlegung, den Radverkehr vom Rudolphsplatz über die Straße Am Grün zur Schulstraße und den Radweg in der Wilhelmstraße zu führen. Radfahrer könnten im Schutz der Lichtsignalanlage über den Rudolphsplatz in die dann für Radfahrer geöffnete Einbahnstraße Am Grün fahren. Bei dieser Lösung wäre die Straße Am Grün für den Kfz-Verkehr nur noch einspurig befahrbar. Lkws müssten beim Abbiegen den Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung überfahren.

Im Zuge eines Verkehrsversuches soll nun kurzfristig getestet werden, ob diese Lösung auf Dauer umsetzbar ist. Die Maßnahme soll zunächst durch Ummarkierung und Montage von Kunststoffschwellen umgesetzt werden. Ein endgültiger Ausbau mit Montage eines zusätzlichen Inselkopfes und Ergänzung einer Signalisierung für Radfahrer könnte nach positiv verlaufender Testphase erfolgen.

Die Umsetzung des Verkehrsversuches konnte bisher nicht mit dem Radverkehrsbeirat abgestimmt werden. Da es sich hierbei jedoch um eine langjährige Forderung mehrerer Verbände handelt, die bereits mehrfach diskutiert wurde, ist davon auszugehen, dass der Radverkehrsbeirat den Verkehrsversuch befürwortet.

Sollte eine solche Maßnahme auf Dauer umsetzbar sein, könnten Radfahrer auf diesem Weg sicher auf den parallel verlaufenden Radweg in der Wilhelmstraße gelangen und die Wilhelmstraße somit eine gute und sichere Alternative zur Universitätsstraße darstellen.

### **3. Konzeption**

Trotz der Bedenken des Radverkehrsbeirates sollte die Variante Baumallee weiter verfolgt werden. Diese Variante stellt eine erhebliche Aufwertung für die Universitätsstraße dar und berücksichtigt am besten die Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Möglichkeiten.

Da sich in der Universitätsstraße zahlreiche Ziele und Quellen für Radfahrer befinden, ist die Forderung nach der Anlage eines Radfahrstreifens nachvollziehbar, aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Breite jedoch nur mit erheblichen Nachteilen für den Fußgängerverkehr umsetzbar. Zudem steht in der parallel verlaufenden Wilhelmstraße ein Radweg zur Verfügung, so dass die Universitätsstraße gut über die vielen Querverbindungen erreicht werden kann. Durch die geplante verbesserte Anbindung am Rudolphsplatz könnte dieser zusätzlich aufgewertet werden.

Die vorliegende Planung sieht zwischen dem Wilhelmsplatz und dem Kaufhaus Ahrens eine 7,00 m breite Fahrbahn und beidseitig großzügige, ca. 2,00 bis 3,00 m breite Gehwege vor. Da der Querschnitt grundlegend verändert wird, müssen die vorhandenen 41 Bäume entfernt werden. Im Gegenzug sollen beidseitig 68 neue Bäume angepflanzt werden, die mit begehbaren Baumscheiben eingefasst werden. Die beidseitige, aufgrund von Zufahrten teilweise versetzte Anordnung von Bäumen wirkt sich verkehrsberuhigend aus und stellt eine deutliche Aufwertung der Universitätsstraße dar. Zudem bieten die Bäume auf der Südviertelseite eine Schutzfunktion für Fußgänger und die nahe gelegene Bebauung.

Parkplätze werden in dem Abschnitt zwischen Wilhelmsplatz auf der Nordseite und zwischen der Haspelstraße und dem Kaufhaus Ahrens auf der Südseite angeordnet. Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze erhöht sich von derzeit 34 auf insgesamt 44.

Zentraler Bestandteil der Planung vom Kaufhaus Ahrens bis zum Rudolphsplatz ist eine Verbreiterung des Gehweges vor dem Kaufhaus Ahrens und der Sparkasse auf ca. 6,00 m. Diese Maßnahme führt zu einer wesentlichen Verbesserung der Verhältnisse für Fußgänger und wartende Busfahrgäste und ermöglicht die Anordnung von Buswartehallen und Sitzgelegenheiten vor dem Kaufhaus Ahrens.

Um diese Verbreiterung realisieren zu können, wird die vor der ehemaligen Universitätsbibliothek vorhandene Bushaltestelle, die derzeit überwiegend von Überlandlinien angefahren wird, in den Bereich nördlich der Gutenbergstraße vor das Schlossbergcenter verlagert. Dort soll die vorhandene Bushaltestelle bis vor das Grundstück

der ehemaligen Synagoge verlängert werden. Voraussetzung hierfür wiederum ist, dass im Bereich des Savignyhauses die beiden Geradeausspuren in Richtung Rudolphsplatz auf eine Fahrspur reduziert werden. Mit dem Lösungsvorschlag ist verbunden, dass der Abschnitt zwischen Gutenbergstraße und Rudolphsplatz, für den sich mittel- bis langfristig Veränderungen ergeben werden, baulich nicht umgestaltet werden muss. Hier können die Planungen durch Ummarkierungen realisiert werden.

Vor dem Modehaus H&M ist die Anordnung einer 20 m langen zeitlich begrenzten Ladezone auf dem Gehweg vorgesehen

Weitere Einzelheiten sind den Unterlagen in der Anlage zu entnehmen.

#### **4. Verfahren**

Da die Universitätsstraße in ihren Grenzen neu ausgebaut wird, soll das Baurecht über ein vereinfachtes Verfahren zur Befreiung von der Planfeststellung nach dem Hessischen Straßengesetz geschaffen werden.

Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange steht noch aus. Der Antrag auf Befreiung von der Planfeststellung nach dem Hessischen Straßengesetz wird beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung gestellt.

#### **5. Durchführung der Baumaßnahme**

Aufgrund des schlechten Straßenzustandes soll die Erneuerung eines ersten Teilabschnittes für das Jahr 2008 verfolgt werden. Voraussetzung hierfür sind die baurechtliche Zulässigkeit der Erneuerungsmaßnahme und ein rechtskräftiger Förderbescheid gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Ist die Umsetzung eines ersten Bauabschnittes bereits in 2008 nicht machbar, soll die Erneuerung der Universitätsstraße spätestens im Sommer 2009 angestrebt werden.

Die Durchführung des planungsrechtlichen Verfahrens nach dem Hessischen Straßengesetz ist für das zweite Halbjahr 2007 vorgesehen.

Im Zuge der Umsetzung der Maßnahme sind Einschränkungen und Belästigungen unvermeidbar. Eine Vollsperrung der Universitätsstraße ist nicht geplant. Die Reihenfolge der Bauabschnitte und der konkrete Bauablauf können nach Durchführung der erforderlichen Abstimmungen festgelegt werden. Die Stadtwerke Marburg beabsichtigen im Zug der Erneuerung der Universitätsstraße die Erneuerung der ebenfalls im schlechten Zustand befindlichen Versorgungsleitungen.

#### **6. Kosten und Finanzierung**

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Universitätsstraße betragen ca. 3,4 Mio. € inkl. Mehrwertsteuer. Kostenträger ist die Universitätsstadt Marburg.

Die Stadt Marburg beantragt für das Vorhaben Zuwendungen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Förderung beträgt voraussichtlich 70 % der förderfähigen Investitionskosten.

Nach der derzeit rechtskräftigen Straßenbeitragssatzung können Anliegerbeiträge für die Herstellung der Gehweg- und Parkierungsflächen sowie der Straßenbeleuchtung in Höhe von 50 % von den Anliegern erhoben werden.

Egon Vaupel  
Oberbürgermeister

Dr. Franz Kahle  
Bürgermeister

#### **Anlagen:**

Anlage 1: Erläuterungen

Anlage 2: Lagepläne zum Ausbaukonzept Baumallee

Beteiligung an der Vorlage durch:

FBL 6	FD 66	
B	B	

### **Auswirkungen**

Die Vorlage hat die nachfolgenden Auswirkungen:

#### **1. Einmalkosten:**

Ausgaben Vermögenshaushalt	
Investitionskosten (VMH)	3,4 Mio. €
Summe Ausgaben VMH	

#### **2. Folgekosten:**

Die Kosten für die bauliche Erhaltung werden nach dem Neubau für längere Zeit auf einem deutlich niedrigeren Niveau liegen als heute.

#### **3. Weitere Auswirkungen:**

---