



Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.: VO/2359/2013 Status: nichtöffentlich Datum: 24.05.2013	TOP
Stadtverordnetenversammlung Marburg		
<u>Dezernat:</u>	II	
<u>Fachdienst:</u>	66 - Tiefbau	
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Grieb, Katharina	
<u>Beratende Gremien:</u>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg	

Verkehrsentwicklung in der Nordstadt

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

- 1) Der Variante zur Umgestaltung des Verkehrs in der Marburger Nordstadt mit einem Zweirichtungsverkehr in der Robert-Koch-Straße und Bunsenstraße sowie einer Fahrstreifenreduzierung in der westlichen Bahnhofstraße und Elisabethstraße wird zugestimmt. In der westlichen Bahnhofstraße, westlichen Deutschhausstraße, Ketzerbach, Pilgrimstein und der Elisabethstraße erfolgt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo-30. In der westlichen Bahnhofstraße wird ein Schutzstreifen und in der Elisabethstraße ein Radfahrstreifen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung angeordnet. In den Straßenzügen östliche Bahnhofstraße, Robert-Koch-Straße, Bunsenstraße, östliche Deutschhausstraße und Biegenstraße werden Schutzstreifen für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen angeordnet.
- 2) Nach Umstellung des Zweirichtungsverkehres und ersten Erfahrungen mit dieser Regelung soll ein Verkehrsversuch gestartet werden, um die Elisabethstraße in eine Umweltstraße umzufunktionieren. Die Elisabethstraße soll dann – als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo-20-Regelung – nur noch von Kfz mit Sonderberechtigung, dem ÖPNV, Lieferverkehren und dem Radverkehr befahren werden. Der ÖPNV durchfährt die Elisabethstraße dann nach wie vor in Nord-Süd-Richtung.

Begründung:

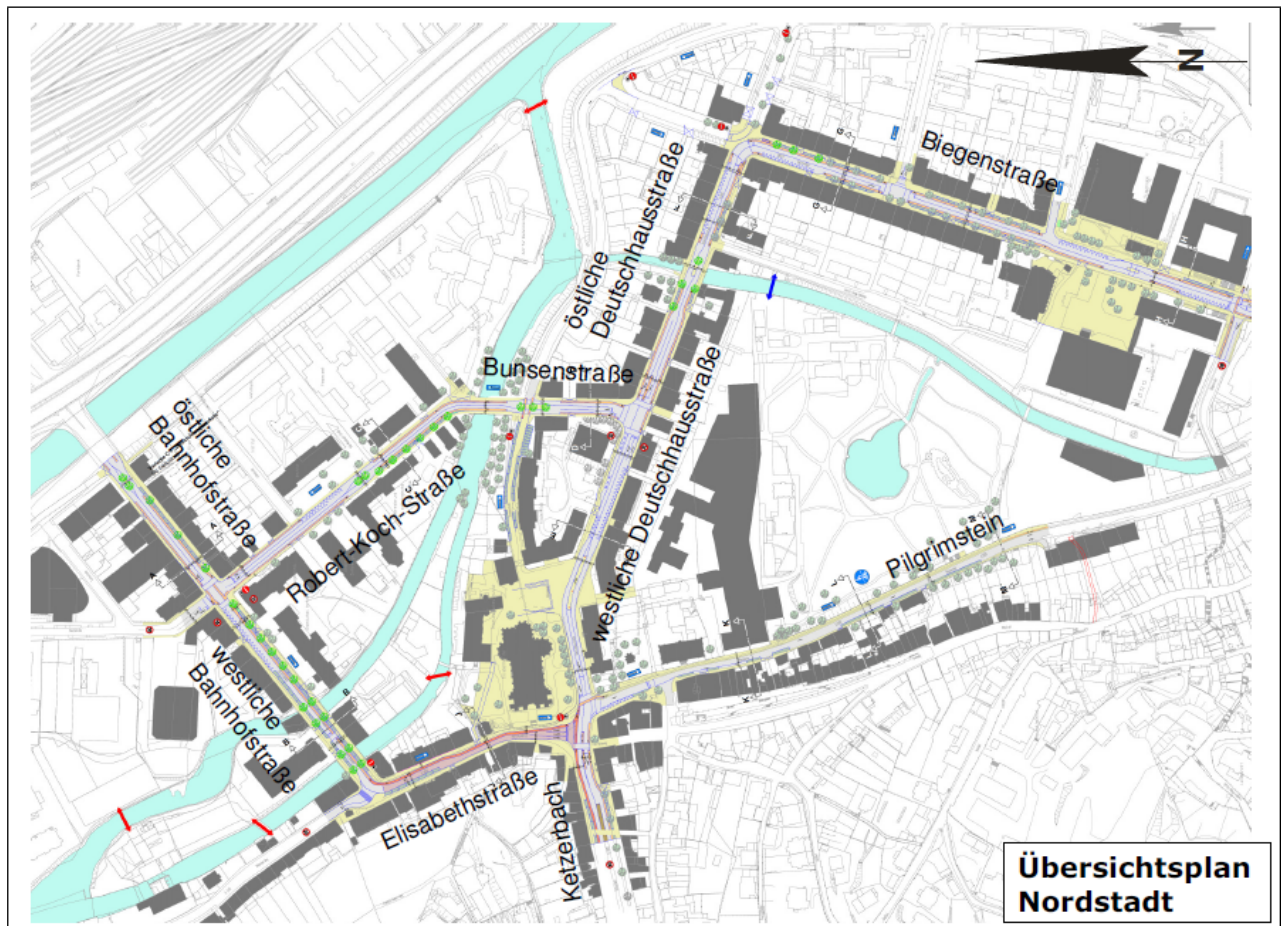
1. Ausgangssituation

Die Stadt Marburg beabsichtigt die Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume in der Nordstadt im Umfeld der Elisabethkirche. In diesem Zusammenhang sind Veränderungen und eine Neuordnung in der Verkehrsführung vorgesehen. Neben der Erfüllung der

verkehrlich-funktionalen Anforderungen für alle Verkehrsarten, einschließlich eines angemessenen Angebotes für den ruhenden Verkehr, sollen auch das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Der Betrachtungsraum umfasst die Bahnhofstraße (Elisabethstraße bis Brückenbauwerk B 3), die Elisabethstraße, die Bunsen- und Robert-Koch-Straße, die Firmaneistraße, den Pilgrimstein (Deutschhausstraße bis Parkhaus Oberstadt) sowie die Biegenstraße bis zur Einmündung Wolffstraße.

Grundlage der aktuellen Überlegungen zu den funktionalen Veränderungen in einigen Straßenzügen ist das in 2001 von BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen) im Auftrag der Stadt Marburg erstellte Zielkonzept zur Verkehrsentwicklungsplanung in der Marburger Nordstadt.



Die Stadt Marburg hat von 1998 bis 2001 einen Verkehrsentwicklungsplan als Leitlinie aufgestellt. Auf Grundlage des Schlussberichtes zum Zielkonzept der „Untersuchung zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen“ von BSV aus 2001, wurde ein Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung gefasst. Der Verkehrsentwicklungsplan wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 22. März 2002 als Grundlage für die weitere Detail-Planung in der Nordstadt beschlossen. Die Planung sollte nach einer festgelegten Prioritätensetzung in drei Phasen umgesetzt werden.

Vor dem Hintergrund der Restrukturierung der Philipps-Universität und der Umgestaltung des Bahnhofsareals sowie weiterer veränderter Rahmenbedingungen wurde auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes am 29. Juli 2011 eine weitere Untersuchung bei dem Büro BSV mit dem Titel „Verkehrstechnische Untersuchung zur straßenräumlichen Umgestaltung in der Marburger Nordstadt“ beauftragt.

Die Untersuchung von BSV sah vor, die Straßenzüge in der Nordstadt vom Kfz-Verkehr durch die folgenden Maßnahmen zu entlasten:

- Bündelung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Bunsenstraße und Robert-Koch-Straße jeweils im Zweirichtungsverkehr unter Aufhebung der Einbahnstraßenregelung,
- durchgehende Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs in der Bahnhofstraße und
- Einrichtung einer „Umweltstraße“ in der Elisabethstraße für den Linienbusverkehr (mit Haltestellen für beide Richtungen), Radverkehr und Fußgängerverkehr bei gleichzeitiger Sperrung für den MIV.

Verbunden mit diesen Maßnahmen soll in allen Straßenzügen ein durchgängiges Angebot für den Radverkehr angestrebt werden. Ebenso ist eine konsequente Förderung für den fußläufigen Verkehr im Längs- und Querverkehr vorgesehen.

Öffentlichkeitsarbeit

Aufgrund der in den 90er Jahren sehr kontrovers geführten öffentlichen Diskussion bestand der Anspruch, eine kontinuierliche und möglichst umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit zu Zielsetzungen und Inhalten für den Planungsprozess durchzuführen.

Als erster Beteiligungsschritt, in einer Reihe von Veranstaltungen, fand am 10. Oktober 2012 eine Bürgerinformationsveranstaltung statt. Bei der Bürgerinformationsveranstaltung wurden die ersten Untersuchungsergebnisse und Varianten der Verkehrsführung (Variante „Zielkonzept VEP“ und „VEP alternativ“) von BSV durch die Stadt Marburg präsentiert und gemeinsam von Verwaltung, Bürgerschaft und Interessengruppen diskutiert. Im Rahmen der Veranstaltung wurden Anregungen für den weiteren Planungsprozess entgegengenommen. Als wesentliches Ergebnis wurde auf Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger die zunächst nicht vertiefend untersuchte Bestandsvariante (im Folgenden als Variante C „Bestand T30 mit Fahrstreifenreduzierung“ bezeichnet) mit in die weiteren Untersuchungen aufgenommen. In der Anlage 4 können die Ergebnisse der 1. Bürgerinformationsveranstaltung nachvollzogen werden.

Der nächste Schritt des Beteiligungsprozesses war ein Werkstattgespräch am 26. Januar 2013. Das Ziel des Werkstattgespräches war es, die Beteiligten in den Planungsprozess zu integrieren und gemeinsam Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten, die zu einem zielgerichteten Gesamtkonzept zusammengetragen werden können. In drei Arbeitsgruppen wurden unterschiedliche Themenschwerpunkte diskutiert und anschließend im Plenum präsentiert. In der Anlage 5 können die Ergebnisse des Werkstattgespräches nachvollzogen werden.

Im Anschluss an das Werkstattgespräch hatten interessierte Bürger/innen die Möglichkeit, am 12. März 2013 in einer Online-Diskussion mit den Dezernenten und Fachplanern über die Verkehrsplanung zu diskutieren.

Als nächster Beteiligungsschritt wurde am 19. März 2013 in einer 2. Bürgerinformationsveranstaltung eine weitere Variante präsentiert. Die Variante wurde aus den Ergebnissen der bisherigen Beteiligung entwickelt. In der Anlage 6 können die Ergebnisse nachvollzogen werden.

Neben den Informationsveranstaltungen war eine kontinuierliche Berichterstattung auf der Internetplattform gegeben.

2. Planungskonzeption

Das Planungsbüro BSV hat in seiner verkehrstechnischen Untersuchung mehrere Varianten untersucht. Die Varianten wurden unter Einbeziehung der verkehrlich-funktionalen Anforderungen für alle Verkehrsteilnehmer, eines möglichst großen Angebotes für den ruhenden Verkehr wie auch der Verbesserung von Erscheinungsbild und der Aufenthaltsqualität entwickelt. In einer ersten Bewertung wurden die Varianten gegenübergestellt.

Von der Stadt Marburg wurden zwei Varianten ausgewählt, die vertiefend untersucht wurden. Es entstanden die Variante „Zielkonzept VEP“ und die Variante „VEP Alternativ“. Die Variante „Bestand T30“ wurde zunächst nicht näher untersucht.

Die Variante „**Zielkonzept VEP**“ sieht die Elisabethstraße als Umweltstraße vor. Die Umweltstraße ist bei dieser Variante eine Fußgängerzone, welche ausschließlich für den ÖPNV, Liefer- und Ladeverkehr, Anwohner- und Radverkehr im Zweirichtungsverkehr freigegeben wird.

Die Robert-Koch-Straße wie auch die westliche Bahnhofstraße wird für den Zweirichtungsverkehr geöffnet. Zusätzlich wird in der westlichen Bahnhofstraße, in der Ketzerbach, der westlichen Deutschhausstraße und dem Pilgrimstein eine Tempo-30-Regelung angeordnet.

Nachteilig ist die hohe Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Robert-Koch-Straße/Bahnhofstraße, bei der auf die nordöstliche Fußgängerfurt in der Bahnhofstraße aus Gründen der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr verzichtet werden müsste.

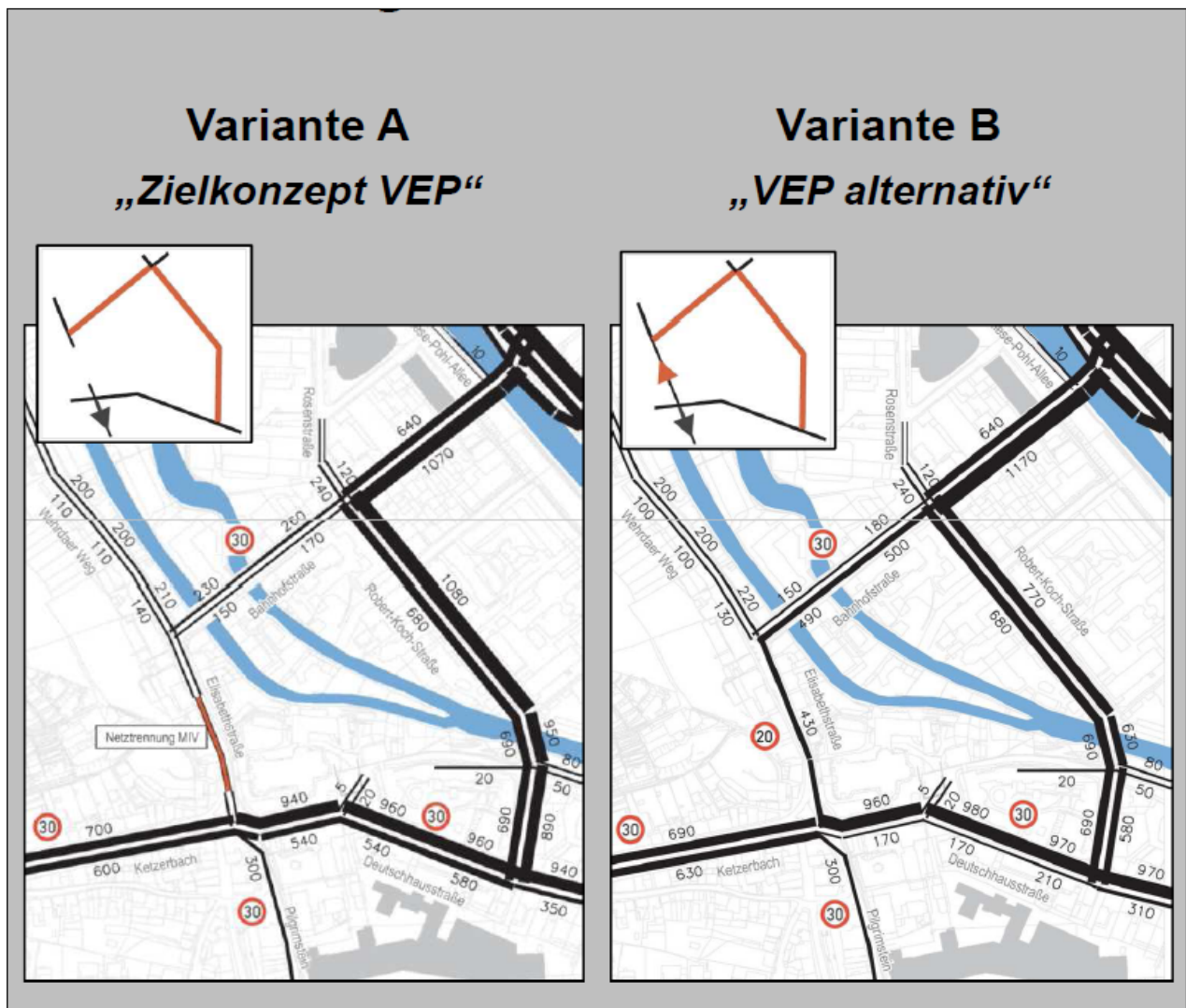
Bei der „**Variante VEP Alternativ**“ wird die Robert-Koch- und Bunsenstraße wie auch die westliche Bahnhofstraße für den Zweirichtungsverkehr geöffnet. Anstatt einer Netztrennung für den MIV in der Elisabethstraße wird die Einbahnstraßenrichtung gedreht. Der ÖPNV kann weiterhin im Zweirichtungsverkehr in die Elisabethstraße durchfahren. Zusätzlich werden in der westlichen Bahnhofstraße, in der Ketzerbach, der westlichen Deutschhausstraße und dem Pilgrimstein Tempo-30-Regelungen angeordnet. Die Elisabethstraße erhält eine Tempo-20-Geschwindigkeitsbegrenzung. Ein Nachteil dieser Variante sind die Rückstauungen im Bereich der Ketzerbach und am Firmaneiplatz, die einen zweistreifigen Ausbau der Zufahrt in der Ketzerbach auf ca. 100 m und einen dreistreifigen Fahrbahnquerschnitt am Firmaneiplatz erfordern würden.

In der **Variante „Bestand T30“** wird die vorhandene Verkehrsführung beibehalten. In der westlichen Bahnhofstraße, der Elisabethstraße, in der Ketzerbach, der westlichen Deutschhausstraße und dem Pilgrimstein werden zusätzlich Tempo-30-Regelungen angeordnet. Durch die Tempo-30-Regelungen ist Spielraum für die städtebauliche Aufwertung der Straßenräume gegeben. Es besteht die Möglichkeit für Verbesserungen im Bereich der Freiflächengestaltung für den Fußgänger- und Radverkehr. Der Radverkehr kann bei Tempo 30 im Mischverkehr geführt werden. Vor der ersten Bürgerinformationsveranstaltung wurde diese Variante jedoch noch nicht im Detail betrachtet.

In der ersten Bürgerinformationsveranstaltung am 10. Oktober 2012 wurden von dem Büro BSV die beiden Vorzugsvarianten vorgestellt. Die Variante „Zielkonzept VEP“ wurde favorisiert, da diese im Vergleich zu der anderen Variante „VEP Alternativ“ die größte straßenräumliche Aufwertung, besonders in der Elisabethstraße, wie auch eine deutliche Verkehrsreduzierung ermöglicht und generell weniger Nachteile aufweist. Die Variante „Zielkonzept VEP“ wurde jedoch nicht einheitlich bevorzugt, da sie auch Nachteile hat. Es würde eine wichtige Fußgängerfurt in der Bahnhofstraße wegfallen und es kann zu langen Rückstauungen in der Bahnhofstraße kommen.

Die Variante Bestand T30 wurde nicht weiter betrachtet, da man mit dieser Variante den geringsten Nutzen in Bezug auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Elisabethstraße erhält.

Im Vergleich der Variante „Zielkonzept VEP“ und „VEP Alternativ“ weist das Zielkonzept weniger Nachteile auf. Bei der Variante „VEP Alternativ“ staut sich der Verkehr an mehreren Knotenpunkten und die Elisabethstraße hat weiterhin eine hohe Verkehrsbelastung.



Während der ersten Bürgerinformationsveranstaltung wurde durch Anwesende angeregt, die Beibehaltung des Bestandskonzeptes nicht zu schnell zu verwerfen, sondern nochmals in die Variantenüberlegungen mit einzubeziehen. Es wurde vorgeschlagen, das Bestandskonzept so aufzuarbeiten, dass in den Einbahnstraßen nach Möglichkeit eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl zur Geschwindigkeitsdämpfung erfolgt und Radverkehrsangebote entgegen der Einbahnrichtung vorgesehen werden, so dass ein durchgängiges Radverkehrsnetz besteht. Insgesamt könnten die Seitenräume so verbreitert werden. Dies würde gerade die für den Einzelhandel und den Tourismus wichtigen Straßenzüge, Bahnhofstraße und Elisabethstraße, für Fußgänger attraktiver machen.

In der so entwickelten **Variante C „Bestand T30 mit Fahrstreifenreduzierung“** wird die vorhandene Verkehrsführung beibehalten. In der westlichen Bahnhofstraße, der Elisabethstraße, in der Ketzerbach, der westlichen Deutschhausstraße und dem Pilgrimstein werden zusätzlich Tempo-30-Regelungen angeordnet. Durch die Tempo-30-Regelungen in Verbindung mit einer Fahrstreifenreduzierung in den heutigen Einbahnstraßen Bunsen- und Robert-Koch-Straße, westliche Bahnhofstraße und Elisabethstraße ist Spielraum für die städtebauliche Aufwertung der Straßenräume gegeben. Es besteht die Möglichkeit für Verbesserungen im Bereich der Freiflächengestaltung für den Fußgänger- und Radverkehr. Der Radverkehr kann bei Tempo 30 im Mischverkehr geführt werden.

In dem Werkstattgespräch am 26. Januar 2013 wurden die Varianten in den Themengruppen Städtebau/ Umfeld, Nutzungen/Funktionen sowie Aufenthaltsqualität betrachtet.

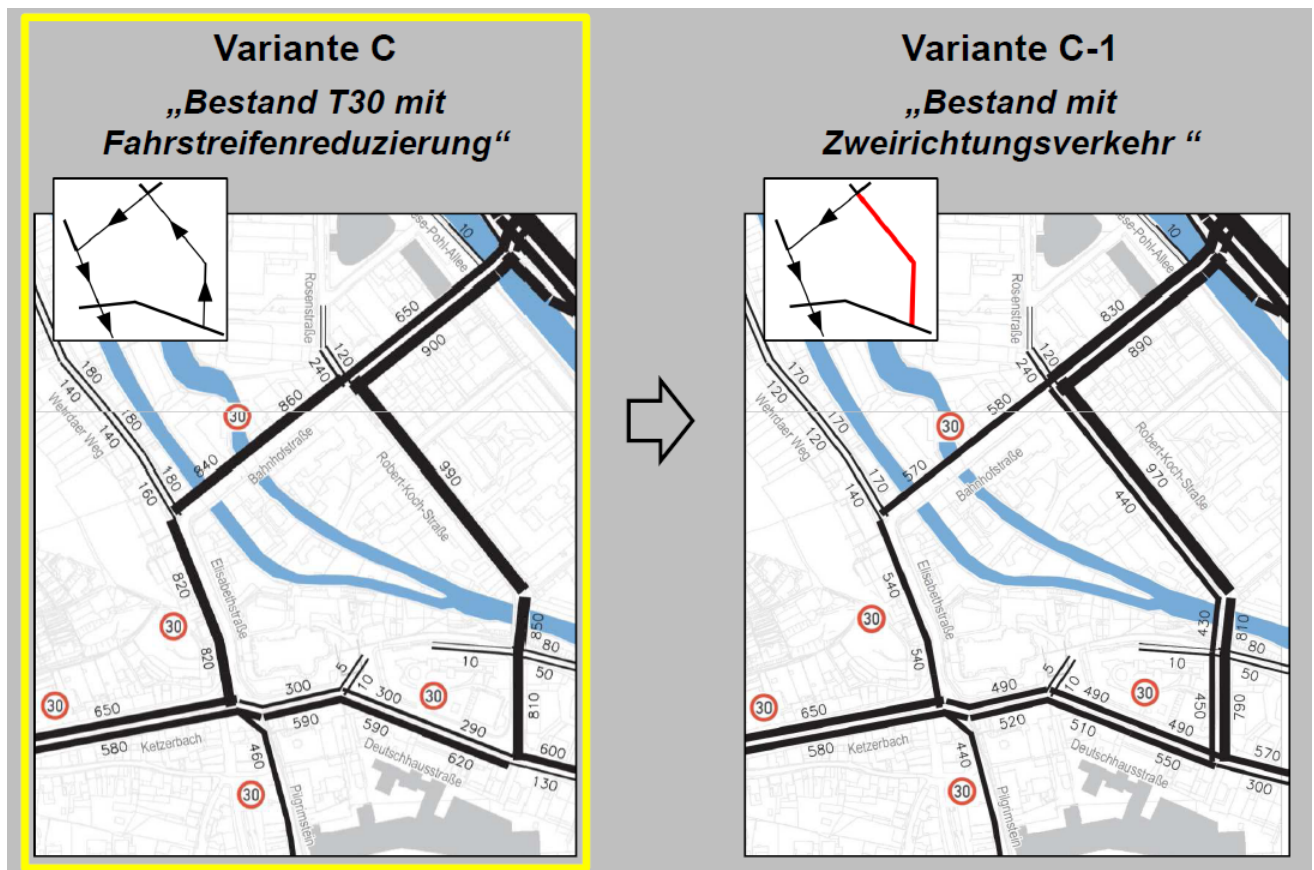
Die Diskussion hat kein eindeutiges Ergebnis für eine Variante erbracht. In allen Gruppen wurden grundsätzliche Vorstellungen für ein funktionierendes Verkehrskonzept erarbeitet. Darunter befinden sich wichtige Aspekte, die in der endgültigen Variante berücksichtigt werden sollten:

- Reduzierung des Verkehrs in der Elisabethstraße als sensibelsten Bereich in der Nordstadt
- Optimierung der Gehwegbreiten, speziell im Bereich der Bushaltestellen, sowie der Überquerungshilfen in Bereichen mit viel Fußgängerverkehr
- Erhalt und Ergänzung von möglichst vielen Überquerungshilfen für Fußgänger in den Straßenzügen mit verdichteten Einzelhandelsangeboten (Bahnhofstraße, Elisabethstraße)
- Erhalt möglichst vieler Kurzzeit- und Bewohnerparkplätze
- Verknüpfung des regionalen und gesamtstädtischen Fußgänger- und Radwegenetzes mit dem innerstädtischen Netz
- Verzicht von Bushaltestellen in der Elisabethstraße; keine Buslinienführung in beide Richtungen
- Parkplätze für die Touristenbusse in der Deutschhausstraße

Nach Aufarbeitung der gesammelten Informationen aus den bisherigen Bürgerbeteiligungen und der Forderung der Beteiligten, das Bestandskonzept nicht zu schnell zu verwerfen, sondern nochmals in die Variantenüberlegungen mit einzubeziehen, war zunächst die Variante C „Bestand T30 mit Fahrstreifenreduzierung“ entstanden.

Um darüber hinaus eine Entlastung der Elisabethstraße vom Kfz-Verkehr zu erhalten, wurde eine Variante C-1 entwickelt, die für den Straßenzug Robert-Koch-Straße und Bunsenstraße sowie im Konzept „Elisabethstraße als Umweltstraße“ einen Zweirichtungsverkehr vorsieht. Dadurch kann die Elisabethstraße um 3000 Fz / Tag entlastet werden, auch wenn die Verkehre in Nord-Süd-Richtung noch ungehindert durch die Elisabethstraße fahren können.

Am Knotenpunkt Robert-Koch-Straße / Bahnhofstraße müsste unter den derzeitigen Prognosen für den Zielhorizont 2020 aus verkehrstechnischer Sicht sowohl in der Variante "VEP Zielkonzept" als auch in der Variante C1 "Bestand mit Zweirichtungsverkehr" auf eine der heutigen 4 Fußgängerfurten (Variante "VEP Zielkonzept": Furt in der östlichen Zufahrt der Bahnhofstraße; Variante C1: Furt in der Robert-Koch-Straße) verzichtet werden. Sollten sich stärkere als die prognostizierten Verkehrsverlagerungen ergeben oder sich begünstigende Veränderungen im Modal-Split einstellen, die zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen, kann zukünftig auch eine ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt Robert-Koch-Straße / Bahnhofstraße unter Berücksichtigung aller 4 Fußgängerfurten möglich sein. Unter Beibehaltung aller 4 Fußgängerfurten werden sich zu Spitzenverkehrszeiten voraussichtlich lange Wartezeiten im Kfz-Verkehr einstellen. Eine Probephase (mit 4 Fußgängerfurten) kann hier weiteren Aufschluss über das Ausmaß der zeitweise auftretenden Beeinträchtigungen im Kfz-Verkehrsablauf geben.



Am 19. März 2013 fand die zweite Bürgerinformationsveranstaltung statt. Bei dieser Veranstaltung wurde die Variante C-1 „Bestand T30 mit Zweirichtungsverkehr“ vorgestellt. Um den Anregungen und Wünschen der Bürger und Interessenvertreter nachzukommen, lag die Zielsetzung in einem Kompromiss aus den Varianten „Zielkonzept VEP“ und „Bestand T30 mit Fahrstreifenreduzierung“.

Als wesentliche Zielsetzung wurde auf die Sensibilität der Elisabethstraße, wie auch die Berücksichtigung des Rad- und Fußgängerverkehres in allen Straßenzügen, hingewiesen.

In einem ersten Schritt soll die Variante C-1 „Bestand mit Zweirichtungsverkehr“ realisiert werden. Mit dieser Variante wird eine Förderung des fußläufigen Verkehrs durch größere Seitenraumbreiten und zusätzliche Überquerungshilfen wie auch ein durchgängiges Angebot für Radfahrer geschaffen. Durch die Umgestaltung können Baumpflanzungen vorgenommen werden, die das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität des Straßenraums aufwerten. Durch die Reduzierung der Verkehrsmengen, die Zusammenlegung von Bushaltestellen im Bereich der östlichen Deutschhausstraße und Biegenstraße und den Verzicht von Bushaltestellen in der Elisabethstraße und der Berücksichtigung von Warteplätzen für Reise- und Touristenbusse in der Deutschhausstraße wird eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Elisabethstraße erreicht. Mit der Verlegung der Bushaltestelle von der Bunsenstraße in die östliche Deutschhausstraße kann die Linienführung des ÖPNV beibehalten werden. In der Elisabethstraße wird auf eine Bushaltestelle verzichtet, da auch ohne diese Haltestelle ein ausreichend dichtes Haltestellennetz vorhanden ist, das in dem üblichen Einzugsbereich (mit 300m Radius) von Haltestellen liegt. Zusätzlich wird zur Geschwindigkeitsreduzierung in den oben abgebildeten Straßen eine Tempo-30-Regelung eingerichtet.

Nach Abschluss der Umgestaltung und nach ersten Erfahrungen mit der geänderten Verkehrsführung in Hinblick auf den Verkehrsablauf, soll mit einem Verkehrsversuch die Elisabethstraße als Umweltstraße (Durchfahrtsbeschränkung auf den ÖPNV, Liefer- und Ladeverkehr, Anwohner- und Radverkehr) eingerichtet und der Verkehrsbetrieb getestet werden. Für die Elisabethstraße als Umweltstraße sieht der aktuelle Planungsstand anstelle der Fußgängerzone einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 vor, der den

Vorteil zur „weichen“ Trennung der Verkehrsteilnehmer (Kfz- und Radverkehr in der Fahrbahn, Fußgängerverkehr im Seitenraum durch Flachborde abgesetzt) bietet. Darüber hinaus soll die Elisabethstraße im Einrichtungsverkehr in Nord-Süd-Richtung betrieben werden.

3. Umsetzung

Die Umgestaltung der ersten Teilabschnitte entsprechend der Variante C-1 „Bestand im Zweirichtungsverkehr“ soll für die Jahre 2014/ 2015/ 2016 angestrebt werden. Die Umsetzung des Planungskonzeptes kann durch Ummarkierung und kleinere Baumaßnahmen wie das einseitige Versetzen der Bordsteine erfolgen.

Straße	Maßnahme
östliche Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> – Umbaumaßnahmen durch die neue Überquerungshilfe mit Fahrbahnteiler im Bereich der Elisabethbrücke. – Die Einrichtung des Schutzstreifens für den Radverkehr, wie auch die neue Fahrspuraufteilung, können ummarkiert werden. – Die Parkplätze bleiben bestehen. – Punktuelle Umbaumaßnahmen durch neue Baumpflanzungen im Bereich der Parkplätze.
westliche Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> – Umbaumaßnahme zur Verbreiterung des Gehweges. Hierzu muss der nördliche Bordstein versetzt werden. – Die Parkplätze auf der südlichen Seite bleiben bestehen. – Punktuelle Umbaumaßnahmen durch neue Baumpflanzungen im Bereich der Parkplätze. Hierbei muss beachtet werden, dass für den späteren Verkehrsversuch der Umweltstraße, ausreichend Fläche für einen Zweirichtungsverkehr in der westlichen Bahnhofstraße zur Verfügung steht. – Die Einrichtung des Schutzstreifens für den Radverkehr, wie auch die neue Fahrspuraufteilung, können ummarkiert werden.
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Robert-Koch- Straße / Rosenstraße	<ul style="list-style-type: none"> – Deckenerneuerung – Ummarkierung der Haltelinien in allen Knotenpunktsarmen – Anpassung der Lichtsignalanlage (neues Signalprogramm und teils neue Signalgeber und –masten).
Knotenpunkt Elisabethstraße / Deutschhausstraße / Pilgrimstein / Ketzlerbach	<ul style="list-style-type: none"> – Der Knotenpunkt muss umgebaut werden, da bei der Neuplanung vier Furten vorgesehen sind. In diesem Zuge fällt die Verkehrsinsel weg. Der Gehwegbereich wird verbreitert. – Anpassung der Lichtsignalanlage (neues Signalprogramm und teils neue Signalgeber und –masten).

Elisabethstraße	<ul style="list-style-type: none"> – In der Elisabethstraße sind Umbauarbeiten notwendig. Um einen Radfahrstreifen für den Radverkehr und breitere Gehwege anzulegen, muss der Bordstein beidseitig versetzt werden. – Deckenerneuerung
Robert-Koch-Straße	<ul style="list-style-type: none"> – Umbaumaßnahmen durch neue Überquerungshilfe mit Fahrbahnteiler im Bereich der Einmündung Emil-Mannkopff-Straße. – Von dem Knotenpunkt Bahnhofstraße bis zu der Einmündung Lahnstraße muss der Bordstein auf der westlichen Seite versetzt werden, um einen Schutzstreifen für den Radverkehr einrichten zu können. – Die Parkplätze bleiben weitestgehend bestehen oder können durch Ummarkierungen geändert werden. – Punktuelle Umbaumaßnahmen durch neue Baumpflanzungen im Bereich der Parkplätze.
Bunsenstraße	<ul style="list-style-type: none"> – Die Parkplätze bleiben weitestgehend bestehen oder können durch Ummarkierungen geändert werden. – Punktuelle Umbaumaßnahmen durch neue Baumpflanzungen im Bereich der Parkplätze. – Umbaumaßnahmen durch neue Überquerungshilfe mit Fahrbahnteiler im Bereich der Einmündung Uferstraße notwendig. – Der beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr kann markiert werden. – Der Verlegung der Bushaltestelle im Bereich des Knotenpunktes Deutschhausstraße kann durch Ummarkierung erfolgen.
Knotenpunkt Bunsenstraße/ Deutschhausstraße	<ul style="list-style-type: none"> – Im Bereich des Knotenpunktes sind keine baulichen Änderungen notwendig. – Die Haltelinien müssen ummarkiert und ein beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr muss ergänzt werden. – Anpassung der Lichtsignalanlage (neues Signalprogramm und teils neue Signalgeber und –masten).
westliche Deutschhausstraße	<ul style="list-style-type: none"> – Im Bereich der westlichen Deutschhausstraße ist eine Touristenbushaltestelle geplant, die Umplanung kann durch Ummarkierung erfolgen. Der Gehweg hat im Haltestellenbereich eine Breite von 2,00 m. – Als Alternative ist im Bereich der geplanten Haltestelle

westliche Deutschhausstraße	<p>Grunderwerb notwendig, um den Wartebereich zu verbreitern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Abschnitt zwischen der Elisabethstraße und dem Firmaneiplatz erfolgt eine Umgestaltung im Zuge des Firmaneiplatzumbaus, dabei wird auch der südliche Gehweg mit Sandsteinpflaster umgestaltet, um die Wirkung einer Platzanlage zu erzielen.
östliche Deutschhausstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Für die geplante Bushaltestelle sind Umbaumaßnahmen erforderlich, die vorhandenen Baumpflanzungen und Parkplätze müssen wegfallen. - Die Parkplätze bleiben weitestgehend bestehen oder können durch Ummarkierungen geändert werden. - Punktuelle Umbaumaßnahmen durch neue Baumpflanzungen im Bereich der Parkplätze notwendig. - Die Einrichtung des Schutzstreifens für den Radverkehr, wie auch die neue Fahrspuraufteilung, können ummarkiert werden.
Biegenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Im nördlichen Bereich der Biegenstraße vor Beginn der Deutschhausstraße, soll die vorhandene Bushaltestelle wegfallen und in die östliche Deutschhausstraße verlegt werden. Die Verlegung kann mit Ummarkierungen, ohne bauliche Eingriffe umgesetzt werden. - Die Einrichtung des Schutzstreifens für den Radverkehr, wie auch die neue Fahrspuraufteilung, können ummarkiert werden. - Die Schrägparkstände im weiteren Verlauf der Biegenstraße müssen für die Einrichtung eines Schutzstreifens in Längsparkstände ummarkiert werden. - Bei der Einmündung Heusingerstraße wird eine zusätzliche Fußgängerfurt angelegt. - Die Lichtsignalanlage muss angepasst werden. - Die Umgestaltung der Biegenstraße im Bereich der Stadthalle wird im Zuge der Erneuerung der Stadthalle im Jahr 2015 durchgeführt. Dabei sind bauliche Eingriffe notwendig.

Eine Kostenermittlung, die Prüfung der Frage, welche Teilabschnitte gefördert werden können und eine davon abhängige zeitliche Prioritätenfestlegung werden im nächsten Arbeitsschritt weiterverfolgt.

Egon Vaupel
Oberbürgermeister

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister

Anlagen

1. Übersichtslageplan Variante C1 „Bestand mit Zweirichtungsverkehr“
2. Lageplanausschnitte Variante C1 „Bestand mit Zweirichtungsverkehr“
 - 2.1. östliche Bahnhofstraße
 - 2.2. westliche Bahnhofstraße
 - 2.3. Elisabethstraße
 - 2.4. Robert-Koch-Straße
 - 2.5. Bunsenstraße
 - 2.6. östliche Deutschhausstraße
 - 2.7. westliche Deutschhausstraße
 - 2.8. nördliche Biegenstraße
 - 2.9. Biegenstraße (Bereich Stadthalle)
 - 2.10 Pilgrimstein
3. Lageplanausschnitte Variante „VEP Zielkonzept“
 - 3.1. Westliche Bahnhofstraße
 - 3.2. Elisabethstraße (Umweltstraße)
4. Ergebnisdokumentation 1. Bürgerinformationsveranstaltung
5. Ergebnisdokumentation Werkstattgespräch
6. Ergebnisdokumentation 2. Bürgerinformationsveranstaltung
7. Dokumentation „Moderierter Beteiligungsprozess“

Beteiligung an der Vorlage durch:

FB 6	FD 66	
K gez. Rausch	B gez. Engelbach	

A:Anhörung; B:Beteiligung; K:Kenntnisnahme; S:Stellungnahme