

Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.: VO/0576/2002 Status: nichtöffentlich Datum: 22.08.2002	TOP
Stadtverordnetenversammlung		
<u>Dezernat:</u>	I u. II	
<u>Amt:</u>	Bauamt u. Amt für Stadtentwicklung u. städtebauliche Planung	
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Storm-Bölle, Karin (61 K) Kötter, Monika (60.6)	
<u>Beratende Gremien:</u>	Magistrat, Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften, Stadtverordnetenversammlung Marburg	

Umgestaltung und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes in Marburg

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Entwurfsplanung für die Umgestaltung und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes wird genehmigt (Projektgenehmigung nach Anlage 2.23 AGA).
2. Das Planfeststellungsverfahren wird eingeleitet.
3. Das Umstufungsverfahren für die betroffenen Straßenzüge wird beantragt.

BEGRÜNDUNG:

INHALT SEITE

1.	Anlass	3
2.	Ziele	4
3.	Vorplanung	4
4.	Entwurfsplanung	7

4.1	Planungsgrundlagen	7
4.2	Platzgestaltung	7
4.3	Busverkehr	11
4.3.1	ÖPNV-Abwicklung	11
4.3.2	Fahrgastinformation	13
4.3.3	Gestaltung der Haltestellen	15
4.4	Abwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)/ Leistungsfähigkeitsuntersuchung	16
4.5	Radverkehr	16
5.	Straßenumgestaltung	17
5.1	Knotenpunkt Neue Kasseler Straße / Mauerstraße	17
5.2	Neue Kasseler Straße	17
5.3	Mauerstraße / Ernst-Giller-Straße	18
5.4	Abstellflächen unter der Hochbrücke	18
5.5	Knotenpunkt Ernst-Giller-Straße / Krümmbogen / Bahnhofstraße	19
5.6	Krümmbogen	19
5.7	Ruhender Verkehr	20
6.	Schallschutz	21
7.	Umsetzung	22
7.1	Baurecht	22
7.2	Kosten und Finanzierung	22
7.3	Grunderwerb	24
7.4	Zeitliche Abwicklung	24

1. ANLASS

Jahrzehntelang sind Bahnhöfe und ihr direktes Umfeld von der Bundesbahn und den Städten vernachlässigt worden. Das trifft auch für Marburg zu.

Abb. 1: Bestandsplan

Eine Bestandsaufnahme hat ergeben, dass der Bahnhofsvorplatz in seiner heutigen Form einen eindeutigen Schwerpunkt zugunsten des Fahrverkehrs aufweist. Der Anteil von Straßenverkehrsflächen zur Gesamtfläche des Bahnhofsvorplatzes ist überproportional hoch, die zur Verfügung stehenden Fußwegbreiten sind für die Bewältigung des fußläufigen Verkehrs, vor allem in den Spitzenzeiten, zu gering. Fahrradwege sind nicht vorhanden. Pflanz- und Grünflächen befinden sich als Restflächen lediglich auf den Verkehrsinseln ohne städtebauliche oder grünordnerische Qualitäten.

Der hohe Flächenanteil für den Fahrverkehr und die schmalen, an den Gebäudekanten verlaufenden Bürgersteige führen zu einer schlechten Besetzbarkeit des Platzes und der Freiflächen für die anliegenden Restaurants, Cafés und Geschäfte. Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger sind nicht vorhanden.

Die starke Verkehrsbelastung (ca. 19 000 PKW/Tag) mit Fremd- und Durchgangsverkehr bildet ein Gefahrenpotential für Fußgänger, welches durch die schwierigen Querungsmöglichkeiten nochmals erhöht wird.

Durch Wendemanöver auf der zweispurigen Neuen Kasseler Straße vor dem Bahnhofsgebäude kommt es immer wieder zu Unfällen.

Die Anordnung der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (Busverkehr) an drei unterschiedlichen Stellen (unter der Hochbrücke, auf dem Bahnhofsvorplatz, Kasseler Straße) ist unübersichtlich, es entstehen lange Wege für An- und Abreisende sowie Umsteiger.

Der Platz vor dem Bahnhofsgebäude, eingeschränkt vom Parkplatz und dem Halteplatz für Taxen, ist insgesamt zu klein und vermittelt keine Entree Wirkung zum Gebäude. Die Platzorganisation und historische Gebäudestruktur stehen, bedingt durch die konsequente Ausrichtung auf den Individualverkehr, beziehungslos nebeneinander.

Damit der Bahnhof mit seinem Umfeld für die Marburger/innen wieder eine positive Ausstrahlung haben kann und sie ihn als Visitenkarte ihrer Stadt ansehen können, ist eine Umgestaltung des Bahnhofsbereiches notwendig.

Der Platz ist schon heute von bedeutender Funktion für den ÖPNV als zentraler Umsteige- und Verknüpfungspunkt für das Stadtbussystem und deren Anbindung an den Schienenverkehr sowie als zentrale Haltestelle für den Regionalverkehr. In seiner derzeitigen Ausgestaltung kann der Bahnhofsvorplatz jedoch seiner Funktion nicht gerecht werden.

Am 18.11.1996 hat daher der Magistrat den Beschluss zur planerischen Überprüfung des Bahnhofsvorplatzes gefasst.

2. ZIELE

Das angestrebte Ziel der Umgestaltung ist die städtebauliche und verkehrliche Integration des Platzes in das Stadtgefüge. Das heißt, der Bahnhofsvorplatz soll zu einem lebendigen und attraktiven Teil der Stadt entwickelt werden. Reisende, Bewohner, Geschäftsleute und Kunden sollen den Platz besser nutzen können. Der Zugang zum Bahnhof soll für alle Verkehrsteilnehmer, Fußgänger, Radfahrer, Busbenutzer und Autofahrer verbessert werden.

Im Rahmen der beabsichtigten städtebaulichen Umgestaltung kommt der Verbesserung des ÖPNV besondere Bedeutung zu.

3. VORPLANUNG

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Alternativen (A-D) zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes erarbeitet.

Auf Grundlage dieser Vorschläge wurden Gespräche geführt mit Fachämtern, dem Verkehrsforum, der Bahn AG sowie eine Bürgerversammlung und ein Workshop mit den Anliegern abgehalten.

Unter Würdigung aller vorgebrachten Anregungen und Bedenken sowie der Stellungnahmen der Fachbehörden und Gutachter wurde die Ergebnis-Variante (E) entwickelt.

Ziel der Variante E ist es, einen urban geprägten Bahnhofsplatz mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und -überlagerungen zu erhalten, ihn auf das historische Bahnhofsgebäude auszurichten, die Orientierung auch für Behinderte auf dem Platz selbst zu erleichtern und eine angemessene Eingangssituation zu schaffen.

Kern der Umgestaltungsüberlegungen ist die Herausnahme des Durchgangsverkehrs im Bahnhofsbereich. Es ist beabsichtigt, diesen Verkehr in beiden Richtungen durch die Ernst-Giller-Straße und die Mauerstraße zu führen.

Die Befahrbarkeit des Platzes für Bewohner, Anlieger, Hotelgäste, Busse, Lieferverkehr, Taxen und Radfahrer ist weiterhin gegeben und zwar über die Neue Kasseler Straße. Die Ausfahrt vom Bahnhofplatz unter der Hochstraße in Richtung Innenstadt/Bahnhofstraße ist nur für den ÖPNV geöffnet, während die Einfahrt aus Richtung Bahnhofstraße und Krümmbogen für Busse, Taxen und Radfahrer möglich ist.

Dadurch wird erreicht, dass der Durchgangsverkehr nicht mehr den Bahnhofplatz belastet.

Der ÖPNV, d. h. der Linienverkehr der Stadtwerke, die Überlandbusse sowie die Bahn-Busse, erhält in der Mitte des neuen Bahnhofplatzes eine Rendezvous-Haltestelle, die den Fußgängern vorbehalten ist. Sie dient in erster Linie den Busumsteigeaktivitäten, aber auch der fußläufigen Anbindung des Bahnhofplatzes an die Bahnhofstraße.

Das Parkhaus für „Park & Ride“ südlich des Bahnhofgebäudes, das gegenwärtig auch über den Bahnhofsvorplatz bedient wird, soll künftig nur über den Krümmbogen an- und abgefahren werden können.

Die Neue Kasseler Straße erhält eine Wendeanlage als Endpunkt mit Vorfahrt für die Bahnkunden (Kiss & Ride). Es befinden sich hier die Behindertenparkplätze, Kurzzeitparkplätze für Bahnkunden sowie die Taxenstände entlang der Neuen Kasseler Straße.

Diese Veränderungen für den Individualverkehr schaffen den notwendigen Raum zur Verbesserung der architektonischen Platzausstattung und den ÖPNV (Verknüpfungs- und Umsteigepunkt für Stadt- und Regionalbusse) sowie für den Fuß- und Radverkehr. Gleichzeitig kann den anliegenden Geschäften, Cafés und Restaurants ein besseres Freiflächenangebot gemacht werden.

Die Oberflächen des gesamten Platzbereiches sollen einheitlich gestaltet werden. Die Fahrgassen soll durch eingelegte Rinnen gekennzeichnet werden.

Durch Baumanpflanzungen wird der Platz bis zur Brücke der B 3a gefasst, so dass beim Verlassen des Bahnhofgebäudes der Blick nicht sofort auf die Hochstraße gelenkt wird.

Die Variante E wurde nach Vorstellung im Magistrat und Bau- und Planungsausschuss in der Stadtverordnetenversammlung am 28. April 1998 genehmigt.

Abb. 2: Lageplan Variante E (Vorentwurf)

4. ENTWURFSPLANUNG

4.1 Planungsgrundlagen

Als Grundlage für die Erarbeitung des Entwurfes diente der Vorentwurf mit oben beschriebener Zielsetzung sowie die Gutachten, die in Anlage 1 aufgeführt sind.

Die einzelnen Arbeitsschritte wurden in enger Zusammenarbeit des Amtes für Stadtentwicklung und städtebauliche Planungen, der Tiefbauabteilung, der Straßenverkehrsbehörde und der Stadtwerke in Arbeitsgesprächen erarbeitet. Darüber hinaus erfolgte eine Vorstellung und Abstimmung mit Behindertenbeirat, Radverkehrsbeirat und Gestaltungsbeirat.

4.2 Platzgestaltung

Der gesamte Bahnhofsvorplatz erhält eine durchlaufend niveaugleiche Oberfläche aus großformatigen Betonsteinen mit Natursteinvorsatz, Rinnen aus Naturstein markieren die Bewegungsflächen für den ÖPNV, Taxen, Bewohner, Anlieger und Lieferverkehr. Der Bereich direkt vor dem Bahnhofsgebäude, als Quadrat dargestellt, wird durch die Farbgestaltung des Pflasters besonders herausgearbeitet. Der Platz soll mit Ausnahme des Quadrates mit einer Dreierreihe, die jeweils aus 5 Bäumen besteht, bepflanzt werden.

Die einheitliche Höhenlage ermöglicht die Querung auf dem Platz in jede beliebige Richtung ohne Behinderung für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc. durch Bordsteine. Durch die niveaugleiche Oberfläche entsteht außerdem ein großzügiger Platzeindruck, ohne dass er aufgrund von einzelnen Nutzungs- bzw. Verkehrsflächen zerschnitten wird.

Um die Einstiegshöhe der Busse zu erreichen, ist an jeder Haltestelle eine halbkreisförmige Anrampung vorgesehen (siehe Punkt ÖPNV). In der Platzmitte befinden sich, unter der Baumreihe, die Wartehäuschen für den ÖPNV zentral zwischen 2 gegenüberliegenden Bushaltestellen. Ein weit ausragendes Dach bietet einen guten Witterungsschutz für die Wartenden.

Für Blinde und Sehbehinderte ist in Abstimmung mit der AG Bau und Verkehr des Behindertenbeirates ein taktiler Führungstreifen, beginnend am Hauptausgang des Bahnhofsgebäudes und endend als Noppenpflaster vor der Überquerung der Ernst-Giller-Straße, gradlinig über die Platzmitte verlaufend mit Abzweigungen zu den Haltestellen, vorgesehen.

Durchgangsverkehr findet auf dem Platz nicht statt. Die durch Rinnen markierten Fahrbahnen sind Berechtigten wie Anliegern, Liefer- und Ladeverkehr sowie Bussen und Taxen vorbehalten. Die Busse umfahren den Platz im Uhrzeigersinn, damit die Türen der auf dem Platz haltenden Busse sich zur Platzmitte hin öffnen (Rendezvous-Haltestelle). Entsprechend der Busse umfährt auch der berechtigte Verkehr den Platz.

Während Anlieger und Lieferverkehr den Platz ausschließlich über die Neue Kasseler Straße anfahren können, ist beabsichtigt, den Taxen mit entsprechender Beschilderung auch die Einfahrt aus Richtung Westen (Bahnhofstraße) zu gestatten. Die Abfahrt erfolgt ausschließlich über die Neue Kasseler Straße.

Abb. 3: Übersichtsplan Entwurf

Abb. 4: Entwurf Platzgestaltung

Abb. 5: Aufsicht Modell

Abb. 6: Ausbauquerschnitt Bahnhofsvorplatz

Das Platzprofil basiert auf einer axialen symmetrischen Einteilung des Platzes in "Zonen". Jeweils an den Gebäudekanten beginnt ein ca. 6 m breiter Bereich für Fußgänger, Außengastronomie, Präsentation etc. Daran schließt ein 2,50 m breiter Streifen für Lade- und Anlieferverkehr sowie für Kurzparker an. Es folgt die Fahrbahn mit beidseitigen Rinnen in einer Breite von 3,50 m. Daran schließt der Haltebereich für die Busse in Schrägaufstellung an. Der mittlere Bereich mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 14 m ist für die Fußgänger von der Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof mit Blindenführung sowie für Umsteigeaktivitäten der Buskunden vorgesehen.

Eine detaillierte Verkehrszählung hat ergeben, dass der Platz als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden kann. Mit der Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist verbunden, dass die Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit fahren müssen und alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind.

Die Beleuchtung des Platzes erfolgt im Bereich der Freiflächen vor den Gebäuden mit Straßenlampen, in der Platzmitte durch an den Wartehäuschen angebrachten Leuchten und im Übergangsbereich zum Bahnhof mit unterschiedlich hohen beleuchteten Pollern, welche gleichzeitig die Abgrenzung der Fahrbahn übernehmen.

4.3 Busverkehr

4.3.1 ÖPNV-Abwicklung

Die Haltestellen in der Bahnhofstraße, in der Neuen Kasseler Straße vor dem ehemaligen Fremdenverkehrsamt und der zentrale Omnibusbahnhof unter der

Hochbrücke, die durch eine zentrale Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz ersetzt werden sollen, werden derzeit von 8 Stadtbuslinien der Stadtwerke Marburg und 18 Regionalbuslinien unterschiedlicher Betreiber angefahren. In der "Ergänzenden Untersuchung zur Organisation des Busverkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz in Marburg/Lahn", aufgestellt im September 1999 von der Planungsgruppe Nord in Kassel, wurde der Betriebsablauf der einzelnen Buslinien unter Berücksichtigung der aktuellen Fahrpläne sowie der geplanten Platzgestaltung im Detail untersucht.

Voraussetzung für einen weitgehend reibungslosen Betriebsablauf bei nur geringfügigen Fahrplanänderungen ist danach die in der vorliegenden Planung vorgesehene Anlage von insgesamt sechs Haltestellen (je drei in Fahrtrichtung Bahnhofstraße und Neue Kasseler Straße), die auf Grund der Sägezahnanordnung unabhängig voneinander von allen Bustypen angefahren werden können.

Wie die Untersuchung zeigt, erlaubt die geplante bauliche Gestaltung weitgehend die Zuweisung fester Haltepositionen für jede Stadtbuslinie. Dies ist von großer Bedeutung insbesondere für blinde Verkehrsteilnehmer. Ein entsprechender Belegungsplan ist in der Untersuchung enthalten.

Vorgesehen ist, dass längere Pausenzeiten und Wendezeiten über 5 bis 10 Minuten nicht am Bahnhofsvorplatz, sondern an dem neu zu ordnenden Busbahnhof unter der Hochbrücke der B 3 a abgewickelt werden. Auch die Belegung der dort vorgesehenen Wartepositionen ist detailliert untersucht worden. Die Ergebnisse sind in den Plan zur Umgestaltung dieses Bereichs eingeflossen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das derzeitige Fahrtenangebot mit geringfügigen Abweichungen im Fahrplan abgewickelt werden kann. Organisatorisch wird sich zukünftig ein erhöhter Aufwand beim Fahrplanwechsel ergeben. Es sind jeweils neue Belegungspläne zu erarbeiten.

Verspätungen sind über eine zentrale Leitstelle bei den Stadtwerken Marburg, an die auch das geplante Fahrgastinformationssystem angebunden werden soll, abzufangen.

Dem Busverkehr ist es im Gegensatz zu allen übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmern auch in Zukunft möglich, den Bahnhofsvorplatz aus allen Richtungen anzufahren und auch wieder zu verlassen. Die durch Pflasterinnen eingefasste Ringfahrbahn auf dem Vorplatz wird von den Bussen im Uhrzeigersinn befahren.

Während die Zufahrt und die Ausfahrt zur Neuen Kasseler Straße durch entsprechende Beschilderung geregelt wird, ist die westliche Zu- und Abfahrt im Knotenpunktbereich Bahnhofstraße nur über eine Lichtsignalregelung möglich. Die Lichtsignalanlage des Knotens Bahnhofstraße/Krummbogen/Ernst-Giller-Straße wird, wie bisher auch schon, in das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm integriert. Für die Fahrzeuge der nicht an das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm angeschlossenen Unternehmen soll die LSA-Beeinflussung über eine doppelte Induktionsschleife initiiert werden. Durch einen ausreichenden Abstand der beiden Induktionsschleifen wird dabei sichergestellt, dass die Steuerung der Lichtsignalanlage nicht durch kleinere Fahrzeuge ausgelöst wird. Der Abstand und die Länge der hinteren Induktionsschleife wird so festgelegt, dass alle Bustypen unabhängig vom Achsabstand eine Grünzeit anfordern können. Ausgenommen hiervon ist das Anrufsammeltaxi, das auf Grund der Fahrzeugabmessungen von den Schleifen nicht erfasst wird und den Platz über die Neue Kasseler Straße verlassen muss.

Mittelfristig ist eine Einbindung der RKH und der privaten Busunternehmen in das vorhandene LSA-Beeinflussungssystem der Stadtwerke Marburg anzustreben.

4.3.2 Fahrgastinformation

Aufbauend auf der o. g. Untersuchung zur ÖPNV-Abwicklung ist in Kooperation mit dem RMV ein Konzept zur Fahrgastinformation und ÖPNV-Steuerung erarbeitet worden. Hierzu wurde eine Projektgruppe gebildet in der neben den beteiligten städtischen Ämtern (Stadtplanung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde), den Stadtwerken und den beauftragten Planungsbüros alle betroffenen Busunternehmen, die DB AG, der RMV, der RNV und der Behindertenbeirat vertreten waren.

Zielsetzung ist es, die Fahrgäste jederzeit über die Haltepositionen, die Abfahrtszeiten und eventuelle Verspätungen zu informieren. Zuverlässige und aktuelle Informationen über die Abfahrtszeiten tragen erheblich zur Attraktivität des ÖPNV bei. Gleichzeitig sollen wichtige Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Buslinien und zwischen Bus und Bahn gesichert werden (dynamische Anschlusssicherung). Die Sicherstellung von Anschlüssen spielt insbesondere in Zeiten großer Taktabstände und folglich langer Wartezeiten, z. B. am Wochenende oder in den Abendstunden, eine große Rolle.

Das gemeinsam erarbeitete Konzept sieht vor, an jeder der 6 Haltestellen und im Bahnhofsgebäude an zentraler Stelle Anzeigetafeln anzubringen, von denen die ÖPNV-Kunden die Linie, die Fahrtrichtung und die Abfahrtszeit bzw. die verbleibende Wartezeit ablesen können.

Abb. 7: Beispiel für Anzeigetafel

Abb. 8: Abfahrtstafel im Bahnhof

Die Datenversorgung soll über die zentrale Leitstelle der Stadtwerke Marburg erfolgen. Die Fahrplanabweichungen der privaten Busunternehmen sollen dorthin per Funk übertragen werden. Hierfür müssen sowohl die privaten Unternehmen mit der entsprechenden Technik ausgestattet, als auch in der Leitstelle der Stadtwerke Anpassungen vorgenommen werden.

Von zentraler Bedeutung am Bahnhofsvorplatzes sind die Umsteigebeziehungen, nicht nur zwischen den einzelnen Buslinien, sondern insbesondere auch zwischen Bus und Bahn. Die wichtigsten Anschlüsse sind bereits im Fahrplan berücksichtigt. Um jedoch auch auf Verspätungen reagieren zu können, ist eine Daten-Verbindung zwischen dem Bahnhof Marburg und der Leitstelle der Stadtwerke erforderlich. Angedacht ist eine Verknüpfung mit dem bahneigenen Reisenden-Informationssystem (RIS), das sich allerdings noch in der Erprobung und Entwicklung befindet. Ob diese wünschenswerte Option bereits im ersten Schritt realisiert werden kann, ist zu gegebener Zeit zu prüfen.

Die Möglichkeiten, die Fahrgastinformationen auch Blinden und Sehbehinderten zugänglich zu machen, wurden intensiv diskutiert. Derzeit existiert in Deutschland kein Projekt, bei dem dies berücksichtigt wurde. Nach Prüfung der verschiedenen technischen Möglichkeiten soll nun eine Lautsprecheransage installiert werden, die

auf Knopfdruck von Blinden und Sehbehinderten abgerufen werden kann. Die Stadt Marburg würde mit Realisierung dieses Konzeptes eine Vorreiterrolle übernehmen.

4.3.3 Gestaltung der Haltestellen

Vom ursprünglichen Vorhaben, zunächst Hochborde an den Einstiegsbereichen der Busse vorzusehen, wurde abgesehen, da durch eine durchgängige Anordnung von Hochborden eine Platzüberquerung für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen nicht möglich ist. Der gesamte Platz wird daher auf ein einheitlich gleiches Höhenniveau gebracht. Die einheitliche Höhenlage ermöglicht die Querung auf dem Platz in jede beliebige Richtung ohne Behinderungen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc. durch Bordsteine.

Um dennoch die notwendige Einstiegshöhe der Busse zu erreichen, ist an jeder Haltestelle eine halbkreisförmige, linsenförmige Anrampung vorgesehen.

Die Lage der Linsen ist so gewählt, dass bei allen eingesetzten Bustypen die mittlere Tür barrierefrei erreicht werden kann. Die Lage zur mittleren Tür der Busse wurde deshalb gewählt, da sich in allen Bustypen eine ausreichende Stellfläche für Rollstühle und Kinderwagen gegenüber der mittleren Tür befindet.

Die Linse entwickelt sich aus der Platzfläche, d. h. das Niveau steigt halbkreisförmig in einer Neigung von ca. 6 % bis zu einer Höhe von ca. 16 cm (entspricht der Einstiegshöhe der Busse) an, mittig auf der Linse befindet sich ein Plateau, welches den barrierefreien Einstieg in die Busse ermöglicht, und gleichzeitig das Herunterrollen des Rollstuhls verhindert.

Diese zunächst etwas ungewöhnlich erscheinende Gestaltung der Haltestellen ist in ähnlicher Form bereits am Königsplatz in Kassel realisiert worden.

4.4 Abwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) / Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Grundvoraussetzung für das Gesamtkonzept ist eine den zukünftigen Verkehrsmengen angepasste Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) über die Mauerstraße und die Ernst-Giller-Straße. Die Bahnhofstraße und die Neue Kasseler Straße sind Bestandteile der Landesstraße 3089. Die Verkehrsbelastung auf Höhe des Bahnhofs beträgt nach den in 1999 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans durchgeführten Zählungen und Berechnungen in der Spitzenstunde etwa 2.000 KFZ, in der Neuen Kasseler Straße etwa 1.700 KFZ/Std.

Bereits in 1997 ist im Rahmen des Vorentwurfs die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Bahnhofstraße/Krummbogen/Ernst-Giller-Straße und Mauerstraße/Neue Kasseler Straße basierend auf einer Verkehrsbelastungsprognose für 2010 untersucht worden. Als Ergebnis wurde eine Lösung mit zwei lichtsignalgeregelten Kreuzungen erarbeitet. Der Planung sind die sich daraus ergebenden Spuraufteilungen zu Grunde gelegt worden.

Auf Grundlage der Zählungen des Verkehrsentwicklungsplans wurde im Frühjahr 2002 die Leistungsfähigkeitsuntersuchung fortgeschrieben und ergänzt. Um alle möglichen Entwicklungen zu erfassen, wurde den Berechnungen dabei sowohl der Belastungszustand für den "Prognose-Nullfall" als auch für das "Zielkonzept" zu Grunde gelegt. Zusätzlich wurde die Frage der gegenseitigen Beeinflussung benachbarter Knoten untersucht.

Die Untersuchung zeigt, dass an den Knotenpunkten Neue Kasseler Straße/Mauerstraße und Neue Kasseler Straße/Zimmermannstraße in beiden Untersuchungsfällen noch Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden sind. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Krummbogen ist die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht. Dennoch ist die Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Krummbogen im geplanten Zustand gewährleistet.

Insgesamt kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass "der vorliegende Entwurf aus verkehrstechnischer Sicht zu einer praktikablen Lösung führt, die im Vergleich zum heutigen Ausbauzustand für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlicher ist und die höheren Belastungen durch den Untersuchungsfall "Zielkonzept" deutlich besser bewältigt."

Während der Entwurfsbearbeitung wurde der Vorschlag unterbreitet, den Knoten Bahnhofstraße/Krummbogen/Ernst-Giller-Straße zum Kreisverkehr umzugestalten. Die hierzu beauftragte ergänzende verkehrstechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass ein Kreisverkehr an dieser Stelle nicht leistungsfähig ist. Nicht befriedigend gelöst werden kann das Problem der erforderlichen Kombination lichtsignal geregelter Fußgängerfurten mit dem Kreisverkehr.

Ein Kreisverkehr an der Kreuzung Mauerstraße/Neue Kasseler Straße scheidet wegen der Platzverhältnisse aus. Ein Kreisverkehr würde erheblich in das Gelände der Bahn hineinreichen.

4.5 Radverkehr

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden die Radfahrer zusammen mit dem ÖPNV sowie dem Taxi- und Lieferverkehr im Uhrzeigersinn über die ausgewiesenen Fahrgassen geführt.

Entlang der Neuen Kasseler Straße wird zwischen dem "Jägertunnel" und dem Bahnhofsvorplatz ein kombinierter Rad-/Gehweg angelegt, so dass die Bike & Ride-Anlage neben dem Bahnhof sowie der Vorplatz selbst künftig ohne Gefährdung durch den KFZ-Verkehr erreicht werden können.

Die beidseitigen Radfahrstreifen im Krümmbogen aus Richtung Süden werden bis zur geplanten Verkehrsinsel in Höhe der Parkhauszufahrt verlängert. Von hier bis zum Bahnhofsvorplatz werden die Radfahrer im Zweirichtungsverkehr auf einem markierten Radweg im überbreiten Gehwegbereich auf der Ostseite des Krümmbogens geführt. Wegen der abzweigenden Auffahrtsrampe zur B 3 a ist eine getrennte Führung im Einrichtungsverkehr nicht möglich.

Für die Radfahrer aus Richtung Innenstadt wird in der Bahnhofstraße im Knotenpunktbereich ein Aufstellstreifen für Radfahrer markiert. Radfahrer können aus Richtung Bahnhofstraße, wie die Busse, direkt auf den Platz fahren. Zum Verlassen des Platzes ist die Nutzung der Fußgänger-LSA vorgesehen.

5. STRASSENUMGESTALTUNG

Grundsätzlich soll die vorhandene Bausubstanz des den Bahnhofsvorplatz umgebenden Straßennetzes soweit wie möglich beibehalten werden. Teilweise ist wegen der erhöhten Belastung ein komplett neuer Aufbau erforderlich, in anderen Bereichen genügt eine oberflächliche Erneuerung der Fahrbahndecke.

5.1 Knotenpunkt Neue Kasseler Straße / Mauerstraße

Der heute nicht signalisierte Knoten Neue Kasseler Straße / Mauerstraße weist sehr beengte räumliche Verhältnisse auf, was sich auch auf die Phaseneinteilung der geplanten Lichtsignal-Regelung auswirkt: Der Rechtsabbieger aus der Neuen Kasseler Straße und der Linksabbieger aus der Mauerstraße können nicht gleichzeitig freigegeben werden. Große Fahrzeuge, die in die Mauerstraße einbiegen, müssen die Gegenfahrbahn benutzen können. Daher sind auch die Haltelinien in den Zufahrten weit nach hinten gesetzt.

In der nördlichen Knotenpunktzufahrt wird aus Gründen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit auf eine Fußgängerfurt verzichtet.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit sind für die Abbiegeströme aus der Mauerstraße zwei Fahrspuren erforderlich. Um den Verkehr, insbesondere die Busse von Norden in Richtung Bahnhof, möglichst geringen Behinderungen auszusetzen, bleibt die Geradeausspur in der Neuen Kasseler Straße erhalten. Damit ergibt sich in der nördlichen Knotenpunktzufahrt ein vierspuriger Querschnitt.

Die derzeit relativ enge Einmündung der Mauerstraße wird soweit umgestaltet bzw. aufgeweitet, dass sie auch von größeren Lastzügen problemlos befahren werden kann. Die Einhaltung der Schleppkurven bedingt eine Fahrbahnverschwenkung der Neuen Kasseler Straße vor der Einmündung in Richtung Bahngelände (Osten).

5.2 Neue Kasseler Straße

Zwischen Mauerstraße und Bahnhofsvorplatz sind im Wesentlichen nur Änderungen in der Fahrspuraufteilung erforderlich: Während für die Fahrtrichtung zum Bahnhof eine Fahrspur ausreicht, erhält der Verkehrsstrom vom Bahnhof getrennte Spuren für Linkseinbieger zur Mauerstraße sowie für geradeaus fahrende Fahrzeuge in die nördliche Neue Kasseler Straße.

Vom Jägertunnel bis zur Bike & Ride-Anlage neben dem Bahnhofsgebäude soll am östlichen Rand der Neuen Kasseler Straße ein kombinierter 3,0 m breiter Rad-/Gehweg angelegt werden.

Die am westlichen Fahrbahnrand der neuen Kasseler Straße geplanten 14 Taxi-Stellplätze dienen als Ersatz für die entfallenden Taxistände vor dem Bahnhofsgebäude. Zur Herstellung der Stellplätze ist eine Markierung auf der neuen Fahrbahndecke ausreichend. Die Bordanlage am westlichen Fahrbahnrand kann ebenso unverändert beibehalten werden wie der gesamte westliche Gehweg bis zum Bahnhofsvorplatz.

Am Ende der Neuen Kasseler Straße wird neben dem Bahnhofsgebäude ein Wendepunkt mit einem Durchmesser von 25 m angelegt, der als Kiss & Ride-Anlage für Bahn- und Busreisende dienen soll. Der zweispurige Kreisverkehrsplatz erhält eine begrünte Mittelinsel mit einem Durchmesser von 7,0 m umgeben von einem gepflasterten 2,0 m breiten Innenring. Um den Bus-, Taxis- und Lieferverkehr vom Bahnhofsvorplatz ohne Verkehrsgefährdungen direkt geradeaus in die Neue Kasseler Straße führen zu können, wird der Wendepunkt mit Hilfe einer Pflasterrinne baulich von der durchgehenden Fahrbahn abgesetzt. Die Abmessungen der Wendeschleife ermöglichen auch die Befahrung durch Lastzüge und Gelenkbusse.

5.3 Mauerstraße / Ernst-Giller-Straße

Die insgesamt 9,50 m breite Fahrbahn der Mauerstraße wird im Kreuzungsbereich aufgeteilt in zwei Fahrspuren zur Neuen Kasseler Straße und eine Fahrspur zur Ernst-Giller-Straße. In der rechtwinkligen Kurve am unteren (westlichen) Ende der Mauerstraße ist für jede Fahrtrichtung nur eine Fahrspur vorgesehen, die entsprechend den Schleppkurven für Lastzüge aufgeweitet werden.

Die Bordsteinführung kann ebenso wie die asphaltierten beidseitigen Gehwege in der Mauerstraße beibehalten werden, die Stellplätze am Fahrbahnrand entfallen.

Die derzeit 4,50 m breite Fahrbahn der Ernst-Giller-Straße wird auf 6,50 m verbreitert, so dass für jede Fahrtrichtung eine 3,25 m breite Spur zur Verfügung gestellt werden kann. Der Parkstreifen am östlichen Rand der Straße wird lediglich im Bereich des Zollamtes beibehalten und hier für die LKW-Abfertigung auf 3,0 m verbreitert. Im nördlichen Bereich der Ernst-Giller-Straße werden für Anlieger 6 PKW-Stellplätze am östlichen Fahrbahnrand vorgesehen, so dass der westliche Straßenrand um 1,0 m unter die Hochbrücke der B 3 a verschoben wird. Der vorhandene 2,0 m breite Gehweg an der Ostseite der Straße wird im Bereich der Parkstände auf 1,50 m eingeengt und im übrigen Verlauf beibehalten.

Die Fahrspur in Richtung Süden wird vor den Grundstücken Ernst-Giller-Straße 8 – 10 abgekröpft und über den derzeitigen Busbahnhof unter der Hochbrücke bis zum Anschluss an die Abfahrtsrampe von der B 3 a geführt. Durch die Zusammenlegung der Verkehrsströme in Richtung Süden wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ernst-Giller-Straße/Krummbogen/Bahnhofstraße deutlich erhöht.

5.4 Abstellflächen unter der Hochbrücke

Aus betrieblichen Gründen kann auf die Abstellplätze für Busse nicht verzichtet werden.

Im Bereich der östlichen Stützenreihe wird die bestehende Schrägaufstellung der Busse mit Anfahrt über die Ernst-Giller-Straße und Abfahrt über eine Ausfahrspur zwischen den Stützenreihen beibehalten. Die mittlere der drei Verkehrsinseln wird aufgenommen, so dass zwischen den Inseln 3 Busse abgestellt werden können. Weitere Bus-Wartepunkte werden durch die Entfernung der PKW-Parkstände und den Bau einer Verkehrsinsel in Nord-Süd-Richtung im Bereich der westlichen

Stützenreihe geschaffen. Eine Erweiterung des Abstellbereichs für den ÖPNV in Richtung Norden ist wegen der hier eingeschränkten lichten Höhe nicht möglich.

Die nördlichen PKW-Stellplätze werden derart umgestaltet, dass sie von der Ernst-Giller-Straße her angefahren werden können. Die Abfahrt wird wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse nur in Richtung Süden möglich sein.

Der südliche Bereich des derzeitigen Busbahnhofes (vor dem Zollamt) wird komplett umgestaltet: Vorgesehen ist die Anlage von 12 PKW-Stellplätzen sowie einer Parkspur für LKW des Zollamtes. Die LKW-Stellplätze unter der Hochbrücke können aus Gründen der Fahrgeometrie nur aus Richtung Norden über die Mauerstraße angefahren werden. Für Lastzüge von Süden nach Norden steht der Parkstreifen vor dem Zollamt zur Verfügung. Wendemöglichkeiten für LKW sind zwischen der Abfahrt von der B 3 a und der Ernst-Giller-Straße im Bereich des Zollamtes oder am Ende der Neuen Kasseler Straße gegeben.

Die vorhandene Toilettenanlage unter der Hochbrücke für die Busfahrer soll beibehalten werden und wird versetzt.

5.5 Knotenpunkt Ernst-Giller-Straße / Krümmbogen / Bahnhofstraße

Für die zusammengefassten Verkehrsströme von der B 3 a und der L 3089 aus Richtung Norden steht eine Fahrspur zum Krümmbogen sowie eine separate Rechtsabbiegespur in die Bahnhofstraße zur Verfügung. Der Bus- und Taxiverkehr zum Bahnhofsvorplatz und Fahrzeuge, die wenden und nach Norden zurück fahren wollen, werden bereits vor der Kreuzung unter der Hochbrücke durchgeführt und kreuzen lichtsignalgeregelt die beiden nach Norden führenden Fahrspuren der Ernst-Giller-Straße.

Die insgesamt 14,0 m breite Fahrbahn der Bahnhofstraße wird aufgeteilt in eine Fahrspur in Richtung Innenstadt, zwei Fahrspuren zur Ernst-Giller-Straße bzw. für Busse und Taxen zum Bahnhofsvorplatz und eine Fahrspur zum Krümmbogen, dazwischen wird ein Radfahrstreifen markiert.

Der Verkehrsstrom aus dem Krümmbogen erhält neben der weiterführenden Spur in die Ernst-Giller-Straße eine Linkseinbiegespur zur Bahnhofstraße. Für den Verkehr in Richtung Süden genügt eine Spur, die sich unmittelbar nach der Kreuzung verzweigt in die weiterführende L 3089 (Krümmbogen) und die Auffahrt zur B 3 a . Die 3 Fahrspuren werden zu einer Fahrbahn zusammengefasst und zwischen den Säulen der Hochbrücke durchgeführt. Die derzeit vorhandene große Mittelinsel zur Trennung der Richtungsfahrbahnen entfällt.

Für die Fußgänger sind im Schutz der Lichtsignalanlage Überwege vorgesehen. In der Einmündung Bahnhofstraße wird auf einen Fußgängerüberweg verzichtet, um die Leistungsfähigkeit des Knotens zu erhöhen. Sehbehinderte werden im Bereich der Überwege durch Noppenpflaster geführt.

Für die Ausfahrt der Busse vom Bahnhofsvorplatz ist eine eigene Grünphase vorgesehen.

5.6 Krümmbogen

Der 3-spurige Ausbau des Krümmbogens wird auf rd. 100 m Länge beibehalten, so dass auch für die Zufahrt zum P & R-Parkhaus eine Linksabbiegespur aus Richtung Norden zur Verfügung gestellt werden kann.

Das P & R-Parkhaus südlich des Empfangsgebäudes mit insgesamt 340 Stellplätzen wird derzeit über den Bahnhofsvorplatz angefahren und zum Krümmbogen hin

verlassen. Nach der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt auch die Anfahrt über den Krümmbogen. Die Änderung der Verkehrsführung bedingt auf dem Parkdeck eine Anpassung der Ein- und Ausfahrtsschranken sowie den Umbau der aufgepflasterten Inseln zur Verkehrsführung. Neben der entsprechenden Änderung der Markierungen auf dem Oberdeck sind keine weiteren Umbaumaßnahmen im Parkhaus erforderlich.

Im Anschluss an die Parkdeckzufahrt wird zwischen den Richtungsfahrbahnen der Straße eine Verkehrsinsel angelegt, die als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer dienen soll.

5.7 Ruhender Verkehr

Die vorhandene Stellplatzsituation im gesamten Bahnhofsbereich ist der Abbildung 10 zu entnehmen. In den unterschiedlichen Farben sind die Stellplätze differenziert nach Anwohnerparken, Behindertenparken, Kurzzeitparkplätzen mit Parkscheinautomaten und bahneigenen Parkplätzen dargestellt. Tabelle 1 zeigt, wie sich nach Realisierung der Planungen für den Bahnhofsvorplatz die Parkplatzsituation verändern wird. Der Tabelle ist aber auch zu entnehmen, wie intensiv die Kurzzeitparkplätze bisher genutzt wurden.

Am Krümmbogen wird die Anzahl von 60 Stellplätzen nicht reduziert. Die bisherige geringe Auslastung hat sicher mit der schlechten Erreichbarkeit der Stellplätze zu tun. Die bessere fußläufige Anbindung an den Bahnhofsvorplatz wird zu einer intensiveren Nutzung des Stellplatzes führen. Dadurch können Stellplatzverluste in anderen Bereichen kompensiert werden.

Tabelle 1: Parkplatzsituation vor und nach dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes

6. SCHALLSCHUTZ

Zur Feststellung der künftigen Lärmbelastung wurde mit Datum vom Juni 1999 von der Planungsgruppe Nord (PGN) in Kassel eine "Schalltechnische Untersuchung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes" erstellt. Dabei wurden die derzeitigen Lärmimmissionen mit den prognostizierten zukünftigen Belastungen in der Ernst-Giller-Straße, der Mauerstraße, in der Neuen Kasseler Straße (zwischen Einmündung Mauerstraße und Bahnhof) und auf dem Bahnhofsvorplatz verglichen. In der Neuen Kasseler Straße und auf dem Bahnhofsvorplatz führt die Reduzierung der Gesamtverkehrsstärke zu einer verringerten Lärmbelastung, wobei diese wegen rechnerischer Zuschläge für die Bushaltestellen und den geplanten Pflasterbelag auf dem Bahnhofsvorplatz und wegen der höheren Anzahl von Park- und Taxiplätzen und der neuen Lichtsignalanlage in der Neuen Kasseler Straße nicht so deutlich ausfällt, wie man zunächst erwarten könnte.

In der Ernst-Giller-Straße erhöht sich der Beurteilungspegel nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BimSchV) am Tag um 2 dB(A) auf 71 dB(A) und in der Nacht um 5 dB(A) auf 59 dB(A). In der Mauerstraße erhöht sich der Beurteilungspegel um jeweils 9 dB(A) auf 73 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht. In beiden Fällen sind die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung überschritten, Lärmschutzmaßnahmen sind erforderlich.

Der Beurteilungspegel ist nicht identisch mit der tatsächlichen Lärmbelastung. Beim Beurteilungspegel, der die Grundlage für die Entscheidung, ob nach der 16. BimSchV Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind ist, bleibt die sogenannte Vorbelastung, in diesem Fall insbesondere die Lärmemission der B 3 a, außer Betracht. Die

tatsächlichen Erhöhungen der Lärmbelastungen fallen vor allem in der Ernst-Giller-Straße geringer aus. Lärmschutzmaßnahmen sind dennoch erforderlich.

Tabelle 2: Gesamtlärmbelastungen

Durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder Abschalten der Lichtsignalanlage bei Nacht lässt sich der Lärmpegel zwar deutlich reduzieren, die Immissionsgrenzwerte der BimSchV werden jedoch immer noch soweit überschritten, dass Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Da aktive Schallschutzmaßnahmen (Schutzwände) hier nicht in Frage kommen, sind die angrenzenden Gebäude durch den Einbau von Schallschutzfenstern zu schützen. Bei der Festlegung der erforderlichen Schalldämmmaße wird die Nutzung der Gebäude zu Grunde gelegt. Genaue Festlegungen, welche Fenster wo einzubauen sind, können daher erst zum Zeitpunkt der Umsetzung getroffen werden.

7. UMSETZUNG

7.1 Baurecht

Zur Baurechtschaffung soll ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Gleichzeitig ist ein Umstufungsverfahren für die betroffenen Straßenzüge zu beantragen. Der Bahnhofsvorplatz selbst und der zum Bahnhof führende Abschnitt der Neuen Kasseler Straße sind zur Gemeindestraße abzustufen. Die Ernst-Giller-Straße und die Mauerstraße übernehmen die Funktion der Landesstraße und sind dementsprechend aufzustufen. Planfeststellung sowie Auf- und Abstufung können in einem Verfahren zusammengefasst werden.

7.2 Kosten und Finanzierung

Die aktuellen Gesamtkosten des Projekts betragen 5,83 Mill. €.

Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist grundsätzlich nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig. Während der Planung sind mehrere Gespräche mit dem Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen,

den Ämtern für Straßen- und Verkehrswesen in Marburg und Frankfurt und dem RMV geführt worden. Das Projekt ist bei allen Gesprächsteilnehmern sehr positiv aufgenommen worden. Es stellte sich dann allerdings als Schwierigkeit heraus, dass auf Grundlage der bestehenden Förderrichtlinien die Maßnahme nicht insgesamt aus einem Topf finanziert werden kann. Nach Vorprüfung durch die jeweils zuständigen Ämter ASV Marburg (für GVFG-IV) und ASV Frankfurt (für GVFG-ÖV) ist zurzeit davon auszugehen, dass mit ÖV-Mitteln die Haltestelle in Platzmitte, die Fahrgassen, die Buswarteplätze unter der Hochbrücke, die Kiss & Ride- Taxi- und Behinderten-Parkplätze anteilig gefördert werden können. Aus den Mitteln für die Förderung des Individualverkehrs (GVFG-IV) können der Straßenausbau in der Neuen Kasseler Straße, in der Mauerstraße, der Ernst-Giller-Straße, im Knotenpunktsbereich Bahnhofstraße/Abfahrt B 3 und im Krümmbogen gefördert werden. Daraus ergibt sich eine vorläufige Fördersumme von rd. 1,9 Mill. €, wobei sich die Ämter eine detaillierte Prüfung im Rahmen des Antragsverfahrens vorbehalten.

Das Fahrgastinformationssystem kostet nach der im Rahmen des Entwurfs durchgeführten gesonderten Planung 740.000 € (in o. g. Gesamtkosten enthalten). Das System kann zu einem hohen Prozentsatz von voraussichtlich 85 % nach GVFG-ÖV gefördert werden. In den genannten Kosten sind auch die auf Seiten der Nahverkehrsunternehmen entstehenden Umrüstkosten enthalten, so dass sich der bei der Stadt Marburg verbleibende Eigenanteil weiter reduziert. Wer letztlich welche Kosten übernimmt, ist in einem noch abzuschließenden Kooperationsvertrag zwischen den Beteiligten genau festzulegen.

Da das Bahnhofsquartier als Sanierungsgebiet ausgewiesen werden soll, ist mit dem Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung auch über die Verwendung von Sanierungsmitteln gesprochen worden mit dem Ergebnis, dass die Randbereiche des Bahnhofsvorplatzes, die weder aus GVFG-ÖV noch aus GVFG-IV gefördert werden können, mit Städtebauförderungsmitteln finanziert werden können.

Anliegerbeiträge könnten nach der Beitragssatzung für die Randbereiche des Platzes in einer Tiefe von bis zu 16 m erhoben werden. Bei einer Förderung mit Städtebauförderungsmitteln entfällt dies.

In der Mauerstraße und Ernst-Giller-Straße könnten lt. Satzung ebenfalls Beiträge erhoben werden. Da die Anlieger dieser Straßenzüge jedoch durch den Umbau erheblich belastet werden und der Straßenbestand nicht substantiell verbessert wird (die Bordsteine und der Unterbau bleiben erhalten), sollte zu gegebener Zeit geprüft werden, ob ein Verzichtsbeschluss gefasst werden kann.

In der Summe ergibt sich eine Förderquote von ca. 56 %. Trotz der verschiedenen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten verbleibt unterm Strich ein erheblicher städtischer Eigenanteil von rd. 2,5 Mill. €.

7.3 Grunderwerb

Grunderwerb ist im geringen Umfang in der Mauerstraße und in größerem Umfang in der Neuen Kasseler Straße erforderlich. Die Flächen in der Neuen Kasseler Straße sind von der DB trotz Kenntnis der Ausbaupläne der Stadt Marburg und trotz vorliegendem Kaufangebot der Stadt an einen privaten Bauherrn veräußert worden. Es muss nun versucht werden, diese Flächen von dem neuen Eigentümer zu erwerben.

Teile der überplanten Flächen vor dem Bahnhofsgebäude befinden sich im Eigentum der DB. Hier muss vor Baubeginn ein Gestattungsvertrag mit der Bahn abgeschlossen werden.

7.4 Zeitliche Abwicklung

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist ein Zeitraum von 1 – 2 Jahren zu veranschlagen. Mit der Ausführung könnte demnach in 2004 begonnen werden. Die Bauzeit beträgt 2 Jahre. Im ersten Jahr ist der Straßenzug Mauerstraße/Ernst-Giller-Straße einschließlich der sich anschließenden Knotenpunkte umzubauen. Im zweiten Jahr kann dann der Umbau des Bahnhofsvorplatzes selbst unter weitgehendem Ausschluss des Kfz-Verkehrs erfolgen. Für die Abwicklung des Busverkehrs werden in dieser Zeit provisorische Lösungen erforderlich sein. Ein detaillierter Bauzeitenplan und die Verkehrsführung während der Bauzeit sind im Zuge der Ausführungsplanung festzulegen.

Dietrich Möller
Oberbürgermeister

Egon Vaupel
Bürgermeister

Anlage

Kenntnis genommen und einverstanden:

60	60.1	60.2	61 K	61 SAN	61 L	60.5	60.6	23	67

GUTACHTEN

die im Rahmen der Planungen Bahnhofsvorplatz erstellt wurden:

- "Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung"
Bearb.: Heinz + Feier GmbH, Wiesbaden
Juli 1997

- "Verkehrliches Konzept zur Neuorganisation des ÖPNV im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes"
Bearb.: Planungsgruppe Nord, Kassel
Dezember 1997

- "Schalltechnische Untersuchung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes"
Bearb.: Planungsgruppe Nord, Kassel
Juni 1999

- "Ergänzende Untersuchungen zur Organisation des Busverkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz in Marburg/Lahn"
Bearb.: Planungsgruppe Nord, Kassel
September 1999

- "Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zur Kreisverkehrslösung"
Bearb.: Heinz + Feier GmbH, Wiesbaden
Oktober 1999

- "Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Marburg, ÖPNV-Steuerung"
Bearb.: BPI-Consult GmbH, Wiesbaden
Juni 2000

- "Prüfung des Straßenaufbaus"
Bearb.: Baustoffprüfstelle Dreiländereck GmbH, Haiger
August 2000

- "Untersuchung zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsabwicklung, Ergänzungsbericht"
Bearb.: Heinz + Feier GmbH, Wiesbaden
April 2002

Die vollständigen Entwurfsunterlagen und die aufgeführten Gutachten können bei der Stadtplanung und der Tiefbauabteilung eingesehen werden.