ERGEBNISVERMERK
BÜRGERINFORMATION 10.10.2012

VERKEHRSENTWICKLUNG NORDSTADT

Ort:	**Marburg, Stadtverordnetensaal, Barfüßerstraße 50**
Zeit:	10.10.2012, 19:30 – 22:00 Uhr
Teilnehmer:	74 Teilnehmer

1. Einordnung / Anlass

Die Stadt Marburg hat in den Jahren 1998 bis 2001 einen Verkehrsentwicklungsplan als Leitlinie aufgestellt. Durch einen Beschluss aus dem Jahr 2001 soll dieser Entwicklungsplan vor dem Hintergrund der Erweiterung der Universität sowie weiterer veränderter Rahmenbedingungen verifiziert werden. Insbesondere die Nordstadt Marburgs ist aufgrund ihrer besonderen innerstädtischen Lage sowie der verschiedenen Nutzungsprägungen von dieser Umstrukturierung betroffen.

Im Wege einer Bürgerbeteiligung gilt es nun die Rahmenbedingungen zu klären und zur Akzeptanzschaffung der verkehrstechnischen Umstrukturierung der Nordstadt von Marburg beizutragen. Als erster Beteiligungsschritt in einer Reihe von Veranstaltungen soll nun eine Information für interessierte Bürger, Anwohner, Verbände usw. die Ziele der Stadtentwicklung sowie erste Untersuchungsergebnisse und Varianten der Verkehrsführung präsentiert und offen diskutiert werden. Die Bürgerinformation wird öffentlich, auch presseöffentlich geführt.

Ziel der Veranstaltung ist es, die Erwartungen und Ziele der Bürger zu sammeln und so einen ersten Meilenstein der Bürgerbeteiligung zu setzen, um die „Verkehrsentwicklung in der Marburger Nordstadt“ voranzutreiben.

2. Teilnehmer sowie Ablauf der Veranstaltung

An der Veranstaltung nahmen Vertreter der Kommunalpolitik, der Stadtverwaltung, der Bürgerschaft sowie verschiedener Verbände – mithin **insgesamt ca. 80 Personen** teil.

Zum Ablauf der Veranstaltung wird die Tagesordnung vorgestellt, die im Rahmen der Sitzung (vgl. Anlage 1) behandelt wurde.

3. Vorträge

Begrüßung: Oberbürgermeister Egon Vaupel und Bürgermeister Dr. Franz Kahle

Nach einer kurzen Begrüßung durch Oberbürgermeister Egon Vaupel erläutert dieser die Notwendigkeit der verkehrlichen Umgestaltung der Nordstadt für die Stadt Marburg auch vor dem Hintergrund der bereits getätigten Stadtverordneten-Beschlüsse. Durch den Beschluss aus dem Jahr 2001 wurden die Grundlagen für eine Umstrukturierung der Nordstadt

angestoßen. Heute sollen darauf aufbauend die damaligen Ansätze kritisch geprüft und hinsichtlich veränderter städtischer Rahmenbedingungen überarbeitet werden. Insgesamt 3 wesentliche Aspekte sollen einen Teil des neuen Verkehrskonzeptes bilden:

a) Beibehaltung der Erreichbarkeiten
b) Verlangsamung des Verkehrs
c) Zielverkehre ja, aber großräumige Durchgangsverkehre nein

Bürgermeister Dr. Franz Kahle bekräftigt die städtische Position und bestätigt weitergehende Initiativen der Stadt zur Entwicklung in der Nordstadt. Ergänzend fügt er hinzu, dass die derzeitige verkehrliche Situation der Elisabethstraße sich für alle Verkehrsteilnehmer nicht attraktiv darstellt und sich dort dringender Handlungsbedarf zeigt. Weiterhin stellt Herr Dr. Kahle den beabsichtigten Projektablauf der Verkehrsentwicklung Nordstadt den anwesenden Bürgern vor. (vgl. Anlage 1)

Abbildung 1: Begrüßung Oberbürgermeister Egon Vaupel und Bürgermeister Dr. Franz Kahle[1]

Moderation: Sabine Herz, FIRU mbH

Die Moderatorin Frau Herz erläutert kurz die drei Säulen der Beteiligungsstruktur und stellt dar, dass die Informationen der Bürgerbeteiligung der Internetseite der Stadt Marburg veröffentlicht werden. (vgl. Anlage 1)

Jürgen Rausch, Fachbereichsleiter Planen, Bauen, Umwelt

Im Vortrag durch Herrn Rausch spiegelt sich noch einmal die zeitliche Entwicklung des Gebietes wieder. Herr Rausch geht insbesondere auf die städtebaulichen Themen und Zielsetzungen der Stadtentwicklung ein, besonderes Augenmerk legt er dabei auf die Entwicklung des Campus Firmanei. (vgl. Anlage 1)

Fachplaner: Axel C. Springsfeld, Büro BSV, Aachen

In der Präsentation des Büros BSV stellt Herr Springsfeld die derzeitige Verkehrssituation im Gebiet dar und erläutert die notwendigen Untersuchungsschritte. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Präsentationszeit verzichtet Herr Springsfeld auf die Darstellung verschiedener Varianten und konzentriert sich auf die mögliche Umsetzungsvariante „Zielkonzept VEP“, welches den Beschluss aus dem Jahr 2001 wiederspiegelt. Im Speziellen geht er auf den notwendigen Ausbau des Radwegenetzes in Verbindung mit der Verbesserung der

[1] Quelle: Eigene Darstellung, Stand 09/2010

Aufenthaltsqualitäten um die Elisabethkirche ein. (vgl. Anlage 1)

Abbildung 2: Vortrag Frau Herz, Herr Springsfeld, Herr Rausch[2]

Zu den vorgenannten Themen und im Wege von Positionierungen aller im Veranstaltungsraum anwesenden Personen nahmen im Anschluss zahlreiche interessierte Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit wahr, ihre Vorstellungen und Erwartungen zu äußern.

4. Ergebnisse / Empfehlungen der Diskussion

Im Zuge der Diskussion werden nachfolgende Ergebnisse erzielt / festgestellt:

- Der Begriff der Nordstadt wird unterschiedlich verwendet, in diesem Verkehrsgutachten handelt es sich bei dem Begriff „Nordstadt“ vornehmlich um die Straßen Bahnhofstraße, Elisabethstraße, Firmaneistraße, Robert-Koch-Straße, Bunsenstraße, Deutschhausstraße, Pilgrimstein und Biegenstraße.
- Die Reisebusse der Tagestouristen halten derzeit in der Straße Pilgrimstein, dies ist im dargestellten Verkehrskonzept nicht möglich. Da die Anfahrbarkeit der historischen Altstadt dennoch gewahrt bleiben muss, ist hier ein Prüfauftrag an das Büro BSV zu richten, auch in Zukunft die Bedarfe des Tourismus gewährleisten zu können. Für die Fernbusse wird zukünftig im Umfeld des neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes eine Haltestelle eingerichtet. In diesem Zusammenhang ist auch die gestalterische Anbindung des Bahnhofes über die Bahnhofstraße Richtung Altstadt mit in die Betrachtung aufzunehmen.
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Unisektor (Studenten, wissenschaftliche Mitarbeiter etc.) ist sehr gering ausgeprägt. Zukünftig wird sich die Verkehrsaufteilung noch mehr auf den Rad- und Fußverkehr konzentrieren, hierfür sind entsprechende Flächen im Straßenraum vorzuhalten. Insbesondere auf dem Pilgrimstein ist dieser Aspekt zu gering berücksichtigt worden, hier sollten nochmals verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten geprüft werden.
- Parallel zur Umgestaltung der Verkehrstrassen sollen bauliche Gestaltungen im Straßenraum erfolgen. Insbesondere in der Elisabethstraße sind Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität geplant.
- Die vorgestellte Variante gibt den schwächeren Verkehrsteilnehmern den Vorrang vor den stärkeren, dies wird begrüßt. Die Verbesserung des Umweltverbundes spielt vor diesem Hintergrund eine wichtige Rolle. Es müssen weitere Anreize seitens der Stadt für die Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden, was nicht unbedingt mit einer stärkeren Begrünung der Straßenräume einhergehen muss. Wichtig ist mehr Verständnis

[2] Quelle: Eigene Darstellung, Stand 09/2010

der einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander zu erreichen, das Miteinander des MIV und nicht motorisierten Individualverkehrs (NMIV) zu stärken, gleichzeitig aber die beiden Verkehrsarten im Straßenraum zu trennen.

- Die Beibehaltung des Bestandskonzeptes ist nicht zu schnell zu verwerfen, sondern nochmals in die Variantenüberlegungen mit einzubeziehen.
- Der Wegfall von Parkplätzen in manchen Straßenabschnitten wird von einigen Teilnehmern als schwierig bezeichnet. Insbesondere die Einzelhändler haben einen ständigen Bedarf an Kundenparkplätzen. Daher wird vorgeschlagen, den Einzugsbereich der Einzelhändler mit in die Variantenüberlegungen zu übernehmen, sodass das Wohnen und Leben miteinander möglich bleibt.
- Die Planungen aus der Vergangenheit sind in den Varianten zu berücksichtigen, bspw. sollte die Kreuzung Elisabethstraße und Steinweg noch mit in die Überlegungen aufgenommen werden.
- Der Verkehr aus den Behring-Nachfolgewerken ist mit in Betrachtung aufzunehmen, dies wird als Prüfauftrag an BSV verstanden.

Abbildung 3: Plenumsdiskussion[3]

5. Schlusswort/ Zusammenfassung

Zusammenfassend beantworten Herr Springsfeld und Herr Rausch die Fragen der Teilnehmer:

- Dem Radverkehr ist eine prioritäre Rolle in der Variantendiskussion zu zuordnen, weiterhin soll von der Möglichkeit von Tempo 30-Zonen Gebrauch gemacht werden. Die Umsetzung von Schwellen in den Straßenraum zur Abbremsung des Verkehrs bewertet Herr Springsfeld als eher schwierig und rät davon ab, dennoch ist eine attraktive Gestaltung der Straßenräume notwendig sowie in den späteren Detailplanungen auch vorgesehen. Insgesamt ist die Abwägung aller Nutzungsansprüche das Ziel der Variantendiskussion. Dennoch gibt er zu beachten, dass die Busführung bzw. Bündelung der ÖPNV-Verkehre wichtig ist. Zudem ist der MIV in der Elisabethstraße nicht signifikant zu reduzieren, falls eine Einbahnstraßenregelung umgesetzt werden soll. Der Diskussionsprozess hat gerade erst begonnen und ist offen für alle Hinweise und Vorschläge.
- Die Straße Pilgrimstein wird in die Betrachtung mit aufgenommen. Insgesamt ist für die Stadt eine attraktive Gestaltung des Straßenraums wichtiger als die Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsstroms, wenn grundsätzlich die Erreichbarkeit gewährleistet ist.

Frau Herz fasst kurz das Ergebnis der ersten Bürgerinformation zusammen und gibt den Teilnehmern einen Ausblick auf das künftige Werkstattgespräch, in dem verschiedene

[3] Quelle: Eigene Darstellung, Stand 09/2010

Themen-Tische die Möglichkeit zur vertiefenden Diskussion bieten. Das Werkstattgespräch findet an einem Samstag voraussichtlich Anfang Januar statt. Der genaue Termin sowie die Inhalte werden auf der Internetseite der Stadt Marburg frühzeitig angekündigt.

Aufgestellt: Dipl.-Ing. S. Herz / Dipl.-Ing. L. Caspari
Marburg l Kaiserslautern, den 11.10.2012

...projekte\2012\PK12-036\ Ergebnisdokumentation_Marburg_121011.doc