

Abwägung Bürgerbeteiligung (Anlage im Magistratsbeschluss 17.05.2013)

Ausbau der Marburger Straße

Anfrage Nr. 1

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Durchsicht der Ausbaupläne der Marburger Straße in Cappel, erhebe ich hiermit Einspruch gegen die Ausbauvariante B.

Als Eigentümer des Grundstückes Marburger Str. 65 muss ich feststellen, dass in diesem Bereich ein Planungsfehler besteht. Bisher standen vor dem Küchenladen vier Parkplätze zu Verfügung. Durch Anpflanzung der Bäume würde jedoch die Zahl der Parkplätze verringern. Zudem wäre eine Anlieferung von Möbelteilen, die über das Hofgrundstück erfolgt, nicht mehr möglich da die LKWs durch die Baumanpflanzung die Hofeinfahrt nicht mehr nutzen könnten. Zum Be- und Entladen müssten diese Fahrzeuge dann in der Fahrspur anhalten und würden damit den fließenden Verkehr erheblich behindern. Dies kann nicht im Sinne einer vernünftigen Verkehrsplanung liegen. Zudem würden wir in der Ausführung unseres Gewerbes erheblich behindert. Ich bitte um Berücksichtigung der geschilderten Probleme und erbitte dazu Ihre Rückantwort.

Stellungnahme Stadt

Die vorhandenen Parkplätze auf dem Grundstück Marburger Str. 65 haben nur eine Länge von 4,00 m, dies reicht nicht als Parkfläche aus. Nach Richtlinie RAST 06 muss ein Parkplatz eine min. Länge 4,70 m mit Überhang haben, d.h. momentan wird der Gehweg zum Parken mitbenutzt. Die öffentliche Fläche darf nicht zum privaten Parken genutzt werden. Eine Zufahrt für die Anlieferung mit LKW zu dem Grundstück ist über den Parkplatz vor dem Grundstück Marburger Str.65 oder seitlich über den Gehweg möglich.

Anfrage Nr. 2

Sehr geehrte Damen und Herren,
es ist schön zu sehen, dass das Büro Gringel (Hr. Schmidt) meine Vorschläge in den Plänen berücksichtigt hat. Leider in zwei verschiedenen Varianten. Es ist erstrebenswert einen Kompromiss aus beiden Planungen zu erzielen. Bei der Variante A sollte man den hinteren Teil der Marburger Strasse nehmen, mit einer Änderung der Vorfahrt im Bereich der Strasse "Am Rosenmorgen". Man sollte die Vorfahrtstraße so planen, das Autos die die Marburger Strasse nur als Durchfahrtsstrasse nutzen, automatisch auf die Umgehungsstrasse geleitet werden, um somit schon mal den reinen Durchfahrtsverkehr zu entschärfen. Aus der Planung B sollte der vordere Teil der Marburger Strasse angestrebt werden, da es bei dieser Planung, durch die Versprünge der Parkplätze, zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit kommt. Die jetzige Straßenführung verleitet zu schnellen Geschwindigkeiten, da es nur geradeaus geht. Gerade ab 18 Uhr ist mit Raserei zu rechnen. Was die Baumsituation betrifft, sollte man sich die Situation in den Vorgärten mal ansehen. Es ist nahezu in jeden Vorgarten "Grün" vorhanden. Sei es mit Baumbepflanzung oder Strauchbepflanzung. Ich befürchte eine Reizüberflutung durch zusätzlichen Baumbestand. Ganz abgesehen von den Folgekosten für die Reinigung im Herbst. Gegen den Fahrbahnbelag ist nichts zu sagen, nur die Pflasterung auf den Gehwegen bereitet mir Kopfschmerzen. Das einzigste was ich Farblich absetzen würde, sind die Parkplätze. Die Gehwege und die Einfahrten würde ich im schlichten Grau belassen. Ich habe in meiner Ausbildung mal gelernt, dass man nicht mehr wie 2-3 Farben verwenden soll. In der Bepflasterung im Bereich der neuen Apotheke sind einfach zu viele verschiedene Farben vorhanden. Außerdem sollte man die Kosten nicht künstlich in die Höhe treiben, im Interesse der Anlieger und natürlich der Stadt. Ich denke wir sind alle nicht

gerade Finanziell gut gebettet, aber es ist uns allen klar, dass mit der Marburger Strasse etwas passieren muss.

Stellungnahme Stadt

Die Straßenverkehrsbehörde hat den Vorschlag einer Änderung der Vorfahrt im Bereich der Strasse "Am Rosenmorgen" geprüft und abgelehnt. Der überwiegende Anteil des Verkehrs fährt nicht in die Kreisstraße.

Die Entscheidung der Materialien wird in der anschließenden Ausführungsplanung festgelegt.

Anfrage Nr. 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich habe die Veranstaltung am Donnerstag in Cappel besucht und möchte noch einige Anmerkungen für das Protokoll geben, da an diesem Abend die Zeit nicht für alle Anfragen und Anregungen ausreichte.

1. Die Planungen für den Ausbau betreffen die kommenden 35-40 Jahre. Daher sollten meines Erachtens die Rücksicht auf die Belange des Einzelhandels nicht zu sehr in den Vordergrund geschoben werden, denn den Einzelhandel wird vielleicht in 10 Jahren an dortiger Stelle nicht mehr existieren. Darauf wird aber der Ausbau der Marburger Straße sicherlich keinen Einfluss haben, auch wenn das von den Protagonisten jetzt vorgeschoben wird. Dafür gibt es genügend Beispiele, siehe Biedenkopf, Herborn etc. Geschäftsleute wollen immer Parkplätze für ihre Kunden haben und möglichst direkt vor dem Laden. Das ist ein alter Hut. In Marburgs Oberstadt ist diese Möglichkeit für die Kunden auch nicht gegeben. Geschäftsaufgaben haben sicherlich andere Gründe. Viel mehr erscheint mir wichtig, dass das Straßenbild einen einladenden Charakter vorweisen kann. Also: Verkehrsberuhigung, Zonen zum Verweilen unter Bäumen, Cafes. Alles in Allem: Entschleunigung und Wohlbefinden.
2. Für den Wert einer Immobilie gibt es drei Faktoren. Der erste ist die Lage. Der Zweite ist ebenfalls die Lage und die Dritte, Sie werden es schon ahnen...Damit will ich nur sagen, dass die Höhe der Ausbaukosten und die Verteilung auf die Anlieger nicht das Entscheidende ist, sondern vielmehr dass sich hinterher ein vernünftiges und ansehnliches Straßenbild ergibt. Dazu gehören selbstverständlich auch Bäume als Straßenbegleitgrün und natürlich auch Tempo 30. Ich verstehe gar nicht, dass dies heutzutage überhaupt noch in Frage gestellt werden kann. Die Menschen bestaunen all dies an ihren Urlaubsorten, nur vor der eigenen Haustüre haben sie dann Zweifel. Herbstlaubabeseitigung wird zum Todschlachargument. Ja wo leben wir denn. Kann man sich nicht mehr über schattenspendende Bäume und leuchtendes Herbstlaub erfreuen. Muss alles gleich negiert werden auf die Abfallbeseitigung? Der Wohnwert einer Straße steigt mit dem Charakter der Straße und deren Ausstrahlung auf die Bewohner. Viel Verkehr, der Lärm und Abgase sind negativ Faktoren; Bäume sind positiv Faktoren! Ebenso breite Gehwege und Zonen/Räume der Begegnung. Wenn die Menschen / Anwohner verstehen, dass durch den geplanten Eingriff, ihre Immobilien im Wert steigen werden, werden sie auch eher bereit sein, diese sicherlich erforderliche Maßnahme zu tolerieren und dafür auch gerne in die Tasche greifen. Aber das muss Ihnen auch vermittelt werden. Das Planungsbüro hat hier einiges noch an Hausaufgaben zu leisten.

Schade war, dass das Planungsbüro keine Animation gezeigt hatte. Für eine weitere Bürgerversammlung sollte diese Form der Darstellung den Bürgern nicht vorenthalten werden.

Anfrage Nr. 4

Sehr geehrte Damen und Herren,
bei der Info-Veranstaltung wurde von einer Dame angeregt, die Mittelinsel beim Übergang zur Paul Natorpstr. zu belassen, weil Kinder eine gewisse Sicherheit beim Übergang hätten. Ich kann mich aus meiner Beobachtung nur der Meinung von Herrn Rausch anschließen, dass die Mittelinsel das Verhalten der anderen Fahrzeuginhaber insofern beeinflusst, dass sie zunächst weiterfahren und auf die Kinder, die sich auf den Weg zur Mittelinsel befinden, keine Rücksicht nehmen.

Deshalb ist es besser, wenn der Übergang für Fußgänger nicht getrennt wird. Im übrigen kann ich auch bestätigen, dass die überwiegende Zahl der Kraftfahrer auf beiden Seiten der Straße anhalten, wenn Fußgänger deutlich machen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen, insofern herrscht zumindest in diesem Bereich eine große Disziplin. Für die Verlegung der Bushaltestelle bin ich sehr, weil die bisherige Regelung den lfd. Verkehr durch haltende Busse bremst und auch die Kreuzung übersichtlicher wird. Wenn die Marburger Straße sich im engeren Bereich befindet, bin ich sehr dafür, dass die Fahrbahnbreite im Interesse der ungehinderten Nutzung durch den öffentlichen Nahverkehr zu Lasten der Bürgersteigbreite erhalten wird. Dies hätte auch zur Folge, dass die Busse wegen der geringeren Behinderung pünktlicher die Haltestellen anfahren könnten. Den Bürgern ist es durchaus zuzumuten, dass sie bei einem kleinen Teil der Straße einen etwas geringeren Platz auf dem Bürgersteig haben. Die bisherige Regelung ist den Busfahrern eigentlich nicht zuzumuten.

Ich danke für die Gelegenheit, meine Meinung auszudrücken.

Stellungnahme Stadt

Es wird eine Mittelinsel vorgesehen. Die Mehrheit der Beteiligten Bürger sprechen sich für eine Querung mit Mittelinsel aus.

Die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger soll erhöht werden, daher soll die Gehwegbreite in den Engstellen nicht zusätzlich verschmälert werden um eine durchgehend breite Fahrbahn zu erhalten. Es gibt Richtlinien und Vorgaben zu den Breiten von Gehwegen. Bei nicht Einhaltung der Richtlinien wird die Förderfähigkeit durch das Land Hessen eingeschränkt. Einen Gehweg mit einer Breite von 2,00 m, an Engstellen 1,50 m, ist auch im Bezug auf die steigende Anzahl von älteren Verkehrsteilnehmern mit Rollatoren wie auch Grundschulkindern mit Fahrrad als notwendig anzusehen.

Anfrage Nr. 5

Sehr geehrte Damen und Herren,
im Nachgang zur Informationsveranstaltung bezüglich der Umgestaltung der Marburger Straße möchte ich folgendes anmerken. In der Variante B konnte man sehen, dass beim Zebra-streifen Ecke Paul-Natorp-Str. die Mittelinsel entfallen soll, das halte ich für sehr gefährlich! Ich bin Mutter einer Erstklässlerin, die dort, wie viele ihrer Mitschüler auch, jeden Morgen die Straße überquert, der Mittelstreifen gibt ihr eine besondere Sicherheit. Auch beobachte ich häufig ältere, oder "gehandicaptete" Menschen, die auf der Mittelinsel eine kurze Pause machen, bevor sie den Rest der Straße überqueren. Auch zeigt die Variante B eine deutlich höhere Anzahl von Bäumen in diesem Bereich, was m. E. nach diese Stelle der Straße noch unübersichtlicher macht.

Ich möchte darum bitten, diese Anregungen aus Sicherheitsgründen zu überdenken und die Mittelinsel, die sich sicherlich bewährt hat, beizubehalten. Bitte überdenken Sie auch die Kosten, die Grundstücks- und Hauseigentümer in der Marburger Str. werden einen Großteil der Kosten tragen müssen und deshalb müssen überflüssige Kosten vermieden werden. Für viele wird das der "finanzielle Supergau"!

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Rücksprache mit einigen Eltern, deren Kinder auch die Erich-Kästner-Grundschule besuchen, kam noch, ergänzend zu meiner Mail von unten, folgende Frage auf. Warum soll die Bushaltestelle, Paul-Nartorp-Str., verlegt werden? An der jetzigen Stelle, beim Zebrastreifen Ecke Paul-Nartop-Straße, ist die Bushaltestelle an einer übersichtlichen Stelle. Hält ein Bus, ist es den Autofahrern meist nicht möglich, zu überholen. Verlegt man die Bushaltestelle, würden m. E. sehr häufig Überholvorgänge stattfinden, die zu Verkehrsgefährdungen führen könnten, besonders wenn wenige Meter dahinter ein Zebrastreifen folgt. Die Bushaltestelle und der Zebrastreifen, sind so wie sie sind und dort wo sie positioniert sind m.E. nach vollkommen in Ordnung und haben sich auch in vielen Jahren und Jahrzehnten bewährt. Bitte überdenken Sie Ihre Planung diesbezüglich, wir sind sehr in Sorge um das Wohlergehen der Kinder und "gehandicapter" Menschen.

Stellungnahme Stadt

Die Querung wird mit einer Mittelinsel vorgesehen. Im Bereich der Fußgängerquerung wird die Sicht nicht durch Baumpflanzungen beeinträchtigt.

Die Kostenschätzung ist realistisch. Die Höhe der Ausbaubeiträge bemisst sich nach den tatsächlichen Ausbaukosten. Hierauf hat die Stadt keinen unmittelbaren Einfluss. Die hier prognostizierten Werte orientieren sich an vergleichbaren Projekten und sind insofern als üblich zu klassifizieren. Der hohen Beitragsbelastung wird durch die Stadt im Einzelfall durch Prüfung von Stundungsmöglichkeiten entgegnet.

Die Bushaltestelle wurde aus dem Knotenpunkt vorverlegt, um den Fußgängern mehr Sicherheit zum Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Durch das Verlegen der Bushaltestelle und das Anordnen einer Mittelinsel wird das Überholen des stehenden Busses unterbunden.

Anfrage Nr. 6

Sehr geehrte Damen und Herren,

In der Kreuzung Zur Aue/Marburger Str./Sommerstr. ist bereits ein neu gepflanzter Baum vorhanden. Ein zweiter Baum ist nicht nur überflüssig, sondern behindert den Einblick in die Kreuzung Richtung Sommerstraße und umgekehrt.

Weiterhin ragt die „Nase“ des Gehwegs auf der Westseite der Marburger Str. in die Kreuzung Zur Aue/Marburger Str. und behindert den Abfluss des Regenwassers bei fehlendem Gully in die abschüssige Straße Zur Aue.

In dem Abschnitt der Marburger Str. 16-18 sind, in der Variante B, 2 Bäume platziert. Im Hintergrund sind schon bereits 2 große Bäume vorhanden. Die Pflanzung der geplanten Bäume würde rein optisch überflüssig wirken. Darüber hinaus würden diese Bäume sich als Hindernis für die Baufahrzeuge bei dem geplanten Abriss des Verwaltungsgebäudes („alte Post“) erweisen, wie bereits auf dem jetzigen Plan festzustellen ist. Abgesehen davon, die schattengebenden Bäume würden die Effizienz der Solarenergie für Photovoltaik und Solartherme unwirtschaftlich erscheinen lassen.

Wie oben erwähnt, sind die genannten 3 Bäume auf der Westseite der Marburger Str. 16 bis 20, aus mehreren Gründen, abzulehnen.

Zeitbegrenztes Parken sollte beibehalten werden, leider auf dem Plan nicht ausgewiesen.

Stellungnahme Stadt

Die Baumpflanzungen befinden sich in ausreichenden Abstand zu der Einmündung und behindern nicht die Sicht aus der Sommerstraße.

Die Planung der Entwässerung wird in der Ausführungsplanung erfolgen.

Die geplanten Bäume haben mit über 7 m ausreichend großen Abstand zum Bestand. Die Baumart wird in Rücksprache mit dem Fachdienst für Stadtgrün, Umwelt und Natur in der Ausführungsplanung erfolgen.

Es werden Bäume vorgesehen, die den Höhenverhältnissen der Umgebung entsprechen.

Zeitbegrenztes Parken wird im Anschluss an die Umbaumaßnahme durch die Verkehrsbehörde ausgewiesen werden.

Anfrage Nr. 7

Sehr geehrte Damen und Herren,
in beiden Plänen sind Bäume direkt vor unserer Grundstückseinfahrt vorgesehen, in Plan B sogar 2 Bäume. Es muss Berücksichtigung finden, dass wir mit unserem Abschleppwagen im Durchschnitt 10-15 mal täglich dort ein- und ausfahren müssen. Es muss eine relativ gefahrlose und sichtfreie Aus- und Einfahrt gewährleistet sein. Auch unsere Kunden befahren diese Ein- und Ausfahrt täglich mehrmals. Aus diesem Grunde ist eine Baumbepflanzung vor unserem Grundstück nicht im Sinne unseres Geschäftsablaufes und von uns ausdrücklich nicht erwünscht.

Stellungnahme Stadt

Die vorhandenen Aus- und Einfahrten zu der Marburger Str. 52 bleiben bei beiden Varianten wie im Bestand bestehen und werden nicht durch Baumpflanzungen behindert.

Anfrage Nr. 8

Im Vorgarten ist ein Baum vorhanden, der nicht in den Plänen enthalten ist. Der Baumstandort direkt vor dem Grundstück Marburger Str. 64 und dem vorh. Baum sollte wegfallen. Die Vorzugsvariante bezüglich der Zufahrt zum Grundstück Marburger Str. 64 ist die Variante B, da der Zufahrtsbereich 5,70m anstatt bei Variante A 4,50m ist. An der Querung Paul-Natorp-Str. sollte ein FB-Teiler vorgesehen werden.

Stellungnahme Stadt

Der vorhandene Baum wird in den Plänen ergänzt. Der geplante Baumstandort ist in einem ausreichenden Abstand zu dem Grundstück Marburger Str. 64 angeordnet und stellt keine Beeinträchtigung für den vorhandenen Baum dar. Die Baumart wird im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.

Die Breite der Zufahrt von 5,70m bei Variante B ergibt sich aus dem geplanten Baumstandort (positiven Aspekt); Variante B wird umgesetzt.

Die Querung wird mit Mittelinsel vorgesehen. (s.o.)

Anfrage Nr. 9

Sehr geehrte Damen und Herren,
Für die Überquerung der Sommerstraße ist leider kein Zebrastreifen vorgesehen. Da ein Antrag in begründeten Ausnahmefällen möglich ist, beantragen wir das Einbringen eines Zebrastreifens in der Sommerstraße bzw. alternativ in der Marburger Str. in Höhe August-Bebel-Platz.

In regelmäßigen Abständen besuchen wir, mit bis zu 30 Kindern 2 x wöchentlich, den August-Bebel-Platz. Dieser Platz lässt sich leider nicht sicher erreichen vom Kindergarten Zur Aue, da für die Überquerung der Marburger Str. keine Querungshilfe in Höhe des August-Bebel-Platzes vorhanden ist. Wir sind aber damit einverstanden, den Zebrastreifen in der

Höhe des Edeka-Marktes in Anspruch zu nehmen, vorausgesetzt, dass ein Zebrastreifen in der Sommerstraße eingerichtet wird. Das würde eine Sicherheit für die Kinder bedeuten, um den August-Bebel-Platz zu erreichen. Alternativ schlagen wir vor eine Querungshilfe / Zebrastreifen in der Marburger Str. in Höhe August-Bebel-Platz. Die Querungshilfe in der Sommerstraße bzw. Marburger Str. würde dann auch von Fahrgästen der Buslinie 3 bzw. 2 und 13 in Anspruch genommen sowie von den Schulkindern auf dem Weg in die Schule und aus der Schule.

Stellungnahme Stadt

Für die Anlage eines Fußgängerüberweges gibt es genaue Vorgaben. Eine von der Verkehrsbehörde durchgeführte Verkehrszählung hat ergeben, dass die Einsatzgrenze nach der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen für die Anlage eines Fußgängerüberweges nicht erreicht wurde. Die Fußgänger- und Fahrzeugfrequenz ist zu gering.

Anfrage Nr. 10

Sehr geehrte Damen und Herren,
in der Variante A sind vor der Marburger Str. 51 auf der Ostseite keine Bäume geplant. Bei der Variante B sind 3 Bäume geplant. Diese würden die Parkmöglichkeiten der Kunden wesentlich behindern. Darüber hinaus muss die Anlieferung garantiert werden. Außerdem schattengebende Bäume negativ beeinflussen die Helligkeit der Ladenräume, was zur Folge hat, höheren Stromverbrauch. Aus diesen Gründen plädiere ich für die Variante A ohne die Bäume auf der Ostseite der Marburger Straße.

Stellungnahme Stadt

Die Variante B wird umgesetzt, es soll eine Baumpflanzung vor dem Geschäft Radsport König entfallen und durch einen zusätzlichen Parkplatz ergänzt werden. Somit kann auf den ausgewiesenen Parkplätzen eine Anlieferung erfolgen.

Anfrage Nr. 11

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Durchsehen der Grundvariante A und der Untervariante B für den obengenannten Abschnitt der Marburger Straße haben wir folgende Feststellungen gemacht. In der Variante A sind vor der Marburger Str. 56-58 2 Bäume geplant. Diese würden die Parkmöglichkeiten der Patienten der Arztpraxis und Kunden des Blumenladens wesentlich behindern. Auch einem Krankenwagen sollte die Zufahrt zu der Arztpraxis garantiert werden. Darüber hinaus muss die Anlieferung des Blumenladens mit großem Laster mit Anhänger ermöglicht werden. Ich plädiere für die Variante A ohne die Bäume und zusätzlichen Parkplätzen mit zeitlich begrenzter Parkmöglichkeit vor unserer Arztpraxis und dem Blumenladen.

In der Variante A sind vor der Marburger Str. 56-58 2 Bäume geplant. Diese würden die Parkmöglichkeiten der Kunden bzw. Patienten wesentlich behindern. Darüber hinaus muss die Anlieferung des Blumenladens mit großem Laster mit Anhänger garantiert werden. Aus diesen Gründen plädiere ich für die Variante A ohne die Bäume und zusätzlichen Parkplätzen mit zeitlich begrenzter Parkmöglichkeit.

Stellungnahme Stadt

Die Variante B wird umgesetzt. Diese Variante sieht keine Baumpflanzungen vor dem Grundstück Marburger Str. 56/58 vor, so ist die Zufahrt mit einem Krankenwagen zu der Arztpraxis und die Anlieferung des Blumenladens mit einem LKW garantiert.

Auf der gegenüberliegenden Seite sind Parkmöglichkeiten längs zur Fahrbahn vorgesehen. Diese können im Anschluss an die Umbaumaßnahme von der Verkehrsbehörde als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden.

Anfrage Nr. 12

Sehr geehrte Damen und Herren,
Teilhabe an der Planung der Erneuerung der Marburger Straße aus Sicht der Bürgerinitiative und Anwohner bedeutet, dass sich Menschen äußern, die kraft Ihrer Erfahrung und ihrer Wahrnehmung vor Ort eine Ahnung davon haben, was passieren wird, wenn allein die Planung der Stadtverwaltung verwirklicht würde. Wir leben z. B. von der Erfahrung, dass das Hinzukommen des Lidl-Marktes bereits Umsatzminderungen in der Marburger Straße auslöst und im Sohlgaben zur Schließung eines kleinen Lebensmittelladens geführt hat. Dass sich diese Entwicklung so nicht fortsetzen darf, ist keine alleinige Erkenntnis und Vorstellung der Ladenbetreiber, sondern auch die der Kunden, vor allem der Bewohner der Marburger Straße aber auch aus umliegenden Ortschaften – muss also als Durchgangs- und Geschäftsstraße leistungsfähig sein.

Grundsätzlich befürworten wir einen Wiederaufbau wie gehabt, inklusiv einer Verbesserung der Parkplatzsituation. Die Straße soll im notwendigen Umfang erneuert werden so, dass sie für alle Benutzer verkehrssicher ist, dass sie hinsichtlich der Kostenbeteiligung der Anwohner nicht unnötig teuer wird, dass sie so geräuscharm wie nötig bleibt, dass die Bauzeit so kurz wie möglich ist und dass perspektivisch alle naheliegenden Eingriffe in die Straßenoberfläche frühzeitig genug vollzogen sind.

Kritik an der vorliegenden Straßenvorplanung

Die vorgesehenen Pflasterungen im Parkstreifen befürworten wir insofern, dass es eine psychologisch visuelle klare Abgrenzung zur Straße und zum Bürgersteig bedeutet. Die Farbe der Pflasterungen sollte im Bereich des Bürgersteiges und der Hofeinfahrten in einem einheitlichen Farbton (helles grau) gestaltet werden. Die Parkplätze sind in einem dunkleren Grauton in Abgrenzung zu bringen. Der Untergrund der Pflasterungen müsste dementsprechend hergestellt werden, dass es zu keinen Beschädigungen bei Befahren der Pflasterungen kommt.

Die Parkplatz-Anordnung ist in der Variante B der vorliegenden Planung vom August 2012 zwischen Sommerstr./Paul-Natorp-Str./Feldweg sehr gut dargestellt, im weiteren Verlauf bevorzugen wir die Variante A mit u. g. Änderungen.

Durch zu viel negativ Punkte (Behinderung der Sicht bei Hofausfahrten, bereits vorhandene Bäume mit Überhang in Vorgärten, Behinderung in Ein- und Ausfahrten der Autolackiererei sowie Wegnahme eines Parkplatzes durch geplanten Baumbestand), lehnen wir die generell geplante Alleeführung durch Baumbestand ab. Außerdem wäre in der vorliegenden Planung die Einsicht auf Verkehrszeichen durch fehlenden Lichteinfall massivst eingeschränkt.

Als weiteren Negativpunkt erachten wir, sollte der geplante Baumbestand eine nicht unerhebliche Größe erreichen (siehe Wehrdaer Weg) so ist eine Nutzung der Sonnenenergie (z. B. Ökostrom durch Photovoltaik) nicht möglich. Eine massive Schädigung der Straße- / Bürgersteigoberflächen sowie der unterirdischen Gas-, Wasser-, Medienversorgung wäre eine nicht unerhebliche Folge eines noch höheren Baumbestandes in oben genanntem Bereich.

Die Seitenverlagerung der Parkstreifen und das somit Verschieben der Fahrbahn erachten wir für sinnvoll, da es zur einer Geschwindigkeitsverringerung des Fahrverkehrs kommt. Die vorgezogenen Wartelinien der Einmündung abgehender Seitenstrassen begünstigen die Wahrnehmung des konkurrierenden Fahrverkehrs.

Es ist davon auszugehen, dass zukünftiges Gehsteig-Parken durch oben genannte Maßnahmen nicht mehr erfolgt.

Die Querungshilfen plus Mittelinseln in Höhe der Linden-Apotheke und jetziger Bushaltestelle Paul-Natorp-Straße Richtung Stadt sollten in ihrer jetzigen Form bestehen bleiben, damit die maximale Sicherheit, vor allem der Schulkinder, gewährleistet wird. Die jetzige Ausbildung der vorgenannten Bereiche verhindert ein Überholen des haltenden Busses. Ohne die jetzig bestehenden Mittelinseln wären auf dem geplanten Zebrastreifen (Plan B) eine Fahrbahnbreite von 6,90 m zu überqueren, die für unsere sehbehinderten Mitbürger kaum zu bewältigen ist.

Bisher ist nicht geplant, Gehsteige an Einmündungen und Abzweigungen durchzubauen. Durchgebaute Bordsteine an Einmündungen und Abzweigungen dokumentieren den Vorrang des Fußgängerverkehrs und ermöglichen eine Beschilderung als Tempo 30-Zone. Andererseits stellen sie ein Problem für Rollstuhlfahrer dar. Das will sorgfältig bedacht sein. Wir können uns durchgebaute Gehsteige an den von der Marburger Str. abzweigenden Einbahnstraßen vorstellen (Feldweg, Siedlerweg, Bruderweg). Wir bitten das zu prüfen.

Verbreitet auf 1,75 m, teilweise drastisch sogar auf nur 1,55 m verschmälerte Gehsteigbreiten schließen das bisher praktizierte Gehsteigparken aus. Das gilt insbesondere gegenüber dem Edeka-Markt und gegenüber der Metzgerei Kornmann. Insbesondere für ältere Bürgerinnen und Bürger ist das Vorhandensein der bestehenden Infrastruktur in Form der Geschäfte von immenser Bedeutung. Sie zu zwingen, bei Lidl, Tegut, Aldi oder Herkules einzukaufen, wäre fatal. Damit wären viele auf Hilfe angewiesen, die zuvor mindestens mal ihre kleineren Einkäufe sukzessive in der Marburger Str. erledigen konnten.

Eine Bewahrung oder gar Aufwertung der leistungsfähigen Marburger Str. mit der Infrastruktur, dort vieles einkaufen zu können, ist möglich, würden das alte Postgebäude abgerissen und auf dieser Fläche zusätzliche Pkw-Stellplätze ausgewiesen. Andererseits gehört die Postdienststelle wieder in den Ortskern an die Marburger Str. zurück. Beides beschränkt die extensiv vorgesehene Anpflanzung von Bäumen.

Wir vertrauen aber auf die Zusage, dass die Gestaltung des August-Bebel-Platzes nicht Gegenstand der gegenwärtigen Planung ist. Unsere Zustimmung wird es hier zu nicht geben.

Das Versetzen des Wartehäuschens an der Bushaltestelle August-Bebel-Platz hin zur Haltestelle wird begrüßt, auch wenn dies vermutlich Zukunftsmusik ist.

Die geplante Verlegung der Sichtlinie an der Einmündung der Straße Zum Rosenmorgen führt möglicherweise dazu, dass konkurrierender Verkehr von links schlechter gesehen wird. Das gilt insbesondere auch für Fahrzeugführer von Linienbussen, denn diese überstreifen beim Linksabbiegen noch sehr lange den Fahrstreifen stadtauswärts. Dort müsste die Sicherung des abbiegenden Verkehrs durch Einsatz von Spiegeln gewährleistet werden.

Das Zeitbegrenzte Parken im Bereich zwischen Paul-Natorp-Str. / Feldweg und Zum Rosenmorgen muss Dringlicherweise in seiner jetzigen Form bestehen bleiben.

Abschließend ist festzustellen, dass die Belange der Kindergarten-, Schulkinder und ebenfalls unserer Behinderten Mitbürger in nicht ausreichender Form berücksichtigt wurden.

Wir bitten daher diese Punkte in Ihrer abschließenden Planung dringend zu berücksichtigen, da sonst die Sicherheit der vorgenannten Personen und der Allgemeinheit nicht gewährleistet wird.

In der Hoffnung, dass wir Ihnen durch unsere Kritikpunkte und Lösungsvorschläge helfen konnten, eine, für uns alle Beteiligten, sichere und gut durchdachte Planung zu ermöglichen, verbleiben wir mit freundlichen Grüßen.

Stellungnahme Stadt

Die Entscheidung der Materialien wird in der anschließenden Ausführungsplanung festgelegt. Es ist angedacht das gleiche Pflaster wie bereits im Anschluss an den Bauabschnitt bei der Einmündung Zur Aue wie auch im Bushaltestellenbereich an der Einmündung Schubertstraße vorzusehen.

Bei der gewählten Variante B sind die Parkplätze wie auch die Baumstandorte alternierend, beidseitig der Fahrbahn vorgesehen. Somit entsteht keine „Alleeführung“.

Die Baumpflanzungen haben ausreichende Abstände zu dem Bestandsbäumen in den Vorgärten und behindern nicht die Sicht auf Verkehrszeichen.

Mit den heutigen Erfahrungen und dem vorhandenen Fachwissen treten keine Schäden durch Baumpflanzungen mehr auf. Die Festlegung der Baumart wird in Rücksprache mit dem Fachdienst für Stadtgrün, Umwelt und Natur in der Ausführungsplanung erfolgen.

Die Querung wird mit FB-Teiler vorgesehen. (s.o.)

Durchgezogene Bordsteine an abzweigenden Einbahnstraßen (Feldweg, Siedlerweg, Bruderweg) führen zu Lärmbelästigung und können durch Sehbehinderte Menschen schlecht wahrgenommen werden.

Die Gehwege müssen aufgrund eingeschränkter Straßenraumbreiten an den Engstellen verschmälert werden. Das bisher praktizierte rechtwidrige Parken auf dem Gehweg ist nicht mehr möglich. Ziel der Umgestaltung ist es auch das unkontrollierte Parken auf den Gehwegen zu unterbinden. Bei der gewählten Variante B werden vor den genannten Grundstücken „Edeka-Markt und Metzgerei Kornmann“ Längsparkstände vorgesehen.

Das Wartehäuschen soll im Zuge der Bauarbeiten versetzt werden.

Die Haltelinie wird nur um ca. 0,80 m verschoben und hat keine gravierenden Auswirkungen auf die Sichtverhältnisse.

Verkehrsspiegel kann bei Bedarf nachgerüstet werden.

Die Anordnung von Zeitbegrenzten Stellplätzen wird nach der Umbaumaßnahme durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Unbehinderte Mobilität wird im Detail in der Ausführungsplanung bearbeitet.

Anfrage Nr. 13

Sehr geehrte Damen und Herren,
in beiden Planvarianten soll der Gehsteig entlang unseres Grundstückes verschmälert werden, von gegenwärtig bis zu 2,40 m auf später nur noch bis zu 1,75 m. Wir wehren uns ganz entschieden gegen diese Absicht. Wir sind Eigentümer und praktizierende Landwirte auf einem Hof mit Wohnhaus, Wirtschaftsgebäuden und Stallungen, und Ladengeschäft. Es ist zur Abwendung von Unfällen unbedingt erforderlich, dass der Gehsteig auf unserer Seite mindestens so breit wie bisher bleibt, weil wir die Hofausfahrt immer wieder mit Traktoren teilweise mit erheblichen Vorbauten (Frontlader oder –gabel) überqueren und aus der Fahrerkabine heraus erst spät den bevorrechtigten Durchgangsverkehr wahrnehmen können.

Wir bitten Sie, dies bei der weiteren Planung bis hin zur Ausführung zu berücksichtigen.

Stellungnahme Stadt

Durch eine Verschmälерung von ca. 65 cm ist weiterhin eine ausreichende Sicht auf den Verkehr gewährleistet.

Anfrage Nr. 14

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir legen Ihnen nachstehend unsere Meinung zur Vorplanung für den Ausbau der Marburger Straße dar.

Allgemeines

Teilhabe an der Planung der Erneuerung der Marburger Straße aus Sicht der Bürgerinitiative und Anwohner bedeutet, dass sich Menschen äußern, die kraft ihrer Erfahrung und ihrer Wahrnehmung vor Ort eine Ahnung davon haben, was passieren wird, wenn allein die Planung der Stadtverwaltung verwirklicht würde. Wir leben z.B. von der Erfahrung, dass das Hinzukommen des Lidl-Marktes bereits Umsatzminderungen in der Marburger Straße ausgelöst und im Sohlgraben zur Schließung eines kleinen Lebensmittelladens geführt hat. Dass sich diese Entwicklung so nicht fortsetzen darf, ist keine alleinige Erkenntnis und Vorstellung der Ladenbetreiber, sondern auch die der Kunden, vor allem der Bewohner der Marburger Straße.

Grundsätzlich befürworten wir einen Wiederaufbau wie gehabt. Die Straße soll im notwendigen Umfang erneuert werden so, dass sie für alle Benutzer verkehrssicher ist, dass sie hinsichtlich der Kostenbeteiligung der Anwohner nicht unnötig teuer wird, dass sie so geräuscharm wie nötig bleibt, dass die Bauzeit so kurz wie möglich ist und dass perspektivisch alle naheliegenden Eingriffe in die Straßenoberfläche frühzeitig genug vollzogen sind..

Kritik an der vorliegenden Straßenvorplanung

Die vorgesehenen Pflasterungen im Parkstreifen lehnen wir ab und befürworten die bisherigen Parkflächenmarkierungen in der Gestalt von Parkwinkeln.

Abweichende Oberflächen von Parkflächen und Fahrspuren stellen bei Glätte ein Problem dar. Das Befahren von Pflasterflächen ist laut. Unterschiedliche Fahrbahnoberflächen verhindern spätere baustellenbedingte Verschwenkungen des Fahrverkehrs. Sie lassen auch Verdrückungen der Oberflächen in der Horizontalen und in der Vertikalen befürchten.

Auch Straßenbäume verhindern spätere baustellenbedingte Verschwenkungen des Fahrverkehrs. Überhaupt können wir wie gesagt Namen von Grundstückseigentümern nennen, die auf Anhieb bereit wären, zusätzliche Bäume auf ihrem Grundstück anzupflanzen, wenn dafür im Umkehrschluss auf Bäume im Straßenraum verzichtet würde.

Die Pflasterung der Sperrflächen im Parkstreifen kostet Geld. Sie benötigt zu den Fahrspuren und zu den Stellplätzen hin Einfassungen, bevor die Asphaltierung aufgebracht werden kann. Außerdem wächst in Pflasterflächen leichter Unkraut.

Die Einfassungen von Grünstreifen, Parkflächen und Bäumen kosten viel Geld, das manchen Anwohnern nicht in dem aufgezeigten Umfang zur Verfügung steht.

An Einfassungen von Straßenbäumen muss insbesondere beim Einparken stärker rangiert werden. Das ist beispielhaft nachteilig beim Erreichen des Parkstreifens vor der Bäckerei Steitz in Variante B, wobei bei dieser Planung der Ablauf des Oberflächenwassers gefährdet ist.

Die durchschnittlichen Abmessungen von Pkw sind 4,20 m Länge 1,70 m Breite.

Die geplanten Stellplätze sind überwiegend 5,20 m bis 5,70 m lang. Fraglich ist, ob dieser Zusammenhang bedeutet, dass ausreichende Verhältnisse geschaffen werden.

Die Seitenverlagerungen der Parkstreifen halten wir für falsch und für bedenklich.

Das Verschwenken des Fahrverkehrs beeinträchtigt den Sichtkontakt zum Gegenverkehr. Für Busse ist es sehr hinderlich, weil die Busse in Verschwenkungen quasi breiter sind. Für die Fahrer ist eine freie Sichtbeziehung noch vor dem Edeka-Markt bis zur Sparkasse erforderlich, weil es zeitweise nur diese beiden Ausweichmöglichkeiten gibt.

Die Planung in Höhe des Edeka-Marktes vermittelt den Eindruck, zwei Busse könnten im Begegnungsverkehr mit Fahrspurbreiten von jeweils 2,75 m auskommen. Das ist ein Irrglaube.

Die geplante Anordnung der Parkstreifen führt dazu, dass sich manche Stellplätze nicht auf der Seite der Ziele der Pkw-Insassen, namentlich der Geschäfte oder der Sparkasse befinden. Das erfordert unnötig Fahrbahnquerungen. Das gilt auch für den Bereich des als Gärtnerei im Plan ausgewiesenen Blumengeschäfts gegenüber Radsport König.

Fraglich ist, ob die Ausweisung der Stellplätze auf der östlichen Seite dazu führt, dass in diesen Abschnitten zukünftig Gehsteigparken auf der Seite der Geschäfte stattfindet.

Wir gehen davon aus, dass die Querungshilfe in Höhe der Linden-Apotheke erhalten bleibt.

Die Einfahrt in die Busbucht Schubertstraße stadtauswärts ist schlanker ausgebildet als der bisherige Zustand. Das ist gut, denn es reduziert die häufigen Fälle, in denen die Busfahrer unachtsam hinten rechts über den Bordstein steuern.

Die Verbreiterung der Aufstellfläche an der Bushaltestelle Schubertstraße ist begrüßenswert. Das lehrt die Erfahrung als Fahrgast bei Ein- und Ausstieg von Personen mit Kinderwagen oder gar Behinderten mit Rollstuhl, für die die Rampe ausgeklappt oder ausgezogen wird.

Die vorgezogene Wartelinie an der Einmündung Simmestraße begünstigt möglicherweise sogar die Wahrnehmung des konkurrierenden Fahrverkehrs, allerdings ist die Sichtbeschränkung durch nahe an der Kreuzung angeordnete Bäume bedenklich.

Die vorgesehene neue Position der Bushaltestelle Paul-Natorp-Straße stadteinwärts ist gefährlich, weil Vorbeifahrende den Gegenverkehr nicht sehen können und nicht rechtzeitig vor der Insel zurückschwenken können.

Wir sprechen uns für die Beibehaltung des Standortes der jetzigen Haltestelle und der Querungshilfe aus. Die gegenwärtige Wartefläche an der Bushaltestelle ist ausreichend groß.

Die Mittelinsel über die Marburger Straße in Höhe der Paul-Natorp-Straße ist mit Blick auf die Schulwegsicherung unverzichtbar. Die Mittelinsel ist wichtiger als der Zebrastreifen, weil sie den Fußgängern die Konzentration auf den Fahrverkehr aus (hoffentlich) jeweils nur einer Richtung abverlangt. Ohne die Mittelinsel wäre auf dem Zebrastreifen eine Fahrbahnbreite von 6,90 m zu überqueren, mit Querungshilfe nur 3,25 bzw. 3,50 m.

Bäume am Zebrastreifen schränken die Wahrnehmung der Schutzvorrichtungen (Verkehrszeichen und Lampen) und der Fußgänger auf der Wartefläche ein. Deshalb lehnen wir auch einen Baumstandort an dem Zebrastreifen über die Straße Zur Aue ab.

Bisher ist nicht geplant, Gehsteige an Einmündungen und Abzweigungen durchzubauen. Durchgebaute Bordsteine an Einmündungen und Abzweigungen dokumentieren den Vorrang des Fußgängerverkehrs und ermöglichen eine Beschilderung als Tempo 30-Zone. Andererseits stellen sie ein Problem für Sehbehinderte dar. Das will sorgfältig bedacht sein. Wir können uns durchgebaute Gehsteige an den von der Marburger Straße abzweigenden Einbahnstraßen vorstellen (Feldweg, Siedlerweg, Bruderweg). Wir bitten das zu prüfen.

Die bisher einfallslose, vordruckähnliche Aufteilung des Straßenquerschnitts mit jeweils überwiegend symmetrischen Gehsteigbreiten geht nicht auf die bewährten gegenwärtigen Verhältnisse und die zukünftigen Erfordernisse ein. Fraglich ist, ob überhaupt über asymmetrische Gehsteigbreiten befunden wurde.

Verbreitet auf 1,75 m, teilweise drastisch sogar auf nur 1,55 m verschmälerte Gehsteigbreiten schließen das bisher praktizierte Gehsteigparken aus. Das gilt insbesondere gegenüber dem Edeka-Markt und gegenüber der Metzgerei Kornmann. Umgekehrt ist die weitreichende Verbreiterung des Gehsteiges auf der Seite der Geschäfte unnötig.

Gehsteigparken in der Marburger Straße wird seit Jahren geduldet, auch wenn es ein Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung darstellt. Wir regen an zu prüfen, ob das Gehsteigparken durch Beschilderung und oder Markierung zugelassen werden kann.

Wenn Gehsteigparken nicht mehr möglich ist, stellt sich die Frage, ob man zumindest auf der Fahrbahn noch halten darf, ob also die Beschilderung der Ladezone aufrechterhalten wird. Allerdings ist kritisch, ob man das überhaupt wollen mag angesichts der Verkehrsstockungen, die dadurch vermutlich ausgelöst werden..

Wenn selbst von der Polizei beim Einkaufen praktiziertes Gehsteigparken nicht mehr möglich wäre, weil dann bei verschmälerten Gehsteigen Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollatoren nicht mehr vorbei kommen, wird man nach den Ordnungshütern rufen. Die Folge wäre ein Ausbleiben der Kunden und damit enorme Umsatzeinbußen der Geschäftsleute. Dann werden nämlich große Einkaufsmärkte bevorzugt. Zurückgehende Umsätze führen zum finan-

ziellen Niedergang der Geschäfte. Wenn das soweit käme, wird auch kein Parkstreifen auf der Seite der Geschäfte mehr benötigt, weil es dann außer den Anwohnern keine Interessenten an dem Parken gäbe.

Insbesondere für ältere Bürgerinnen und Bürger ist das Vorhandensein der bestehenden Infrastruktur in Form der Geschäfte von immenser Bedeutung. Sie zu zwingen, bei Lidl, Tegut, Aldi oder Herkules einzukaufen, wäre fatal. Damit wären viele auf Hilfe angewiesen, die zuvor mindestens mal ihre kleineren Einkäufe sukzessive in der Marburger Straße erledigen konnten.

Die Straßenhöhe ist insofern wichtig, als es bei Starkregen schon häufig Überschwemmungen z.B. im Friseursalon SchnippSchnapp bzw. deren Vorgängern gegeben hat.

Fraglich ist, warum beispielsweise die Fläche vor dem Edeka-Markt als sog. private Angleichfläche farblich rot dargestellt ist, z.B. bei der Metzgerei Kornmann oder der Apotheke dagegen nicht. Fraglich ist, ob das finanzielle Konsequenzen hat für die angrenzenden Grundstückseigentümer. Wir bitten um Auskunft.

Der Grunderwerb zwischen August-Bebel-Platz und Zum Rosenmorgen (Variante B) ist grundsätzlich begrüßenswert, um die auch optisch unschöne, gegenwärtige Situation unterschiedlicher Oberflächen zu beenden. Diese Absichtserklärung fehlt als Darstellung in der Variante A.

Eine Bewahrung oder gar Aufwertung der Marburger Straße mit der Infrastruktur, dort vieles einkaufen zu können, ist möglich, würden das alte Postgebäude abgerissen und auf dieser Fläche zusätzliche Pkw-Stellplätze ausgewiesen. Andererseits gehört die Postdienststelle wieder in den Ortskern an die Marburger Straße zurück. Beides beschränkt die extensiv vorgesehene Anpflanzung von Bäumen.

Wir vertrauen aber auf die Zusage, dass die Gestaltung des August-Bebel-Platzes nicht Gegenstand der gegenwärtigen Planung ist. Unser weiteres Schweigen dazu kann hier nicht als Zustimmung gewertet werden.

Das Versetzen des Wartehäuschens an der Bushaltestelle August-Bebel-Platz hin zur Haltestelle wird begrüßt, auch wenn dies vermutlich Zukunftsmusik ist.

Die geplante Verlegung der Sichtlinie an der Einmündung der Straße Zum Rosenmorgen führt möglicherweise dazu, dass konkurrierender Verkehr von links schlechter gesehen wird. Das gilt insbesondere auch für Fahrzeugführer von Linienbussen, denn die überstreifen beim Linksabbiegen noch sehr lange den Fahrstreifen stadtauswärts.

Die Baustrecke sollte zumindest provisorisch dahingehend erweitert werden, dass auf neu asphaltiertem Untergrund die Markierung des Zebrastreifens bei der Volksbank erneuert werden kann. Die Sanierung des nächsten Bauabschnitts der Marburger Straße wird vermutlich zu lange noch ausbleiben.

Anliegerbeiträge nach der Straßenbeitragssatzung

An den Kosten für den Ausbau der Marburger Straße werden die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke durch die Zahlung von Straßenbeiträgen beteiligt. Näheres ist in der Straßenbeitragssatzung geregelt. Die Straßenbeitragssatzung nennt in § 2 Abs. 4 und in § 4 Abs. 1 insgesamt fünf Arten von Straßen mit unterschiedlicher Dimension der Kostenbeteiligung der Grundstückseigentümer:

1. Klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen)
2. Andere Straßen mit überwiegend überörtlichem Verkehr
3. Verkehrsanlagen, die überwiegend dem Anliegerverkehr dienen
4. Verkehrsanlagen, die überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen
5. Verkehrsanlagen, die überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen

Jede dieser fünf Kategorien, wir nennen sie mal etwas flapsig „Schubläden“, schreit danach, mit Inhalt oder Leben gefüllt zu werden. Es soll diese Schubladen geben, also muss da auch irgendwas hinein, sonst bräuchte man diese Unterschiede in einer Ortssatzung nicht. Allein bereits die Tatsache, dass nach jahrelanger Praxis eine dieser Schubladen womöglich keinen Inhalt bekommt und dies auch nicht beabsichtigt ist, lässt darauf schließen, dass Ermessensfehler bei der Einstufung passiert sein können.

Wir wollen nicht auf eine bei klassifizierten Straßen vorgesehene Rechtsfolge hinaus, dass nur eine Beteiligung an den Investitionskosten für bestimmte Verkehrsanlagen der Straße (Bürgersteige, Parkstreifen) in Betracht käme. Das angestrebte Ziel ist aber nicht die Kostenbeteiligung zu 50%, sondern zu 25%.

Wenn man alle klassifizierten Straßen richtigerweise in der ersten Schublade findet, sind welches die anderen Straßen mit überwiegend überörtlichem Verkehr, möchte man fragen. Es bleiben nach Durchsicht des Straßenverzeichnisses noch ein paar übrig, die vom Verkehrsaufkommen her betrachtet und/oder nach Quelle und Ziel betrachtet in diese Schublade passen würden. Die Entscheidung, welche Straßen das sind, liegt beim Magistrat. Ein Ignorieren dieser Schublade ist nicht zulässig, es wäre eine Ermessensunterschreitung. Eine Ermessensunterschreitung liegt vor, wenn die Behörde davon ausgeht, dass ihr zwar Ermessen zusteht, sie sich aber nicht über die gesamte Bandbreite der Möglichkeiten im Klaren war.

Wenn Fälle für die Einordnung in diese Schublade gefunden sind, geht es darum, was danach noch übrig bleibt.

Entscheidend ist, stets das Wort „überwiegend“ im Satzungstext im Sinn zu behalten und was mit Anliegerverkehr, mit innerörtlichem und überörtlichem Durchgangsverkehr gemeint ist.

Jeder muss wissen, dass die Menge des Inhalts einer Schublade die Menge des Inhalts der anderen beiden Schubladen mit bestimmt, will heißen, dass das Einsortieren der Sommerstraße in die mittlere Schublade quasi automatisch zum Einsortieren vieler anderer Nebenstraßen in die dritte Schublade führt, in die mit der höchsten Kostenbeteiligung der Anwohner. Wir reden somit nicht nur über die Abrechnung der Marburger Straße, sondern über die Abrechnung im gesamten Stadtgebiet.

Die Verwaltung behauptet, in der Abrechnung sei die Erneuerung der Marburger Straße mit der Erneuerung der Sommerstraße vor gut zwölf Jahren zu vergleichen und daher komme auch hier eine Kostenbeteiligung von 50% in Betracht.

Die Marburger Straße wird von mehr als der doppelten Menge von Fahrzeugen durchquert. In der Marburger Straße fahren überwiegend drei Buslinien statt nur einer in der Sommerstraße. Die Gewerbebetriebe in der Marburger Straße verursachen stärkeren Zielverkehr durch Lastkraftwagen (Edeka, Blumenläden). Dem höheren Verkehrsaufkommen ist die Einrichtung der verschiedenen Querungshilfen (Schutzinseln mit oder ohne Zebrastreifen, Zebrastreifen ohne Schutzinsel) geschuldet, die es in der Sommerstraße nicht gäbe, wenn dort die Schulwegsicherung nicht ausschlaggebend wäre. Die Sommerstraße verfügt über kein einziges Geschäft.

Das Einsortieren in die richtige Schublade erfordert nicht nur ein Verständnis des Satzungstextes nach dem Wortsinn, sondern eine umfänglichere Auslegung, sehr wichtig z.B. eine Auslegung nach dem Sinn und Zweck, der dem Text aus heutiger Sicht beigemessen wird, welche Bedeutung also den Begriffen Anliegerverkehr und Durchgangsverkehr, innerörtlicher und überörtlicher Verkehr sowie dem Wort überwiegend beizumessen ist.

Die Marburger Straße hat mit rund 4.400 Kraftfahrzeugen am Tag eine höhere Verkehrsbelastung als viele Kreisstraßen und auch als mancher Abschnitt von Landesstraßen im Marburger Stadtgebiet. Im Abschnitt zwischen Moischter Straße und Zur Aue dient sie in vielen Fällen als Zubringer zur Umgehungsstraße, entweder mit Anschluss über Zum Rosenmorgen oder Zur Aue. Manche Verkehrsteilnehmer durchqueren völlig ohne Anliegen in einem Zug die Marburger Straße bis zu ihrem Anschluss an die Umgehungsstraße; möglicherweise kommt man auf diesem Wege sogar schneller voran, z.B. morgens, wenn der Einkaufsverkehr noch relativ gering ist, oder abends, wenn viele Berufstätige aus dem Cappeler Gewerbegebiet stadteinwärts fahren. Viele vor allem Cappeler nutzen die Marburger Straße auf direktem Wege zu den Märkten Tegut und Lidl. Andere haben ein konkretes Anliegen (Arztbesuch, Einkaufen) oder bringen ihre Kinder in die Erich Kästner-Schule.

Viele kaufen in der Marburger Straße ein. Das sind Kunden aus den Wohnvierteln Am Köppel, den „Wald“-straßen, den „Vogel“-straßen, den „Berg“-straßen und sonstige. Es kommen auch Einkäufer aus Ronhausen, Bortshausen und Moischt. Man möchte fragen, ob das Anliegerverkehr oder Durchgangsverkehr ist. Wir meinen, es ist Durchgangsverkehr, denn es schließt sich eine Fahrt zu anderen Zielen an. Die Marburger Straße ist zum Feierabend die

Zwischenstation auf dem Weg nach Hause, morgens nach dem Ausstieg der Schul- oder Kindergartenkinder die Zwischenstation auf dem Weg zur Arbeit, tagsüber und samstags die Zwischenstation vor oder nach dem Einkauf bei den größeren Märkten Aldi, Tegut oder Lidl. Bereits aus der Tatsache, dass der große Stadtteil Cappel rund 7.000 Einwohner hat, ist der Begriff des überörtlichen Verkehrs angemessen, denn innerörtlicher Verkehr ist für die Marburger Straße nur der Verkehr, der aus den benachbarten kleineren Seitenstraßen herrührt oder dorthin zurück will. Überörtlicher Verkehr ist der, der nicht aus dem nahen Wohnumfeld der Marburger Straße herrührt.

Die bei der Bürgerversammlung überschlägig mit 15 bis 20 € je qm Grundstücksfläche bezifferte Beitragsbelastung bereits unter Berücksichtigung des vorgesehenen 50%-igen Kostenanteils ist nicht bezahlbar. Das sollte sich die Planer bitte mal anhand der hypothetischen Überlegung vor Augen führen, sie könnten selber Anwohner der Marburger Straße sein. Für den Eigentümer eines 600 qm großen Grundstückes wäre das ein Kostenbeitrag von schlimmstenfalls 12.000 €.

Unterzeichner

Die Unterzeichner unterstützen diese vorstehenden Kritikpunkte an der Vorplanung nicht unbedingt jeder für sich oder jede für sich in jedem Detail. Einzelne Bedenken sind unter dem Gesichtspunkt der Bündelung zurückgestellt. Das erleichtert die gewünschte Beantwortung.

Stellungnahme Stadt

Die Entscheidung der Materialien wird in der anschließenden Ausführungsplanung festgelegt.

Baumstandorte erhöhen die Aufenthaltsqualität und den Wohnwert einer Straße. Die Baumstandorte stellen keine Behinderung beim Einparken dar.

Die Planung der Entwässerung wird in der Ausführungsplanung erfolgen.

Laut Richtlinie RAST 06 (Tabelle 22) ist für einen Parkstand in Längsaufstellung 5,20 m - 5,70 m vorzusehen.

Nach der Richtlinie RAST 06 (Bild 17) können Bus/Auto mit einer min. Fahrbahnbreite von 5,25 m – 5,55 m nebeneinander fahren. Ein Bus hat ein Verkehrsraum von min. 3,00m, da der Begegnungsverkehr sehr selten ist, muss in diesem Fall ein Bus warten.

Es ist nicht möglich, direkt vor jedem Geschäft Parkflächen zu schaffen. Zusätzliche Parkplätze würde u.a. eine Reduzierung der Gehwegbreite bedeuten.

Die Baumpflanzungen befinden sich in ausreichenden Abstand zu der Einmündung und behindern nicht die Sicht.

Die Bushaltestelle wurde aus dem Knotenpunkt vorverlegt, um für die Fußgänger mehr Sicherheit zum Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Durch das Verlegen der Bushaltestelle und das Anordnen eines FB-Teilers wird das Überholen des stehenden Busses unterbunden. Die Querung wird mit FB-Teiler vorgesehen

Der Baumstandort hat einen ausreichend großen Abstand zu dem Fußgängerüberweg und behindert nicht die Sicht der Fußgänger oder Kfz.

Durchgezogene Bordsteine führen zu Lärmbelästigung und können durch Sehbehinderte Menschen schlecht wahrgenommen werden.

Aufgrund des begrenzten zur Verfügung stehenden Straßenraumes ist teilweise die Gehwegbreite zu reduzieren.

Bei der Variante B ist ein Parkstreifen vorgesehen, der ein Parken direkt vor dem Edeka Markt und der Fleischerei ermöglicht. Ziel der Umgestaltung ist auch, das unkontrollierte Parken auf den Gehwegen zu unterbinden.

Die rote Markierung vor dem Edekamarkt stellt eine "private Angleichfläche" dar. Dies bedeutet keine Mehrkosten für die Eigentümer.

Die Haltelinie wird nur um ca. 0,80 m verschoben und hat keine gravierenden Auswirkungen auf die Sichtverhältnisse. Verkehrsspiegel werden von der Verkehrsbehörde angeordnet.

Die Erneuerung der Marburger Straße ist beitragspflichtige Maßnahme nach dem Kommunalem Abgabengesetz (KAG) und der und städtischer Straßenbeitragsatzung. Eines der Heranziehungskriterien ist die Verkehrsbedeutung der Straße. So staffelt sich nach der Satzung der umlagefähige Aufwand in drei Kategorien:

- | | |
|--|------|
| a) wenn die Verkehrsanlage überwiegend dem Anliegerverkehr dient: | 75 % |
| b) wenn die Verkehrsanlage überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dient: | 50 % |
| c) wenn die Verkehrsanlage überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dient: | 25 % |

Die Gemeinde hat nach objektiven Gesichtspunkten zu beurteilen, welche Verkehre überwiegend auf der abzurechnenden Anlage stattfinden. Bei der Marburger Straße handelt es sich um eine Anlage, die aufgrund ihrer anliegenden Geschäfte und der vorhandenen Wohnbebauung zu einem großen Teil Ziel- und Quellverkehr für die dortigen Grundstücke abwickelt. Der Verkehr von und zu den Geschäften (Anlieferverkehr, Kundenverkehr) ist nicht als Durchgangsverkehr zu werten, sondern gilt als Anliegerverkehr, da die Fahrzeuge die Straße mit dem Ziel befahren diese Einrichtungen anzufahren und dort Geschäfte abzuwickeln. In dieser Zielrichtung stehen jene Fahrzeuge den Wohnanliegern der Marburger Straße gleich.

Die stattfindenden ÖPNV-Verkehre der SWM haben innerörtliche Funktion da sie die Straße als Zubringer von und zu der Innenstadt nutzen. Die Anzahl der Buslinien ist hierbei ohne besondere Bedeutung.

Die Höhe der Ausbaubeiträge bemisst sich nach den tatsächlichen Ausbaukosten. Die hier prognostizierten Werte orientieren sich an vergleichbaren Projekten und sind insofern als üblich zu klassifizieren. Der hohen Beitragsbelastung wird durch die Stadt im Einzelfall durch Prüfung von Stundungsmöglichkeiten entgegnet.

Anfrage Nr. 15

Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für die informative Veranstaltung zur Neugestaltung der Marburger Straße in Cappel. Vor allem möchte ich Ihnen für Ihren Einsatz im Hinblick auf die Begrünung der Straße durch Bäume danken. Die Widerstände in der Versammlung sind aus meiner Sicht unverständlich und vor allem sehr kurzsichtig. Die Begrünung wird auf Dauer die Straße erheblich aufwerten und auch den Geschäften zugute kommen. Sollte es wirklich an einigen wenigen Parkplätzen fehlen, so könnte man vielleicht an geeigneten Stellen die Randstreifen durch schräg angeordnete Parktaschen ersetzen.

Auch die Verbreiterung des Bürgersteigs begrüße ich sehr. Als Eigentümer des Hauses Marburger Straße 47 ist mir persönlich die Lösung ohne Verkehrsinsel sympathischer. Sie wird auch den Schulkindern, die damit deutlich mehr Platz an der Bushaltestelle haben, besser gerecht. Das Argument, die Insel sei für die Schulkinder wichtig, überzeugt mich nicht, zumal

dieselben Eltern ohne zu zögern sich gegen eine Tempobegrenzung auf 30 ausgesprochen haben. Auch eine solche Begrenzung der Geschwindigkeit würde ich sehr gut finden. Es gibt gerade an der Marburger Straße viele Verbindungen zur Umgehungsstraße, so dass es sehr leicht ist, diese Straße zu nutzen, wenn man denn die höhere Geschwindigkeit fahren möchte. In diesem Sinne möchte sich Sie sehr in Ihrem Bemühen für eine grüne, ruhige und lebenswerte Marburger Straße bestärken und verbleibe

Stellungnahme Stadt

Ein Schrägparken auf den Randstreifen ist bei der Umgestaltung nicht erwünscht. Da sonst die Gehwege wie im Bestand zugeparkt werden.
Die Querung wird mit FB-Teiler vorgesehen. (s.o.)