

ERGEBNISVERMERK 2. BÜRGERINFORMATION 19.03.2013

VERKEHRSENTWICKLUNG NORDSTADT

Ort: **Marburg, Stadtverordnetensaal, Barfüßerstraße 50**
 Zeit: 19.03.2013, 20:00 – 22:15 Uhr
 Teilnehmer: 53 Teilnehmer

1. Einordnung / Anlass

Im Wege einer umfassenden Bürgerbeteiligung wurden im vergangenen Jahr im Rahmen einer Bürgerinformation sowie Anfang diesen Jahres durch ein Werkstattgespräch bereits Meilensteine zur Akzeptanzschaffung der verkehrstechnischen Umstrukturierung der Nordstadt von Marburg erarbeitet. Als weiterer Beteiligungsschritt sollen nun durch eine zweite Information für interessierte Bürger, Anwohner, Verbände usw. weitere mögliche Varianten der Verkehrsführung präsentiert und ferner offen diskutiert werden. Die Bürgerinformation wird öffentlich, auch presseöffentlich geführt.

Ziel der Veranstaltung ist es, die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungsschritte darzulegen und die aus diesen Ergebnissen erarbeitete Variante zu präsentieren.

2. Teilnehmer sowie Ablauf der Veranstaltung

An der Veranstaltung nahmen Vertreter der Kommunalpolitik, der Stadtverwaltung, der Bürgerschaft sowie verschiedener Verbände – mithin **insgesamt 53 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

Nach einer kurzen Begrüßung durch Oberbürgermeister Egon Vaupel erläutert dieser den Verlauf des Beteiligungsprozesses im Rahmen der Verkehrsentwicklung Nordstadt. Heute soll aufbauend auf die letzten Veranstaltungen die neue Variante geprüft und bewertet werden. Insgesamt spricht Herr Vaupel die schwierigen Punkte zur Klärung hinsichtlich der Verkehrsentwicklung an, beispielsweise die Fußgängerüberwege und die Lage der Bushaltestellen.



Abbildung 1: Begrüßung Oberbürgermeister Egon Vaupel¹

Moderation: Sabine Herz, FIRU mbH

Die Moderatorin Frau Herz berichtet über die Stufen der Beteiligungsstruktur und stellt die Ergebnisse der bisherigen Veranstaltungen kurz dar. Weiterhin erläutert sie den Ablauf der heutigen Veranstaltung und gibt einen Überblick über die konsequente Berichterstattung auf der Internetseite der Stadt Marburg. (vgl. Anlage 1)

Fachplaner: Axel C. Springsfeld, Büro BSV

In der Präsentation des Büros BSV stellt Herr Springsfeld nochmals kurz die Herangehensweise aufgrund der Rahmenbedingungen und Zielsetzungen dar, bevor er sich auf die Weiterentwicklung der Bestandsvariante C1 „Bestand mit Zweirichtungsverkehr“ konzentriert, welche eine Weiterentwicklung der Variante C „T30 mit Fahrstreifenreduzierung“ darstellt. Im Speziellen geht er auf die verkehrstechnische Machbarkeit der beiden Varianten sowie die geplante Reduzierung der Bushaltestellen in Verbindung mit der Attraktivierung der Aufenthaltsqualitäten um die Elisabethkirche ein. (vgl. Anlage 1)



Abbildung 2: Vortrag Frau Herz, Herr Springsfeld²

Zu den vorgenannten Themen nahmen im Anschluss zahlreiche Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit wahr, ihre Vorstellungen und Erwartungen zu den Aspekten zu äußern.

¹ Quelle: Eigene Darstellung, Stand 03/2013

² Quelle: Eigene Darstellung, Stand 03/2013

4. Ergebnisse / Empfehlungen der Diskussion

Im Zuge der Diskussion werden nachfolgende Ergebnisse erzielt / festgestellt:

- Einige Bürger empfinden die aus den vorherigen Veranstaltungen gefolgerten Rückschlüsse fehlerhaft und kritisierten neben dem tagesaktuellen Presseartikel der Stadt auch den gesamten Beteiligungsprozess. Diese Bürger fordern die Umsetzung der Umweltstraßen-Variante. Weiterhin werden die Auswirkungen des Lärmanteils der MIV-reduzierten Variante entgegen des geringeren Buslärms in der Variante „Zielkonzept VEP“ hinsichtlich einer möglichen Attraktivitätssteigerung in der Elisabethstraße kritisch gesehen. Auch die Notwendigkeit einer guten Anbindung der Nordstadt über die Elisabethstraße für die Einzelhändler wird seitens einiger Bürger auf Kosten einer möglichen gesteigerten Verweildauer in diesem Bereich angesprochen.
- Herr Vaupel erläutert die Notwendigkeit der Berücksichtigung der verkehrstechnischen Berechnungen und spricht sich für eine qualitativ beizubehaltende Erreichbarkeit der Nordstadt aus. Es wurde bisher keine Variante aus der Diskussion aussortiert, nur eine zusätzliche Variante mit C1 als Weiterentwicklung der Bestandvariante C dargestellt, die sich aus den Ergebnissen des Werkstattgesprächs zusammensetzt. In den Gruppen des Werkstattgesprächs fand keine Positionierung für eine Variante statt, lediglich in einer Gruppe wurde darüber abgestimmt. In den breiten Diskussionen wurden viele verschiedene Ansichten von unterschiedlichen Verbänden und Gruppen zusammengetragen. Aus fachlicher Sicht sind aber alle Varianten möglich.
- Die Variante der Umweltstraße wirft ebenfalls einige kritische Stimmen auf, insbesondere aufgrund des überlasteten Knotenpunkts Bahnhofstraße und Robert-Koch-Straße in dieser Variante sowie den zu berücksichtigenden Verkehren aus dem Wehrdaer Weg.
- Verschiedene Teilnehmer äußern sich positiv über die Weiterentwicklung zu der Variante C1, da sich dadurch verschiedene Möglichkeiten z.B. bei der Gestaltung der Elisabethstraße, der Reduzierung der Bushaltestellen sowie der Erreichbarkeit der Nordstadt ergeben.
- In der Nordstadt gibt es einen geringen Anteil an Durchgangsverkehr, in der Hauptsache bestehen im Gebiet produzierte Ziel- und Quellverkehre. Der ÖPNV-Anteil in Marburg ist im Vergleich zu anderen Städten sehr hoch und gut ausgebaut. Die Lage der Touristenbusse wird mit dem Pilgrimstein und als Ergänzung ein Abschnitt in der Deutschhausstraße festgelegt.
- Gemischt genutzte Bereiche können sich beispielsweise an der Biegung Deutschhausstraße (außerhalb des Hauptverkehrsstraßenbereiches) befinden und sind aufgrund von verschiedenen Gestaltungsmöglichkeiten auch für sehbehinderte Menschen unkritisch. Lichtsignalanlagen in Tempo 30 Straßen sind zulässig.
- Wichtig für das weitere Verfahren sind die Darstellung der Vor- und Nachteile der Zielkonzeption VEP sowie der Variante C1 sowie deren Gegenüberstellung.
- Insgesamt ist für alle Teilnehmer die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Elisabethkirche in Zusammenhang mit einer Reduzierung des Verkehrs sowie die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer ein wichtiger Aspekt in einer zukunftsfähigen Verkehrsgestaltung.



Abbildung 3: Plenumsdiskussion³

5. Schlusswort/ Zusammenfassung

Herr Vaupel fasst kurz das Ergebnis der zweiten Bürgerinformation zusammen und gibt den Teilnehmern einen Ausblick auf das weitere Verfahren. Er erläutert weiterhin, dass in einem derartigen Verfahren kein kompletter Konsens zwischen allen Parteien erreicht werden kann, dass aber das prioritäre Ziel aller die Qualitätssteigerung für alle Verkehrsteilnehmer ist. Herr Vaupel schlägt vor, in einem ersten Schritt die Variante C1 zu realisieren, und anschließend einen Verkehrsversuch mit der Elisabethstraße als Umweltstraße durchzuführen. Auf dieser Grundlage könnte dann eine abschließende Entscheidung getroffen werden. Als weitere Aufgaben vor einer Entscheidung in der Stadtverordnetenversammlung stellt er folgende Punkte abschließend dar:

- a) Darstellung aller Folgen der Umweltstraße
- b) Gegenüberstellung der Variante C1 und der Variante „Zielkonzept VEP“
- c) Diskussion der beiden Varianten in der Stadtverordnetenversammlung im Juni

6. Anlagen

Anlage 1: Präsentationen

 Aufgestellt: Dipl.-Ing. S. Herz / Dipl.-Ing. L. Caspari
 Marburg | Kaiserslautern, den 22.03.2013

...projekte\2012\PK12-036\ Ergebnisdokumentation_Marburg_130319.doc

³ Quelle: Eigene Darstellung, Stand 03/2013