



ERGEBNISVERMERK WERKSTATTGESPRÄCH 26.01.2013

VERKEHRSENTWICKLUNG NORDSTADT

Ort: **Marburg, Stadtverordnetensaal, Barfüßerstraße 50**
 Zeit: 26.01.2013, 10:00 – 17:00 Uhr
 Teilnehmer: ca. 80 Teilnehmer

1. Einordnung / Anlass

Im Wege einer umfassenden Bürgerbeteiligung wurde im vergangenen Jahr im Rahmen einer Bürgerinformation bereits ein Meilenstein zur Akzeptanzschaffung der verkehrstechnischen Umstrukturierung der Nordstadt von Marburg erarbeitet. Als fortfolgender Beteiligungsschritt soll nun eine Diskussion mit interessierten Bürgern, Anwohnern, Verbänden usw. in drei unterschiedlichen Themengruppen geführt werden, um mögliche Varianten der Verkehrsführung zu diskutieren. Das Werkstattgespräch wird öffentlich geführt sowie teilweise via Internet Livestream übertragen.

Ziel der Veranstaltung ist es, mit den Bürgern deren Erwartungen und Ziele zu erörtern und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten, 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

Nach einer kurzen Begrüßung durch Oberbürgermeister Egon Vaupel erläuterte dieser die Grundlagen für eine Umstrukturierung der Nordstadt sowie die historische Entwicklung der benannten Verkehrsplanung. Weiterhin berichtete Herr Vaupel von der beabsichtigten weiteren Beteiligungsstruktur mit Online-Diskussion und Bürgerinformation im März und gab einen Einblick in den bevorstehenden Tagesablauf.

Moderation: Sabine Herz, FIRU mbH

Die Moderatorin Frau Herz erläuterte kurz das Beteiligungsverfahren sowie den Tagesablauf und stellt dar, welche Themen und Fragestellungen in den drei Gruppen diskutiert werden sollen. (vgl. Anlage 1)

Fachplaner: Axel C. Springsfeld, Büro BSV, Aachen

In der Präsentation des Büros BSV stellt Herr Springsfeld die aufgrund der Ergebnisse der ersten Bürgerinformation geänderten Darstellungen der drei Varianten, „Zielkonzept VEP“, „Bestandsvariante“ und „VEP alternativ“ vor. Herr Springsfeld verzichtete dabei auf die detaillierte Darstellung der verschiedenen Varianten und konzentrierte sich auf die wesentlichen Unterschiede. Im Speziellen geht er auf die Gestaltung der Elisabethstraße, der Busparkplätze für Reisebusse und die allgemeine Parkplatzsituation ein. (vgl. Anlage 1)

4. Ergebnisse / Empfehlungen der Gruppendiskussion

Im Zuge der drei Gruppendiskussion wurden nachfolgende Ergebnisse erzielt / festgestellt:

Gruppe A – Städtebau und Umfeld

Gegenstand der Gruppe A „Städtebau und Umfeld“ war die Ermittlung der Funktionen, die das Untersuchungsgebiet im Stadtraum erfüllt, welche städtebaulichen Veränderungen in den letzten 10 Jahren Einfluss auf die Verkehrssituation hatten und haben und wo dabei die Stärken und Schwächen festzustellen sind. Darauf aufbauend beschäftigte sich die Gruppe mit den Wegebeziehungen und Erreichbarkeiten, die zu berücksichtigen sind.

Räumlich drehte sich die Diskussion um das gesamte Untersuchungsgebiet, die Elisabethstraße stand als Dreh- und Angelpunkt der möglichen Umgestaltungsmaßnahmen stärker im Fokus. Generell wurde festgestellt, dass ein gewachsenes gebautes Gebiet betrachtet wird und daher Flächenansprüchen und Umgestaltungsmöglichkeiten gewisse Grenzen gesetzt sind. Deshalb sollten auch Potenziale im Umfeld mit einbezogen werden. Bezüglich der stattgefundenen und geplanten städtebaulichen Veränderungen wurde deutlich, dass nicht nur vorausschauend die Veränderungen in den Blick genommen werden müssen, sondern auch das Verkehrsverhalten der einzelnen Nutzergruppen stärker einbezogen werden muss.

Die einzelnen Themen wurden wie folgt eingeschätzt:

Funktionen:

- Nordstadt ist ein Durchquerungsgebiet
- Gebiet ist gekennzeichnet durch Lebendigkeit und Vielfalt einschließlich der wichtigen Funktion Einkaufen
- Zahlreiche öffentliche Einrichtungen
- Wohnen v.a. in Elisabethstr., Bahnhofstr., Biegenstr., Deutschhausstr.
- Gebiet hat auch wichtige Funktion für das Umfeld, z.B. die Verkehrsverteilung
- Bahnhofstraße ist Entrée / Einfallstraße für die Marburger Innenstadt; hier jedoch negatives Erscheinungsbild
- Große Potenziale in angrenzenden Bereichen; diese sind einzubeziehen

Städtebauliche Veränderungen:

- Auslagerung der Kliniken → Ersatz durch qualitativ andere Funktionen
- Aufwertung Hauptbahnhof und Umfeld
- Campus-Entwicklung

- Private Entwicklung der DVAG
- Teilweise Rückgang der Wohnfunktion
- Verhältnisse Modalsplit gleichgeblieben

Stärken/Chancen:

- Chance, in der Elisabethstraße, die Aufenthaltsqualität zu verbessern
- Campus-Entwicklung bietet Chancen:
 - Verschiebungen zu Gunsten Rad- und Fußgängerverkehr
 - Größeres Kundenpotenzial
- Potenziale im Umfeld z.B. für Parken und für Freiraum
- Alle Parkmöglichkeiten müssten systematisch organisiert werden → Logistik / Parkkonzept

Probleme/Risiken:

- Gefahr der Beeinträchtigung der Versorgungsfunktionen (Einzelhandel, Gastronomie usw.) in der Nordstadt, aber auch in der Oberstadt (z.B. wegen Erreichbarkeit Parkhaus Oberstadt)
- Schlechte Aufenthaltsqualität, v.a. in der Elisabethstraße
- Starke Lärmeinwirkungen in Teilbereichen
- Unzureichende Sicherheit, v.a. an den Kreuzungen, für
 - Senioren
 - Sehbehinderte und Blinde
- Lage, Zustand, Platzbedarf bei Bus-Haltestellen
- Fehlende bauliche Veränderungen zu Erreichung von Tempo 30
- Elisabethstraße ist auch Zubringer zu Parkhäusern
- Nutzung des Gebiets als Verbindung zum Rudolphplatz
- Gefahr, dass die Nordstadt abgehängt wird
- negatives Erscheinungsbild der Bahnhofstraße als Entrée zur Innenstadt

Als zentrale Ergebnisse der Gruppendiskussionen wurde festgehalten

Im Plangebiet sind vielfältige Funktionen vorhanden, insbesondere Einkaufen, Gastronomie und behördliche Einrichtungen, ebenso aber nach wie vor die Wohnfunktion, wenngleich diese in den letzten Jahren zurückgegangen ist. Weiterhin bestehen wichtige Funktionen im Umfeld. Die Nordstadt bildet einen Knotenpunkt in der städtischen Struktur sowie das Eingangsportal vom Bahnhof aus. Für Umgestaltungs- und Organisationsmaßnahmen im Verkehrsbereich sind die Rahmenbedingungen sehr eng gefasst, insbesondere Straßenquerschnitte.

Zahlreiche städtebauliche und bauliche Entwicklungen haben die Nordstadt und damit die Verkehrssituation dahingehend verändert, dass an zahlreichen Stellen heute sehr unbefriedigende Ergebnisse vorliegen. So sind in der Vergangenheit verschiedene Klinikeinrichtungen aus der Nordstadt ausgewandert, die Umgestaltung des Gebiets um den Hauptbahnhof, der Neubau der DVAG-Einrichtung und die Uni-Entwicklung beeinflussen die

Verkehrssituation, v.a. auch die geplanten Neubauten bzw. Einrichtungen.

Vor allem die Elisabethstraße wurde als sehr sensibel eingeschätzt, zum einen weil dort noch sehr viel gewohnt wird und weil sich dort zahlreiche Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen befinden, die zur Lebendigkeit und dem Funktionieren des Gebiets beitragen und zum anderen weil sich dort die Elisabethkirche als historische Stätte und touristisches Ziel befindet, die durch den Verkehr stark beeinträchtigt ist. Andererseits gibt es Bereiche, die weniger sensibel sind, wie z.B. die Robert-Koch-Straße, weil dort weniger gewohnt wird, vermehrt unempfindliche öffentliche Einrichtungen liegen und Platz und Straßenquerschnitte günstiger sind, um stärkeren Verkehr aufzunehmen.

Insgesamt wurde positiv bewertet, dass die heutigen Überlegungen auf einem großräumigen Gesamtkonzept mit der Einbeziehung aller sich dort abspielenden Entwicklungen und Einflüsse beruhen. Angeregt wurde die Überprüfung eines sog. Zukunftsszenarios, das darstellt, wie sich mit der Campus-Entwicklung die Verkehrsverhältnisse voraussichtlich ändern, da man vermutet, dass sich eine Verschiebung der Verkehrsmittelanteile zugunsten des Rad- und Fußgängerverkehrs ergeben wird.

Im Plan wurden am Nachmittag die Potenziale im Städtebau gekennzeichnet, die Einfluss auch im Bereich des Verkehrs haben werden, aber auch im Hinblick auf Freiflächen als auch Parkmöglichkeiten (Brauereigelände, neues Campusgelände, Bereich Parkdeck am Hauptbahnhof, Quartier am Zollamt, Seidel-Gelände / Rosenstraße, im Bereich Wehrdaer Weg). Wichtig ist es, diese Potenziale mit in die Überlegungen einzubeziehen.

In der Diskussion wurde auch deutlich, dass bei einer Beruhigung der Elisabethstraße die Verkehre auf andere Straßen umgeleitet bzw. verlagert werden und dort zu möglichen Beeinträchtigungen führen werden (Verlagerung auf Robert-Koch-Straße, Aufspaltung über Deutschhausstraße), die jedoch eher in Kauf genommen werden können.

Auf dem Plan wurden wichtige Wegebeziehungen für den Fuß- und Radwegeverkehr festgehalten, die bei neuen Entwicklungen mit in die großräumigen Überlegungen einzubeziehen sind, z.B. Durchwegung des Neuen Campus, Campus in Richtung Nordstadt / Bahnhof, Anknüpfungspunkte für Wanderwege usw. Die dadurch zu berücksichtigenden Konfliktbereiche wurden jedoch auch identifiziert.

Gruppe B – Nutzungen und Funktionen

Die Gruppe B „Nutzungen und Funktionen“ beschäftigte sich mit den vorhandenen Nutzungen in der Marburger Nordstadt sowie deren Bedarfe und Standortfaktoren. Als Ergebnis konnte festgehalten werden, dass alle wesentlichen Funktionen für eine umfassende Verkehrsgestaltung in der Nordstadt vorhanden sind, darunter zählen u.a. Dienstleistung inkl. Altenheime und kulturelle Einrichtungen. Weitergehend wurde über die Wohnraumversorgung in Marburg diskutiert, die in den Überlegungen mit zu berücksichtigen ist. Für den Erholungsfaktor im Gebiet ist eine Verringerung von Lärm und Schadstoffen notwendig. Als positives Beispiel für eine erfolgreiche Umgestaltung wurde die Ketzerbach von den Teilnehmern angebracht. Insgesamt wichtig für die Gruppenmitglieder war die Stärkung der Tourismusförderung.



Auf die Frage „Welchen Mehrwert sieht die Teilnehmer von der Umgestaltung der Nordstadt

erwarten“ wurde angefügt, weniger Lärm, weniger Schadstoffe, ein verbesserter Zugang zur Bahnhofstraße sowie die Sicherung einer dauerhaften Durchlässigkeit. Als wichtig für den Einzelhandel wurden die Kurzzeitparkplätze erwähnt. Die Gruppendiskussion führte dazu, dass über die vorgestellten Varianten abgestimmt wurde. Dabei wurde die Variante VEP alternativ ausgeschlossen, die Umweltstraße präferiert, aber Variante 3 als die „vernünftige“ Lösung betitelt.

Die einzelnen Themen wurden, wie folgt, bewertet:

Mehrwert:

- Fußgängerverkehr attraktiv gestalten, Umwandlung in Umweltstraße bringt mehr Lebensqualität
- Verbesserte Aufenthaltsqualität im Straßenraum (z.B. Ketzerbach), Emissionsreduzierung, Lärmreduzierung, Erreichbarkeit, Radverkehr/Abstellmöglichkeiten
- Dauerhaft Durchlässigkeit sichern
- Erreichbarkeit erhalten aber MiV mindern und Park-Such-Verkehr reduzieren
- Weiterhin erreichbar bleiben für die Region (Oberzentren sollten erreichbar sein)
- Jobticket ÖPNV für Angestellte ermöglichen (Klinik), (Zusammenschluss kleiner Unternehmen ermöglichen)
- „Verkehrliche Entschleunigung“, Verkehr auf Zielverkehre Nordstadt reduzieren
- Zugangsticket (z.B. für eine Veranstaltung) = ÖPNV-Ticket

Funktionen:

- Dienstleistung: Gastronomie, Kirche, Bildung (VHS, Uni, Schulen), Behördenzentrum, (medizinische Versorgung), Freiberufler, Altenheim, Kongresszentrum, Stadthalle, Kultur
- Aufenthaltsflächen stärken, Freiflächen schaffen (Grünflächen), Erholungsfunktion verbessern
- Intensivierung Einzelhandel in Elisabethstr./ Bahnhofstr./ Ketzerbach/ Biegenstr., dies sind gute Randbedingung für eine oberzentrale Entwicklung
- Tourismus: Chemikum und Elisabethkirche verstärkt mit einbeziehen
- Erholung: Botanischer Garten, Lahnaue nutzen
- Das „Zugangstor“ der Nordstadt bildet der Bahnhof
- Erweiterte Reichweite für den Einzelhandel schaffen, Erreichbarkeit ausbauen
- Zufahrten Radverkehr fehlen, Radverkehrsachse ausbilden
- Wohnfunktion stärken

Standortfaktoren und Bedarfe:

- Attraktive Fußwegverbindung vom Bahnhof in die Stadtmitte
- Anwohnerparken verlagern, in zumutbarer Entfernung (z.B. Wohnen in Bahnhofstr. – Parken in Afföller)
- Angebot für Anwohnerparken nicht reduzieren
- „Parkmanagement“ für Tourismusbusse notwendig

- Parkplatzbedarf Tourismus: Aufzugnahmen Standort erhalten (mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeit), ohne lange Aufenthaltszeiten der Busse
- Tourismusbusse: Standort Pilgrimstein sollte erhalten bleiben, Uferstraße als Standort → sehr ungünstig
- Parkplatzbedarf Tourismus – Möglichkeiten favorisiert: Wolfsstraße/Biegenstraße, (Firmaneiplatz), Deutschhausstraße
- Barrierefreie Haltestellen schaffen
- Verschiedene Nutzungsansprüche für Radverkehr-Abstellanlagen berücksichtigen: Tourismus-Radverkehr, Einkaufen, Bildung (Uni)
- Erhalten von Kurzzeitparkplätzen → im Bereich Einzelhandel, Standortbezogen je nach Bedarf Kurzzeitparkplätze; Parkplatzkonzentration Afföller (Gaswerk), Bahnhof
- Haltestelle Elisabethstraße kann entfallen
- Weniger Parksuchverkehr: keine Tiefgarage am Hörsaalgebäude, in Uferstraße etc. möglichst nur noch Anwohnerparken
- An Universität Campus Firmanei mehr Radabstellplätze zur Verfügung stellen
- in allen Straßenzügen in beide Richtungen für Radverkehr befahrbar machen
- Attraktive Querungshilfe für Fußgänger: Bahnhofstr., Stadthalle/Audimax, Robert-Koch-Str., Campus Firmanei

Als Ergebnis der 1. Gruppendiskussionsphase war das Ziel nach der Mittagspause die erarbeiteten Rahmenbedingungen zugrunde zu legen und im Plan mögliche Fahrradverbindungen, Zuwegungen und Parkplatzanlagen einzuzichnen. In der Bahnhofstraße sollen Kurzzeitparkplätze sowie Fußgängerüberwege für die Einzelhandelskunden ausgebaut werden. Die Schaffung von zusätzlichen Zuwegungen für den Radverkehr über die Lahn, eine Anbindung der Uferstraße in Richtung Mischfläche Wolfsstraße sowie die Verbesserung der Situation im Pilgrimstein gehören zu den Ergebnissen im Bereich Radverkehrsgestaltung. Weitere Anknüpfungen sollen an der Bahnhofstraße sowie die Robert-Koch-Straße geschaffen werden. Im Plan wurden weitergehend potenzielle Busparkplätze für die Reisebusse entsprechend dem Vortrag von Herrn Springsfeld eingezeichnet, jedoch wurde auf die Einbeziehung der Uferstraße aus o.g. Gründen verzichtet.

Gruppe C – Aufenthaltsqualität

Die Gruppe C „Aufenthaltsqualität“ setzte sich im Schwerpunkt mit der Umgestaltung der Elisabethstraße und ihrem direkten Umfeld sowie den Fragestellungen einer umweltgerechten und attraktiven Verkehrsgestaltung in der Marburger Nordstadt auseinander. Zu Beginn der Gruppendiskussion konnten sich alle Teilnehmer einmal kurz vorstellen und ihre Zielsetzung und Erwartung an den Tag darstellen.



Die Diskussion gestaltete sich vorwiegend um die Umnutzung der Elisabethstraße, dabei wurden die unterschiedlichen Standpunkte der Teilnehmer deutlich. Neben diesem Hauptthema wurden auch verschiedene Bereiche der Themen Rad- und Fußwegeverkehr sowie Aufenthaltsqualität diskutiert, dabei sprach sich die Mehrheit der Teilnehmer für eine stärkere Berücksichtigung der Rad- und Fußgänger bei der

bestehenden Verkehrsplanung in der gesamten Nordstadt aus. Ein zentrales Ziel der Gruppenteilnehmer war die Reduzierung des Lärms und der Schadstoffe, dabei sollte nicht nur die Präferenz auf der Umgestaltung der Elisabethstraße liegen, sondern auf das gesamte Nordviertel bezogen werden. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Elisabethstraße hat, da waren sich alle Teilnehmer einig, Auswirkungen auf andere Bereiche, sodass bei einer Schließung der Elisabethstraße Umwege in Kauf genommen werden müssen. Weiterhin wurde der Begegnungsverkehr in der Elisabethstraße als schwierig bestimmt. Zum Abschluss wurden insgesamt die Pros und Contras für alle Verkehrsträger diskutiert und aufgezeigt.

Die einzelnen Themen wurden, wie folgt, bewertet:

Umweltfreundliche Verkehrsgestaltung:

- Reduzierung von Schadstoffen und Lärm

Umweltverbund:

- Berücksichtigung ÖPNV-Bedarf wegen der Fahrzeiten
- Anzahl/Abstand der Haltestellen verbessern
- Moderne Infrastruktur für den ÖPNV schaffen → Wartestellen DFI große Aufstellfläche

Elisabethstraße:

- Änderung der Verkehrsführung/ Ist-Situation notwendig
- Verlierer bei der Umgestaltung der Elisabethstraße ist die Robert-Koch-Straße
- Erreichbarkeit des Einzelhandels muss gewährleistet werden
- Steigerung der Aufenthaltsqualität – Aber wie?
- Vorschlag der Reduzierung der Elisabethstraße auf eine Spur
- MIV-Reduzierung = Steigerung Aufenthaltsqualität
- Elisabeth-Kirche: bei Verkehrsberuhigung erhöhte Wirkung im Raum, somit können Anreize für Besucher geschaffen werden
- Fahrradstellplätze einrichten

Rad- und Fußwege:

- Verbesserte Anbindung der Elisabethstraße an den Steinweg und die Oberstadt
- Erhöhung der Sicherheit für „schwächere“ Verkehrsteilnehmer
- Einbeziehung des Radverkehrs in den gesamten Straßenraum der Nordstadt

Aufenthaltsqualität:

- Nutzung der Grünflächen zwischen Robert-Koch-Str. und Elisabethstr. für Fußgänger/Radfahrer als eine Art Brückenverbindung
- Reduzierung von Schadstoffen und Lärm
- Einbeziehung der Wasserläufe in die Wegestruktur
- Kapelle am Pilgrimstein berücksichtigen
- Elisabethbrunnen berücksichtigen
- Einbeziehung des Chemikums

- Beachtung Deutschhausstr. und Biegenstraße
- Unternutzung Firmaneistr.
- Attraktivität der Fläche bedeutet größere Verweildauer
- Öffnung der Elisabethstraße zu den Wasserläufen
- Aufwertung des Bereichs Elisabeth-Kirche: Deutscher Orden sollte präsent sein (Museum?), Anziehung für Touristen

Als Ergebnis der 1. Gruppendiskussionsphase war das Ziel nach der Mittagspause die erarbeiteten Rahmenbedingungen zugrunde zu legen und daraus Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für wesentliche Bereiche sowie für alle Verkehrsteilnehmer in der Marburger Nordstadt zu erarbeiten. Die Teilnehmer identifizierten dabei insgesamt 8 Schwerpunktbereiche:

1. Wehrdaer Weg
2. Bahnhofstraße
3. Planung Lahninseln
4. Elisabethstraße /-brunnen /-kirche /Kapelle
5. Kreuzung Biegenstraße/Deutschhausstraße
6. Biegenstraße
7. Stadthalle
8. Botanischer Garten

Für die Schwerpunktbereiche definierten die Teilnehmer unterschiedliche Maßnahmenbausteine zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, die dann im Planwerk festgehalten wurden. Neben den Bereichen wurden für spezielle Straßenabschnitte Querungsmöglichkeiten bestimmt, die einer Attraktivierung oder Ausgestaltung bedürfen. Darunter fallen der Bereich Stadthalle/ Kino, Kreuzung Biegenstraße Deutschhausstraße, Robert-Kochstraße (Kliniken) sowie Ketzerbach (Eingang Steinweg) und Pilgrimstein/ Steinweg. Zudem wurden Wegebeziehungen identifiziert, die durch die Anlage von Rad- bzw. Fußwegestrukturen weiter ausgebaut werden sollen. Dazu zählen die Verknüpfungen, Uferstraße/ Behördenzentrum, Lahninseln/Bahnhofstraße sowie Bahnhofstraße/ Wehrdaer Weg. Darüber hinaus wurden bestimmte Bausteine für alle Bereiche als wesentlich definiert, Einrichtung von Buswartehäusern, Fußgängerwege an Bushaltestellen verbreitern, Fahrradstellplätze errichten sowie Querungshilfen evtl. mit Ampelanlagen ausstatten. In diesem Zusammenhang wurde auch über das Thema shared space diskutiert, es wurde aber keine abschließendes Ergebnis erzielt.

Folgende Bereich mit Maßnahmenkatalog wurden bestimmt:

Wehrdaer Weg

- Potenziale vorhanden, sollten verstärkt genutzt werden

Bahnhofstraße:

- Präsentation des Chemikums verbessern / Öffnung zum Straßenraum ermöglichen
- Abriss des Gebäudes Bahnhofstr. 6 1/2
- Bushaltestellen mit Bushaltestellen witterungsfest gestalten
- Verbesserung der Fußgängerwege an den Bushaltestellen

- Fassadenbegrünung
- Gestaltung der Kreuzungsanlagen an der Rosenstr.

Planung Lahninseln:

- Brücken errichten
- Flächen für ein „Studium am Wasser“ gestalten
- Optimierung des Bereichs
- Durchquerung für Rad- und Fußgänger ermöglichen
- Aufenthaltsflächen schaffen
- Öffnung zum Wasser im Bereich Firmaneistr.

Elisabethstraße/ -brunnen/ -kirche/ Kapelle:

- Bürgersteige verbreitern
- Akzentuierung des Zugangs zum Michelchen
- weniger Möblierung / auch in Bereich des Brunnens
- Verlagerung des Brunnens (aber wohin?)
- Belastung Straßenraum/Gebäude reduzieren
- Fahrradstellplätze errichten
- Sehbehindertengerechte Abgrenzung notwendig
- Säulen/Sitzmöglichkeiten schaffen
- Bestuhlung für Gastronomie
- Unterschiedliche Pflasterung für Bereich den Brunnen
- Präferenz niveaugleich mit Einschränkungen für Sehbehinderte, ÖPNV, Kinder

Kreuzung Biegenstraße/Deutschhausstraße:

- Abgrenzung abschaffen
- Fußgängerquerung verlagern
- Ästhetische Gestaltung notwendig

Biegenstraße:

- Boulevardcharakter schaffen
- Kleinere Bäume
- Verbreiterung der Gehwege

Bereich Stadthalle:

- Baumbestand erweitern/ersetzen/erhalten
- Ampelquerungen errichten
- Abstellplätze für Radfahrer

Botanischer Garten:

-
- Kein Durchgangsverkehr an Fußgängern und Radfahrern

5. Zusammenfassung

Im Anschluss an die Gruppendiskussion wurden die Ergebnisse von einem Vertreter der jeweiligen Gruppe dem Plenum vorgetragen und anhand der Stellwände und Pläne erläutert.

Insgesamt hat die Diskussion keine 100%ige Zustimmung bzw. Ablehnung für eine der vorgestellten Varianten erbracht. Dennoch wurden in allen Gruppen bestimmte grundsätzliche Ergebnisse für alle Verkehrsvarianten erarbeitet, die vom Büro BSV zu überprüfen sind und nach Möglichkeit auch Berücksichtigung in der Ausgestaltung der weiteren Varianten finden:

- Optimierung der Gehwegsbreiten, auch speziell im Bereich der Bushaltestellen
- Generelle Optimierung des gesamten Fuß- und Radwegenetzes im Gebiet
- Verknüpfung des regionalen und gesamtstädtischen Fuß- und Radwegenetzes mit dem innerstädtischen Netz
- Verlagerung der Bushaltestellen im Bereich der Elisabethkirche
- Verzicht von Bushaltestellen in der Elisabethstraße
- Park- und Stellplätze für die Touristenbusse errichten
- Querungshilfen in Bereichen mit viel Fußgängerverkehr

In allen drei Gruppendiskussionen hat sich die Mehrheit der Teilnehmer zwingend für eine Reduzierung des Verkehrs in der Elisabethstraße ausgesprochen, da diese vor dem historischen Hintergrund der umliegenden Sehenswürdigkeiten als auch aufgrund der Hauptfunktion Wohnen als sensibelster Bereich der Nordstadt gewertet wird.

6. Schlusswort

Herr Oberbürgermeister Vaupel fasste kurz das Ergebnis des Werkstattgespräches zusammen und gab den Teilnehmern einen Ausblick auf die künftigen Veranstaltungstermine, die die Möglichkeit zur vertiefenden Diskussion bieten. Insgesamt nutzten rund 600 Personen, die sich mit dem Thema und den Fragestellungen der Nordstadt beschäftigen wollten, den Livestream via Internet. Aber auch im Nachhinein können Anmerkungen und Hinweise zum Prozedere, den Ergebnissen etc. abgegeben werden.

Die Bürger haben im Anschluss an das Werkstattgespräch die Möglichkeit am 12.03.2013 in einer Online-Diskussion mit den Bürgermeistern und Fachplanern über die Verkehrsentwicklung zu diskutieren. Die Ergebnisse des Werkstattgespräches sowie der Online-Diskussion fließen dann in die Bürgerinformation am 19.03.2013 ein, bei der das überarbeitete Verkehrskonzept vorgestellt und diskutiert werden soll. Im Anschluss an die Bürgerveranstaltungen soll das Ergebnis im Sommer in der Stadtverordneten-Versammlung vorgestellt werden, danach wird in einem üblichen Prozess mit den Anwohnern der betroffenen Straßen diskutiert.



Abbildung 1: Abschluss Herr Vaupel¹

7. Anlagen

Anlage 1: Präsentationen

Aufgestellt: Dipl.-Ing. S. Herz / Dipl.-Ing. L. Caspari
Marburg | Kaiserslautern, den 04.02.2013

...projekte\2012\PK12-036\ 2013-02-08 Ergebnisdokumentation_Marburg_FIRU.doc

¹ Quelle: Eigene Darstellung, Stand 01/2013