

Mobilitätskonzept Marburg | Maßnahmendiskussion MoVe35 D | Kfz-Verkehr und Straßennetz (1/2)

Arbeitsstand Mai 2022



Bestandsanalyse

- # Kfz-Erreichbarkeit und Straßennetz in Marburg sind sehr gut. Besonders B3 kann viel Verkehr abwickeln.
- # Engstellen bestehen v. a. in der Innenstadt und auf den Ost-West-Achsen.
- # Zunehmender Verkehr stellt ein Problem für die Qualitäten der Stadt dar.
- # Pendler und Außenstadtteile haben nur wenig Alternativen zum Auto.
- # Gut erreichbares und großes Angebot an Parkhäusern, aber auch hohe Nachfrage im Straßenparken.

Ziele

- > Halbierung des Wegeanteils des Kfz-Verkehrs auf 21% bis 2035.
- > Optimierung der Erreichbarkeit (Bedarf v. a. beim Umweltverbund)
- > Integrierte Straßenraumgestaltung (Orientierung v. a. am Fuß- und Radverkehr)
- > Umverteilung von Raum zu Gunsten des Umweltverbunds, keine Bevorteilung des Kfz.
- > Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen.
- > Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr (Minimierung Emissionen, verträgliche Abwicklung, Entlastung öffentlicher Raum)

Maßnahmen (1/2)

- 1 Lenkung zur Entlastung städtischer Bereiche**
 - 1.1 Verkehrslenkung durch Einbahnstraßen
 - 1.2 Verkehrstechnische Lenkungsmaßnahmen (LSA)
 - 1.3 City-Maut
- 2 Netzzurückstufung und Durchfahrtsbeschränkung**
 - 2.1 Modale Filter und Durchfahrtsbeschränkungen (z. B. im Süd- und Biegenviertel)
 - 2.2 Planfalluntersuchung Leopold-Lucas-Straße
 - 2.3 Planfalluntersuchung Hohe Leuchte/Höhenweg
 - 2.4 Planfalluntersuchung Unterbrechung Biegenstraße

Planfalluntersuchung Hohe Leuchte/Höhenweg

Die Route Hohe Leuchte und die Verlängerung über den Höhenweg stellt einen Schleichweg von Ockershausen nach Marbach dar.

Für die derzeitigen Verkehrsmengen sind diese Straßen allerdings nicht ausgelegt, weshalb hier - ggf. auch in Kombination mit anderen Maßnahmen - Sperrungen, Abbindungen oder Einbahnregelungen geprüft werden sollten.



Planfalluntersuchung Leopold-Lucas-Straße

Neben der Untersuchung von Einbahnstraßen in Ockershausen könnte auch eine komplette Abbindung der Leopold-Lucas-Straße von der Schwanallee relevante Veränderungen in der Verkehrsverteilung in Marburg erbringen.

Da der Verkehr dort maßgeblich durch die Schulen geprägt wird, soll auch die Wirkung einer temporären Sperrung geprüft werden. Dies würde einen weniger starken Eingriff bedeuten und trotzdem zur Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherheit beitragen.

Lenkungsmaßnahmen zur Entlastung städtischer Bereiche

- Insbesondere Durchgangs- und Pendlerverkehre belasten die Engstellen im (Kern-)Stadtgebiet
- durch regelnde Anpassungen im Straßennetz und Veränderung der Widerstände/Fahrtzeiten lassen sich Verkehrsströme auf verträglichere Abschnitte lenken bzw. auch der Umstieg auf andere Verkehrsmittel fördern. Folgende Maßnahmen(-felder) können dazu beitragen:

Verkehrslenkung durch Einbahnstraßen

Durch **Neuordnung von Einbahnregelungen** können z. B. Durchgangs- und Parksuchverkehre reduziert bzw. umgelenkt werden. Die Untersuchungen sind im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen (z. B. Modale Filter, Sperrungen, Umweltverbundachsen) zu betrachten. Bei Einbahnstraßenregelungen können einerseits Mehrverkehre entstehen, da direkte Wege nicht mehr möglich sind, andererseits kann Kfz-Verkehr auch weiträumiger verlagert oder auf kurzen Wegen ganz vermieden werden (z. B. Prinzip modaler Filter). Zudem wird eine Fahrbahn komplett frei (z. B. für andere Nutzungen oder Umweltverbund).

Prüffälle in Marburg könnten u.a. sein:

Einbahnvarianten Ockershäuser Allee und Leopold-Lucas-Straße - zu erwartende Effekte*



* Die Verlagerungseffekte wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet. Dabei wurden einzelne Schleifen, Einbahnstraßen und Diagonalsperren jeweils isoliert betrachtet. Nach Festlegung verschiedener Kombinationen wird die Auswirkung inklusive Wechselwirkung auf die Gesamtstadt untersucht werden.

Einbahnring Deutschausstraße (mit Elisabeth- und Robert-Koch-Straße) - zu erwartende Effekte*



(siehe auch: Maßnahme im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung)

Modale Filter und Durchfahrtsbeschränkungen

Sogenannte Modale Filter oder Diagonalsperren können das Kfz-Verkehrsaufkommen in Quartieren senken und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel fördern (Zeitvorteile schaffen).

Gleichzeitig kann Fläche für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gewonnen werden und die Aufenthaltsqualität der Straßen sichtbar gesteigert werden.

Für solche Maßnahmen könnten sich v. a. die innerstädtischen Räume im Campus-/Biegenviertel und im Südviertel eignen, da dort ein recht engmaschiges Straßennetz besteht. Mitbetrachtet werden müssen in diesem Zug auch die Führung der Einbahnstraßen. Auch auf das öffentliche Parken haben modale Filter einen Einfluss: indem die Parkplatzsuche für Externe dort unattraktiver wird, sinkt der Parksuchverkehr. Durch gezielte Ausweisung bzw. Reduzierung der öffentlichen Kurzzeitparkplätze können die Straßenräume zusätzlich entlastet werden.

In diesem Zuge kann auch eine Abbindung Am Grün von der Universitätsstraße geprüft werden, um Durchgangsverkehr auf der Frankfurter Straße zu reduzieren.



Modaler Filter in der Biegenstraße, Foto: Planersocietät

Kein neuer Gedanke: Abstufung von Hauptstraßen und Erschließung der Kernstadt über die B3

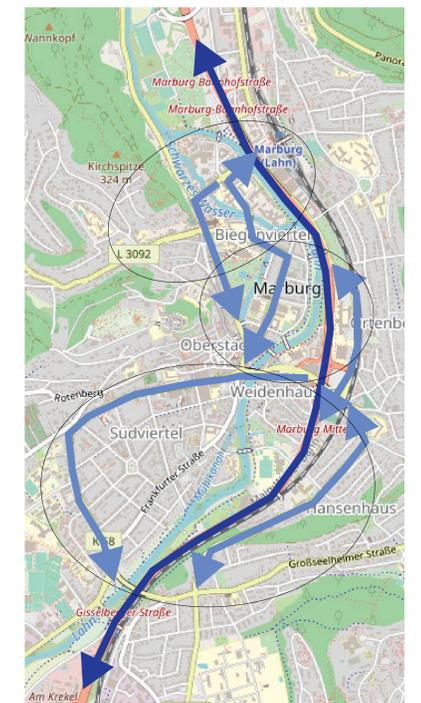
Die Marburger Kernstadt wird durchzogen von mehreren Hauptverkehrsstraßen (Robert-Koch-Straße, Bahnhofstraße, Biegen/Deutschausstraße, Pilgrimstein, Schwanallee/Universitätsstraße). Hinzu kommt die Bundesstraße B3a mit ihren Anschlussstellen. Auf der östlichen Seite verlaufen die Wilhelm-Röpke- und Weintrautstraße - ebenfalls als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert.

Bereits in früheren Konzepten führte dieser Umstand zu Überlegungen, die **Innenstadt hauptsächlich durch die B3 zu erschließen** und in für den Kfz-Verkehr **separierte Sektoren** zu gliedern. Dies würde **Durchgangsverkehr unterbinden**, **kurze Wege für das Auto unattraktiv** machen und die zentralen Räume entlasten. Zugleich blieben alle Bereiche und Nutzungen **weiterhin von allen Richtungen erreichbar**.

Unter dem Stichwort **Sektorierung** wurde der Gedanke jedoch wieder verworfen. Es wäre ein **tiefergreifender Eingriff** in die gewohnten Wegebeziehungen, der breiten Konsens finden müsste (was bisher nicht der Fall war).

Trotzdem können im MoVe-Prozess **ergebnisoffen** Möglichkeiten und Wirkungseffekte solcher Maßnahmen (ggf. auch in Teilen oder abgestuft/abgeschwächt) geprüft und diskutiert werden.

Was halten Sie von solchen Konzepten?



Verkehrstechnische Lenkungsmaßnahmen (intelligente Lichtsignalanlagen)

Um Verkehrsstockungen und hohe Umweltbelastungen im innerstädtischen Bereich (v. a. zu Stoßzeiten) zu vermeiden oder auch um Verkehrsströme entsprechend umzulenken bzw. den Umstieg (z. B. P&R) zu fördern, können an LSA-Knoten an den Haupteinfallstraßen **Zulassungsregelungen** oder **Displays mit Wartezeiten** gezielt eingesetzt werden. Trotz Wartezeit an der Regelungsstelle können Reisezeiten verringert, Leistungsfähigkeiten innerstädtischer Knoten verbessert und durch stetigere Verkehrsflüsse Emissionen reduziert werden.

Geeignete Standorte stellen Signalanlagen dar, welche am Übergang in die Kernstadt liegen und ausreichende Rückstaukapazitäten aufweisen.



Foto: Planersocietät