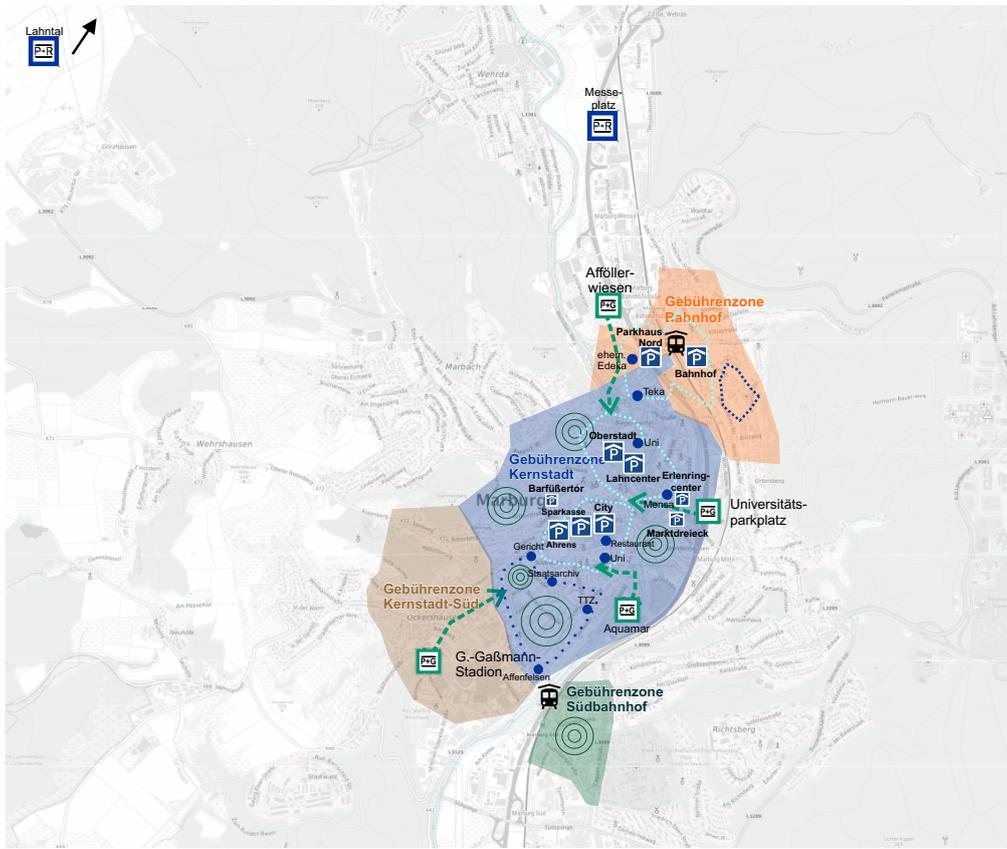


Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr



**Karte D4
Innerstädtische Parkraum-
konzeption**

Flächendeckende Parkraumbewirtschaftungs-
zonen:

- Gebührenzone Kernstadt (kurze Parkdauer)
- Gebührenzone Bahnhof (mittlere Parkdauer)
- Gebührenzone Kernstadt-Süd (mittlere Parkdauer)
- Gebührenzone Südbahnhof (kurze Parkdauer)
- Bereiche mit überwiegenderem Bewohnerparken
- private Parkflächen (mit Potenzial zur Mischnutzung)
- öffentliche Parkbauten (mit 300m-Fußläufigem Isochron)
- Park&Go-Anlage (fußläufige Anbindung, Leihrad und Bus)
- Park&Ride-Anlage (enggetaktete Busanbindung)
- „Such-Areal“ Quartiersgarage

Auch nach Umsetzung der Parkraumkonzeption wird es in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie für Kurzparken auch auf der Straße ausreichend Platz für das Abstellen des Autos geben

WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Das Auto wird auch 2035 Platz im Marburger Verkehrssystem haben: Alle Ziele werden gut erreichbar sein. Da immer mehr Menschen jedoch attraktive Alternativen nutzen, ist es möglich, weniger Wege mit dem Auto zurückzulegen – ganz ohne Zwang.

Worum geht es?

Als individuell und flexibel nutzbares Verkehrsmittel verspricht das Auto unabhängige Mobilität in allen Lebenslagen. Doch das hohe Aufkommen im Pkw-Verkehr bringt auch erhebliche Nachteile mit sich; vor allem Verkehrsunfälle, Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Verlust der Qualität des öffentlichen Raumes machen einen Wandel hin zu einer nachhaltigeren Mobilität in allen Kommunen erforderlich. Dabei geht es nicht um Verzicht oder Verbote. Vielmehr geht es darum, über attraktive Alternativen für den Fuß-, den Rad- und den öffentlichen Verkehr die Autonutzung zu verringern.

GUT ZU WISSEN

Im Zuge der Erstellung von MoVe 35 wurden auch der bereits seit vielen Jahren intensiv diskutierte Behring-Tunnel sowie die Westumfahrung ergebnisoffen geprüft und bewertet. Dabei zeigte sich, dass keines der Projekte einen Beitrag zum gewünschten, stadtverträglichen Mix der Verkehrsmittel leisten würde. Die Projekte würden viel Geld und Kapazitäten binden, die für andere Maßnahmen nicht zur Verfügung stehen. Unter anderem aus diesen Gründen wurde keines der beiden Projekte in das Konzept aufgenommen. Das Vorgehen bei Prüfung und Abwägung wird im Endbericht zu MoVe 35 ausführlich dargestellt und erläutert.

Wie ist die Situation heute?

In Marburg werden 42 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Da viele davon kürzer sind als 5 Kilometer, bieten sich Bus, Rad oder das Zufußgehen als Alternativen geradezu an. Über die auch als Stadtautobahn bezeichnete, gut ausgebaute Bundesstraße 3 ist die Stadt sehr gut an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr

Parallel zur Bundesstraße existieren weitere Hauptverkehrsstraßen, die teilweise durch die Innenstadt führen. In der Kernstadt wird viel am Straßenrand geparkt, während die Parkhäuser wenig ausgelastet sind. Das gute Angebot an Arbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen führt zu viel Pendler*innen- und Schwerlastverkehr in der Stadt. Insbesondere in den engen Straßen der Kernstadt kommt es zeitweise zu starken Belastungen.

Was soll getan werden?

Die Innenstadt wird zukünftig weiterhin mit dem Auto erreichbar sein. Andere Verkehrsmittel sollen jedoch im Verhältnis deutlich an Attraktivität gewinnen. Zudem soll die Innenstadt vom hohen Verkehrsdruck entlastet werden. Um dies zu erreichen, soll einerseits der Durchgangsverkehr reduziert werden: Wer nicht in die Stadt hinein-, sondern nur durch sie hindurchwill, soll möglichst über die Bundesstraße fahren.

Andererseits sollen bisherige kurze Autofahrten in der Innenstadt zukünftig möglichst zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus erledigt werden.

Parkende Autos nehmen im öffentlichen Raum viel Platz ein. Die Parkplatzsuche verursacht zudem unnötige Belastungen, vor allem in Nebenstraßen mit hohem Wohnanteil. MoVe 35 sieht vor, den vorhandenen Parkraum effizienter zu bündeln.

Was ist die Schlüsselmaßnahme?

Dem **innerstädtischen Parkraumkonzept** liegt ein einfacher Gedanke zu Grunde: Die Straße bietet Raum zum Leben, Sichaufhalten, Einkaufen und Genießen. Das Parkhaus bietet Raum für das Abstellen von Autos.

Die bestehenden Parkhäuser und Tiefgaragen sollen im Parkleitsystem gut ausgewiesen werden. Öffentliches Parken im innerstädtischen Straßenraum soll kurzen Besuchen vorbehalten sein. Für Bewohner*innen und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkmöglichkeiten vorgehalten.

Die Parkkosten sollten möglichst einheitlich oder abhängig von der Lage gestaffelt sein. Parken auf der Straße sollte teurer sein als im Parkhaus, das wiederum teurer als Park-and-Ride, dieses wiederum teurer als ein Busticket.

Durch bessere Ausnutzung der Kapazitäten in den Parkbauten können Parkplätze im Straßenraum schrittweise zurückgenommen werden. Die freiwerdenden Flächen können beispielsweise für breitere Gehwege, neue Radwege, Radabstellanlagen, Begrünung, Carsharing, Ladezonen oder Spiel- und Sitzmöglichkeiten genutzt werden.

Eine **Einbahnregelung auf der Biegenstraße** soll ebenfalls dazu beitragen, den Kernbereich vom Durchgangsverkehr zu entlasten und gleichzeitig Flächen für Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes zu gewinnen. Außerdem soll die Aufenthaltsqualität vor Ort gesteigert werden.

D Kfz-Verkehr	Priorität
D1 Entlastung der Kernstadt	
D1.1 Einbahnstraße Firmaneiplatz/Deuschhausstraße	● ● ● ● ★
D1.2 Einbahnstraße/Sperrung Biegenstraße	● ● ● ● ★
D1.3 Perspektive: Abbindung Rudolphsplatz	● ● ● ● ★
D2 Verkehrsberuhigung im Südviertel	
D2.1 Sperrung Am Grün	● ● ● ● ★
D2.2 Verkehrsberuhigungskonzept für das Südviertel	● ● ● ● ★
D3 Weitere Netzänderungen im Stadtgebiet	
D3.1 Sperrung Leopold-Lucas-Straße (Schulzone)	● ● ● ● ★
D3.2 Verkehrslenkung Südbahnhof/Molkereigelände	● ● ● ● ★
D4 Innerstädtisches Parkraumkonzept	
D5 Adaptive Signalanlagen zur Verkehrslenkung	● ● ● ● ★
D6 Förderung alternativer Antriebe	● ● ● ● ★

Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr



Die Umnutzung von Parkflächen kann dauerhaft oder zunächst auch nur temporär geschehen