

# Mobilitätskonzept Marburg | Maßnahmendiskussion MoVe35

## I | Straßenraumgestaltung



Arbeitsstand Mai 2022

Bestandsanalyse	Ziele	Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> <li># mit dem Verfahren der Straßenraumverträglichkeitsanalyse detailliert untersucht:</li> <li># viele untersuchte Straßenabschnitte „weitestgehend“ bzw. „eingeschränkt“ verträglich</li> <li># in zentralen Bereichen Häufung von schlechten Bewertungen in den Themenbereichen Straßenraumproportionen, Trennwirkung und negativer Einfluss des ruhenden Verkehrs</li> <li># in äußeren Stadtteilen Querungsmöglichkeiten und Einbindung des Radverkehrs problematisch</li> <li># Handlungsbedarfe sind trotz positiver Ansätze ersichtlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <b>konkret:</b> Straßenneu- oder umbauten orientieren sich insbesondere an den Ansprüchen der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (Straßenplanung von außen nach innen nach dem Prinzip 30%:40%:30% (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) der FGSV / Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen)</li> <li>&gt; <b>weiterführend:</b> die Straßenraumgestaltung berührt als Querschnittsthema eine Vielzahl der weiteren Zielfelder von MoVe 35, da die bauliche Umsetzung von Maßnahmen letztlich fast immer im Straßenraum stattfindet</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Gestaltungsrichtlinie für Straßenräume</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Definition von Zonen</li> <li>1.2 Definition von Prioritäten in der Abwägung</li> </ol> </li> <li><b>Umgestaltung ausgewählter Abschnitte</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1 Ortsdurchfahrt Ockerhausen</li> <li>2.2 Kreuzung Deutschhausstraße / Pilgrimstein</li> </ol> </li> <li><b>Maßnahmenprogramm</b></li> <li><b>Klimaangepasste Straßenraumgestaltung</b></li> </ol>

### Gestaltungsrichtlinie für Straßenräume

Erarbeitung eines Handbuchs / einer Richtlinie zur Gestaltung von Straßenräumen & Knotenpunkten in Marburg (übergeordnet / strategisch)  
- Ideen zur Kategorisierung (Zonen & Prioritäten):

- Hervorhebung der Bedeutung von Straßenraumgestaltung: Teil des öffentlichen Raums & definiert die Straßenraumfunktion
- Berücksichtigung weiterer Handlungsfelder von MoVe 35 und Aufgreifen der dort hinterlegten Definitionen:
  - Fuß- & Radverkehr (z.B. Abstellplätze für Fahrräder & Lastenräder)
  - Verkehrssicherheit (z.B. Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen)
  - Barrierefreiheit (z.B. mehr Sitzgelegenheiten für Ruhepausen schaffen)
  - Kfz- & Wirtschaftsverkehr (z.B. Parkstreifen = Seitenraum oder Fahrbahn?) in Teilen auch ÖPNV

- Einbezug determinierender Aspekte (StVO, EFA, RAS, usw.) unter Aufgreifen aktueller progressiver Entwicklungen (Tempo 30, Mischverkehr, usw.)
- Definition von Achsen / Bereichen im Stadtgebiet auf denen bestimmte Verkehrsarten Priorität haben

- integrierte Betrachtung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum im Planungsalltag etablieren

### Klimaangepasste Straßenraumgestaltung

#### Begrünung & Energie

- Verbesserung des Mikroklimas (z.B. vermehrte Begrünung des Straßenraums, Moos auf Buswartehäuschen)
- Nutzung des Straßenraums für solare Energiegewinnung (z.B. Buswartehäuschen)

#### Kalt-/Frischlufschneisen

- planerische Berücksichtigung von Frischlufschneisen zur Abschwächung von Hitzeinseln

#### „Schwammstadt“

- Oberflächenwasser unter dem Straßenraum sammeln anstatt ableiten
- Anwendung v.a. bei Straßenneubauten

#### Entsiegelung bzw. Reduzierung der Neuversiegelung

- schwach versiegelte Oberflächen (z.B. Pflaster, Rasengitter) vorziehen
- Vermeidung dunkler Oberflächen
- Innen- vor Außenentwicklung

FG-Zone		Hauptefallstraße	
Kernstadt		Radhauptverbindung	
Urbanes Wohnen		Hauptefallstraße + Radhauptverbindung	
Aufgelockertes Wohnen		Nahmobilitätsachse	
Gewerbe		Versorgungszentrum	

Bereich / Achse	denkbare Parameter & Verortung
<b>Priorität Nahmobilität</b>	<p><u>Parameter</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansprüche von Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit haben Vorrang</li> <li>- Besonderes Augenmerk auf Aufenthaltsqualität und Verweilfunktion</li> </ul> <p><u>Verortung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fuß- und radverkehrsrelevante Achse, innerhalb von Quartieren und Ortsteilen, Oberstadt, nahversorgungsrelevante Bereiche, sensible Einrichtungen</li> </ul>
<b>Priorität Umweltverbund</b>	<p><u>Parameter</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- siehe „Priorität Nahmobilität“ mit Ergänzung um Ansprüche des ÖPNV</li> </ul> <p><u>Verortung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fuß- und radverkehrsrelevante Achsen, ÖPNV-Achsen, zwischen Quartieren, Orts- &amp; Stadtteilen</li> </ul>
<b>Priorität „einzeln“</b>	je nach einzelner Priorität im jeweiligen Handlungsfeld ersichtlich
<b>Kfz-Achse</b>	<p><u>Parameter</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansprüche des Kfz- &amp; Wirtschaftsverkehrs sind ggü. dem Umweltverbund gleichberechtigt</li> <li>- Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat höheren Stellenwert als die Leistungsfähigkeit</li> </ul> <p><u>Verortung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B3, Behringwerke, Lahnberge, vereinzelt zwischen Stadt- und Ortsteilen, teilweise Hauptverkehrsachsen</li> </ul>

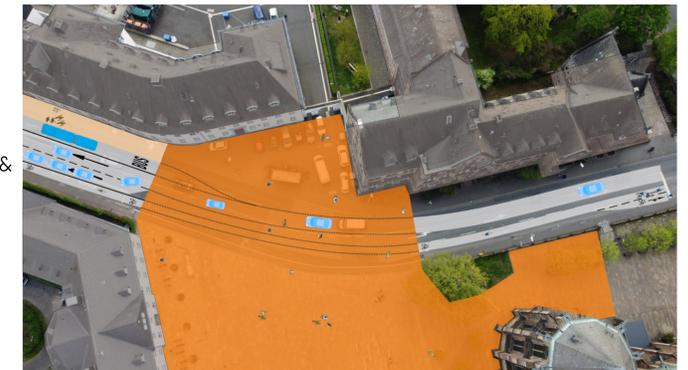
### Umgestaltung ausgewählter Abschnitte

#### Ockershäuser Allee

- zur Gestaltung einer sensiblen Ortsdurchfahrt zu prüfen:
  - Reduzierung der Geschwindigkeit (unter Berücksichtigung rechtlicher Rahmenbedingungen)
  - Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)
  - Auflösung der klaren Trennung zwischen den Verkehrsarten

#### Kreuzung Deutschhausstraße / Pilgrimstein

Einheitliche Platzgestaltung zur städtebaulichen Verbindung der Fakultätsgebäude und zur Verbesserung der Querungssituation.



### Maßnahmenprogramm

#### Umgestaltung weiterer Straßenabschnitte nach Priorität

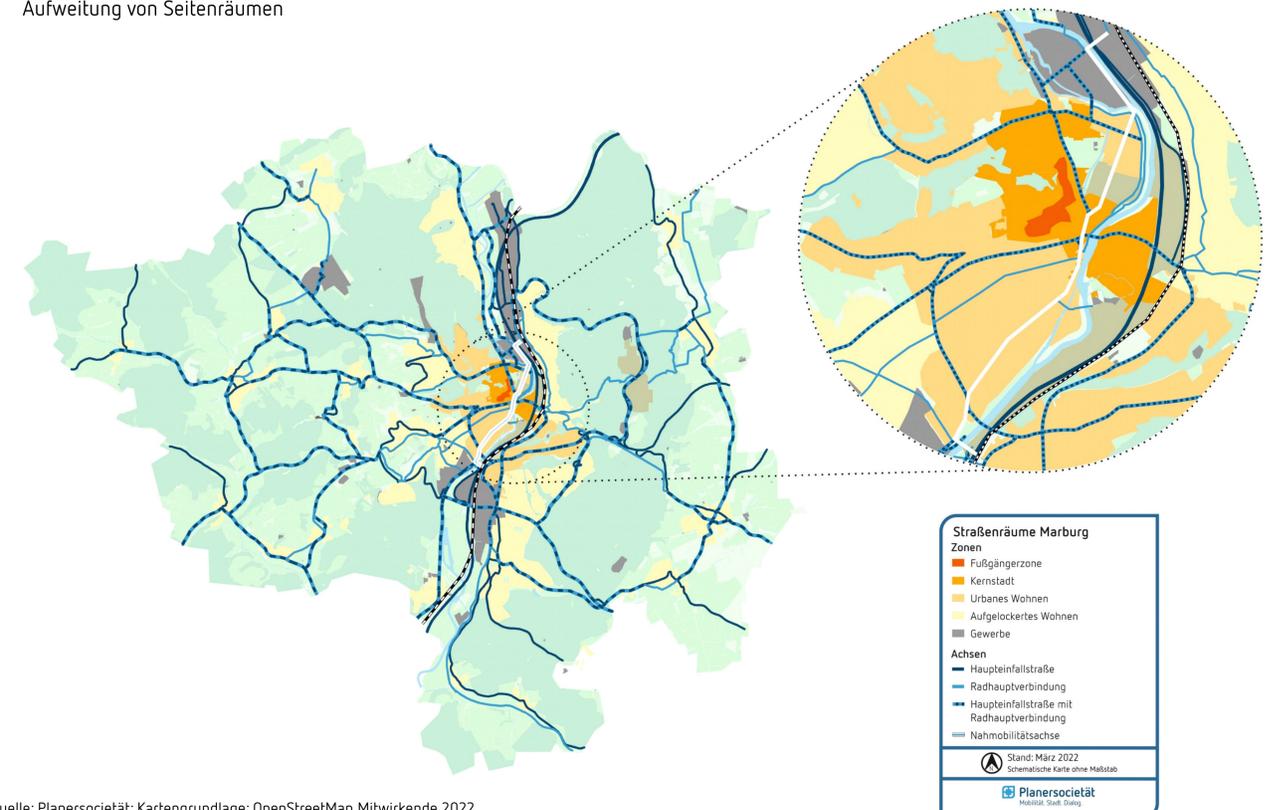
- relevante Beispiele:
  - Ortsdurchfahrten (z.B. Michelbach, Cappel)
  - Universitätsstr., Rotenberg, Biegenstr., Frankfurter Str., Uferstr.

#### Aufsetzen eines Programms an (temporären) Einzelmaßnahmen

- vorstellbare Beispiele:
  - Umnutzung von Kfz-Verkehrsflächen für Aufenthalt, Begegnung, Fahrradparken o.Ä.
  - Rücknahme von Parkständen im Seitenraum
  - Nutzung von Pollern, farblichen Markierungen & Piktogrammen
  - Aufweitung von Seitenräumen



Foto: PartGmbH Landschaftsarchitekten, Beispiel Hamburg-Bergedorf



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2022

