

Mobilitätskonzept Marburg | Maßnahmendiskussion AG MoVe35

D | Kfz-Verkehr und Straßennetz (2/2)

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 Bevorzugung des Kfz.
- > Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen.
- > Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr (Minimierung Emissionen, verträgliche Abwicklung, Entlastung öffentlicher Raum)

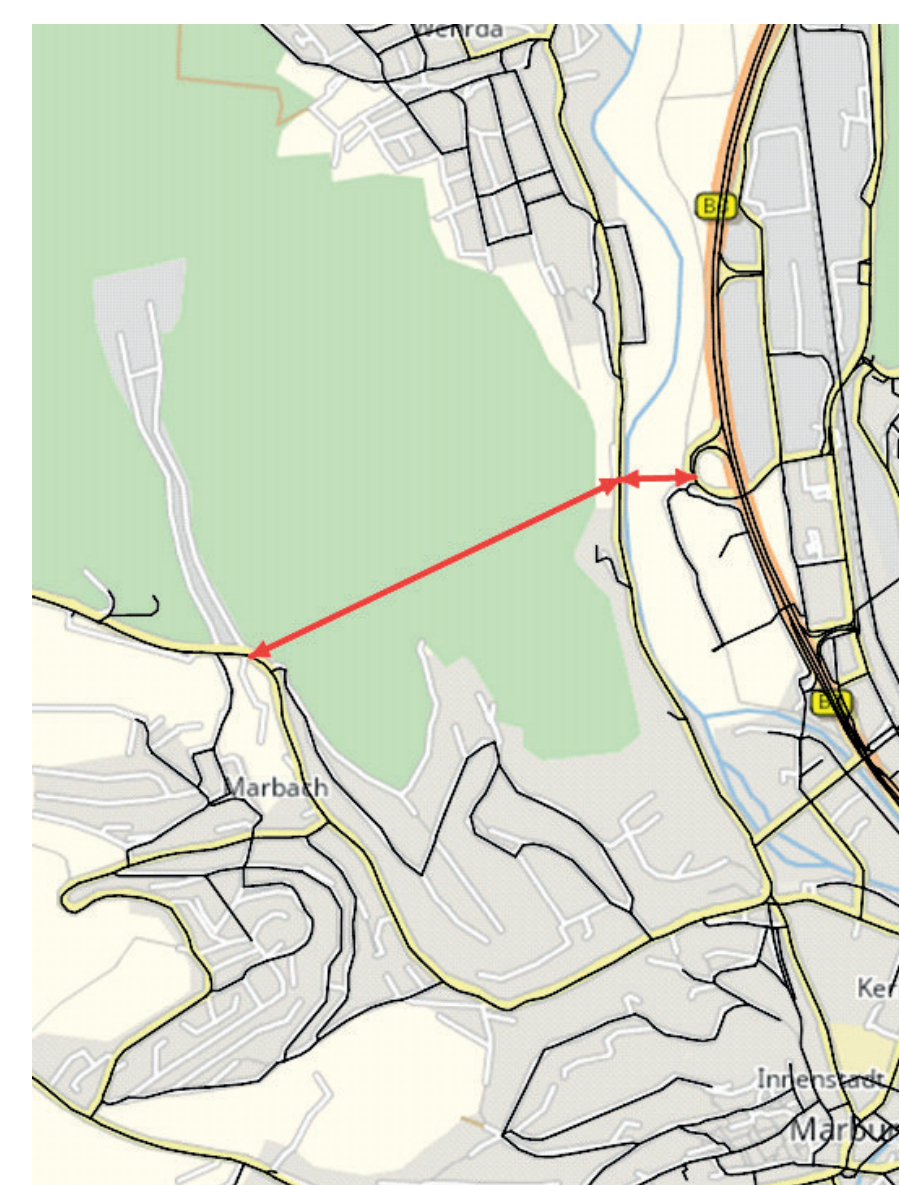
Maßnahmen (2/2)

- Planfallprüfungen zur Optimierung des Hauptstraßennetzes**
 - Planfalluntersuchung Behringtunnel
 - Planfalluntersuchungen zu Ortsumfahrungen (Westspange)
- Parkraummanagement zur Entlastung des öffentlichen Raums (Parkraumkonzept)**
- Förderung alternativer Antriebe**
 - Weiterer Ausbau des Ladeinfrastrukturangebots
 - Umstellung der städtischen Flotten
 - Alternative Antriebe finanziell fördern
 - Umweltzonen ausweiten bzw. stärken

Bewertung von Überlegungen zur Optimierung des Hauptstraßennetzes

Bereits seit den 1980ern gibt es die Überlegungen, den Pharma-Standort westlich der Stadt durch Großbauwerke besser für den MIV anzubinden und die Verkehrsbelastung in der Kernstadt (v.a. in Marbach) zu reduzieren. Dabei wird insbesondere eine Tunnellösung von der B3-Auffahrt Afföller bis zum Werkseingang kritisch diskutiert. Aber auch im Westen der Stadt wurden mehrere Netzschlüsse angedacht, um den Verkehr um die Kernstadt herum zu führen (Westtangente oder Allnatalweg). Hierzu gibt es ebenfalls Bedenken, Befürworter und Gegner stehen sich gegenüber. Im Rahmen des MoVe35-Konzepts sollen die beiden Projekte nun erneut und ergebnisoffen untersucht und mittels Verkehrsmodell berechnet werden.

Planfalluntersuchung Behringtunnel



- Prüfung im Verkehrsmodell
- in Vorgutachten geschätzte Kosten: mind. 70 Mio. € (heute vermutl. mehr)
- kann sehr große Menge an Verkehr zu den Behringwerken aus der Stadt heraushalten & verkürzt die Fahrtzeit
- aber: langfristige Groß-Investition in MIV
- widerspricht Klima- & Modal-Split-Ziel: Pkw wäre nahezu konkurrenzlos
- P&R oder Busanbindung würde keine ernsthafte Alternative darstellen
- entlastete Straßen in Kernstadt würden sich mit neuem Kfz-Verkehr füllen (induzierter Verkehr); Beruhigung/Umgestaltung nötig

Planfalluntersuchung zu Ortsumfahrungen (Westspange)

- Prüfung von Varianten im Verkehrsmodell
- Nutzung bestehender Landesstraßen, baulich ergänzt durch neue Ortsumfahrungen
- nur geringe Entlastung der Kernstadt zu erwarten
- „fernere“ Variante mit weniger Verlagerungswirkung
- Entlastung der Ortsteildurchfahrten
- Zerschneidung der Landschaft
- weiterer Anreiz zur Nutzung des Kfz



Förderung alternativer Antriebe

Weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur

Lademöglichkeiten in Straßenräumen mit Wohnungsbestand ohne eigene Abstellmöglichkeiten (z. B. Ladelaternen)

Ausstattung aller Parkbauten und P&R-Plätze mit Elektro-ladeinfrastruktur



Fotos: Planersocietät

Finanzielle Anreize

Förderzuschuss für Elektrokleinfahrzeuge in innerstädtischen Gebieten (Pedelecs, E-Lastenräder, Elektro-Kleinstfahrzeuge) und kleiner E-Pkw (bis Golfklasse) unter der Bedingung des Ersatzs von Verbrennerfahrzeugen.

Ausweitung E-Carsharing



Umstellung der städt. Flotten

Schrittweiser Ersatz der städtischen Fahrzeuge durch Elektro- oder Wasserstoff-Alternativen.



Parkraummanagement zur Entlastung des öffentlichen Raums

Entwicklung und Umsetzung eines innerstädtischen Parkraumkonzeptes

Ziele: Reduzierung des Parksuchverkehrs, Stärkung der Parkbauten und P&R-Plätze, Entlastung und Aufwertung innerstädtischer Räume, Ausweitung von Bewohnerparken, Förderung alternativer Mobilitätsangebote

- Bildung klarer Gebührenzonen mit spezifischen Regelungen
- Senkung der Höchstparkdauer im Straßenraum (max. 1 Std. in der Kernstadt) -> mehr Umschlag
- Anpassung der Gebührenverhältnisse zw. Straßenraum und Parkbauten (Straße spürbar teurer)
- Reduzierung des Kurzzeitparkens im öffentl. Straßenraum (z. B. jährlich -10% der öffentlichen Parkplätze)
- Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen bei der Konzeptentwicklung (Einbindung des Handels und der Bewohner:Innen)
- Nachvollziehbare Strukturen, einfache Lenkung ("innere" Bereiche ohne öffentliches Parken)
- bedarfsgerechte Ausweitung Bewohnerparken (weniger Mischregelung, reine Bewohnerbereiche)
- Erhöhung der Gebühr für Bewohnerparken -> ggf. in Quartiersfond, zugleich Ausweitung CarSharing, etc.
- Einführung „Park & Go“ mit komfortabler Wegführung zur Innenstadt und Leihrad-Angeboten ergänzend zum Bus
- Prüfung von Kooperationsmodellen zur Nutzung privater Flächen (z. B. nachts ungenutzte Firmen-Parkplätze)

