

Planungswerkstatt Temmler-Areal

20. April 2024



MARBURG

Die Universitätsstadt

Einordnung in die Gesamtplanung Stadtteil Südbahnhof

Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

- Vorgaben aus dem Baugesetzbuch
- Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen
 - Handlungskonzept zur Klimaanpassung
 - Leitlinien sozialgerechtes und klimaneutrales Bauen + Flächennutzung
 - Mobilitätsentwicklung
- Stadtteil Südbahnhof
 - Aktuelle Situation und Planungsrecht
 - Zielsetzungen: städtebauliche Entwicklung, Klima, Mobilität
 - Umsetzbarkeit in Bauabschnitten
 - Städtebauliche Entwicklung Temmler-Areal



MARBURG
Die Universitätsstadt

Vorgaben aus dem Baugesetzbuch

§ 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung

(1) Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe dieses Gesetzbuchs vorzubereiten und zu leiten.

(2) **Bauleitpläne sind der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan).**

(3) Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist; die Aufstellung kann insbesondere bei der Ausweisung von Flächen für den Wohnungsbau in Betracht kommen. Auf die Aufstellung von Bauleitplänen und städtebaulichen Satzungen besteht kein Anspruch; ein Anspruch kann auch nicht durch Vertrag begründet werden.

(4) Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.

(5) Die Bauleitpläne sollen eine **nachhaltige städtebauliche Entwicklung**, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch **in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen** miteinander in Einklang bringt, und **eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten**. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie **den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern**, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch **Maßnahmen der Innenentwicklung** erfolgen.

(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: [...]



Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

Handlungskonzept zur Klimaanpassung



MARBURG
Die Universitätsstadt



Der folgende Maßnahmenkatalog zeigt konkrete Möglichkeiten auf, mit denen die Klimaanpassung zukünftig bei der Gestaltung von Quartieren, Freiräumen und Gebäuden in Marburg umgesetzt werden kann. Die systematische Zusammenstellung in diese drei Kategorien soll eine Einbringung in den jeweiligen Planungskontext erleichtern und eine schnelle und allgemeine Übersicht über die denkbaren Lösungsansätze bieten. Welche Maßnahmen in welchem Umfang und in welcher Kombination am konkreten Ort sinnvoll sind, muss anhand der standort- und

projektspezifischen Gegebenheiten entschieden werden. Besonders wertvoll sind vor allem „no-regret“-Maßnahmen¹, die – jenseits ihrer Effekte für die Klimaanpassung – einen direkten Qualitätsgewinn für die Stadt bedeuten, in dem sie attraktive Aufenthaltsräume schaffen oder das Marburger Stadtbild aufwerten. Für die mikroklimatische Optimierung des Siedlungsbestandes kann bei städtebaulichen Umstrukturierungen oder im Zuge einer Nachverdichtung das Prinzip der „doppelten Innenentwicklung“

¹ Deutsch: kein Bedauern

verfolgt werden. Dabei wird die Verdichtung des Bauvolumens und Erhöhung der funktionalen Diversität innerhalb eines Quartiers stets mit der Schaffung und Qualifizierung von Grün- und/oder Wasserflächen verknüpft.

Die Maßnahmen werden im Folgenden in Steckbriefen erläutert, die, neben einer Beschreibung der Lösungsansätze, Hinweise geben, welche Synergiepotenziale sich mit anderen Maßnahmen oder sonstigen Aktivitäten ergeben sowie welche Räume sich in Marburg besonders für die Umsetzung der Maßnahmen anbieten. Zudem werden zur Orientierung Referenzen und gute umgesetzte Beispiele (vorzugsweise aus Hessen) benannt.

Die dargestellten Maßnahmen sprechen vor allem die durch den Klimawandel zu erwartenden Belastungen durch Hitze und Starkregen an. Einige der Maßnahmen eignen sich zur Anpassung an beide Wirkkomplexe.

Hitzevorsorge

Maßnahmen zur Hitzevorsorge bewirken eine Verbesserung des Mikroklimas und des thermischen Komforts. Sie zielen darauf ab, die Ausprägung der städtischen Wärmeinsel zu reduzieren. Dies gelingt vor allem durch Maßnahmen zur Kaltluftzufuhr, zur Begrünung und zur Verschattung. Viele Maßnahmen zur Hitzevorsorge entfalten Synergien mit der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung im Sinne der „Schwammstadt“. Darunter versteht man den gezielten Rückhalt, die Speicherung und Nutzung des lokal anfallenden Niederschlagswassers. Dies verbessert den lokalen Wasserkreislauf und bewirkt eine höhere Wasserverfügbarkeit in Trockenperioden, wodurch bei Hitze die Transpirationskühlung durch die Vegetation erhöht und Trockenstress verringert werden kann (siehe Abb. S. 16-17).

Starkregenvorsorge

Maßnahmen zur Starkregenvorsorge verringern die Überflutungsgefahr bei extremen Niederschlägen und mindern das Risiko von Schäden an Gebäuden und Infrastrukturen. Durch eine gezielte Ableitung, durch einen temporären Rückhalt des Wassers sowie durch konkrete Objektschutzmaßnahmen kann ein unkontrollierter oberflächlicher Abfluss des Niederschlagswassers und Überflutungen infolge einer Überlastung des Kanalnetzes vermieden werden.

Maßnahmenübersicht

Städtebauliche Maßnahmen

- ☉ Sicherung und Verbesserung der Kaltluftzufuhr
- ☉ Klimaangepasste Gruppierung von Gebäuden
- ☉ Schaffung, Optimierung und Vernetzung von Grünflächen
- 🌀 (Multifunktionale) Retentionsräume

Maßnahmen in Straßen und Freiräumen

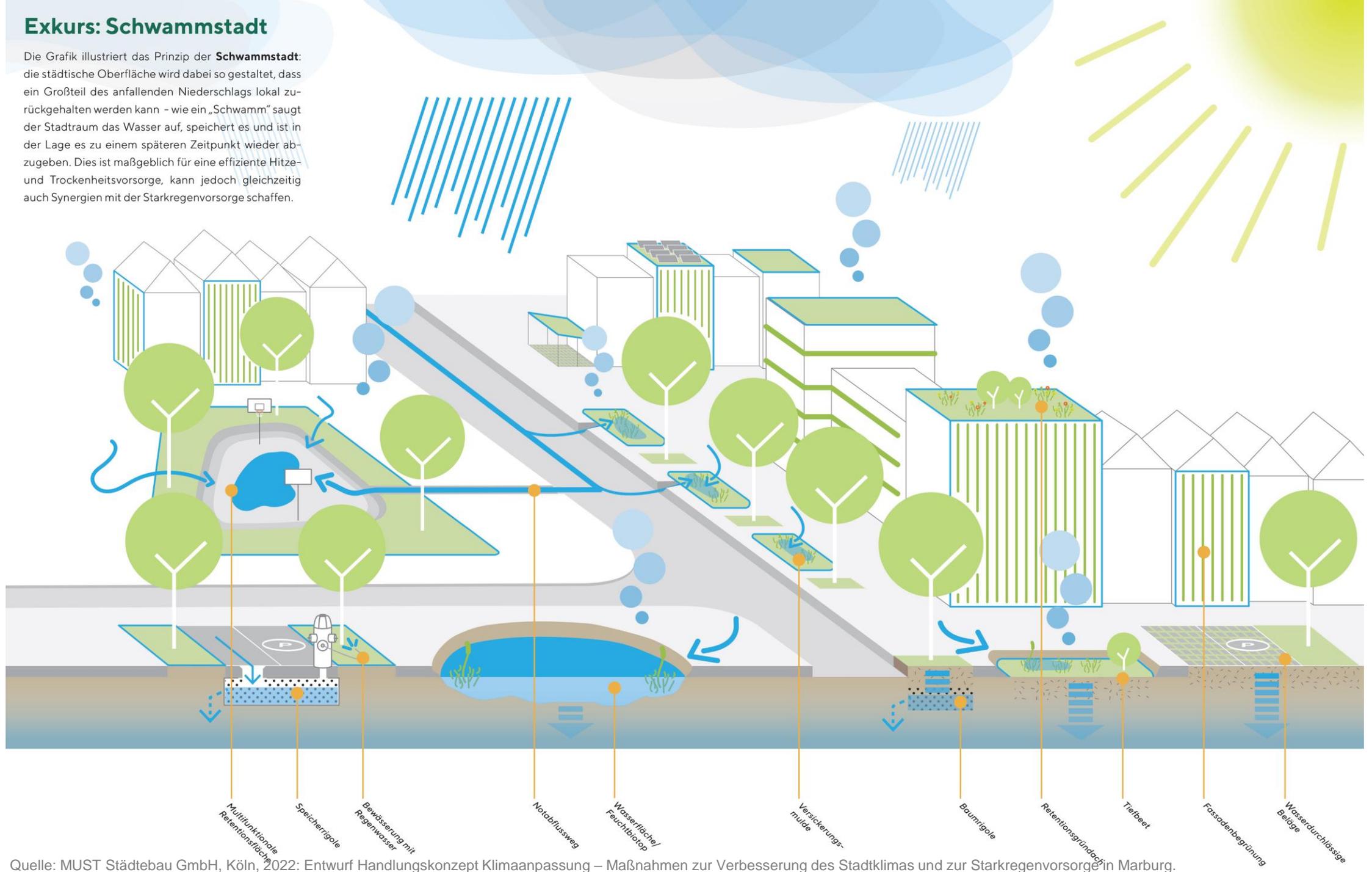
- ☉ Entseiegelung von Flächen
- ☉🌀 Bäume und Baumrigolen
- ☉ Mobiles Grün
- ☉ Pflanzbeete und Grünstreifen
- ☉🌀 Offene Wasserflächen
- ☉ Bewegtes Wasser
- ☉ Erhöhung des Rückstrahlvermögens (Albedo)
- ☉ Konstruktive Verschattungselemente
- ☉🌀 Versickerungsmulden und -rigolen
- 🌀 Notabflusswege
- ☉🌀 Unterirdische Füllkörper
- 🌀 Entschärfung von Abflusshindernissen

Maßnahmen an Gebäuden

- ☉ Fassadenbegrünung
- ☉ Dachbegrünung
- ☉🌀 Retentionsdächer
- 🌀 Objektschutz
- ☉ Verschattungselemente am Gebäude
- ☉ Farb- und Materialwahl der Gebäudehülle
- ☉ Gebäudekühlung

Exkurs: Schwammstadt

Die Grafik illustriert das Prinzip der **Schwammstadt**: die städtische Oberfläche wird dabei so gestaltet, dass ein Großteil des anfallenden Niederschlags lokal zurückgehalten werden kann - wie ein „Schwamm“ saugt der Stadtraum das Wasser auf, speichert es und ist in der Lage es zu einem späteren Zeitpunkt wieder abzugeben. Dies ist maßgeblich für eine effiziente Hitze- und Trockenheitsvorsorge, kann jedoch gleichzeitig auch Synergien mit der Starkregenvorsorge schaffen.

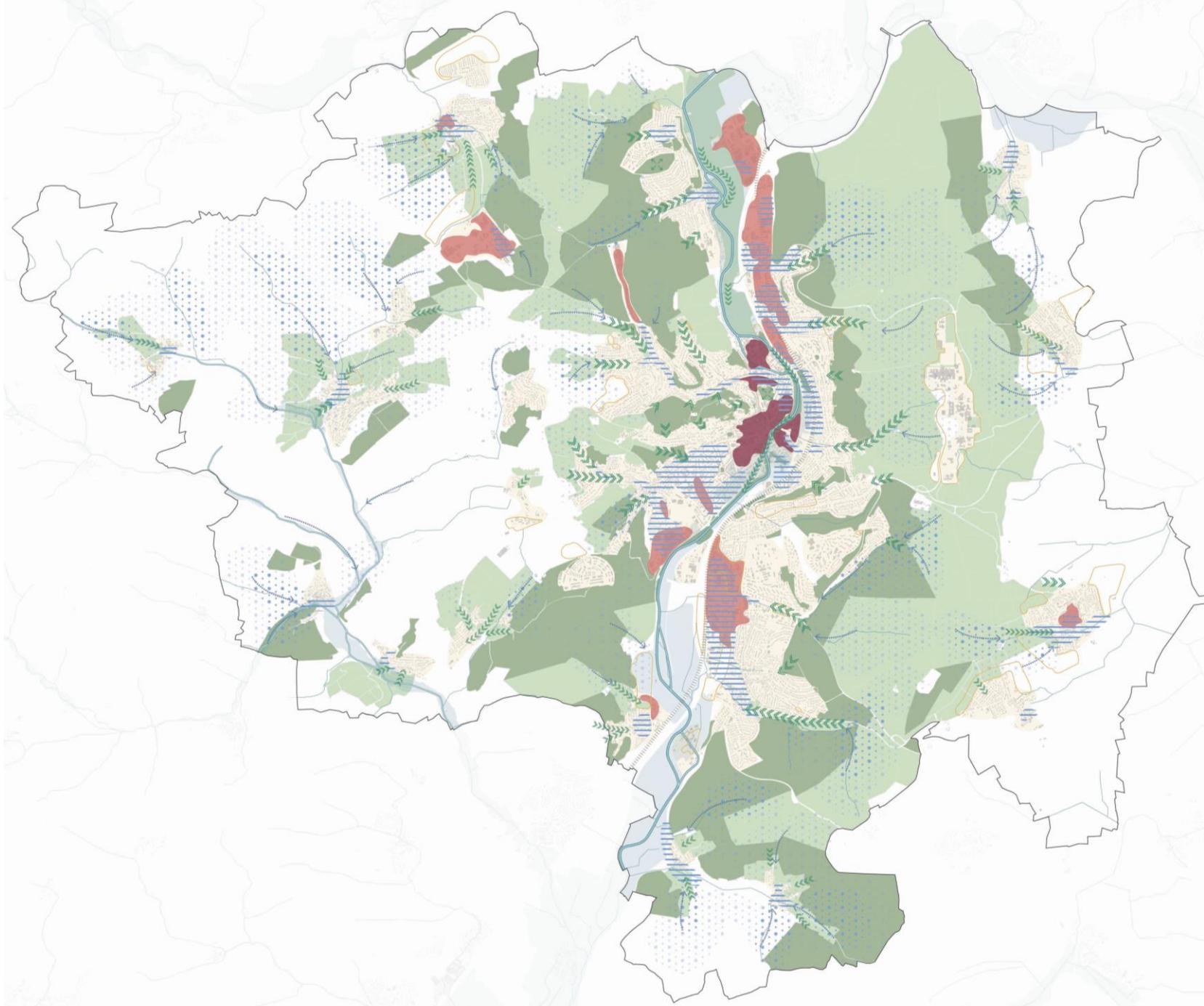


Fokusräume für die Klimaanpassung

-  **Fokusräum Starkregenvorsorge**
In diesen Bereichen sollte ein besonderes Augenmerk auf den Schutz von Gebäuden und Infrastrukturen vor starkregenbedingten Überflutungen gelegt werden (z.B. durch Objektschutzmaßnahmen, Notabflusswege oder temporären Rückhalt von Abflussspitzen).
-  **Fokusräum Hochwasservorsorge**
Durch eine naturnahe Ausgestaltung der Fließgewässer mit einhergehender Schaffung von Rückhaltevolumina sollte in diesen Flächen eine Minderung von Hochwasserspitzen angestrebt werden, um die Gefahr von Überflutungen im Siedlungsraum zu reduzieren.
-  **Fokusräum Retention**
Hier sollten Maßnahmen zum Rückhalt von Niederschlagsabflüssen im Außenbereich zur Reduktion der Überflutungsgefahr im Siedlungsraum umgesetzt werden (prioritär - dunkle Schraffur, ergänzend - helle Schraffur).
-  **Fokusräum Hitzevorsorge**
Siedlungsflächen mit der höchsten stadtklimatischen Handlungspriorität, in denen optimierende Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden sollten. Dabei wird unterschieden in Flächen mit einer besonders hohen Belastung an heißen Tagen (hellrot), in denen bspw. Maßnahmen zur Begrünung, Verschattung und Grünpflege gefragt sind. In Siedlungsflächen, die sowohl am Tag als auch in der Nacht stark überwärmt sind (dunkelrot), werden zusätzlich Maßnahmen für eine bessere Versorgung mit Kaltluft wie bspw. Entseidelungen empfohlen.
-  **Fokusräum wertvoller Freiraum**
Grün- und Freiflächen, landwirtschaftliche Flächen sowie Wälder, die eine besondere Bedeutung für den Kaltlufttransport bzw. die Kaltluftproduktion und/oder günstige klimatische Bedingungen an heißen Tagen aufweisen (hoher stadtklimatischer Schutzbedarf). Dunkelgrün hervorgehoben sind siedlungsnah und öffentlich zugängliche Flächen, die an heißen Tagen dank ihrer Verschattung als Rückzugsorte für die Bevölkerung dienen können (z.B. Parks). Die stadtklimatische Funktion des wertvollen Freiraums sollte durch ein Freihalten der Flächen bzw. eine klimaangepasste Bauweise erhalten bleiben.
-  **Fokusräum Kaltluftzufuhr**
Diese Korridore erfüllen eine besonders wichtige Funktion für den Transport von Kaltluft in das Stadtgebiet aus den umliegenden Freiräumen (Kaltluftleitbahnen, Kaltluftabflüsse, Lahntal-Abwind) sowie aus innerstädtischen Grünflächen (Parkwinde).
-  **Sonstige Siedlungsflächen**
In diesen Bereichen kann durch eine klimagerechte Gestaltung der Gebäude, Verkehrs- und Freiflächen eine nachhaltige Verbesserung des Mikroklimas und der Lebensqualität erzielt werden.
-  **Entwicklungsflächen**
Mögliche wohnbauliche und gewerbliche Entwicklungsflächen in Marburg, deren stadtklimatische Verträglichkeit und Starkregnerisiken untersucht werden (gesonderte Steckbriefe)

Raumstruktur

-  **Bahnlinien**
-  **Gewässer**
-  **Stadtgrenze**



Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

Leitlinien sozialgerechtes und klimaneutrales Bauen + Flächennutzung



Grundsatzbeschluss Klimaneutralität und Leitlinien zum klimaneutralen und sozialverträglichen Bauen sowie zur klimaneutralen, klimawandelangepassten Flächennutzung

- STVV-Beschluss 30.09.2022
- Detaillierung des Klimaaktionsplans 2023 im Bereich Bauen und Flächennutzung
- Festsetzungen in neuen Bebauungsplänen (rechtssicher)
- Integration u.a. in Städtebauliche Verträge



MARBURG
Die Universitätsstadt

Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

Mobilitätsentwicklung

Zielkonzept der Mobilitätsentwicklung:

Wie soll die Mobilität im Jahr 2035 in der Universitätsstadt Marburg sein?



MARBURG
Die Universitätsstadt

Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg

durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle

Oberziele	A Sichere Mobilität und Barrierefreiheit	B Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs als Oberzentrum	C Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	D Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr	E Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege	F Mobilitätswende – Marburg bewegen
Unterziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“ <i>A1</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt <i>B1</i>	Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau attraktiver Alternativen <i>C1/D1</i>		Mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen <i>E1</i>	Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing <i>F1</i>
	Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie des Sicherheitsgefühls <i>A2</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Außenstadtteile und verbesserte Verbindung untereinander <i>B2</i>	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren, Stadtteilen und auf weiteren kurzen Wegen <i>C2</i>	Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen <i>D2</i>	Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche <i>E2</i>	Mobilitätsplanung und -bildung mit und für Bürger*innen und für in Marburg mobile Menschen <i>F2</i>
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit <i>A3</i>	Optimierung der Erreichbarkeit bedeutender Verkehrs-, Bildungs-, Freizeit- & Tourismusziele <i>B3</i>	Stärkung insb. des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Arbeitsstandorte <i>C3</i>	Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes zur Entlastung des öffentlichen Raumes <i>D3</i>	Berücksichtigung aller Straßenraumansprüche (Integrierte Straßenraumgestaltung) <i>E3</i>	Intensivierung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements <i>F3</i>
	Ausbau der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen <i>A4</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Arbeits- & Wirtschaftsstandorte <i>B4</i>	Bessere und schnellere Verbindung mit Umlandkommunen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr <i>C4</i>	Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen <i>D4</i>	Klimafreundliche und -angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes <i>E4</i>	Mobility as a Service: verkehrsmittelübergreifende, digitale Mobilitätsinformationen <i>F4</i>
			Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme <i>C5</i>	Verträgliche und bedarfsgerechte Abwicklung der Wirtschafts- / Lieferverkehre <i>D5</i>		

Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

Mobilitätsentwicklung

Indikator	Oberziel	Quantifizierung / Qualifizierung: Zielwerte für das Jahr 2035
Vision Zero	Oberziel A	Vision: 0 Tote & 0 Schwerverletzte auf Marburgs Straßen und Wegen
Barrierefreier ÖPNV	Oberziel A	100% der Haltestellen & Fahrzeuge im ÖPNV sind entsprechend der geltenden Standards barrierefrei und werden entsprechend der geltenden Standards barrierefrei gehalten (begründete Ausnahmen definiert der Nahverkehrsplan)
Barrierefreiheit im Fußverkehr	Oberziel A	100% der Ampeln & Querungen der Hauptfußwegeachsen sind entsprechend der jeweils geltenden Standards (Leit- / Aufmerksamkeits-elemente, Breite, Ruhemöglichkeiten, ...) barrierefrei
Taktung des ÖPNV in Marburg	Oberziele B und C	Mind. 30-Minutentakt des ÖPNV im Stadtgebiet (Kernstadt sowie Stadt- / Außenstadtteile)
Erreichbarkeit der Kernstadt	Oberziele B und C	Jeder Stadt- und Außenstadtteil verfügt über mind. eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung in die Kernstadt. Die Kernstadt ist grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.



Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

Mobilitätsentwicklung

Indikator	Oberziel	Quantifizierung / Qualifizierung: Zielwerte für das Jahr 2035
Erreichbarkeit der Stadt- und Außenstadtteile	Oberziele B und C	Aus allen Stadt- und Außenstadtteilen besteht mind. eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung in alle Stadt- und Außenstadtteile . Diese sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
Erreichbarkeit der Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorte	Oberziele B und C	Die Verkehrs-, Bildungs-, und Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorte sind mit Radhaupttrouten und von den Bahnhöfen umsteigefrei erreichbar . Die ÖPNV-Verbindung ist auf Arbeits-, Schicht- und Unterrichtszeiten angepasst . Die Standorte sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
Erreichbarkeit der Nachbarkommunen	Oberziele B und C	Nachbarkommunen sind über Radhaupttrouten mit dem Marburger Radverkehrsnetz verbunden und mit dem ÖPNV umsteigefrei aus dem nächsten Marburger Außenstadtteil erreichbar. Nachbarkommunen sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
Sharingangebote	Oberziele C und F	Alle Stadtteile verfügen über Angebote des (E-)Car- & (E-)Bikesharings sowie über Vernetzungspunkte (Mobilstationen/-punkte). Mobilitätsangebote sind digital buchbar .



Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

Mobilitätsentwicklung

Indikator	Oberziel	Quantifizierung / Qualifizierung: Zielwerte für das Jahr 2035
Zufriedenheit (über Umfragen, u.a. Fahrradklimatest, vitale Innenstadt)	Oberziele B, C, D und F	Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und mit der Erreichbarkeit Marburgs steigt regelmäßig (bezogen auf die Kernstadt, Stadt- / Außenstadtteile, Verkehrs-, Bildungs- und Arbeits- / Wirtschaftsstandorte).
Lärmbetroffene (LAP) und Luftschadstoff-Emissionen (LRP)	Oberziel D	0 von Verkehrslärm betroffene Personen entsprechend des Lärmaktionsplans, keine Überschreitungen der Grenzwerte entsprechende des Luftreinhalteplans.
Antriebsformen der kommunalen Fahrzeugflotte sowie der Carsharing-Flotte	Oberziel D	Alle kommunalen Fahrzeuge inkl. der ÖPNV-Flotte sowie Carsharing-Fahrzeuge fahren mit emissionsarmen Antriebsformen (nach derzeitigem Stand elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben).
Passantenfrequenz	Oberziel E	Erhöhung der Passantenfrequenz in zentralen Versorgungsbereichen gegenüber dem vor-Corona-Niveau.
Straßenraumproportionen für eine „integrierte Straßenraumgestaltung“	Oberziel E	Straßenneu- oder -umbauten orientieren sich insb. 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).

Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

Mobilitätsentwicklung

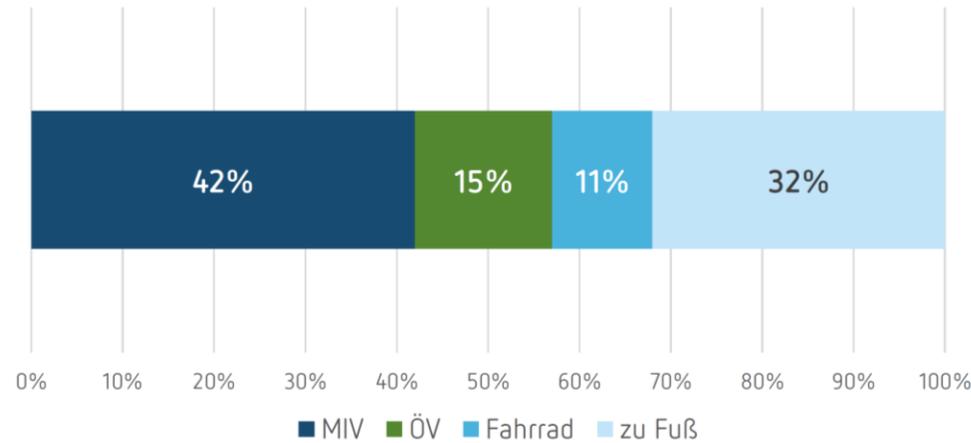
Indikator	Oberziel	Quantifizierung / Qualifizierung: Zielwerte für das Jahr 2035
Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums	Oberziel E	Die Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums steigt kontinuierlich (Erhebungsmethode: Umfragen/Haushaltsbefragungen).
Nutzungszahlen von Mobilitätsangeboten und Informationsdiensten	Oberziele C und F	Steigende Nutzungszahlen von Car- und Bikesharingdiensten, steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV, steigende Radverkehrszahlen an (Dauer-)Zählstellen, steigende Nutzungszahlen von digitalen Informationsangeboten und Mobilitätsplattformen/-apps.
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Oberziele B, C und F	Die Zahl der Betriebe, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verringerung der Alternativen zum Kfz-Verkehr durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbunds nutzen, steigt kontinuierlich.
Schulisches Mobilitätsmanagement	Oberziele A, B, C und F	Die Zahl der Schulen, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verringerung des „Elterntaxis“ und zur Stärkung von Alternativen zum Autoverkehr (für Beschäftigte) durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Schüler*innen und Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbunds nutzen, steigt kontinuierlich.

Marburg: Gesamtstädtische Zielsetzungen

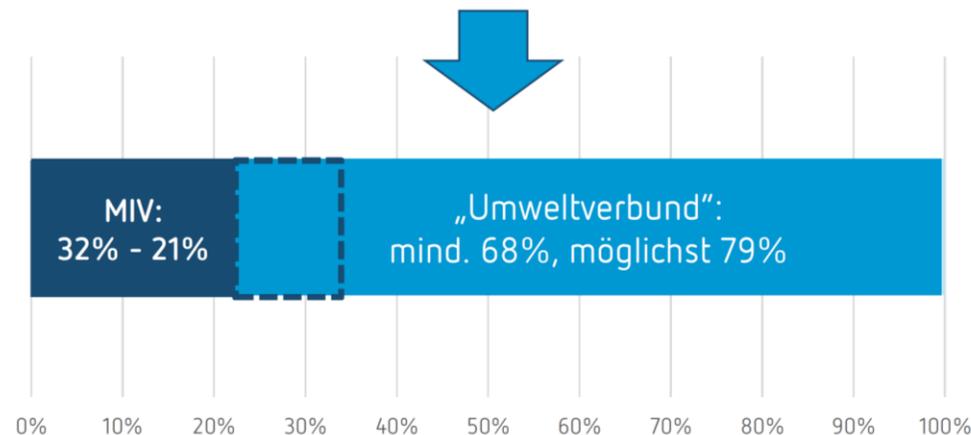
Mobilitätsentwicklung

Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Aktueller Modal Split von Marburg



möglicher Zielwert für 2035



Definition:

Modal Split bezeichnet die **Verteilung der** von Personen im Alltagsverkehr **zurückgelegten Wege auf** die einzelnen **Verkehrsträger**.

Von **einem Weg** wird gesprochen, wenn sich eine Person außer Haus zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln **von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt**. Hin- und Rückweg werden als zwei Wege gezählt.



MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Aktuelle Situation und Planungsrecht



Entwicklungsachse „Ab in den Süden“

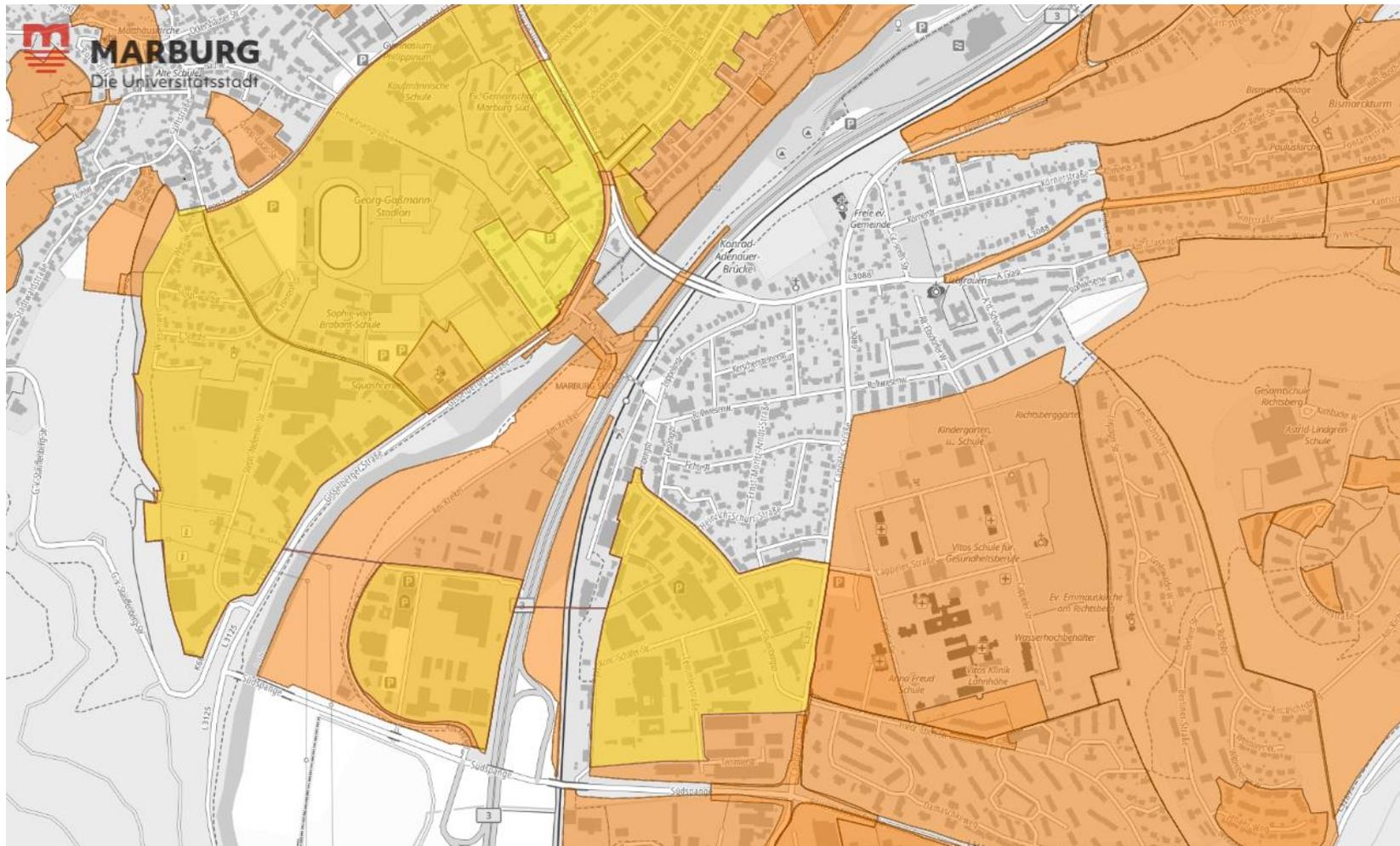
- Schaffung urbaner Strukturen vom Südviertel über den Südbahnhof, die Frauenbergstraße bis zur Beltershäuser Straße



MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Aktuelle Situation und Planungsrecht



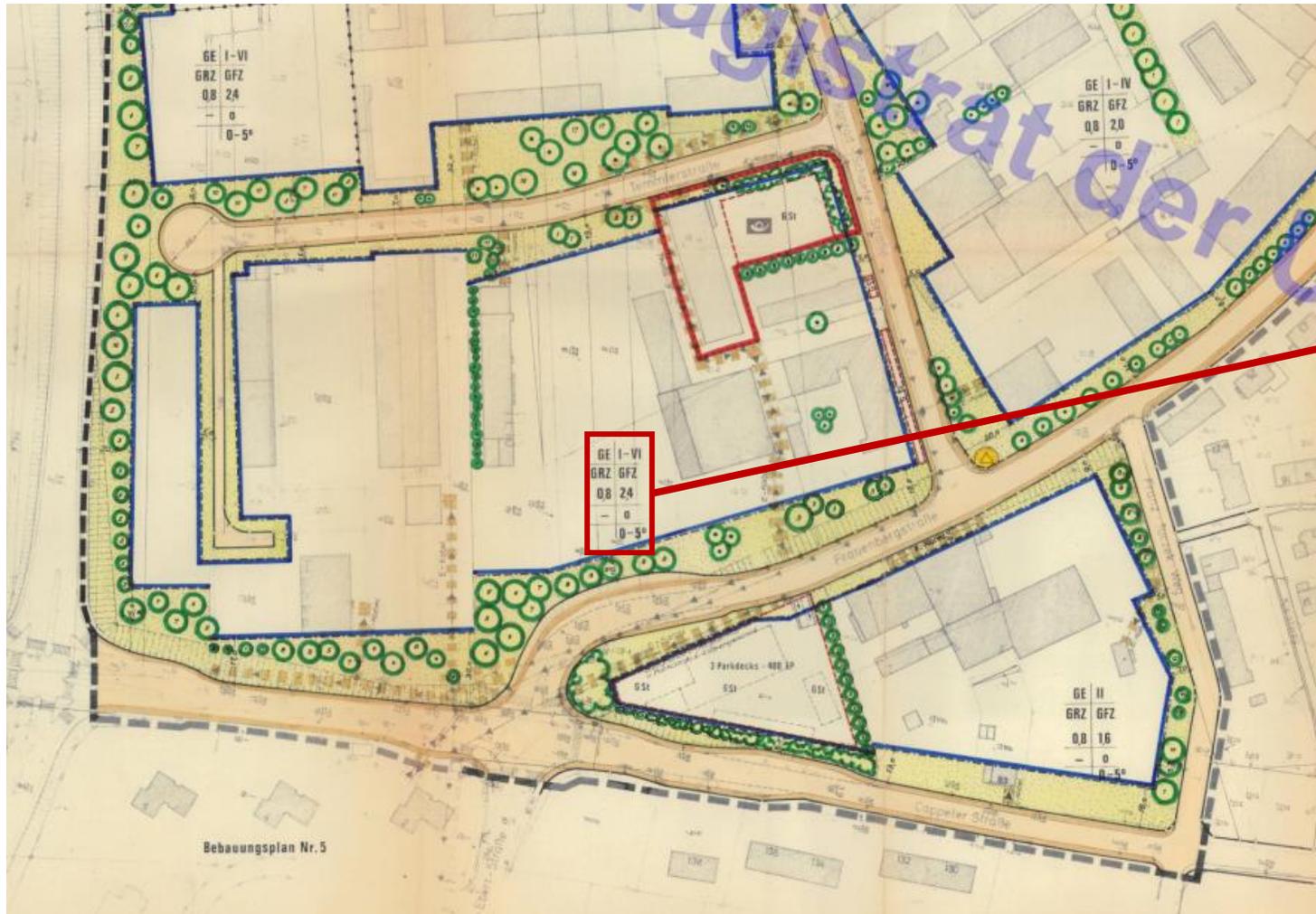
Screenshot „BürgerGIS“

Die bestehenden, rechtsverbindlichen Bebauungspläne der Stadt Marburg können im Internet unter folgender Adresse eingesehen werden:

<https://webmap.marburg.de/MarburgWebMap/buergergis/>

Stadtteil Südbahnhof

Aktuelle Situation und Planungsrecht



Auszug aus dem
rechtsverbindlichen
Bebauungsplan

GE	I-VI
GRZ	GFZ
0,8	2,4
-	0
0-5°	



MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Zielsetzungen: Städtebauliche Entwicklung

Entwicklungsachse „Ab in den Süden“

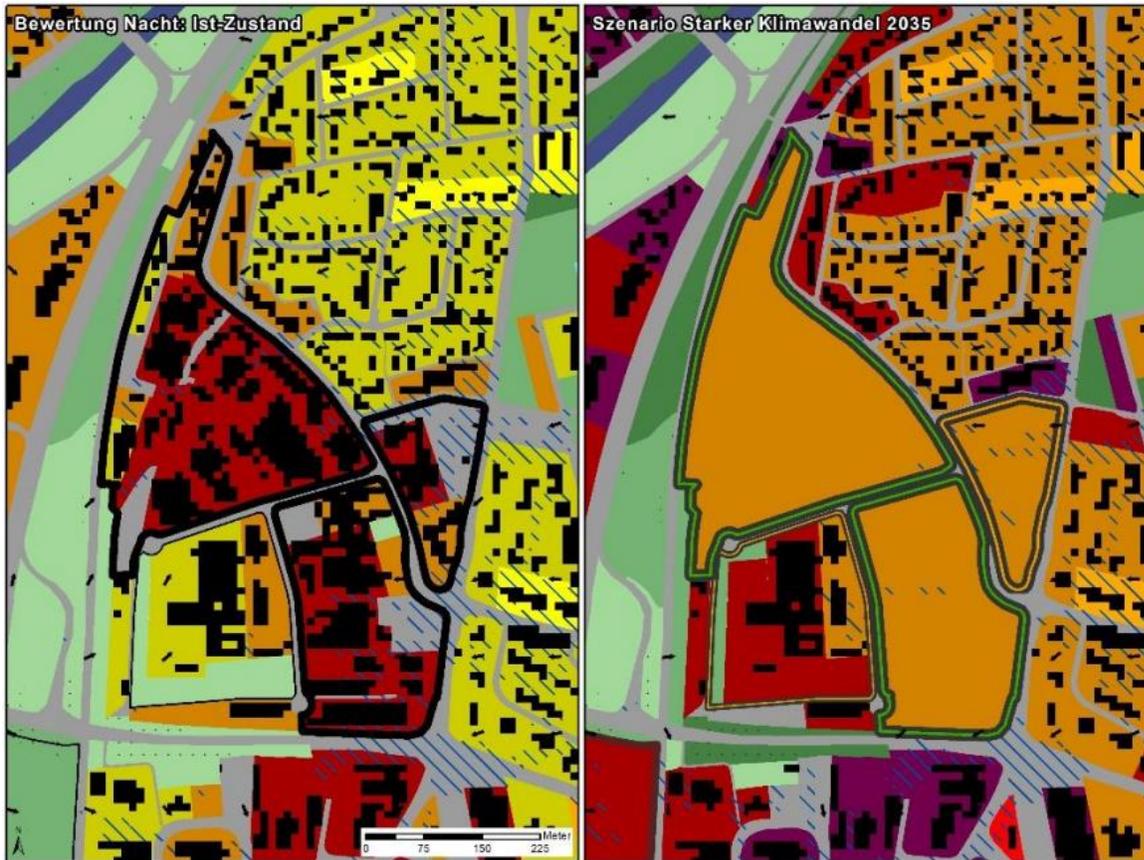
- Nachhaltige Entwicklung einer lebenswerten Stadt, die den gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen und Bedarfen gerecht wird.
- Preiswerter Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen (geförderter Wohnungsbau, gemeinschaftliche Wohnprojekte, etc.)
- Nachhaltig durchmischte Quartiere durch urbane Strukturen
- Verdichtete Bauweise für weniger Flächenversiegelung und mehr Durchgrünung der Stadt
- „Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle“
- „Klimaneutralität 2030“



MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Zielsetzungen: Klima



Heutiger Zustand

Szenario Starker Klimawandel

Auszug aus den Planungshinweiskarten Stadtklima für die Nacht-Situation

18.04.2024

Planungswerkstatt Temmler-Areal am 20. April 2024

Stadtklimatische
Auswirkungen der
Planung

- In den beiden westlich gelegenen Entwicklungsflächen führt der Rückbau von Gewerbe und Nutzung als urbanes Wohngebiet trotz Einfluss des Klimawandels zu einer Verbesserung der thermischen Situation sowohl am Tag als auch in der Nacht (grüner Rahmen in der Abb.).
- In der östlich gelegenen, kleineren Fläche gleicht die Nutzungsänderung den Einfluss des Klimawandels annähernd aus (in Zukunft ähnliche Wärmebelastung wie heute).

Stadtklimatische
Bewertung und
Empfehlungen

- Unter Einhaltung klimaökologischer Standards ist die Entwicklung der Flächen stadtklimaverträglich möglich bzw. gewünscht, da sie zu einer Verbesserung der klimatischen Situation führt.
- Angesichts der Größe der Entwicklungsflächen und ihrer Bedeutung als zentral gelegener Wohnraum sind weitere optimierende Maßnahmen zur langfristigen Sicherung der stadtklimatischen Verhältnisse umzusetzen (u.a.): klimaangepasste Bäume im Straßenraum und auf Parkplätzen, begrünte Innenhöfe, öffentlich zugängliche (Pocket-) Parks mit hoher Aufenthaltsqualität, Minimierung der Versiegelung (Teilversiegelung von Parkplätzen prüfen), Dach- und Fassadenbegrünung sowie Verschattung von und Sonnenschutz an Gebäuden

Quelle: Klimaanpassung Marburg – Bewertung städtebaulicher Entwicklungsflächen – Auszug Steckbrief; GeoNet, 2022



MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Zielsetzungen: Klima (Starkregen)



Max. Wassertiefen im Ist-Zustand

Quelle: Klimaanpassung Marburg – Bewertung städtebaulicher Entwicklungsflächen – Auszug Steckbrief; GeoNet, 2022

18.04.2024



Änderungen der max. Wassertiefen zum geplanten Zustand

Planungswerkstatt Temmler-Areal am 20. April 2024



MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Zielsetzungen: Klima (Starkregen)

Starkregenanalyse – Auswirkungen der Planung	<ul style="list-style-type: none">- Durch Glättung des Geländemodells breiten sich die Fließwege großräumiger (mit z. T. höheren Fließgeschwindigkeiten) aus. Bei Neubebauung ist mit ähnlichen Wassertiefen wie im Ist-Zustand zu rechnen.- Aufgrund der rund fünf Meter erhöhten Südspange sammelt sich das Wasser vor dem Damm und fließt auf Höhe der Bahnüberführung in das südlich gelegene Entwicklungsgebiet.
Starkregenanalyse – Bewertung und Empfehlungen	<ul style="list-style-type: none">- An erster Stelle sollten gezielt Maßnahmen zur Retention des Niederschlagswassers realisiert werden, um die Überflutungssituation auf der Fläche südlich der Südspange nicht weiter zu verschärfen.- Aufgrund der starken Geländeneigung sollten zudem Notabflusswege geschaffen werden, um Erosions- und Objektschäden vorzubeugen. Die Notabflusswege sollten sowohl auf dem Weg zur Südspange sowie auch auf der Südspange geplant werden.- Der ohnehin überflutete Bereich am Rand der Bahngleise kann als Rückhalteraum weiterentwickelt werden. Gleichwohl könnten hier die Umsetzung der Entleerung sowie die notwendige Querung der Bahngleise hinderlich wirken.

Quelle: Klimaanpassung Marburg – Bewertung städtebaulicher Entwicklungsflächen – Auszug Steckbrief; GeoNet, 2022



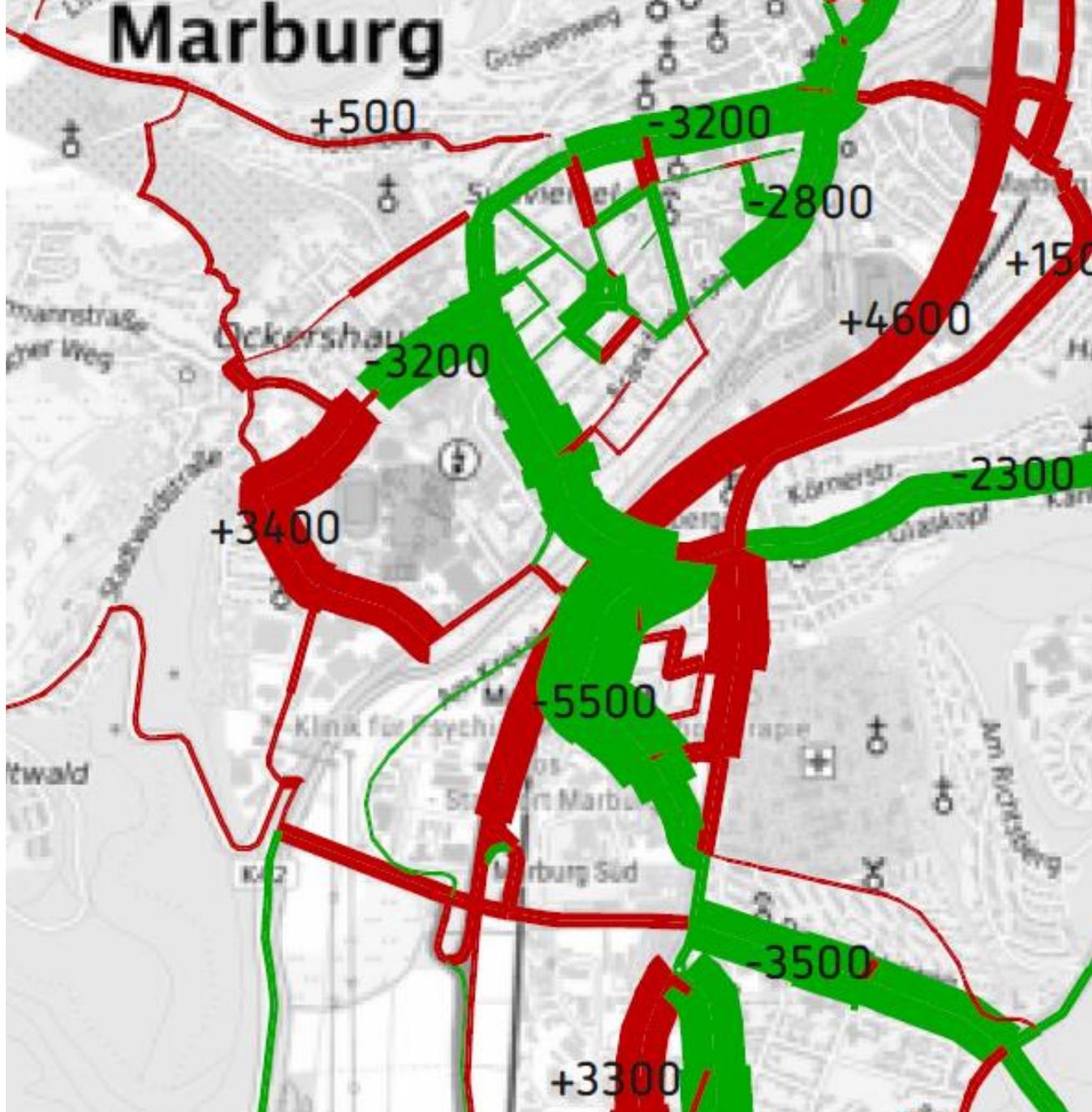
MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Zielsetzungen: Mobilität



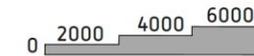
MARBURG
Die Universitätsstadt



Karte D Darstellung der Maßnahmenwirkung

Differenz Szenario D zu Prognose-Nullfall
Belastung in Kfz/Tag

- Abnahmen
- Zunahmen



*) Szenario beinhaltet die Maßnahmen:
 D 1.1: Einbahnstr. Deutschhausstraße / Firmaneiplatz
 D 1.2: Einbahnstr. Biegenstraße (ohne R.-Koch-Str.)
 D 2.1: Sperrung Am Grün (inkl. südl. Gutenbergstr.)
 D 2.2: Erschließungskonzept Südviertel
 D 3.1: Schulzone Leopold-Lucas-Str. (ganztägig)
 D 3.2: Lenkung Südbahnhof (Abbindung Zeppelinstr.)
 H 2: Regelgeschwindigkeit Tempo 30 km/h



MARBURG
Die Universitätsstadt

D3.2	Verkehrslenkung Südbahnhof / Molkereigelände			
	Priorität ● ● ● ★	Zielbezug 		
	Zeitraumen ● ● ● ⌚	CO2-Einsparpotenzial ● ● ●	Kostenklasse ● ● ●	Kosten-Wirkungs-Grad ● ● ●

Im Bereich des Südbahnhofs und dem ehemaligen Molkereigelände sehen Planungen u. a. neue Wohnentwicklung vor. Der Südbahnhof soll bedeutender Mobilitäts- und Umstiegs-knoten werden (siehe C2.1). All diese Vorhaben induzieren neuen Kfz-Verkehr, weshalb im Rahmen des MoVe35 übergeordnet Maßnahmen geprüft wurden, um mit diesem Verkehr umzugehen. Neben generellen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in Quartieren (siehe Maßnahme J4) wurde auf makroskopischer Ebene geprüft (für Detailplanungen ist ein Verkehrsgutachten notwendig), wie sich der Neuverkehr im Umfeld verteilen wird und welche Maßnahmen aufbauend möglich sind. Im Rahmen des Prognose-Nullfalls 2035 wurden für das Gebiet um den Südbahnhof Verkehrszunahmen prognostiziert. Der Neuverkehr (u. a. aufgrund der Molkereigelände-Entwicklung) würde überwiegend über die Frauenberg- und Zeppelinstraße verlaufen. Letztere verfügt insbesondere im nördlichen Bereich über Wohnbebauung, welche durch den zusätzlichen Verkehr belastet werden würde. Die an die Frauenbergstraße angrenzenden Gewerbegebiete sind hingegen unsensibel. Ob die Verkehrsknoten Capper Straße und Konrad-Adenauer-Brücke leistungsfähig genug sind, muss eine Detailuntersuchung klären.

Der Südbahnhof wird zusätzlich Parksuchverkehr anziehen. Dem ist mit entsprechenden Maßnahmen im Parkraumkonzept (siehe Maßnahme D4) entgegenzuwirken, um Anlieger-Wohngebiete nicht zu belasten.

Weitere verkehrslenkende Eingriffe könnten eine Sperrung der Zeppelinstraße nördlich des Bahnhofs bzw. der Pestalozzistraße darstellen. Diese Möglichkeiten wurden im Prognose-Nullfall des Verkehrsmodells geprüft. Frauenberg- und Zeppelinstraße würden durch die Abbindung im Norden deutlich entlastet werden. Der Verkehr Richtung Norden würde sich auf die Capper Straße verlagern, wo es zwar ebenfalls Wohnbebauung gibt, die Straße jedoch auf deutlich höhere Verkehrsmengen ausgelegt ist. Auch der Quell-Zielverkehr aus den angrenzenden Bestandswohngebieten müsste sich mehr nach Osten orientieren.

Dabei wurden noch keine verkehrsreduzierenden Maßnahmen bei der bisher bekannten Neuplanung im Molkerei-quartier eingerechnet und auch bei der zukünftigen Angebotsausgestaltung und entsprechender Anziehungskraft des Bahnhofs (z. B. Lage und Größe von P+R-Anlagen oder Platzierung von Einzelhandel oder Gastronomie) gibt es noch Unschärfen aufgrund des derzeitigen Planungsstandes.

Bausteine

- Entwicklung Molkereigelände und Südbahnhof inkl. quartiersbezogenem Mobilitätskonzept
- Einbindung in ein Parkraumkonzept (siehe Maßnahme D4)
- Detailprüfung der relevanten Knotenpunkte
- Bei Bedarf: Anpassung der Erschließung, z. B. Sperrung/Einbahnregelung der Zeppelinstraße oder Rollwiesenweg, neue Anbindung im Süden, Durchfahrt ÖPNV ermöglichen
- Schleifenfahrten des Linienbusverkehrs vermeiden, Haltestelle Südbahnhof Nord/Konrad- Adenauer-Brücke besser an den Mobilitätsknoten Südbahnhof anbinden

Zuständigkeit/Akteure:

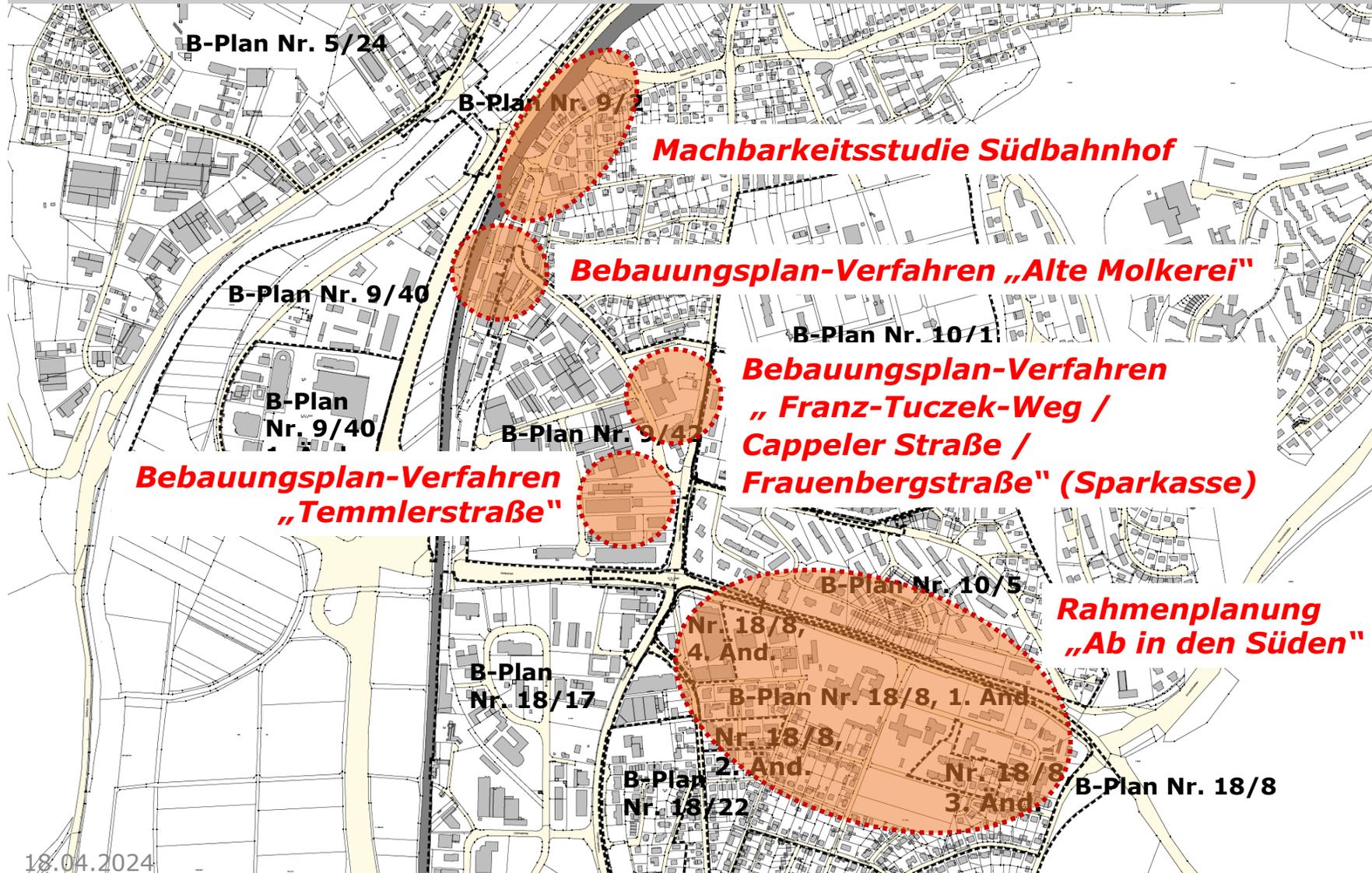
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Straßenverkehr
- Stadtwerke



MARBURG
Die Universitätsstadt

Stadtteil Südbahnhof

Umsetzbarkeit in Bauabschnitten

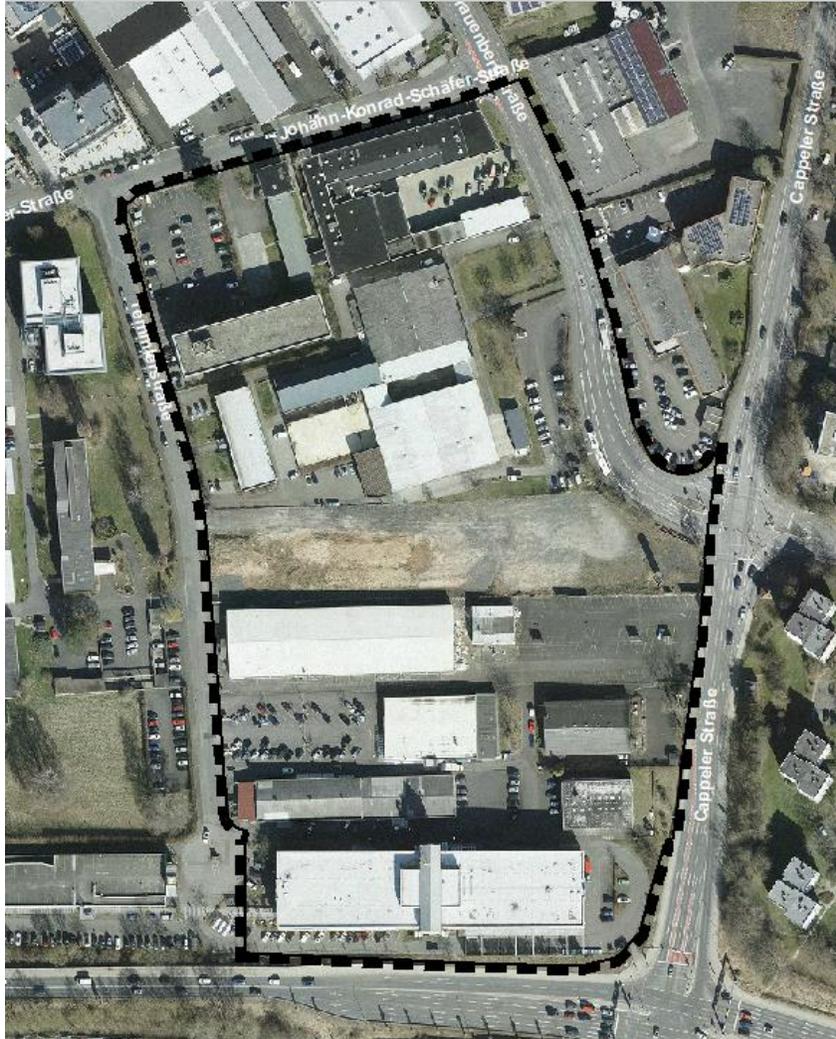


Bauabschnitte | Bausteine

Räumliche Verortung von Projekten

Stadtteil Südbahnhof

Städtebauliche Entwicklung Temmler-Areal



Bebauungsplan-Verfahren „Temmlerstraße“ (Ca. 200-500 WE)

- Planung eines neuen urbanen Quartiers mit preiswertem Wohnraum und sozialer Infrastruktur sowie gewerblichen Strukturen (Dienstleistungen)
- Vernetzung zu den umliegenden Quartieren
- Plangebiet soll in Bauabschnitten realisiert werden
- Bebauungsplan ist aufzustellen, Verfahren läuft bereits
- Städtebaulicher Entwurf wird neu erstellt
- Perspektivwerkstatt am 20.04.2024



MARBURG
Die Universitätsstadt

Hier bitte die Folien von ebene 4 einfügen!



MARBURG
Die Universitätsstadt

Ausblick

Wie geht es weiter?

- Ergebnisse der Perspektivwerkstatt werden fachlich geprüft und bestmöglich in dem weiteren Planungsprozess berücksichtigt
- Fertigstellung des Städtebaulichen Entwurfes bis Juni / Juli 2024
- Öffentliche Präsentation des fertigen Städtebaulichen Entwurfes im September 2024 geplant → Termin wird noch bekannt gegeben.
- Bebauungsplan wird passend zum Städtebaulichen Entwurf erstellt werden.
- Weitere formelle Beteiligungsschritte im Bebauungsplanverfahren



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



MARBURG
Die Universitätsstadt