

## **Fachbeitrag -Verkehr-**

Städtebauliches Entwicklungskonzept, Stadt Grünberg (Hessen)

---

Abschlussbericht –Kurzfassung–



### **Auftraggeber:**

Arbeitsgemeinschaft UmbauStadt  
Brauhausgasse 17  
99423 Weimar

### **Bearbeitung:**

schriewer+schriewer  
Büro für urbane Entwicklung  
Schillerstraße 20  
99423 Weimar

21. Oktober 2008

## INHALTSVERZEICHNIS

1 Analyse	2
2 Verkehrskonzept	4
3 Straßenquerschnitte	5
3.1 Londorfer Straße	
3.2 Bahnhofstraße	
3.3.Gallusstraße	
3.4.Theo-Koch-Straße	
3.5 Gerichtsstraße	
3.6 Bundesstraße B 49	
4 Ruhender Verkehr im Planungsgebiet	8
5 Ausstattungskatalog für das Planungsgebiet	9
6 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	9

## 1 Analyse

Zusammenfassend kann ausgesagt werden, dass das Gebiet sehr hohen verkehrlichen Belastungen aus überörtlichen Verkehren ausgesetzt ist (Londorfer Straße mit rund 1.000 Kfz/h, Lärmbeeinträchtigungen durch die Bundesstraße B 49 und der Eisenbahnlinie (Vogelsbergbahn)). Positiv zeigt sich der Oberflächenzustand der Straßenräume und das durchgängige Prinzip halbhocher Bordanschläge, die eine gute Nutzbarkeit für Fuß- und Radverkehre ermöglichen. Das fehlende öffentliche Grün im Straßenraum stellt einen wesentlichen Mangel im Planungsgebiet dar. Durchgängige Großgrünstrukturen als öffentliches Grün sind historisch nicht belegt, können aber die Aufenthaltsfunktion verstärken.

Die Straßenräume besitzen im gesamten Planungsgebiet Fahrbahnbreiten von über 6,00 m, teilweise bis zu 8,00 m und bedingen damit geringe Seitenraumflächen. Der Nutzungsanspruch 'Aufenthalt' findet nur bedingt eine Unterstützung durch die vorhandene Querschnittsaufteilung. Die im Planungsgebiet befindlichen Platzräume (Kriegerdenkmal, Bahnhofsvorplatz, Gallusmarkt) sind im Wechsel von Platz- und Straßenraum wenig erlebbar. Der Anspruch des ruhenden Verkehrs am Planungsraum ist insbesondere im südlichen innenstadtnahen Bereich hoch.

Gesonderte

Radverkehrsanlagen

(Radwege, Angebotsstreifen, Fahrradparker) sind nicht vorhanden und im Hinblick auf die hohen Verkehrsbelastungen in der Londorfer Straße wünschenswert. Ein zeitgemäßer Anschluss an den Fernradweg R7 fehlt. Die großzügig trassierten Eckausrundungen von Einmündungen und Kreuzungen sollten im Hinblick auf wünschenswerte niedrige innerstädtische Geschwindigkeiten überplant werden. Als Zielstellung im Sanierungsgebiet kann es nur sein, den Wohngebietscharakter zu stärken, d.h. Umbau der Straßenzüge in Richtung Tempo-30-Zonen sowie die Herstellung von verkehrsberuhigten Bereichen mit multifunktionalem Flächenangebot, kleinteilige Ausstattungselemente (Leuchten) und die Aufwertung der Aufenthaltsflächen zu stärken. In den

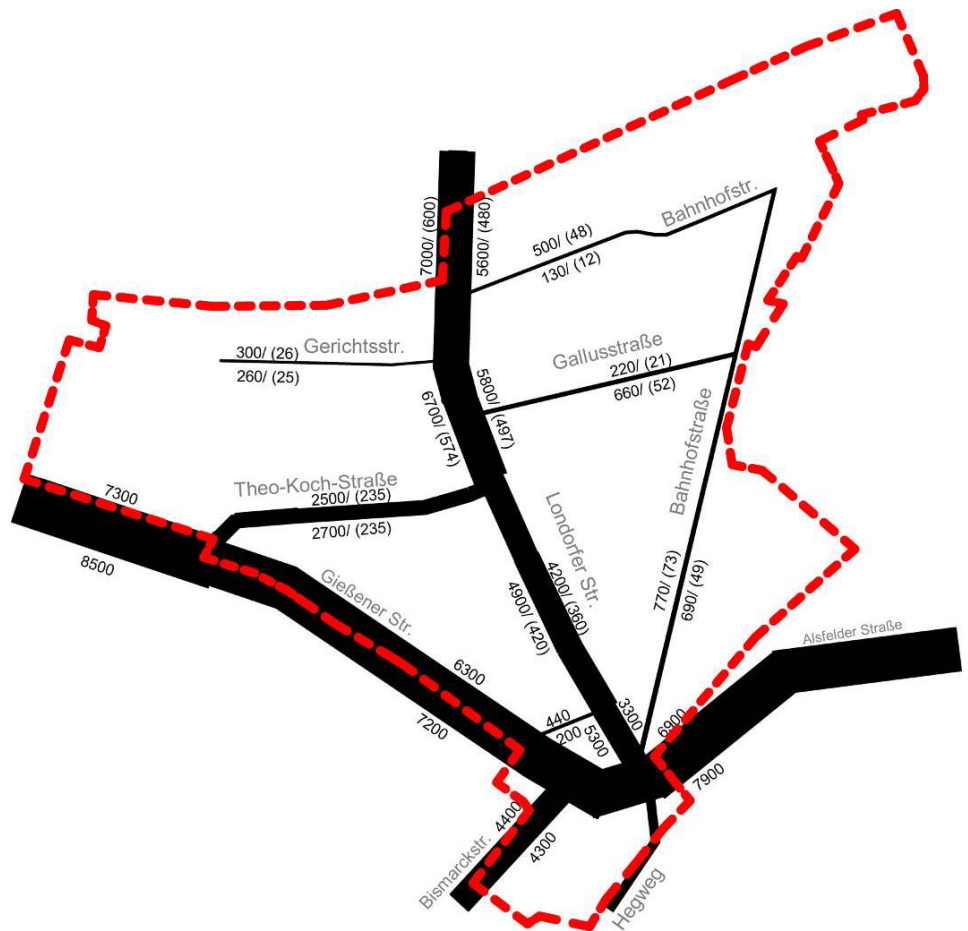


Abbildung 1 Verkehrsbelastungen Bestand 2008

Straßenraum sollten Grünraumstrukturen unter Beachtung der Entstehungsgeschichte der Räume eingebracht werden. Die Straßenräume sollten eine Abstufung nach ihrer Verkehrsbedeutung erfahren, um in Richtung einer „selbsterklärenden Fahrbahn“ zu wirken.

Während der Voruntersuchung wurden drei Varianten der zukünftigen Verkehrsführung bearbeitet:

1. Gestaltung des „Status quo“
2. Einrichtung von Einrichtungsverkehre
3. Verkehrsverlegungen aus der Londorfer Straße

Variante 1 und 2 sind aufgrund der Nachteile gegenüber der Variante 3 aus der Betrachtung ausgeschieden. Eine Verlegung der Landesstraße L 3125 wird auch durch das zuständige Amt für Straßen- und Verkehrswesen Schotten favorisiert. Gründe dafür sind dass die Londorfer Straße mit der relativ geringen Straßenraumbreite und einer Verkehrsbelastung von ca. 12.000 Fhz/d als sehr hoch belastet eingestuft werden kann. Es bestehen bauliche Engstellen, sehr hohe Lärmbelastungen und eine aktuelle Unfallhäufungsstelle. Die Raum- und Verkehrsansprüche lassen sich in der Londorfer Straße mit dem aktuellen Regelwerk der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen nicht lösen.

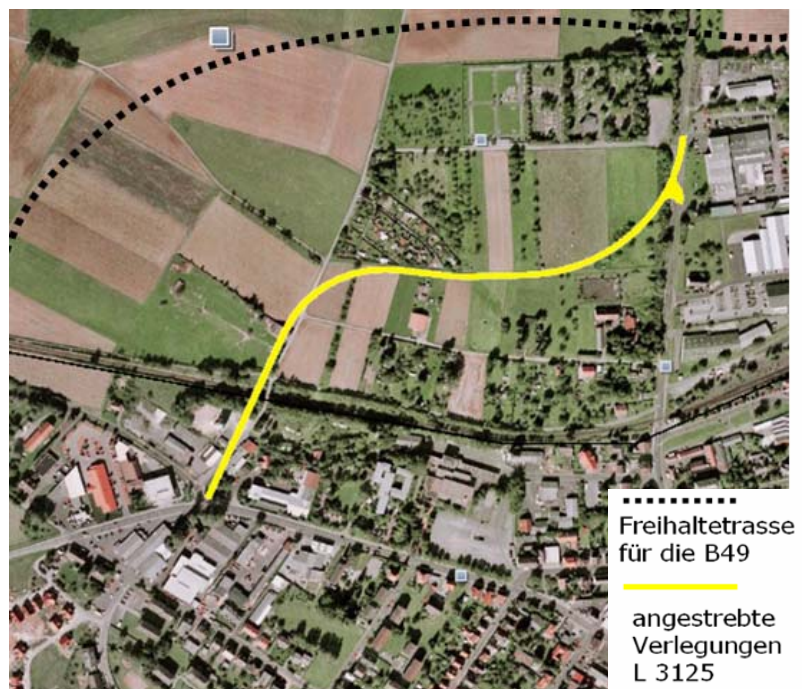
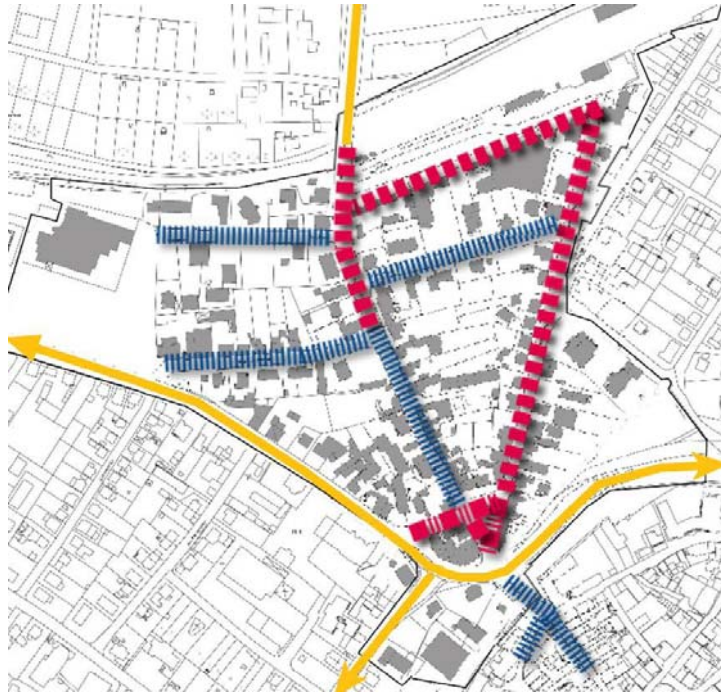


Abbildung 2 Verkehrsverlagerung der B 49 und L 3125

## 2 Verkehrskonzept

Um einen Reisezeitvorteil der neuen Landesstraße (L 3125) zu erzielen, ist es notwendig den Netzwidestand im Planungsgebiet deutlich zu erhöhen. Dazu müssen die folgenden verkehrsrechtlichen Regelungen im Planungsgebiet umgesetzt werden.






-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Tempo 30 Zone
-  Tempo 50 mit Seitenraumgestaltung

Abbildung 3 Planungskonzept

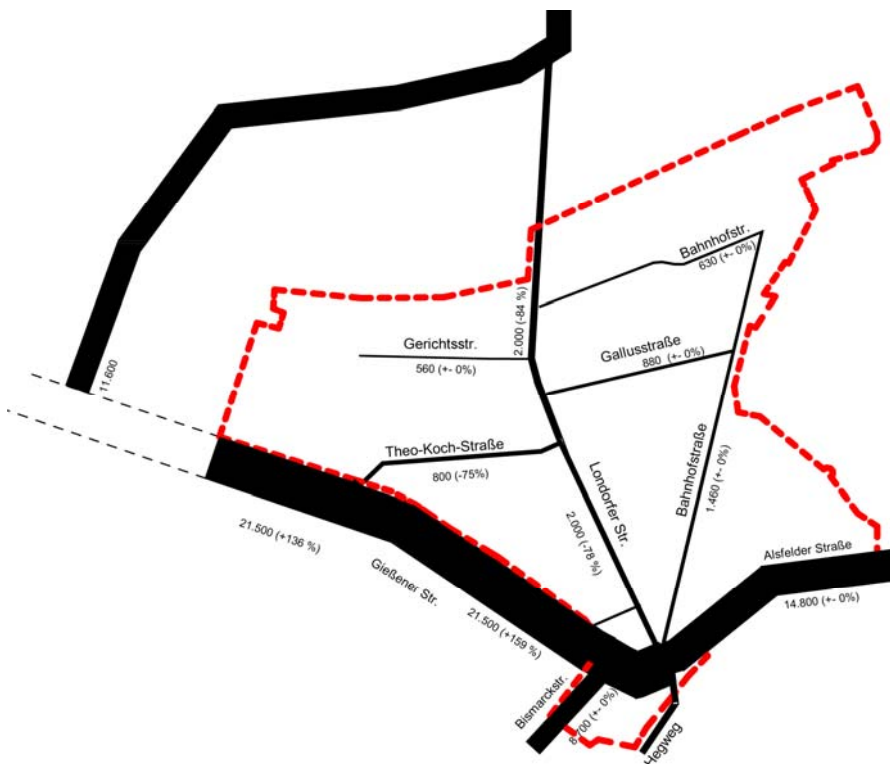
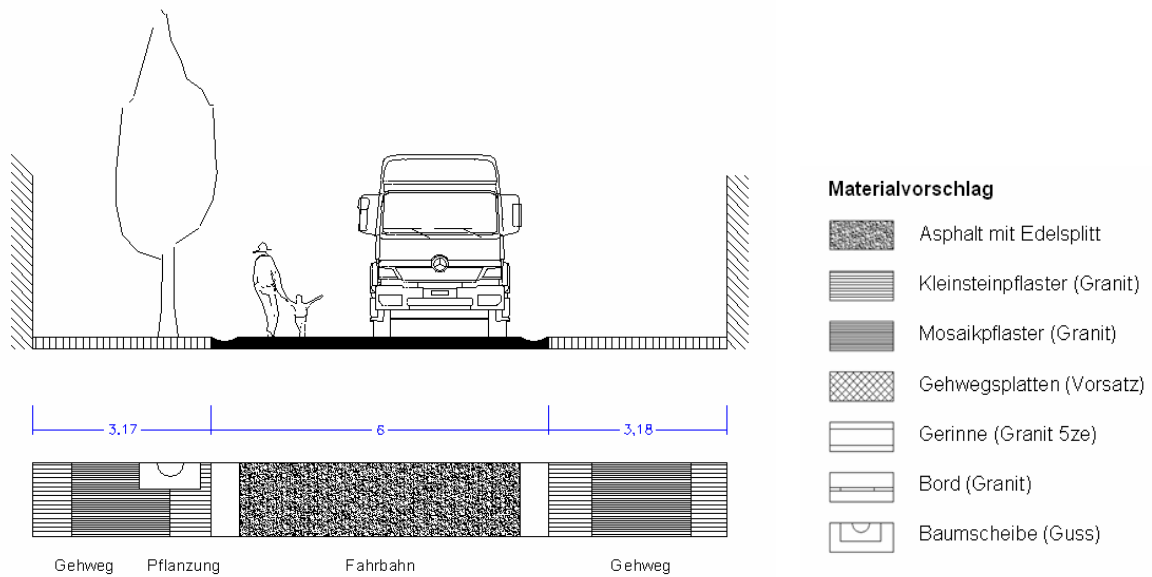


Abbildung 4 Prognose der Verkehrsmengen bei einer Verlegung der L 3125 aus der Londoner Straße unter Ausschluss gebietsfremder Verkehre zum Zeitstand 2008



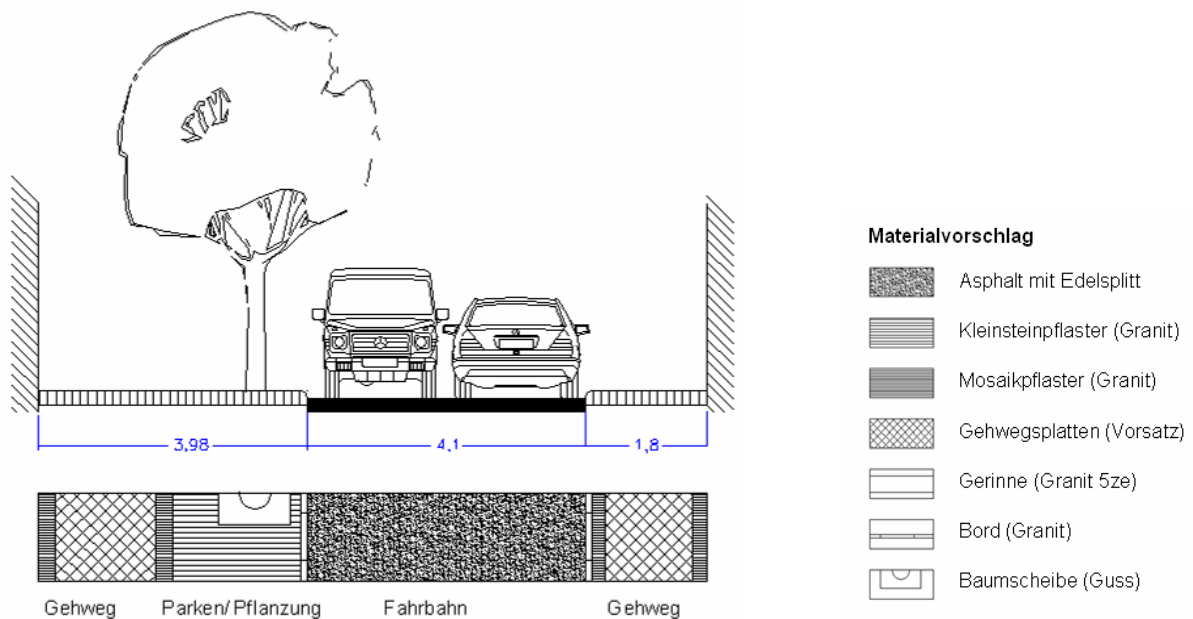
### 3 Straßenquerschnitte

#### 3.1 Londorfer Straße (südlicher Bereich)



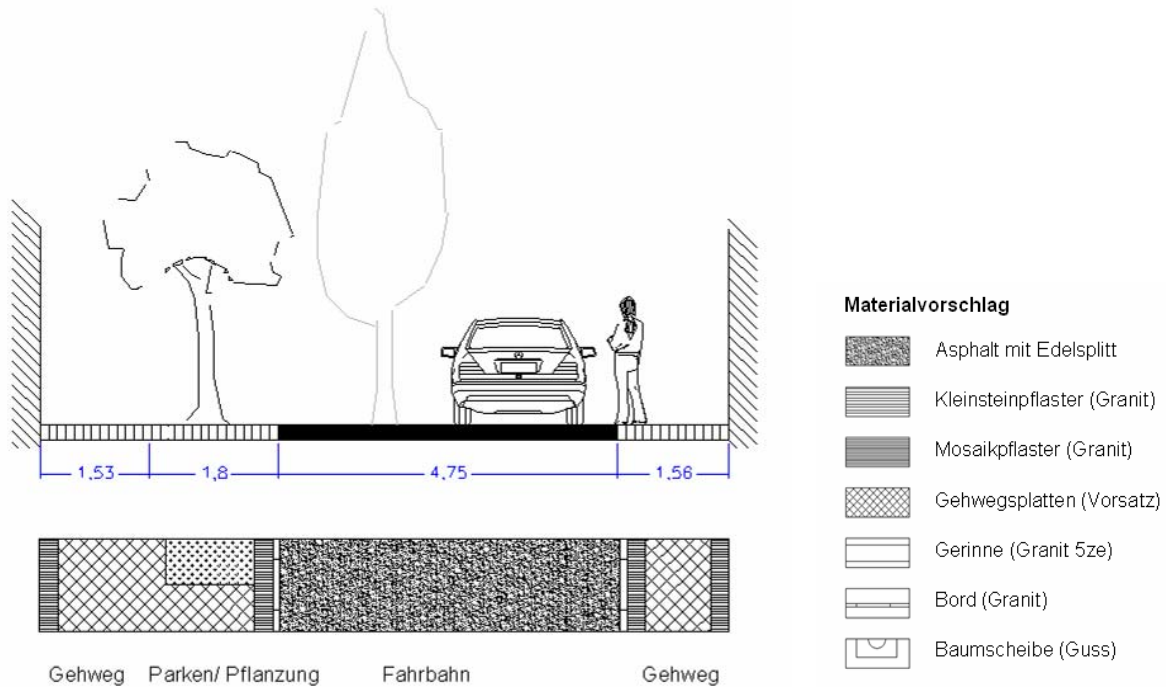
Für den Umbau der Londorfer Straße wird eine verkehrsberuhigte Zone mit höhengleicher Ausbildung von Fahrbahn und Seitenraum empfohlen. Der zu berücksichtigende Begegnungsfall BUS/ BUS kann im verkehrsberuhigten Bereich mit 6,00 m, im Tempo-30-Bereich mit 6,50 m dimensioniert werden. Es sollten die privaten Vorgärten in die städtebauliche Sanierung mit einbezogen, abgegrenzt und möglichst als Vorgartenflächen wiederhergestellt werden. Empfohlene Bepflanzung: Prunus Sagatii

#### 3.2 Bahnhofstraße



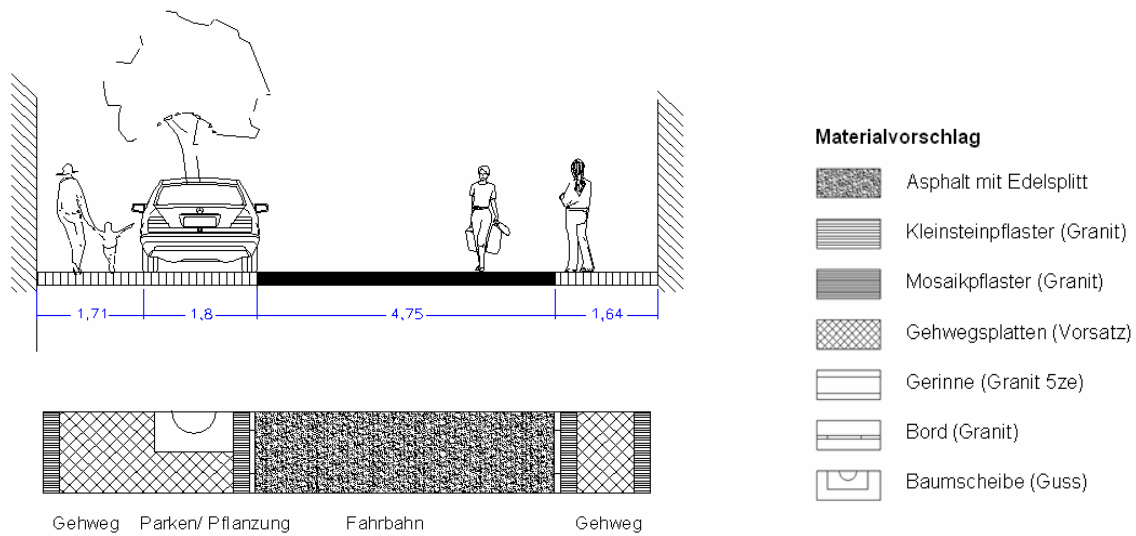
Für den Umbau der Bahnhofstraße wird eine Tempo-30-Zone empfohlen. Die derzeitige Aufteilung wird im Prinzip belassen, nur der ruhende Verkehr (2,00 m) wird optisch in die Gehwegsfläche integriert. Die Gehwegsflächen erhalten einen gut begehbaren Plattenbelag und unterstreichen den repräsentativen Charakter der Bahnhofsachse. Empfohlene Bepflanzung: Acer platanoides „Faassen`s Black“

### 3.4 Gallusstraße



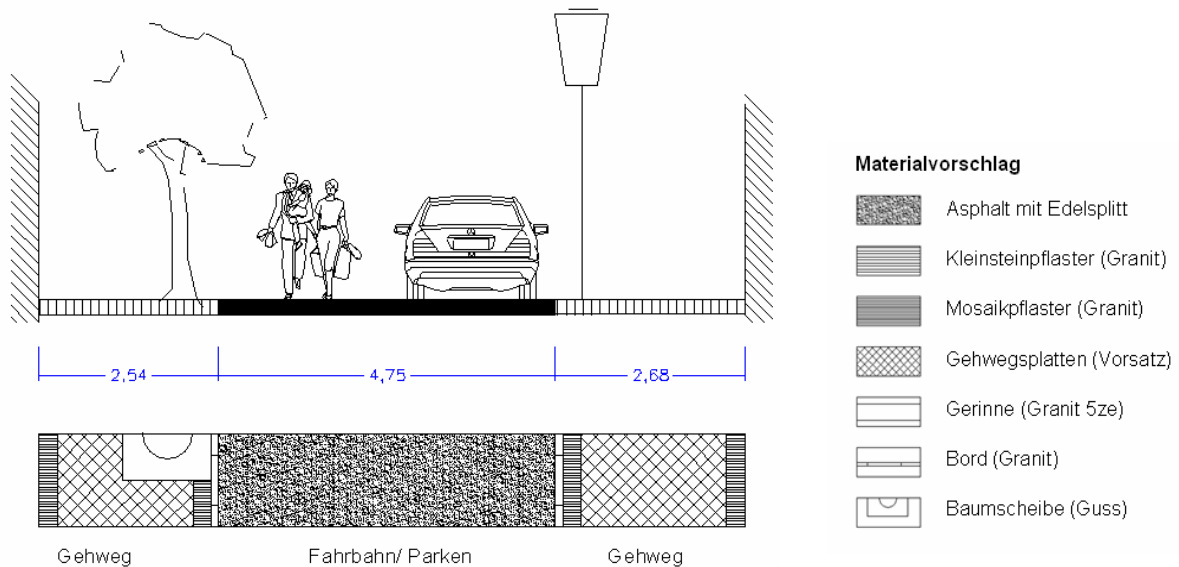
Für den Umbau der Gallusstraße wird eine verkehrsberuhigte Zone mit höhengleicher Ausbildung von Fahrbahn und Seitenraum empfohlen. Der zu berücksichtigende Begegnungsfall (LKW/ PKW) kann im verkehrsberuhigten Bereich mit 4,75 m dimensioniert werden. Um einen partiellen Umbau zu ermöglichen, wurde die Bestandssituation bei der Querschnittsaufteilung berücksichtigt. Zwei bildprägende Bäume mit axialer Ausrichtung sollen dem Straßenraum ein Motiv geben und zum Merkzeichen avancieren. Empfohlene Bepflanzung: Crataegus laevigata

### 3.5 Theo-Koch-Straße



Für den Umbau der Theo-Koch-Straße wird eine verkehrsberuhigte Zone mit höhengleicher Ausbildung von Fahrbahn und Seitenraum empfohlen. Die Fahrbahnfläche sollte 4,75 m betragen und kann die Begegnung von LKW und PKW aufnehmen. Für eine mögliche Begegnung von LKW/ LKW (5,50 m) sollte der Gehwegsbereich im Aufbau verstärkt ausgebildet werden. Empfohlene Bepflanzung: Crataegus laevigata

### 3.6 Gerichtsstraße



Für den Umbau der Gerichtsstraße wird eine verkehrsberuhigte Zone mit höhengleicher Ausbildung von Fahrbahn und Seitenraum empfohlen. Die Fahrbahnfläche sollte 4,75 m betragen. Empfohlene Bepflanzung: Crataegus laevigata



### 3.7 Bundesstraße B 49



Abbildung 5 Bestand Straßenraum B 49



Abbildung 6 Fotomontage Straßenraum B 49

Für den ortsgerechten Umbau der Bundesstraße wird eine optische Einengung mit alleeartiger Bepflanzung und zusätzlicher Markierung eines Radweges (Angebotsstreifen) empfohlen. Die Bushaltestelle vor dem Knotenpunkt Londorfer Straße könnte mit einer Großsteinpflasterung optisch vom Asphalt getrennt werden und den innerstädtischen Charakter stärken. Empfohlene Bepflanzung: *Carpinus betulus* "Fans Fontaine"

## 4 Ruhender Verkehr im Planungsgebiet

Folgende Handlungsoptionen können zu Verbesserung des ruhenden Verkehrs benannt werden:

- Vergrößerung der P+R-Flächen nördlich des Bahnhofs (zusätzlich 57 P+R-Stellplätze)
- Quartiersgaragen im südlichen Planungsbereich
  - A\_ zwischen Londorfer Strasse und Bahnhofstrasse: von 16 bis 48 Stellplätze
  - B\_ zwischen Londorfer Strasse und Gießener Strasse: von 16 bis 32 Stellplätze
- Ankauf von Grundstücken z.B. in der Londorfer Straße (Polizei)
- Einbringung einer Tiefgarage „Dingstuehle“ unter Ausnutzung der Höhensituation für die Integration in den Stadtraum (ca. 50 Stellplätze/ Tiefgeschoss)

In der Summe aller Maßnahmen könnten bis zu 250 Stellplätze neu entstehen.

## 5 Ausstattungskatalog für das Planungsgebiet



Abbildung Abbildungsnachweis der Hersteller: Lehner WerkMetal, Hess Licht + Form, Benkert  
(v.l.o. n. u.)

## 6 Empfehlung zum weiterem Vorgehen

Die Verlegung der Landesstraße L 3125 ist für die Gebietsentwicklung von hoher Bedeutung und in das Landesstraßenprogramm einzubringen. Die Verlegung der Bundesstraße B 49 ist über das Land Hessen in den Bundesverkehrswegeplan einzubringen. Für das weitere Vorgehen bis zur Realisierung der Landesstraßenverlegung können mit der Umgestaltung der kommunalen Straßenzüge begonnen werden. Aufgrund des Sanierungsbedarfes der Leitungssysteme empfiehlt sich ein Beginn der in Bahnhofstraße. Es könnten folgende die Gerichts- und die Gallusstraße umgebaut werden und die R+R Anlage nördlich des Bahnhofes realisiert werden.