



Verkehrs- und Parkraumkonzept Ostbevern

23. Mai 2013



KORTEMEIER BROKMANN
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Kortemeier Brokmann
Landschaftsarchitekten GmbH

Oststraße 92
32051 Herford

T +49(0)52 21 97 39-0
F +49(0)52 21 97 39-30

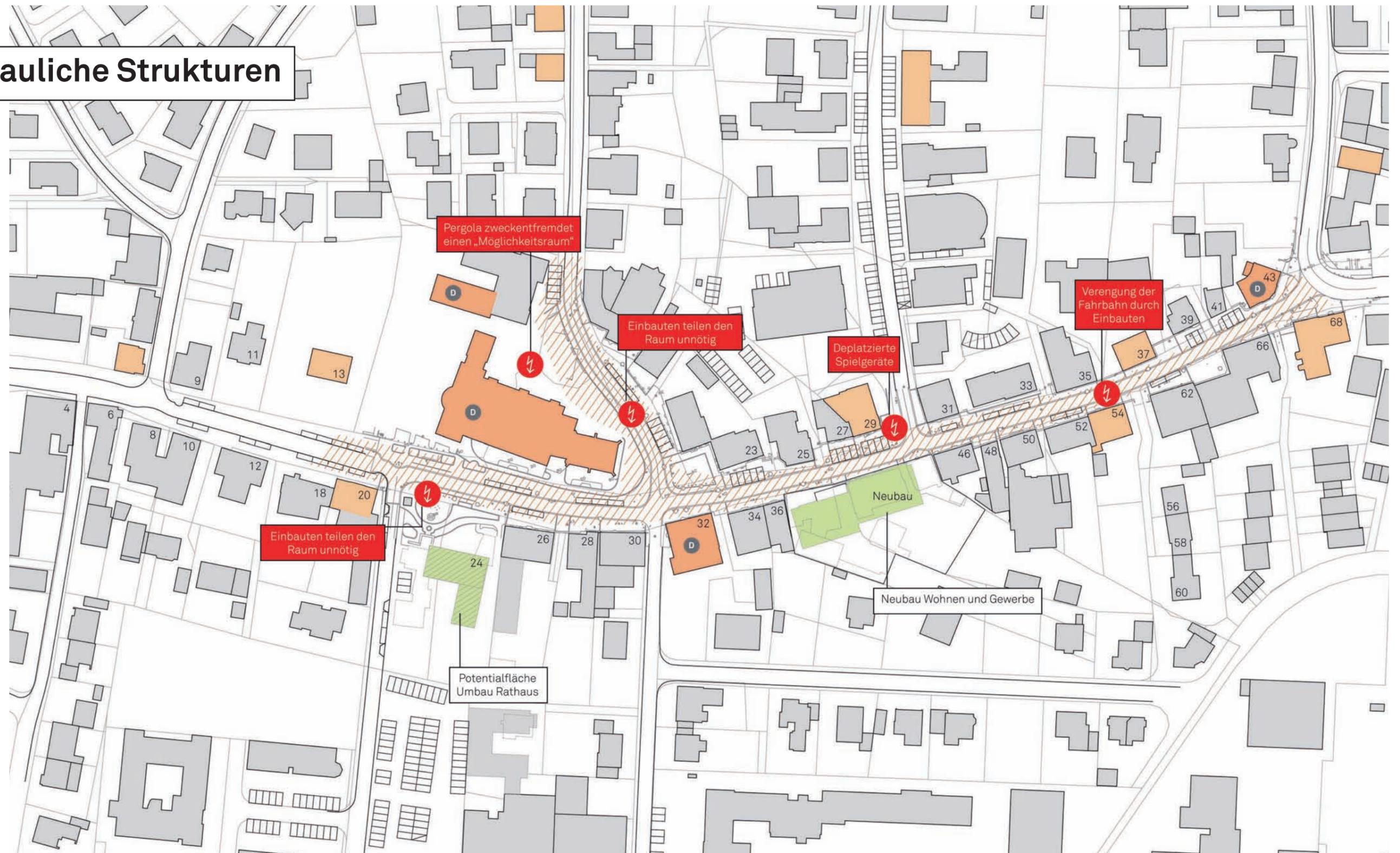
Allgemeine Ziele des **Verkehrs- und Parkraumkonzeptes**

- funktionale Optimierung des Verkehrs- und Parkraumes
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Einbettung in ein gestalterisches Gesamtkonzept zur Stärkung der neuen Ortsmitte

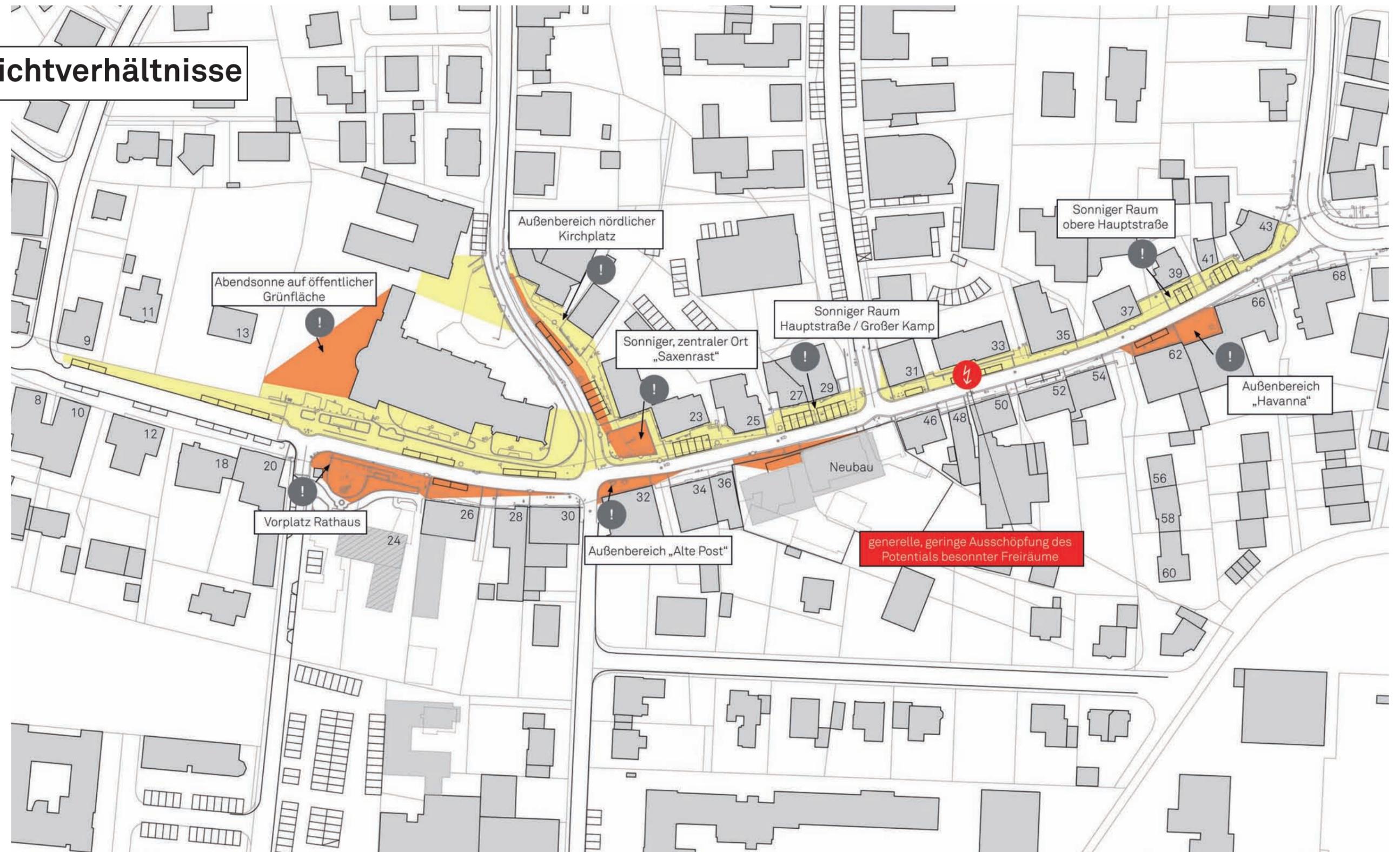




Bauliche Strukturen



Lichtverhältnisse



Grünstrukturen



Blickbeziehungen



Ziele des Verkehrskonzeptes

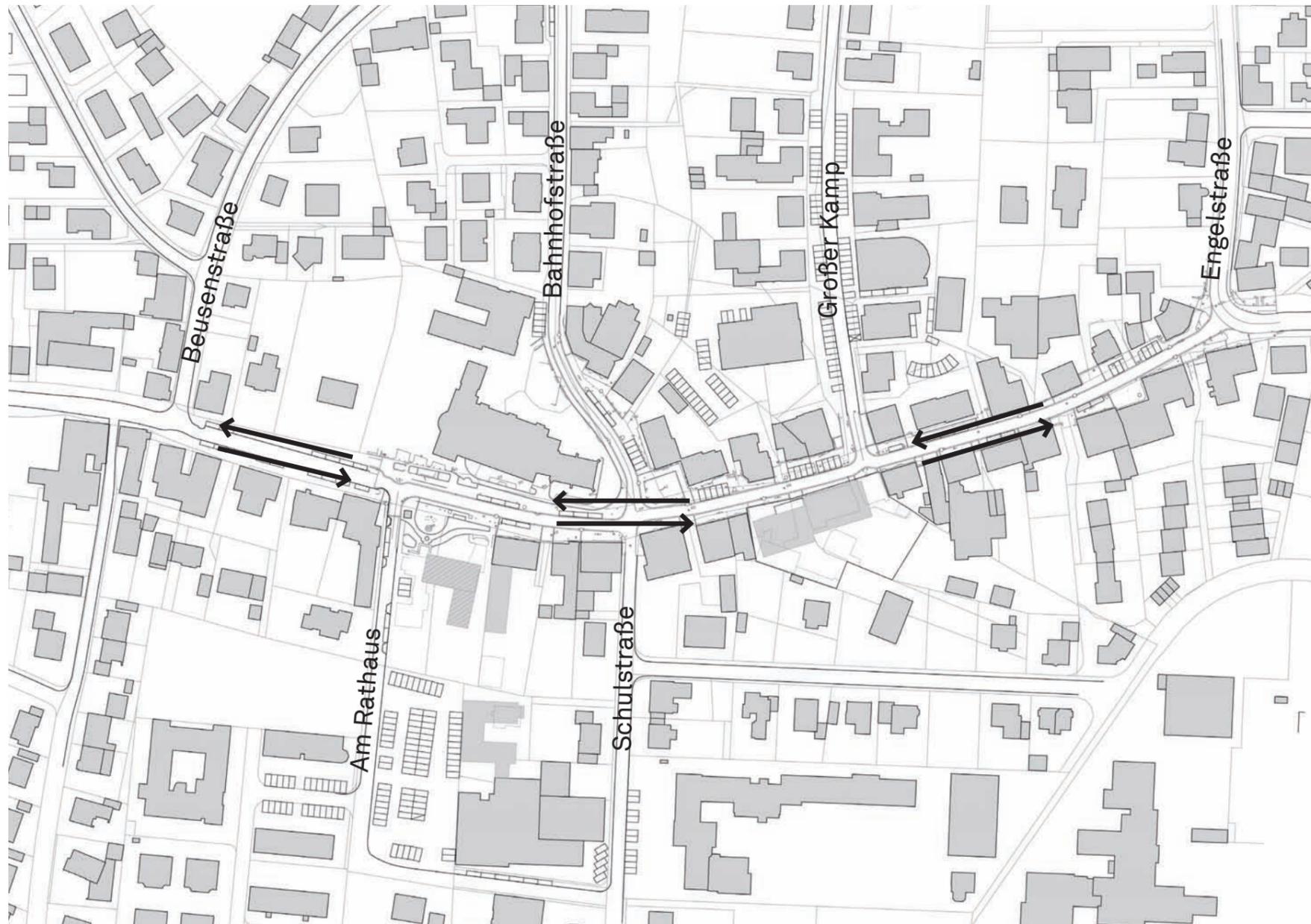
Anforderungen an das Verkehrskonzept im Ortskern

- Erreichbarkeit gewährleisten
- ruhigen, fließenden Verkehr ermöglichen
- schnelles Fahren verhindern
- intuitive Verkehrsführung (Lenkung der Verkehrsteilnehmer)
- barrierefreie Gestaltung
- fußläufige Wegeverbindungen ausbauen
- Aufkommen des Schwerlastverkehrs im Ortskern reduzieren
- Strategien für den Umgang mit dem generellen Verkehrswachstum entwickeln
- räumlich/funktionale und gestalterische Definition der Ortsmitte bereits mit dem Verkehrsraumkonzept ermöglichen

Herangehensweise

- Auswertung bereits erfolgter Planungen
- Austausch mit Akteuren vor Ort, bzw. Aufnahme der vorhandenen Grundgedanken
- Konzeptionierung verschiedener Grundideen

So entstanden verschiedene Modelle der Verkehrsführung, die im Folgenden mit der aktuellen Situation verglichen werden



Die Verkehrsführung im Bestand

- keine Einschränkungen in der derzeitigen Verkehrsführung im Ortskern



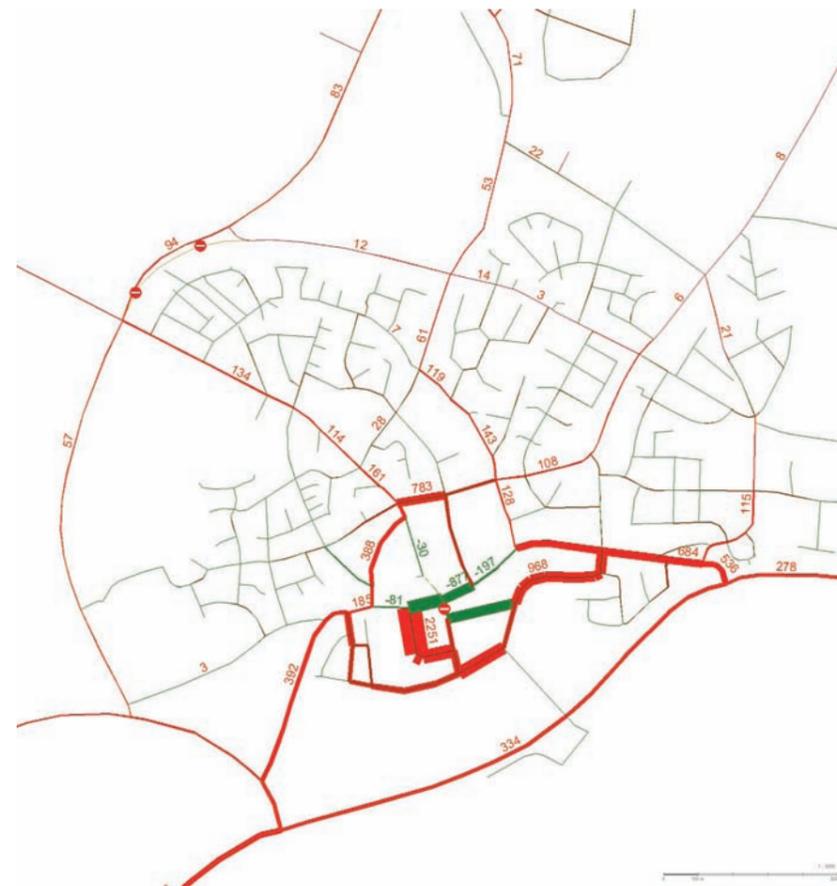
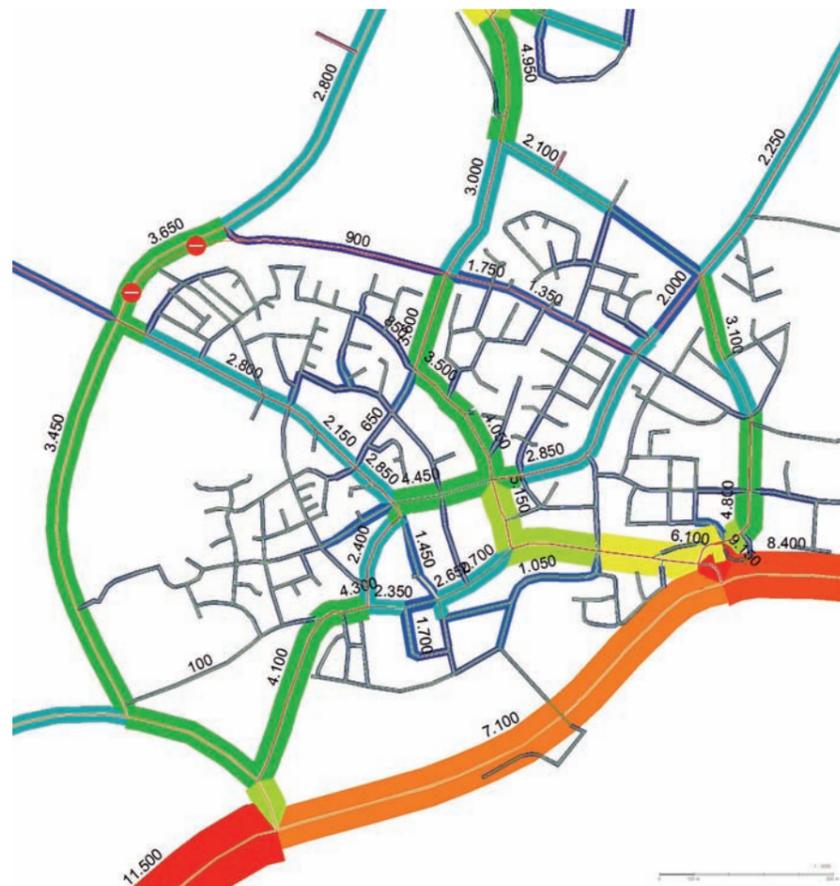
Verkehrsmodell 1

- Teilabschnitt der Hauptstraße (Am Rathaus bis Großer Kamp) wird als Einbahnstraße gestaltet
- Erschließung der Einbahnstraße von **Westen nach Osten**
- Sperrung der oberen Schulstraße



Verkehrsmodell 2

- Teilabschnitt der Hauptstraße (Am Rathaus bis Großer Kamp) wird als Einbahnstraße gestaltet
- Erschließung der Einbahnstraße von **Osten nach Westen**
- Sperrung der oberen Schulstraße



Verkehrsmodellberechnung

- Änderungen bewirken eine **Verlagerung** des Verkehrsaufkommens

Modell 1/2:

Reduktion Hauptstraße/
Ortsmitte - 45 %

Anstieg nördliche Verbin-
dungsstraßen Ø + 14 %

Anstieg südliche Verbin-
dungsstraßen Ø + 75 %

Hauptstraße:

1,8 PKW/min -> 0,8 PKW/min

Hanfgarten:

0,7 PKW/min -> 1,25 PKW/min

Kurzfassung „Vergleichsmatrix“ Verkehrsmodelle

	Aktuelles Verkehrsmodell	Modell 1 (Einbahnstraßenteilabschnitt W->O)	Modell 2 (Einbahnstraßenteilabschnitt O->W)
Verkehr			
Erreichbarkeit der Ortsmitte (Durchlässigkeit)	Durchlässigkeit gegeben, keine Restriktionen der Verkehrsführung mit allen Vor- und Nachteilen	Einschränkung der direkten Erreichbarkeit der Ortsmitte aus östlicher Richtung. Generelle Durchlässigkeit gegeben. Sperrung der oberen Schulstraße kann über „Am Rathaus“ umgangen werden.	s. Modell 1, allerdings mit Einschränkung aus westlicher Richtung. Generelle Durchlässigkeit gegeben. Hauptstraße kann von PKWs nicht über „Am Rathaus“ angefahren werden.
Verkehrsaufkommen Ortsmitte und angrenzende Areale	Derzeitige Belastung der Ortsmitte (Hauptstraße) Ø 2.600 PKW/d ; nördliche Verbindungsstraßen (Beusenstraße, Erbdrossenstraße, Engelstraße) durchschnittlich belastet; südliche Wohnstraßen gering belastet	Verlagerungen im Verkehrsaufkommen durch Einbahnstraßenteilabschnitt; Entlastung Hauptstraße/Ortsmitte (-45%) ; Anstieg nördliche Verbindungsstraßen (Ø +14%) ; Anstieg südliche Verbindungsstraßen (Ø +75%)	s. Modell 1, lediglich geringe Abweichungen im Verkehrsaufkommen
Durchgangsverkehr	Durchgangsverkehr von allen Richtungen vorhanden , insbesondere bei Schwerlastverkehr als Problem wahrgenommen	Entschärfung der Situation , da Durchgangsverkehr nur noch von West-Ost möglich	Entschärfung der Situation , da Durchgangsverkehr nur noch von Ost-West möglich
Verkehrsfluss Hauptstraße	Verkehrsfluss durch Begegnungsverkehr und Einbauten beeinträchtigt , dadurch verstärkte Emissionen in der Ortsmitte	Einbahnstraßenteilabschnitt verbessert den Verkehrsfluss in der Hauptstraße und sorgt für eine Reduktion der Emissionen	s. Modell 1
Bus- und Schwerlastverkehr in der Ortsmitte	Mit der aktuellen Verkehrslösung fahren sowohl LKWs als auch Busse aus verschiedenen Himmelsrichtungen durch die Hauptstraße. Dies wird als Belastung wahrgenommen.	Busse, die aus östlicher Richtung kommen, werden über die südlichen Verbindungsstraßen umgeleitet. So kann der Bus auch aus dieser Richtung kommend die zentral gelegene Bushaltestelle am Rathausvorplatz erreichen. Entlastung der Situation	Busse, die aus westlicher Richtung kommen, werden über die südlichen Verbindungsstraßen umgeleitet. Entlastung der Situation

Kurzfassung „Vergleichsmatrix“ Verkehrsmodelle

	Aktuelles Verkehrsmodell	Modell 1 (Einbahnstraßenteilabschnitt W->O)	Modell 2 (Einbahnstraßenteilabschnitt O->W)
Parkraum			
Parkplätze im rückwärtigen Bereich	Derzeit werden Autofahrer nicht angeregt rückwärtige Stellplätze in Anspruch zu nehmen und suchen stattdessen im Straßenraum nach Stellplätzen	Rückwärtige Parkplätze sind funktional und räumliche der Ortsmitte bzw. des Einbahnstraßenteilabschnittes zugeordnet ; zentrale Parkplätze sind sowohl westlich als auch östlich der neuen Ortsmitte vorhanden	s. Modell 1
„bedarfsgerechtes“ Parken (schnell, sicher und bequem)	Stellplätze im Straßenraum (Queranordnung) hinderlich für den Verkehrsfluss aufgrund von Rangieren	Eine bevorzugte Längsanordnung der Stellplätze in der Hauptstraße ermöglicht insbesondere im Bereich eines möglichen Einbahnstraßenteilabschnittes einen flüssigen Verkehrsfluss	s. Modell 1
Gewerbe			
Erreichbarkeit aller Einrichtungen im Ortskern	Derzeit alle Einrichtungen im Ortskern mit PKW zu erreichen	Sämtliche Einrichtungen von Westen aus zu erreichen ; gute Parkplatzangebote an beiden Enden des Einbahnstraßenteilabschnittes vorhanden	s. Modell 1 allerdings von Osten aus zu erreichen
Erreichbarkeit der Nahversorger EDEKA und K+K	Nahversorger EDEKA und K+K aus allen Richtungen zu erreichen	K+K aus östlicher Richtung lediglich über die südlichen Verbindungsstraßen zu erreichen	K+K über die Hauptstraße aus beiden Richtungen anfahrbar. Abfahrt in östlicher Richtung über südliche Verbindungsstraßen
Räumliche Möglichkeiten im Außenraum	Außenraum in der aktuellen Situation gegenüber dem Verkehrsraum benachteiligt . Potentiale werden nicht ausgeschöpft	Insbesondere im Einbahnstraßenteilabschnitt können die Potentiale des Außenraumes für Einzelhandel, Gastronomie etc. neu ausgelotet werden	s. Modell 1

Kurzfassung „Vergleichsmatrix“ Verkehrsmodelle

	Aktuelles Verkehrsmodell	Modell 1	Modell 2
Verkehr			
Erreichbarkeit der Ortsmitte (Durchlässigkeit)	+	+-	-
Verkehrsaufkommen Ortsmitte und angrenzende Areale	-	+	+
Durchgangsverkehr	-	+	+
Verkehrsfluss Hauptstraße	-	+	+
Bus- und Schwerlastverkehr in der Ortsmitte	-	+	+
Parkraum			
Parkplätze im rückwärtigem Bereich	-	+	+
„bedarfsgerechtes“ Parken (schnell, sicher und bequem)	-	+	+
Gewerbe			
Erreichbarkeit aller Einrichtungen im Ortskern	+	+-	+-
Erreichbarkeit der Nahversorger EDEKA und K+K	+	+-	+-
Räumliche Möglichkeiten im Außenraum	-	+	+

Zwischenfazit Verkehrskonzept

Im Bereich der Ortsmitte ist mit leichten Einschränkungen im Zusammenhang der Durchlässigkeit für motorisierte Fahrzeuge zu rechnen. Damit kann jedoch konstruktiv umgegangen werden. Eine reduzierte Durchlässigkeit des Ortskernes ist nicht gleichzusetzen mit einer Verschlechterung der generellen Erreichbarkeit.

Der Vorschlag mindert oder behebt vielfältige Probleme in der aktuellen Verkehrssituation (Begegnungsverkehr, Durchgangsverkehr, Schwerlastverkehr) und ermöglicht neue Perspektiven in der räumlich-funktionalen Entwicklung des Ortsmitte.

Ziele des Parkraumkonzeptes

Anforderungen an das Parkraumkonzept im Ortskern

- Erhöhung der Gesamtanzahl an Stellplätzen im Ortskern
- Aktivierung und Optimierung von bestehenden und potentiellen Parkflächen in rückwärtigen Bereichen
- Verbesserung der Stellplatzsituation im Straßenraum
- Schaffung von bedarfsgerechten Stellplätzen
- Verbesserung der fußläufigen Verbindungen zwischen Parkplätzen und den Geschäftsstraßen

Schwerpunkte der Konzeption

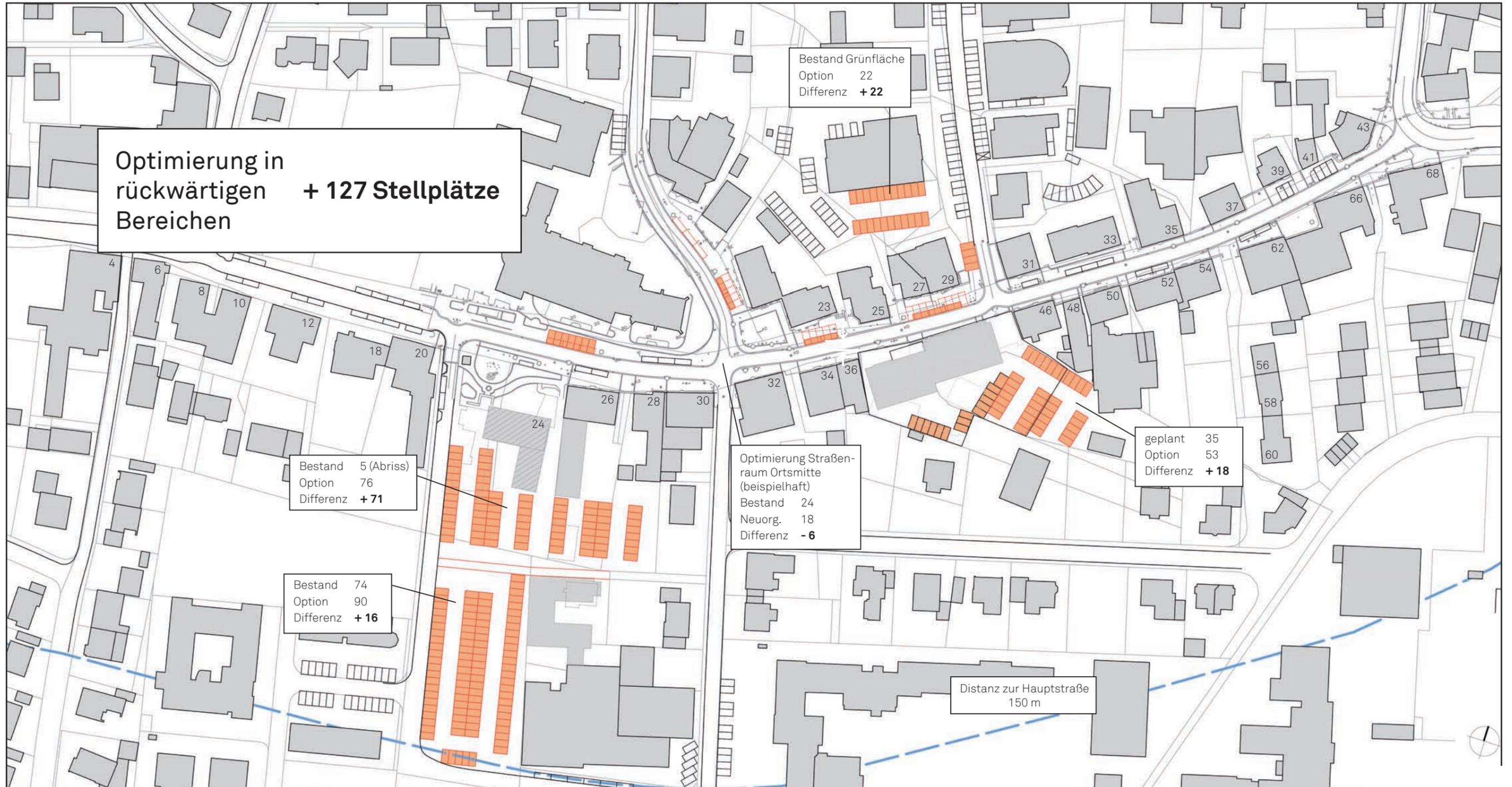
in rückwärtigen Bereichen

- Optimierung vorhandener Angebote und Weiterentwicklung angrenzender Flächenpotentiale

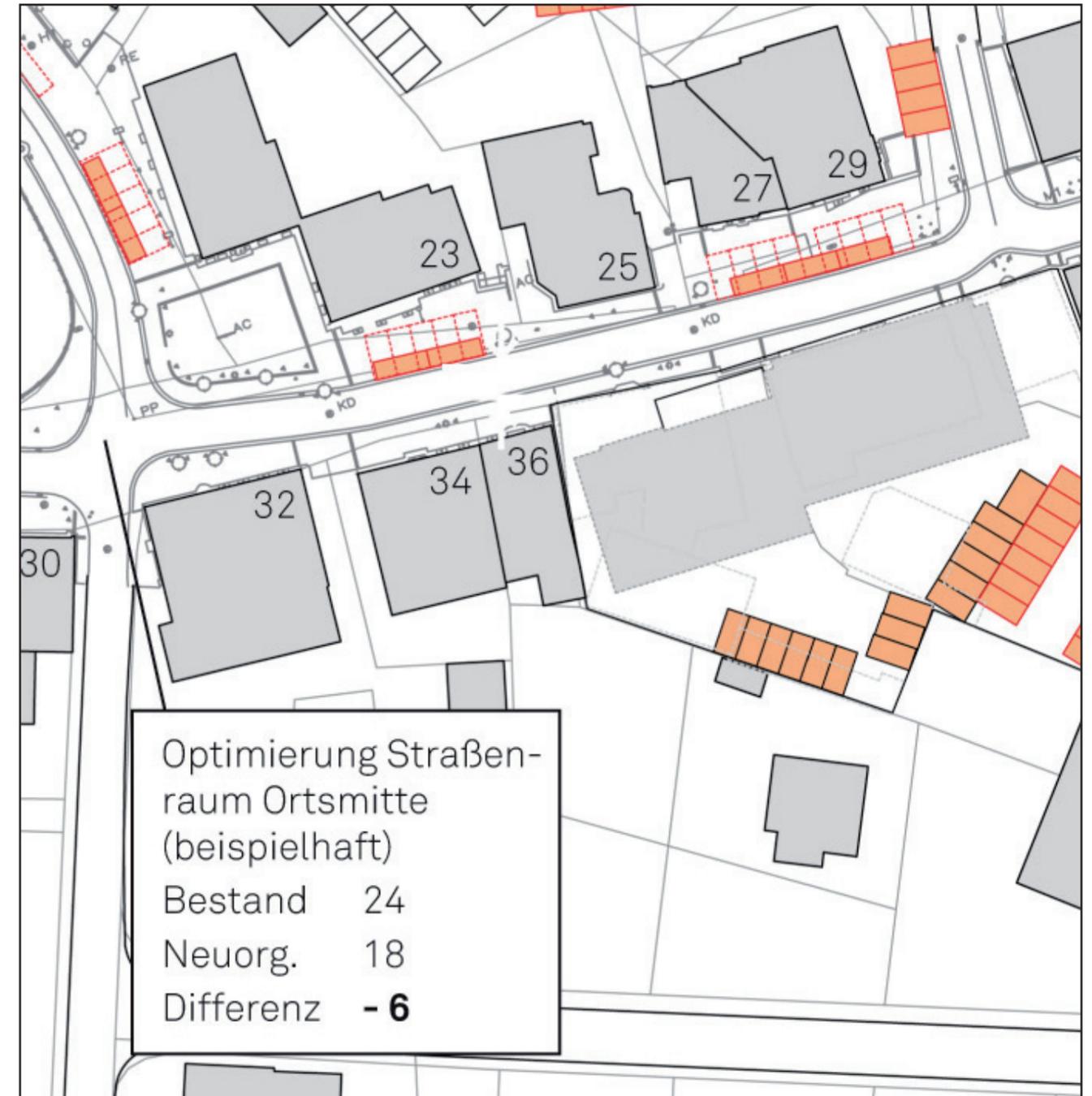
im Straßenraum

- Optimierung des Stellplatzangebotes in Abhängigkeit zu den Analyseergebnissen

Grafische Konzeptskizze



Ausschnitte Konzeptskizze



Zwischenfazit Parkraumkonzept

Eine geschickte Anbindung und Optimierung rückwärtiger Parkplatzflächenpotentiale (Maximaldistanz zur Hauptstraße/ Ortsmitte 150 m) bildet die Grundlage für weitere Anpassungen der Stellplatzsituation im Straßenraum.

Eine generelle Erhöhung der Stellplatzanzahl kann erreicht werden. Für den Straßenraum werden für die jeweiligen Räume Individuallösungen gesucht.

Die Anordnung und Ausrichtung der Stellplätze soll bequemes und sicheres Parken ermöglichen und den Verkehrsfluss nicht behindern.

Fokus „Neue Ortsmitte“

Bereits mit der Umsetzung eines Verkehrs- und Parkraumkonzeptes besteht die Möglichkeit eine neue Ortsmitte zu prägen.

Ein Einbahnstraßenteilabschnitt behebt verkehrstechnische Probleme in der Ortsmitte und schafft damit mehr Raum für bedarfsgerechte Stellplätze und weitere städtebauliche Entwicklungsimpulse.

Die neue Ortsmitte wäre dadurch ein definiertes Areal, in der sich - trotz klar abgegrenzter Verkehrsräume - alle Verkehrsteilnehmer auf Augenhöhe begegnen.

Skizzenhafte Darstellung der Grundgedanken „Neue Ortsmitte“



Raumfolge	Rathausvorplatz	Parken	Platz „Alte Post“	Parken	Platz „Neubau“	Parken
-----------	-----------------	--------	-------------------	--------	----------------	--------