



## Verkehrs- und Parkraumkonzept Ostbevern

Einwohnerversammlung

13. Juni 2013



**KORTEMEIER BROKMANN**  
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

KorteMeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten GmbH

Detstraße 92  
32051 Herford

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



Hiddenhausen - Bündler Straße



Steinheim - Bahnhofsachse



Extertal - Ortskern Bösingfeld



Enger - Gerbereimuseum

## Allgemeine Ziele des Verkehrs- und Parkraumkonzeptes

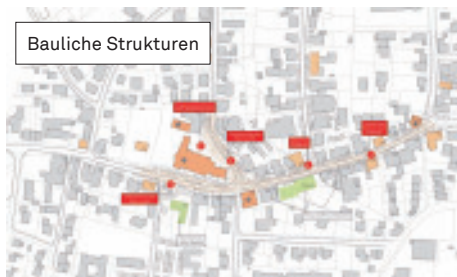
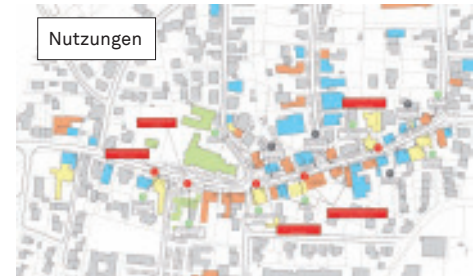
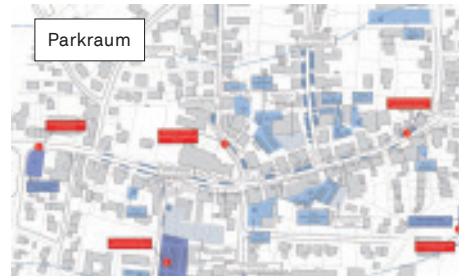
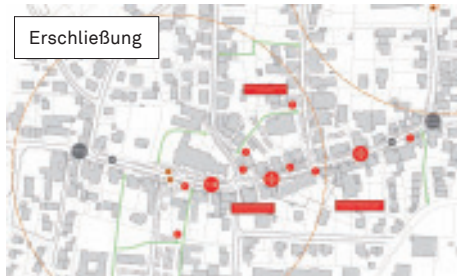
### Übergeordnete Ziele

- funktionale **Optimierung des Verkehrs- und Parkraumes**
- **Erhöhung des Stellplatzangebotes**
- **Freiraum** schaffen
- **Attraktivität und Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen** verbessern
- nachhaltige **Stadtentwicklungsimpulse** geben
- konkreter **Einbezug der Interessen und Wünsche** lokaler Akteure und Bewohner

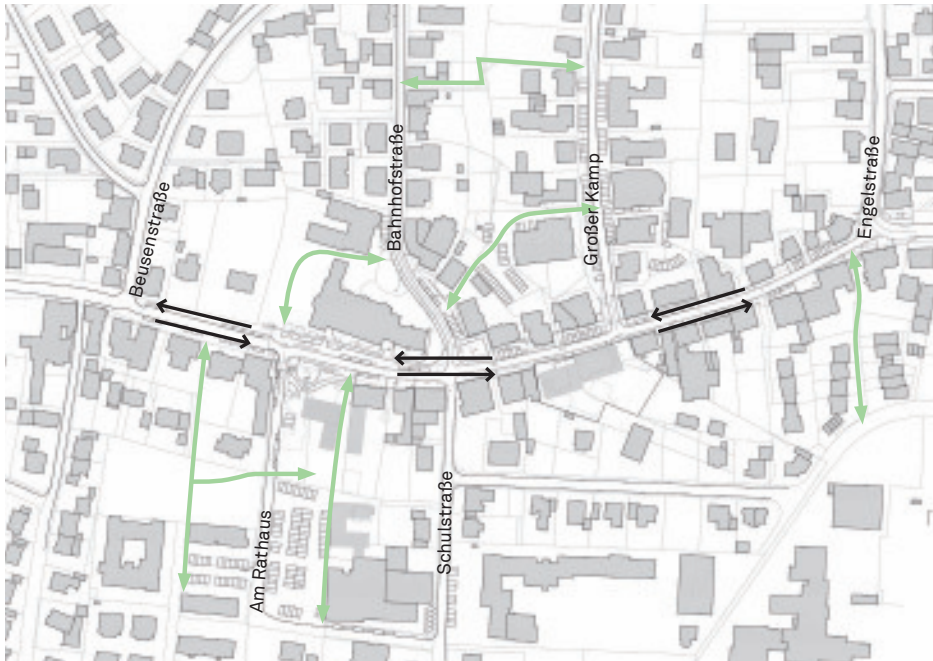
**Basierend auf Integriertem Handlungskonzept Ostbevern**

## Herangehensweise

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



## Die Verkehrsführung im Bestand

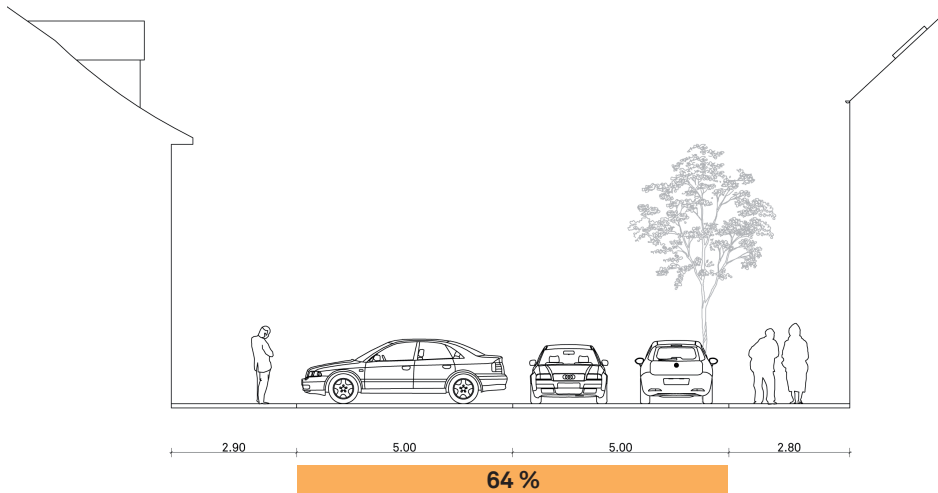


### positiv

- **Durchlässigkeit** für motorisierten Verkehr
- **Tempo-20-Zone**

### negativ

- **Verkehrsaufkommen**
- Beeinträchtigung des **Verkehrsflusses**
- **Verbauung** forciert schnelles Anfahren/Abbremsen
- Behinderungen durch Bus- und **Schwerlastverkehr**
- **Potential fußläufiger Verbindungen** nicht ausgeschöpft



**Straßenquerschnitt Haupt-  
straße im aktuellen Zustand  
(Abschnitt vor Apotheke)**



Potentielle Freiräume häufig mit Stadtmobiliar verstellt



Schäden in der Fahrbahn



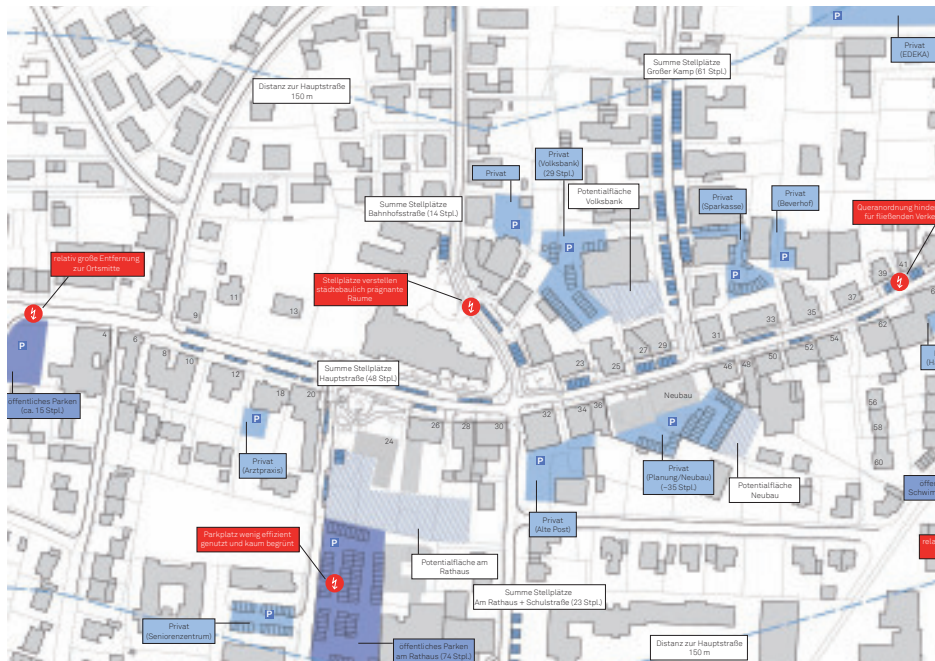
Stark verbauter Passantentenraum



„Pättchen“ insbesondere für Ortsfremde  
nicht erkennbar



## Der zentrale Parkraum im Bestand



### positive Aspekte

- gute Erreichbarkeit der Einrichtungen durch Stellplätze im Straßenraum
- zentrale Parkplatzpotentialflächen

### negative Aspekte

- Parkplatzflächen nicht effizient genutzt und/oder kaum begrünt
- Parkplatzpotentiale im halböffentlichen Bereich bisher nicht ausgeschöpft
- Stellplätze im Straßenraum verstellen städtebaulich prägnante Orte
- keine Optimierungen (wie Parkleitsysteme, Kurzzeitparken oder attraktivierte Wegeverbindungen)



Ungleichmäßige Auslastung der  
Stellplätze im Straßenraum



An vielen Orten ist die Stadtgestalt  
dem Parkraum untergeordnet



Rückwärtige Parkplatzpotentiale weniger  
stark frequentiert



Objektbezogenes Parken

## Schlagworte der Planungsprioritäten für den Verkehrs- und Parkraum

Den **Verkehrsfluss** in der Ortsmitte verbessern!

Das **Kontingent an Stellplätzen** in der Ortsmitte erhöhen!

**Stadt- und Freiraum** mit hoher Aufenthaltsqualität **für alle** schaffen!

Eine gestalterische und **räumlich-funktionale Ortskern-**  
**mitte definieren!**

**Die Interessen lokaler Akteure, Anwohner und Nutzer mit-**  
**einbringen!**

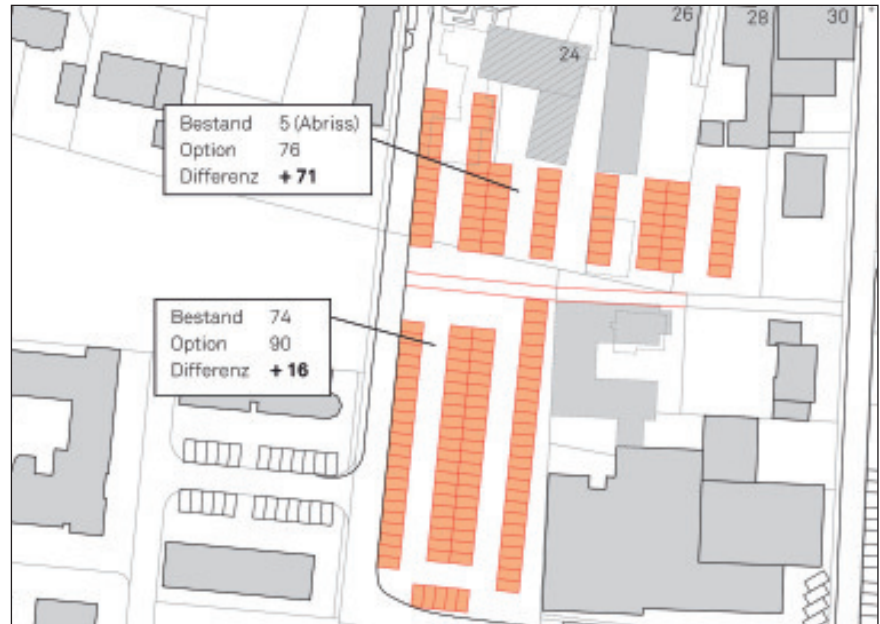
Parkraumkonzept → mögliche Verkehrsmodelle → **schlüssige Gesamtkonzeption**

## Anforderungen an das Parkraumkonzept

- **Erhöhung der Gesamtanzahl** an Stellplätzen
- Aktivierung und **Optimierung von bestehenden und potentiellen Parkflächen** in rückwärtigen Bereichen (s. IHK)
- **Verbesserung der Stellplatzsituation** im Straßenraum
- Schaffung von **bedarfsgerechten Stellplätzen**
- Verbesserung der **fußläufigen Verbindungen** zwischen Park-/Stellplätzen und Geschäftsräumen

## Parkraumkonzept - Rückwärtige Bereiche

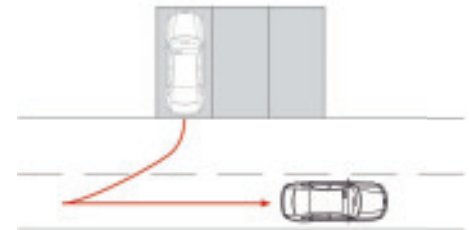
Optimierung vorhandener Angebote und Weiterentwicklung angrenzender Flächenpotentiale



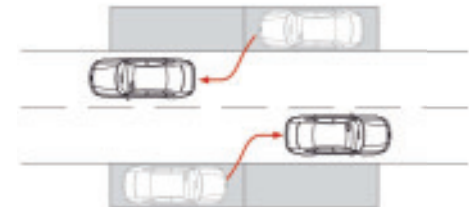
konzeptionelle  
Darstellung

## Parkraumkonzept - Parken im Straßenraum

Optimierung des Stellplatzangebotes in Abhängigkeit zu den Analyseergebnissen



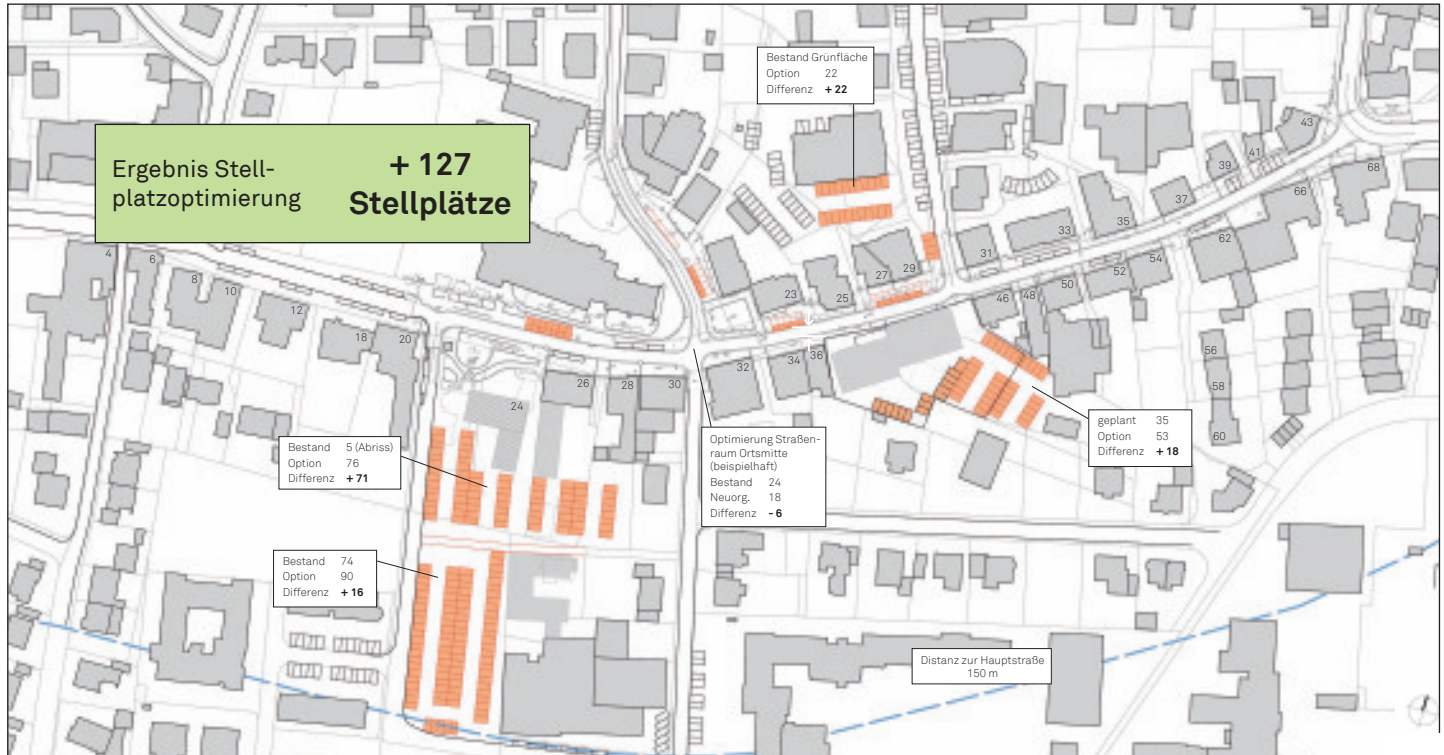
Ausparken Quer-Stellplätze



Ausparken Längs-Stellplätze



## Grafische Konzeptskizze



## Verkehrsmodelle

Basierend auf den **Anforderungen und Zielen**  
des **Parkraumkonzeptes**

## Verkehrsmodelle

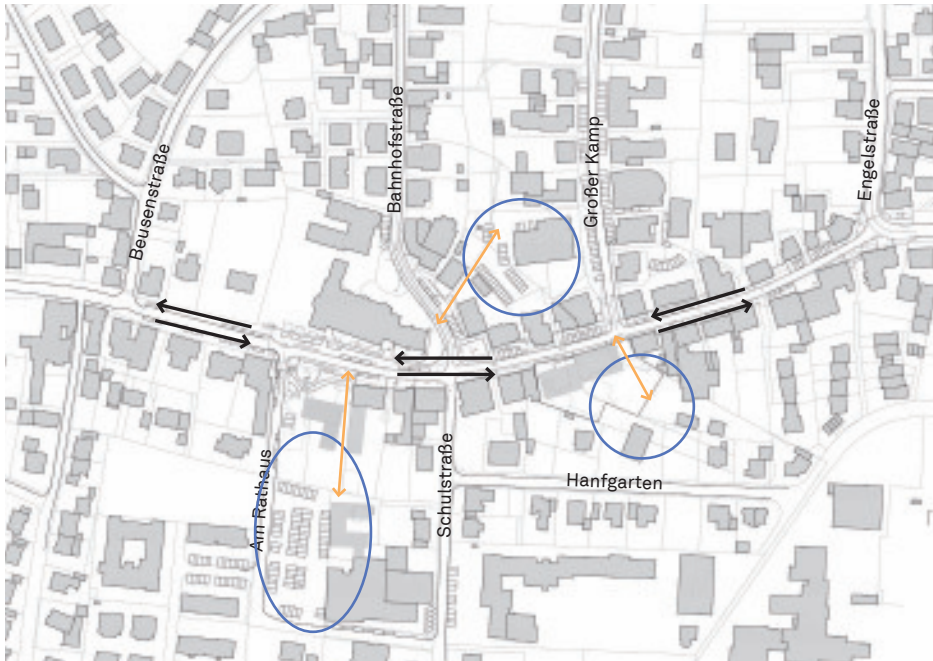
Basierend auf den **Anforderungen und Zielen des Parkraumkonzeptes**

## Ziele des Verkehrskonzeptes

- gute **Erreichbarkeit aller Einrichtungen** im Ortskern gewährleisten
- **ruhigen, fließenden Verkehr** ermöglichen
  - Schwerlastverkehr reduzieren
  - schnelles Fahren verhindern
  - unnötige Verkehrshemmnisse vermeiden
  - sinnvolle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen einsetzen

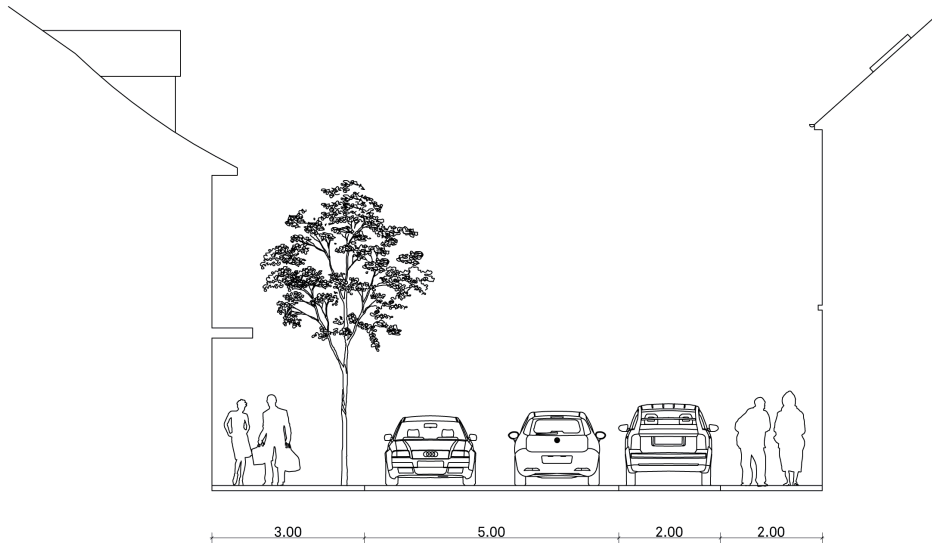
## weitere Chancen

- **fußläufige Verbindungen** attraktivieren
- bereits mit der Verkehrsführung eine **räumlich-funktionale Ortsmitte** definieren

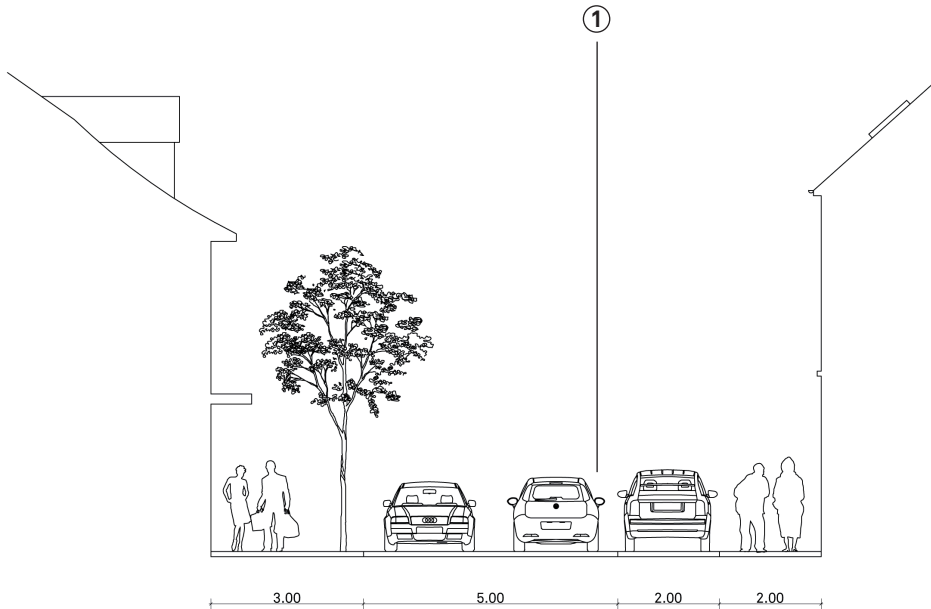


**Modell 1:**  
**Aktuelle Verkehrsführung mit  
Optimierungsmaßnahmen**

- Modell 1 ohne Änderungen in der Verkehrsführung
- verbesserte Erreichbarkeit durch optimierte Parkraumflächen in rückwärtigen Bereichen
- attraktivierte fußläufige Verbindungen

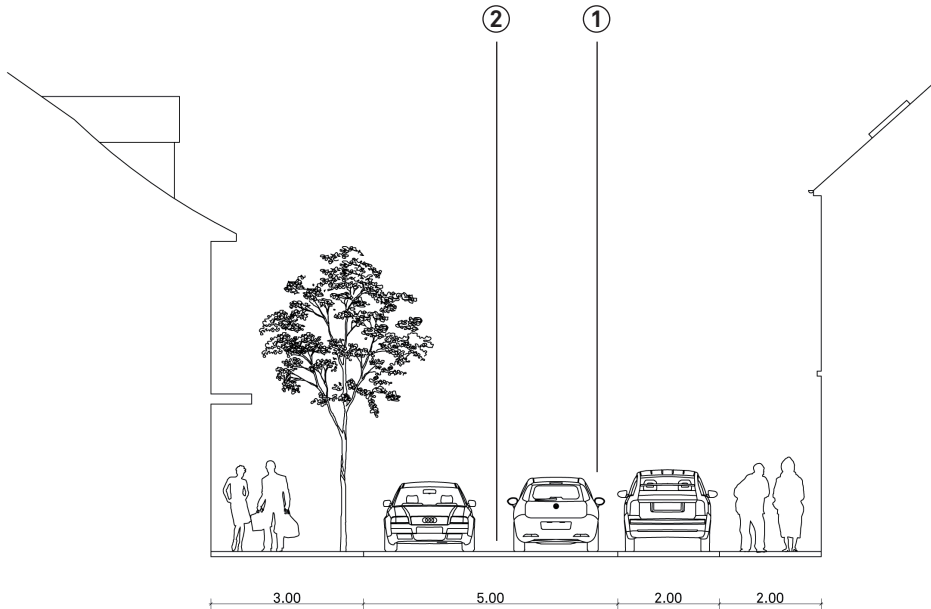


**Modell 1:**  
**Optimierungsmaßnahmen in  
der Hauptstraße**



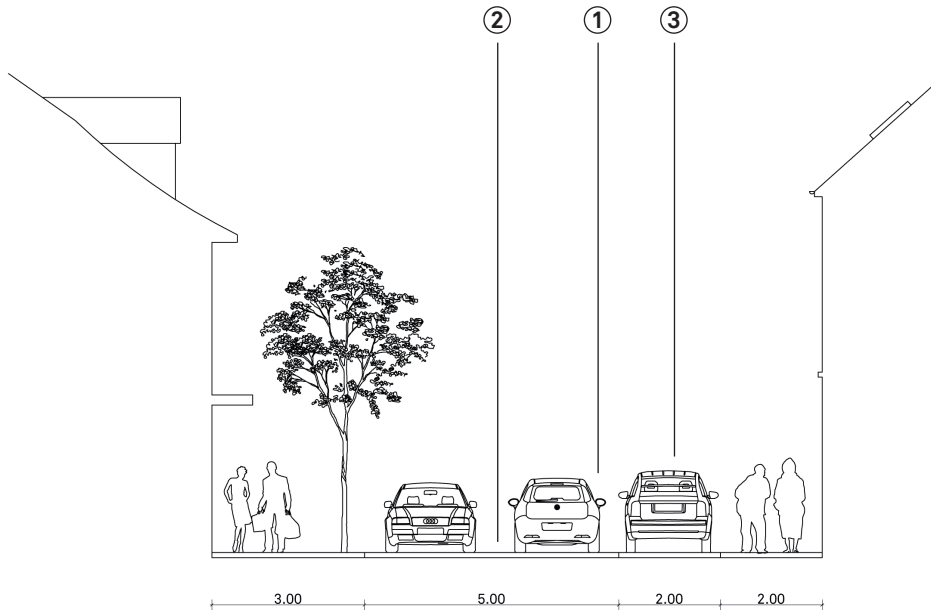
## Modell 1: Optimierungsmaßnahmen in der Hauptstraße

1. Bauminseln entfernen



### Modell 1: Optimierungsmaßnahmen in der Hauptstraße

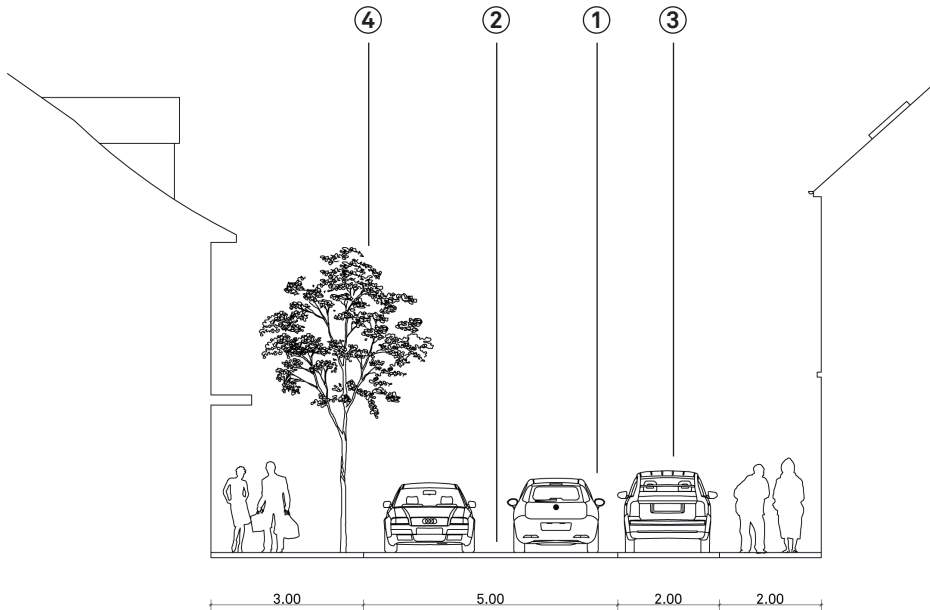
1. Bauminseln entfernen
2. sinnvolle bauliche und optische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen einbringen



### Modell 1: Optimierungsmaßnahmen in der Hauptstraße

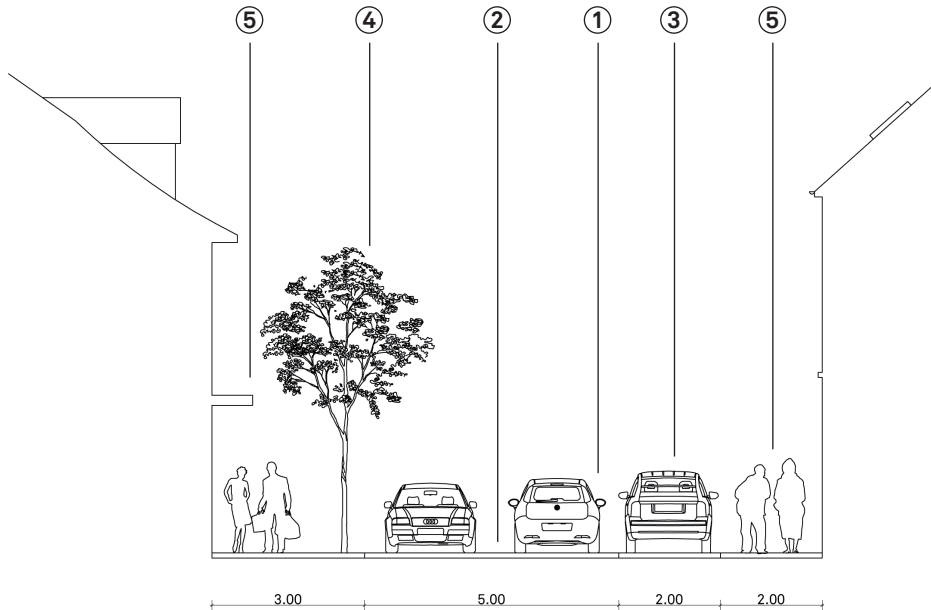
1. Bauminseln entfernen
2. sinnvolle bauliche und optische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen einbringen
3. Stellplätze nach Möglichkeit längs auf der verschatteten Straßenseite anordnen





### Modell 1: Optimierungsmaßnahmen in der Hauptstraße

1. Bauminseln entfernen
2. sinnvolle bauliche und optische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen einbringen
3. Stellplätze nach Möglichkeit längs auf der verschatteten Straßenseite anordnen
4. Straßenbegleitgrün auf der sonnigen Straßenseite platzieren



### Modell 1: Optimierungsmaßnahmen in der Hauptstraße

1. Bauminseln entfernen
2. sinnvolle bauliche und optische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen einbringen
3. Stellplätze nach Möglichkeit längs auf der verschatteten Straßenseite anordnen
4. Straßenbegleitgrün auf der sonnigen Straßenseite platzieren
5. ausreichend bemaßten und barrierefreien Freiraum gestalten



Aufpflasterung



Querungen



Baumtore (ohne Fahrspurverjüngung)



Piktogramme

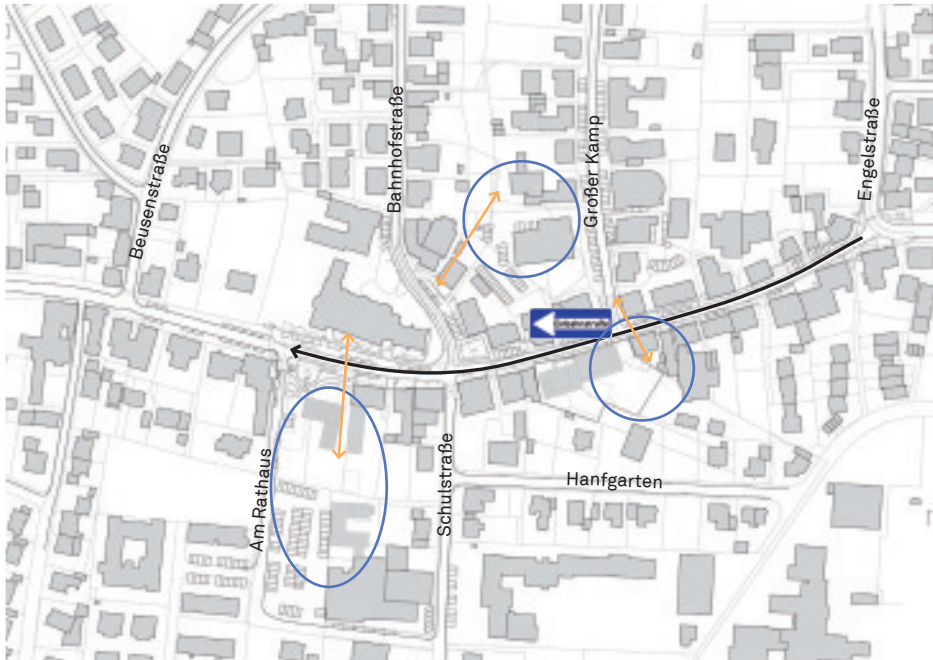
## Modell 1: Aktuelle Verkehrsführung mit Optimierungsmaßnahmen

### Pro

- **Durchlässigkeit** der Ortsmitte für motorisierten Verkehr nicht beeinträchtigt
- **Erreichbarkeit** aller zentralen Einrichtungen ohne Einschränkungen
- **schnelles Fahren gehemmt** durch bauliche und optische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

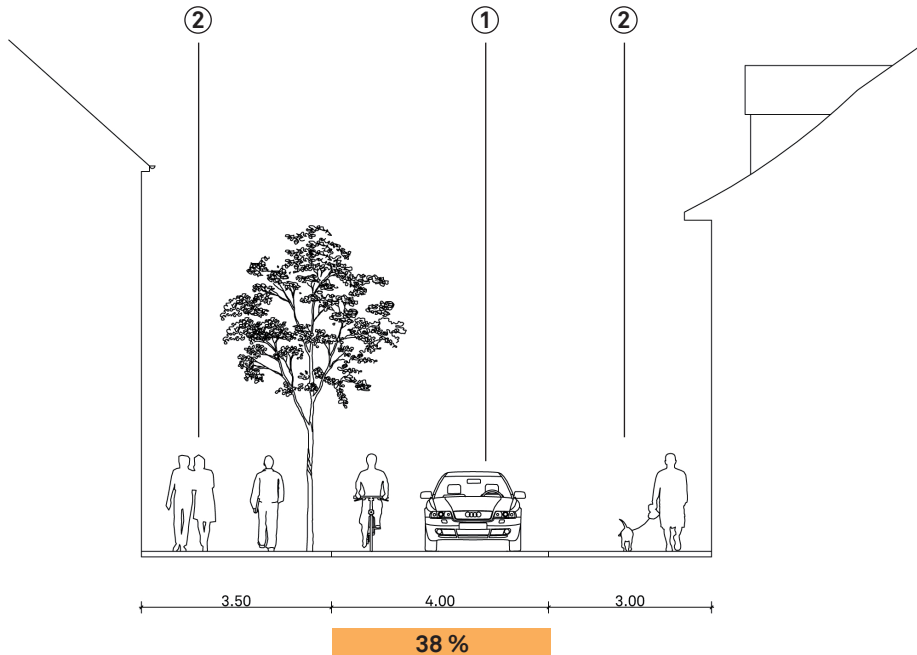
### Contra

- **keine Reduzierung** des allgemeinen Verkehrsaufkommens
  - Durchgangsverkehr
  - Schwerlastverkehr
  - beeinträchtigter Verkehrsfluss
- Stadt- und **Freiraum massiv untergeordnet** (Straßenquerschnitte für Begegnungsverkehr Bus/Bus)



## Modell 2: Hauptstraße als Einbahnstraße

- Einbahnstraßenlösung von „Am Rathaus“ bis Engelstraße
- Optimierung rückwärtiger Parkplätze und der fußläufigen Verbindungen



## Modell 2: Hauptstraße als Einbahnstraße

1. reduzierter Straßenquerschnitt (4 m) ermöglicht einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und sicheren Begegnungsverkehr zwischen Auto- und Radfahrern

2. differenzierte Nutzungen im erweiterten Passanten- und Freiraum

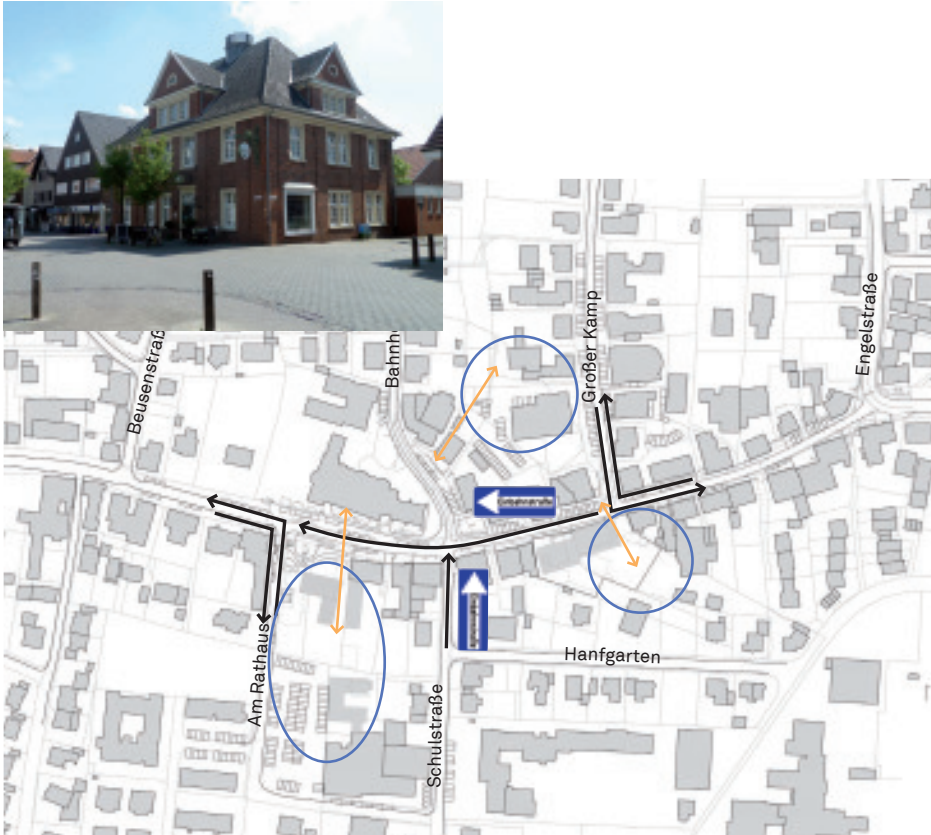
## Modell 2: Hauptstraße als Einbahnstraße

### Pro

- **Wertigkeit der Freiräume** wird gestärkt
- kein **Begegnungsverkehr**, weniger **Durchgangsverkehr**, besserer **Verkehrsfluss**

### Contra

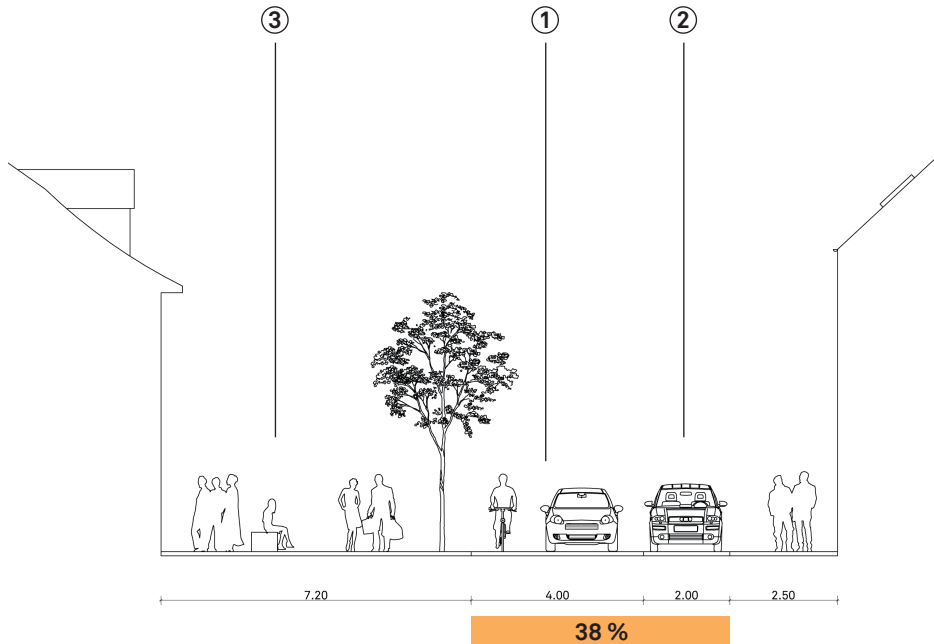
- **Durchlässigkeit des Ortskernes wird eingeschränkt**, wodurch Kunden und Anlieger große Umwege in Kauf nehmen müssen



### Modell 3: Einbahnstraßenteilabschnitt „Neue Ortsmitte“

- überschaubarer Einbahnstraßenteilabschnitt zwischen Großer Kamp und „Am Rathaus“
- rückwärtige Parkplätze an den Zugängen gewährleisten eine gute Erreichbarkeit der Ortsmitte
- Verkehrsführung definiert eine **räumlich-funktionale Ortsmitte** mit hohem Entwicklungspotential
- optional: Einbahnstraßenabschnitt Schulstraße (Hanfgarten bis Hauptstraße)





### Modell 3: Einbahnstraßenteilabschnitt „Neue Ortsmitte“

1. Straßenquerschnitt wie bei Modell 2
2. Parkraum nach Möglichkeit auf der verschatteten, südlichen Straßenseite
3. an städtebaulich markanten Orten (z.B. vor d. Apotheke) Stadt- und Freiraum schaffen

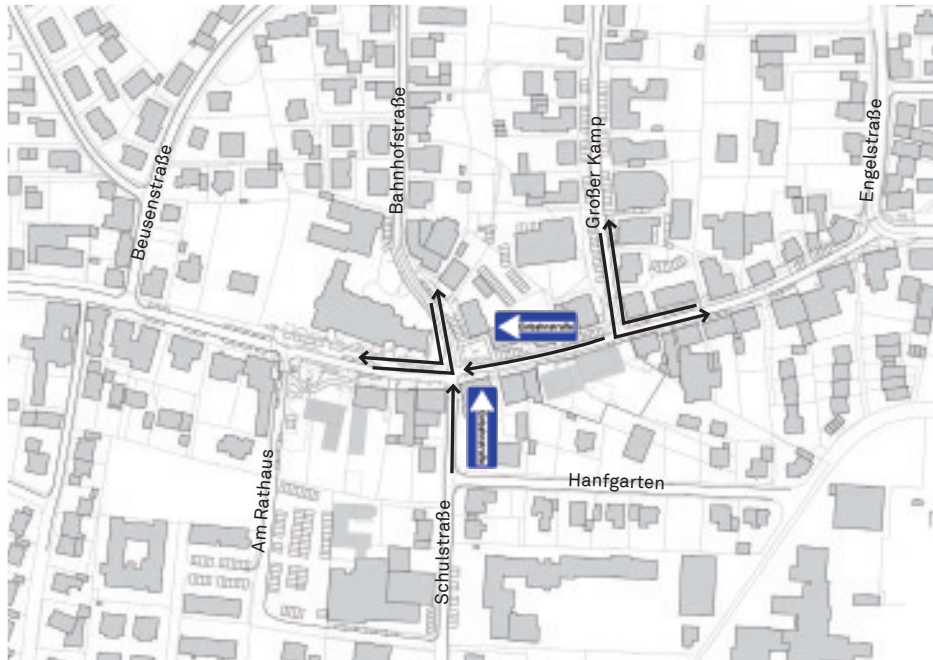
### **Modell 3:** **Einbahnstraßenteilabschnitt „Neue Ortsmitte“**

#### **Pro**

- **begrenzte verkehrsräumliche Einschränkung**
- **gute Erreichbarkeit von angrenzenden Parkplätzen**
- **allgemeiner Freiraum und räumlich-funktionale Ortsmitte gestärkt**

#### **Contra**

- **Einschränkung der Durchlässigkeit für motorisierten Verkehr im Ortskern**
- **Verlagerung des Verkehrsaufkommens**



#### Modell 4: Verkürzte Einbahnstraßenteilabschnitte

- Einbahnstraßenteilabschnitte **Hauptstraße** (Großer Kamp bis Bahnhofstraße) und **Schulstraße** (Hanfgarten bis Hauptstraße)
- räumlich-funktionale Ortsmitte gestärkt (geringer gegenüber Modell 3)

## Modell 4: Verkürzte Einbahnstraßenteilabschnitte

### Pro

- **begrenzte verkehrsräumliche Einschränkung**
- **gute Erreichbarkeit von angrenzenden Parkplätzen**
- **allgemeiner Freiraum und räumlich-funktionale Ortsmitte** gestärkt (aber: geringer gegenüber Modell 3)

### Contra

- Einschränkung der **Durchlässigkeit für motorisierten Verkehr** im Ortskern
- gegenüber Modell 3 **geringere städtebauliche Stärkung** der neuen Ortsmitte
- **Busverkehr** wird über den Kirchplatz umgeleitet
- **Verlagerung des Verkehrsaufkommens** (Vergleichszahlen später dargestellt)



## Verkehrsmodellberechnung

Änderungen bewirken eine **Verlagerung** des Verkehrsaufkommens

**Absolute Zahlen Ist-Zustand  
(Modell 1)**

## Grafische Darstellung der Verlagerungen

Modell 3: Einbahnstraßenteilabschnitt „Neue Ortsmitte“



Modell 4: Verkürzte Einbahnstraßenteilabschnitte

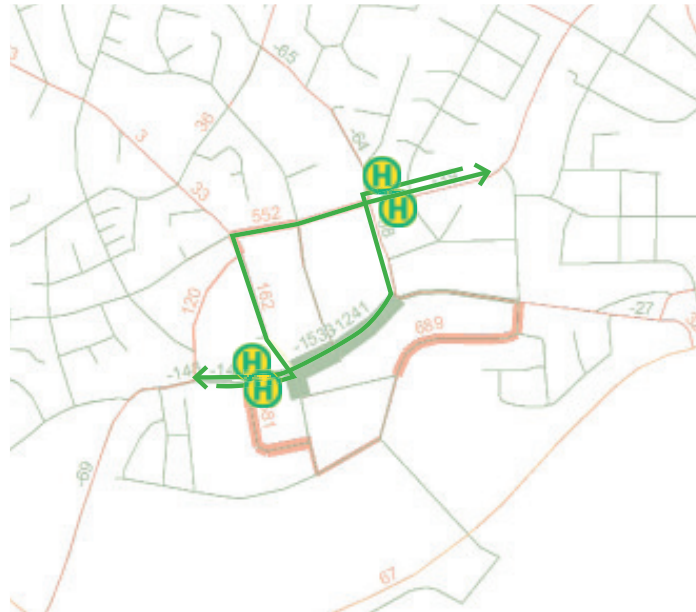


## Verlagerung des Verkehrsaufkommen - Modell 4: Absolute Zahlen und PKW pro Minute

<b>Straße</b>	<b>Gesamtaufkommen / PKW pro Minute</b>	<b>Differenz zu Bestand / PKW pro Minute</b>
Hauptstraße Durchschnitt (Ortskern)	2675 / <b>1,9</b>	-1387 (-52 %) / <b>0,8</b>
südliche Bahnhofstraße	1450 / <b>1,0</b>	+162 (+ 11%) / <b>1,1</b>
Am Rathaus	1700 / <b>1,2</b>	+681 (+40 %) / <b>1,6</b>
Beusenstraße und Erbdros- tenstraße	3425 / <b>2,4</b>	+332 (+10 %) / <b>2,6</b>
Hanfgarten Wohnstraße	1076 / <b>0,7</b>	+74 (7 %) / <b>0,8</b>
Hanfgarten (Bereich Schwimmhalle)	1050 / <b>0,7</b>	+689 (+66 %) / <b>1,2</b>

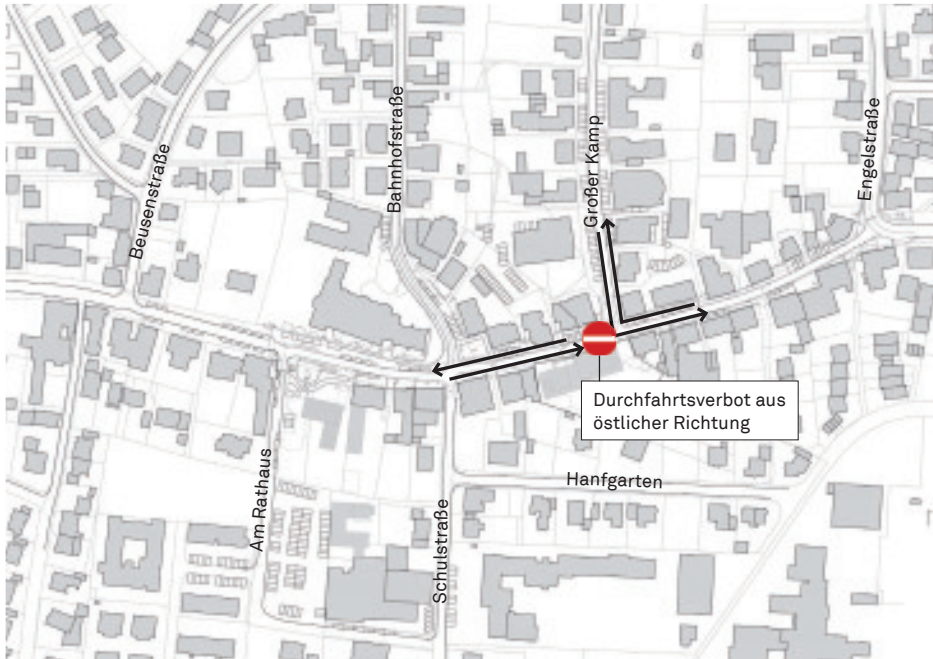
## ÖPNV - Modell 4

**Modell 4:** Verkürzte Einbahnstraßenteilabschnitte  
mögliche Busroute





## Weiterer Modellvorschlag: Unechte Einbahnstraße



### Unechte Einbahnstraße

- Durchfahrtsverbot auf Hauptstraße/Großer Kamp aus östlicher Richtung (ausgenommen Einsatzverkehr, Busverkehr und Radfahrer)
- unechte Einbahnstraße in beide Richtungen befahrbar

## Weiterer Modellvorschlag: Unechte Einbahnstraße

### Pro

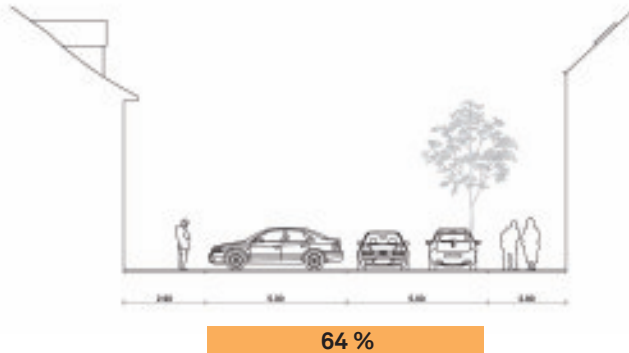
- **Reduzierung des Verkehrsaufkommens** in der „Neuen Mitte“
- geringe Herabsetzung der **Durchlässigkeit für motorisierten Verkehr** im Ortskern
- keine Einschränkungen für **Bus- und Einsatzverkehr**

### Contra

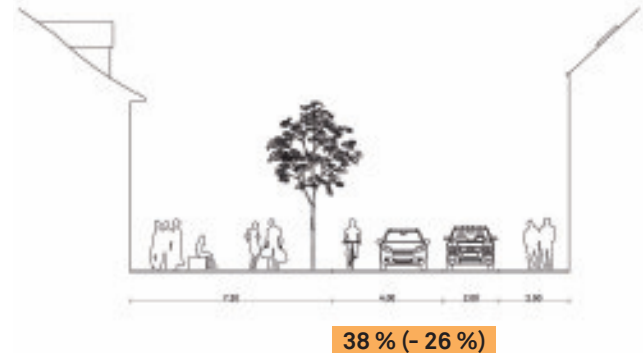
- **Verkehrsraum** gegenüber Stadt- und Freiraum relativ **dominant**
- **kein reduzierter Straßenquerschnitt** möglich
- **Verlagerung des Verkehrsaufkommens** in nördliche Verbindungsstraßen

## Vergleich: Verhältnis Verkehrsraum Bestand und Modell 2/3/4

Ist-Zustand



Modell 2/3/4  
(Einbahnstraße)



## Vergleich: Verhältnis Verkehrsraum Bestand und Modellvorschlag (Unechte Einbahnstraße)

Ist-Zustand



64 %

Unechte Einbahnstraße



51 % (- 13 %)