



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

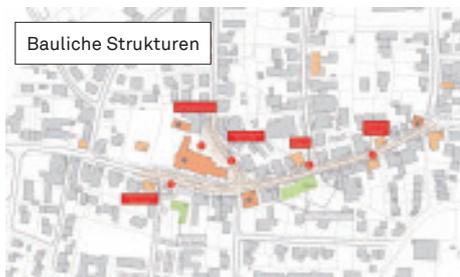
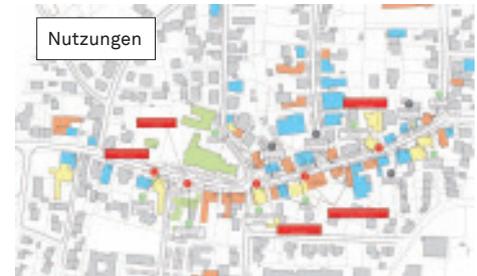
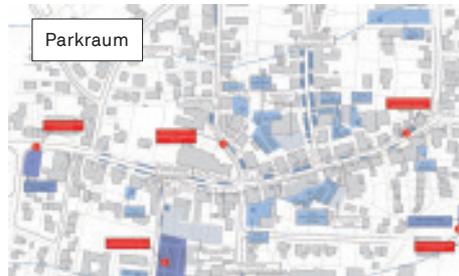
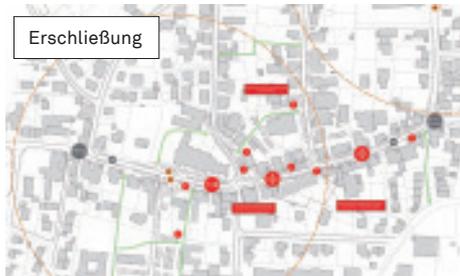
Übergeordnete Ziele

- 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

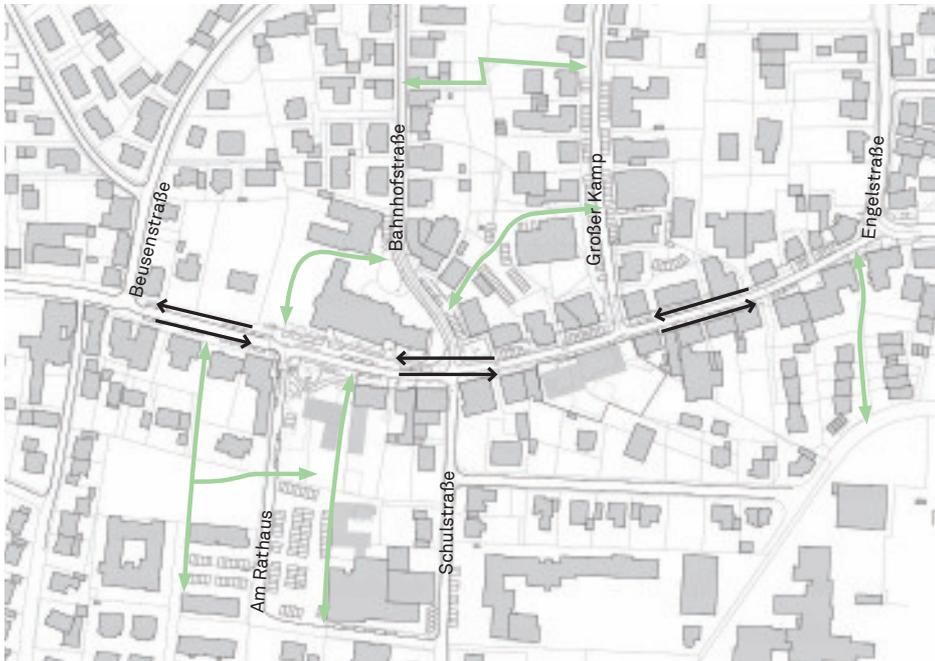
Basierend auf Integriertem Handlungskonzept Ostbevern

Herangehensweise

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



Die Verkehrsführung im Bestand

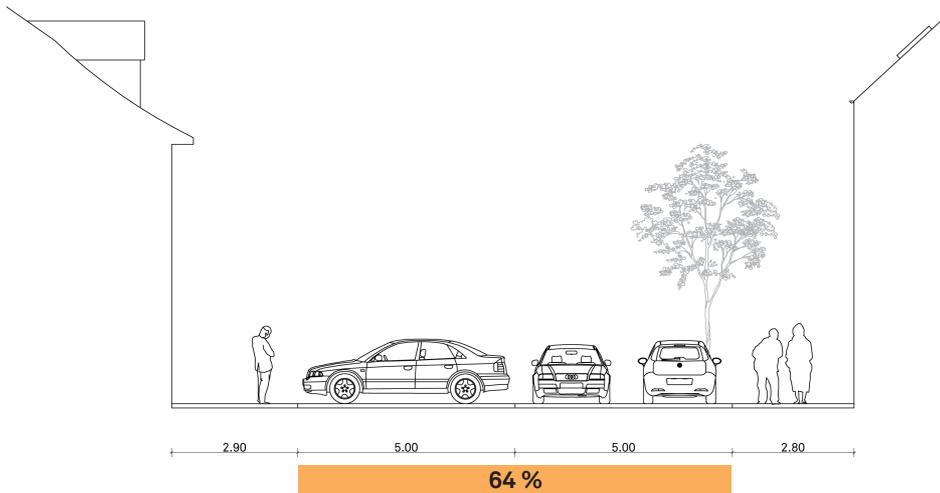


positiv

- **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

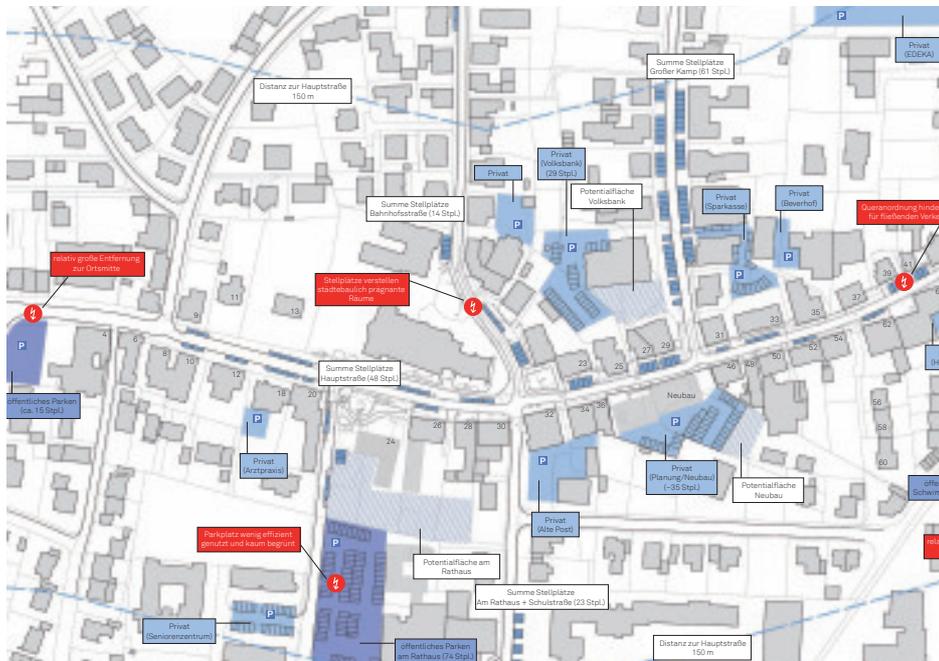


Stark verbauter Passantentenraum



„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

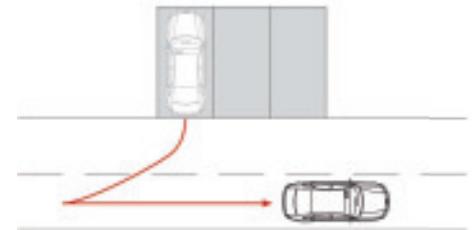
Optimierung vorhandener Angebote und Weiterentwicklung angrenzender Flächenpotentiale



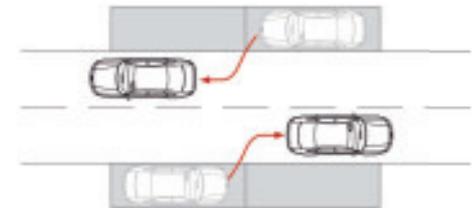
konzeptionelle
Darstellung

Parkraumkonzept - Parken im Straßenraum

Optimierung des Stellplatzangebotes in Abhängigkeit zu den Analyseergebnissen

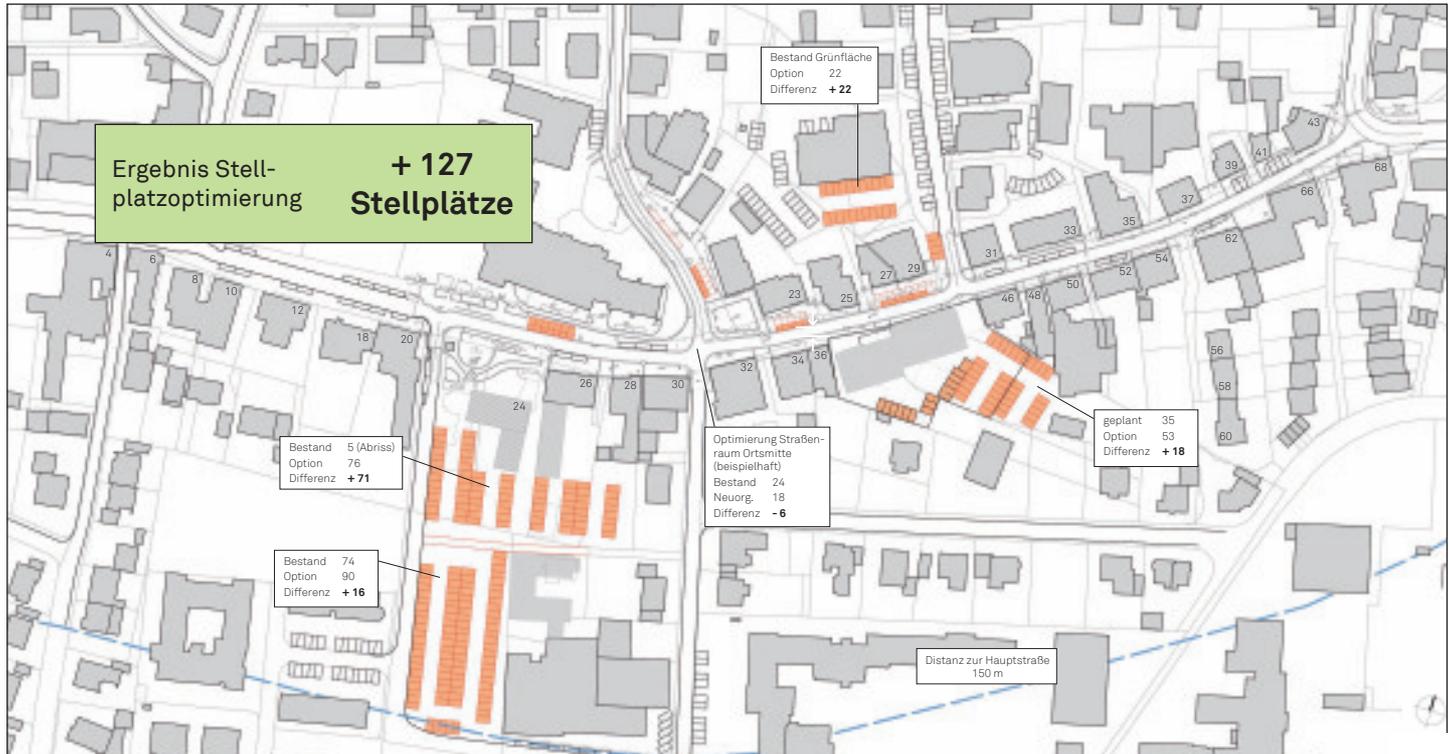


Ausparken Quer-Stellplätze



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

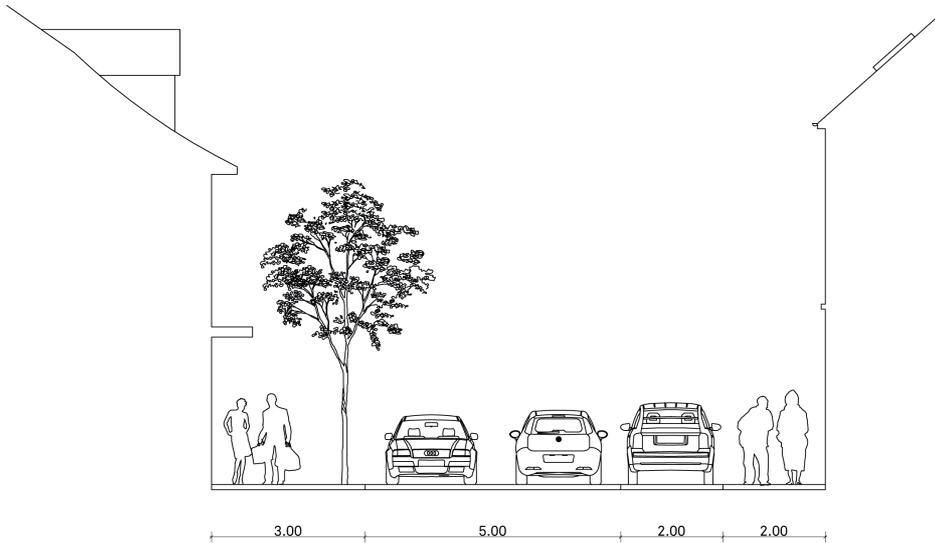
weitere Chancen

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

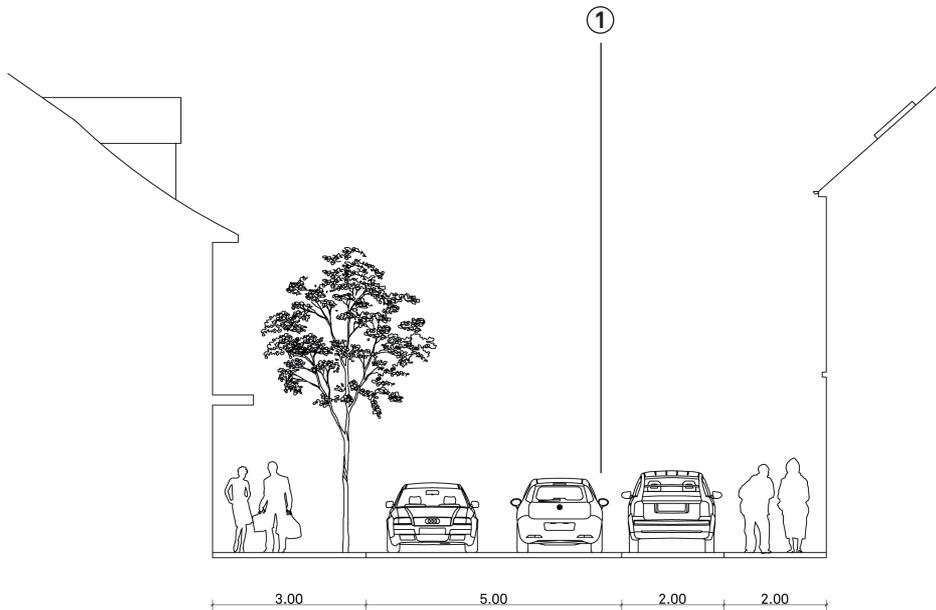


Modell 1:
**Aktuelle Verkehrsführung mit
Optimierungsmaßnahmen**

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

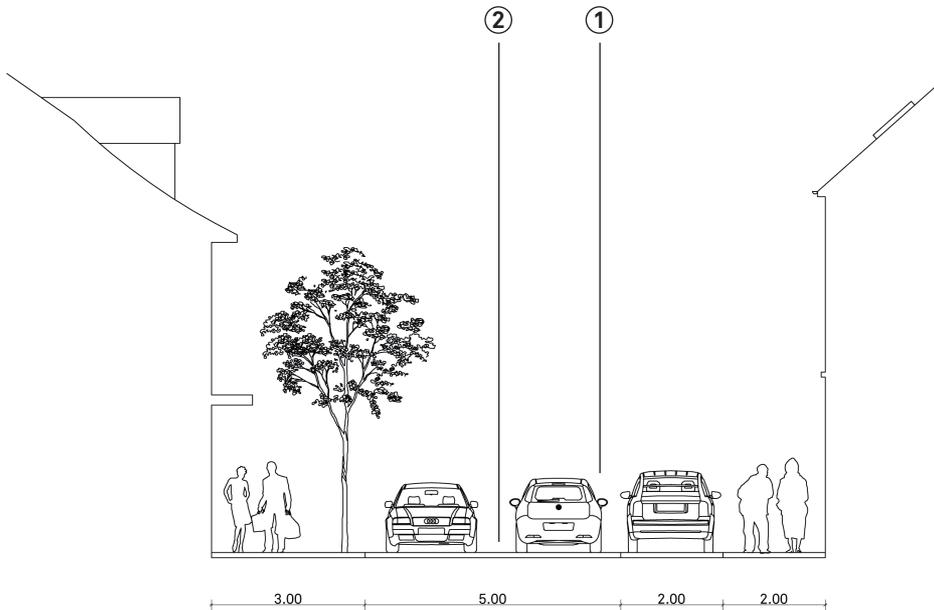


Modell 1:
**Optimierungsmaßnahmen in
der Hauptstraße**



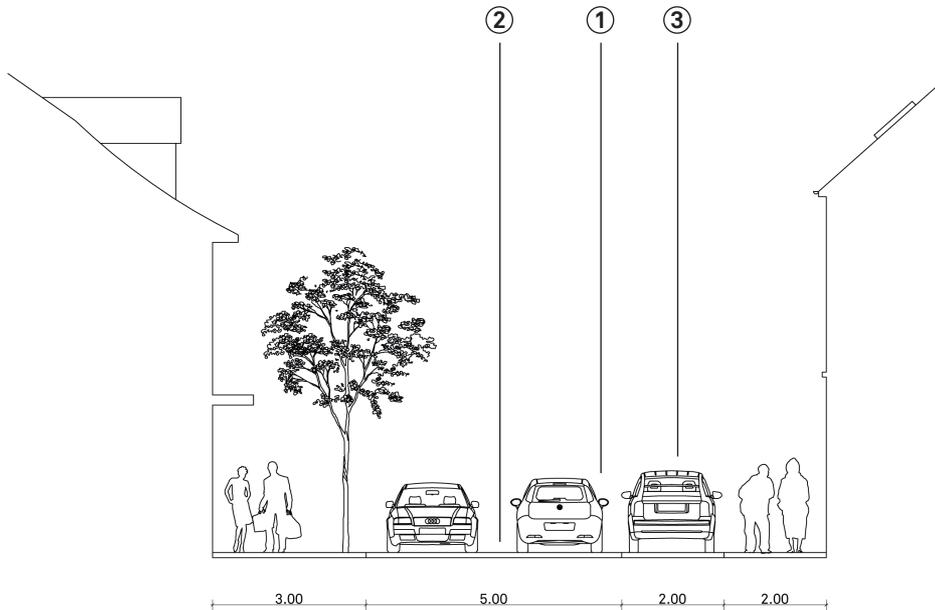
Modell 1:
**Optimierungsmaßnahmen in
der Hauptstraße**

1. Bauminseln entfernen



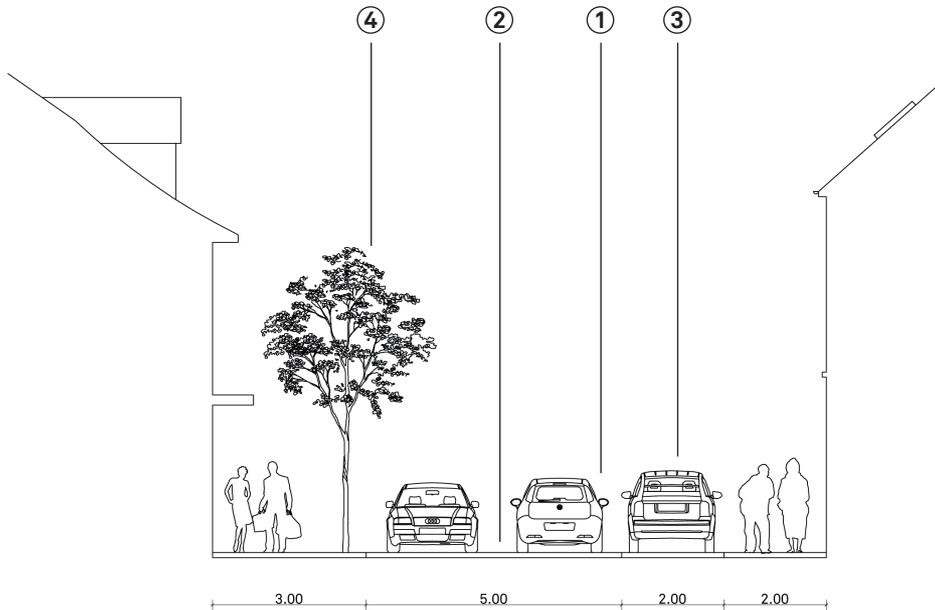
Modell 1: Optimierungsmaßnahmen in der Hauptstraße

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



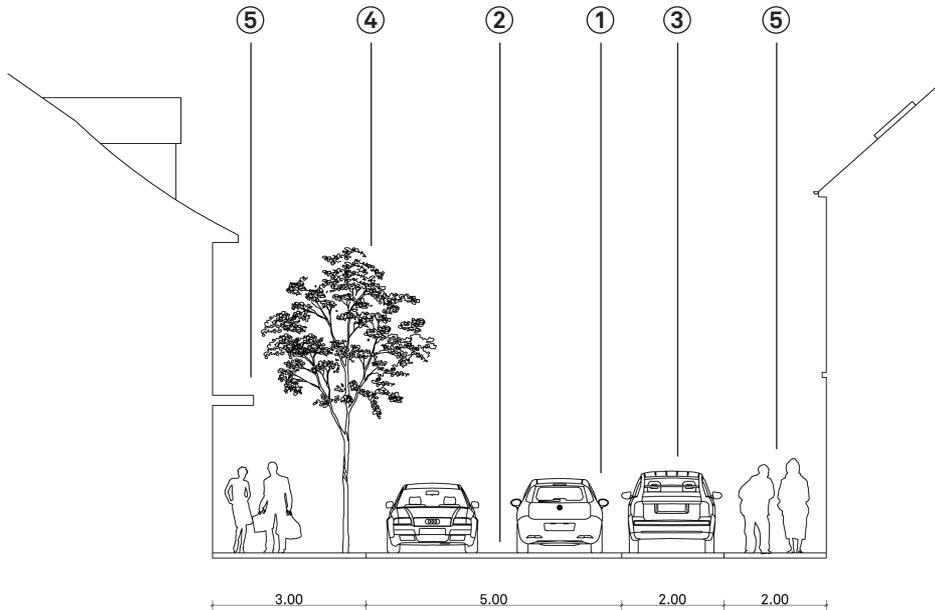
Modell 1: Optimierungsmaßnahmen in der Hauptstraße

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

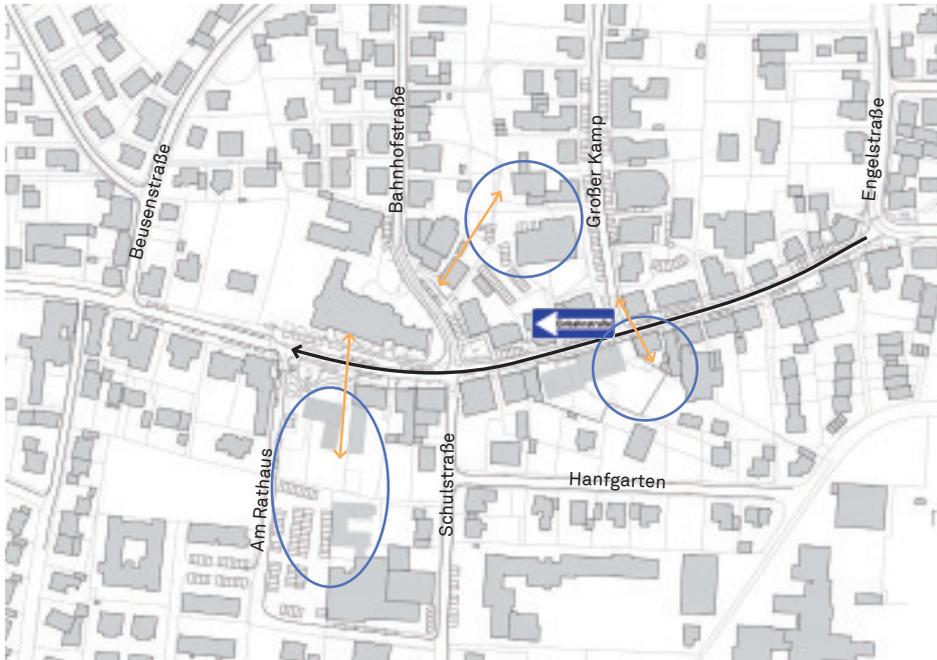
Modell 1: Aktuelle Verkehrsführung mit Optimierungsmaßnahmen

Pro

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

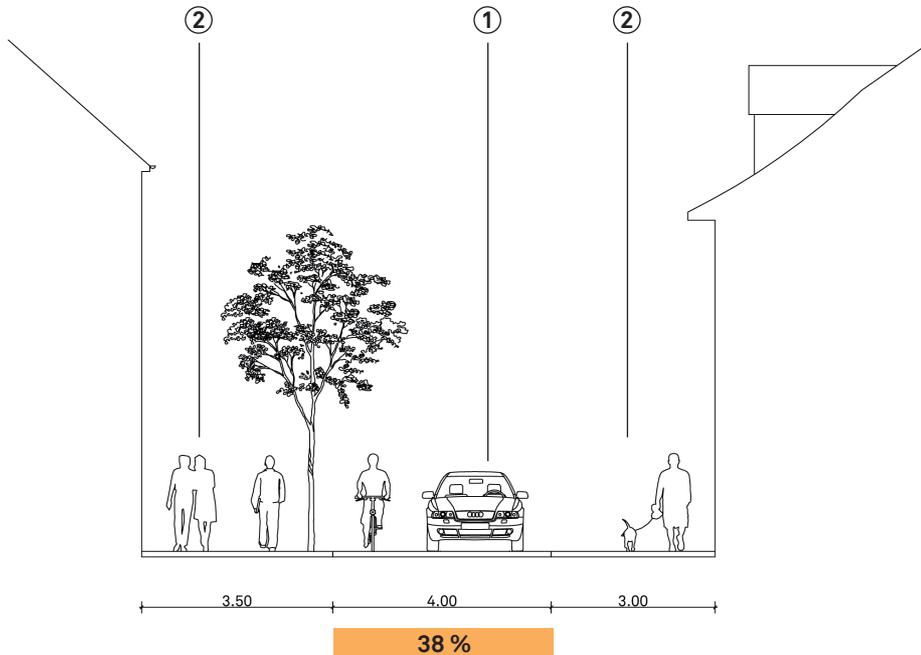
Contra

- **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

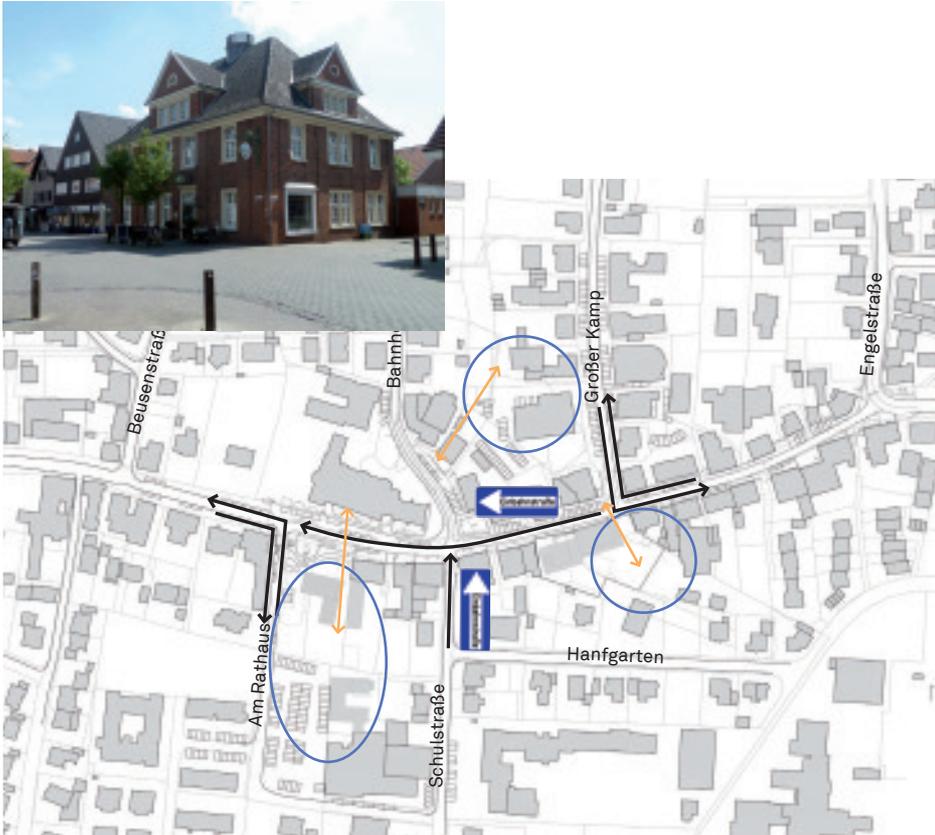
Modell 2: Hauptstraße als Einbahnstraße

Pro

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

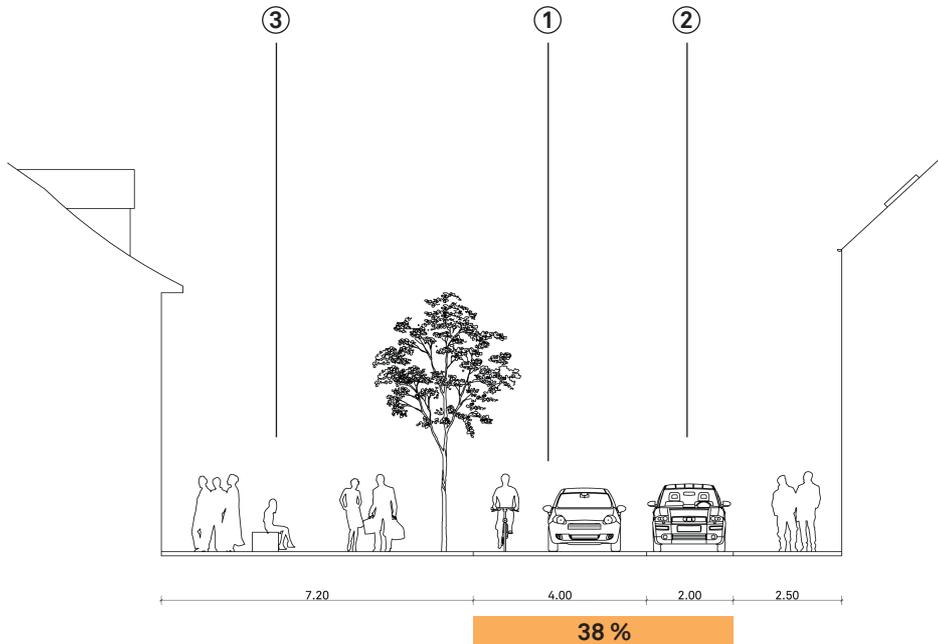
Contra

- **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

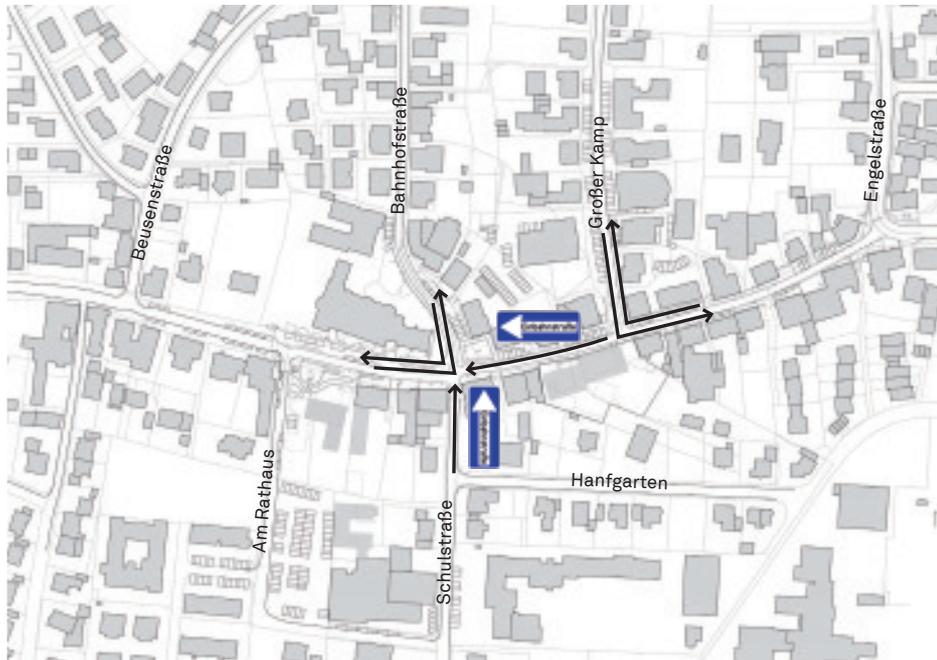
Modell 3: **Einbahnstraßenteilabschnitt „Neue Ortsmitte“**

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)



Verkehrsmodelebene

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

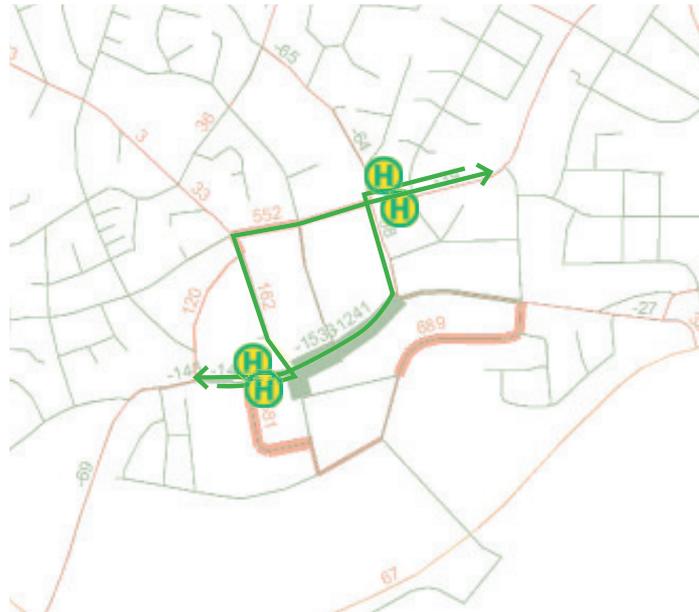


Verlagerung des Verkehrsaufkommen - Modell 4: Absolute Zahlen und PKW pro Minute

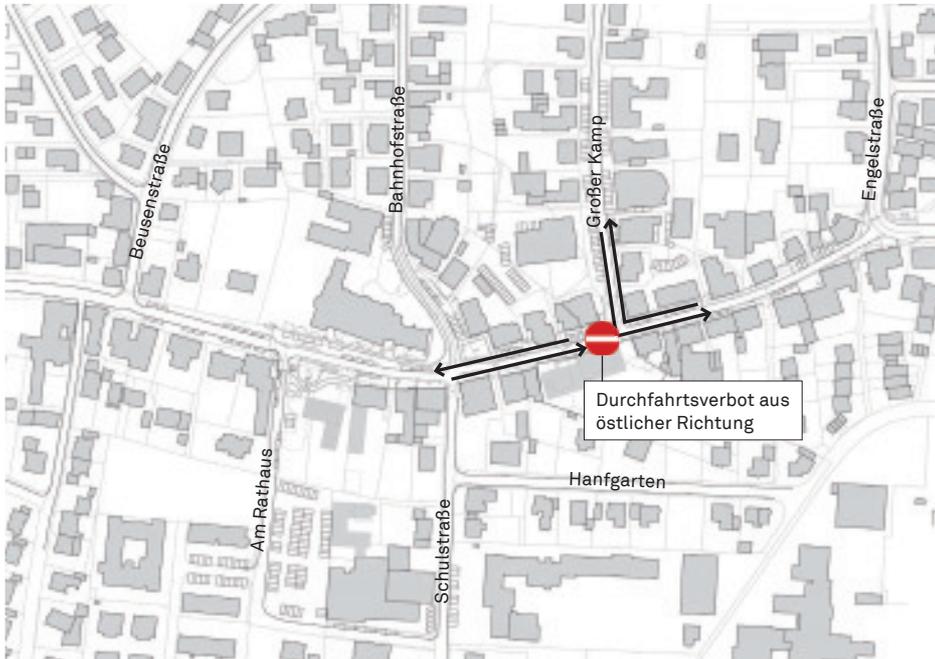
Straße	Gesamtaufkommen / PKW pro Minute	Differenz zu Bestand / PKW pro Minute
Hauptstraße Durchschnitt (Ortskern)	2675 / 1,9	-1387 (-52 %) / 0,8
südliche Bahnhofstraße	1450 / 1,0	+162 (+ 11%) / 1,1
Am Rathaus	1700 / 1,2	+681 (+40 %) / 1,6
Beusenstraße und Erbdros- tenstraße	3425 / 2,4	+332 (+10 %) /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

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

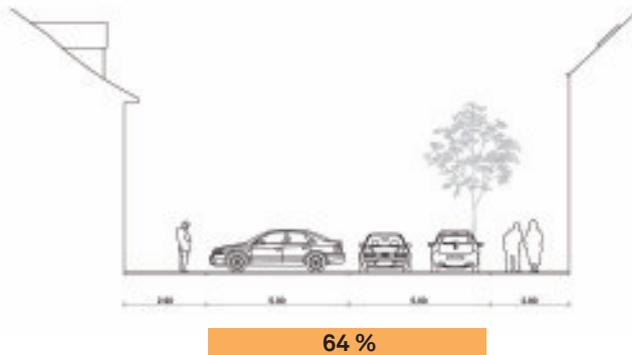
- **Reduzierung des Verkehrsaufkommens** in der „Neuen Mitte“
- geringe Herabsetzung der **Durchlässigkeit für motorisierten Verkehr** im Ortskern
- keine Einschränkungen für **Bus- und Einsatzverkehr**

Contra

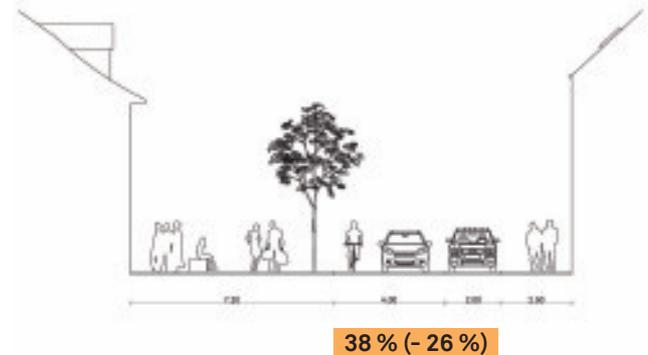
- **Verkehrsraum** gegenüber Stadt- und Freiraum relativ **dominant**
- **kein reduzierter Straßenquerschnitt** möglich
- **Verlagerung des Verkehrsaufkommens** in nördliche Verbindungsstraßen

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

Ist-Zustand

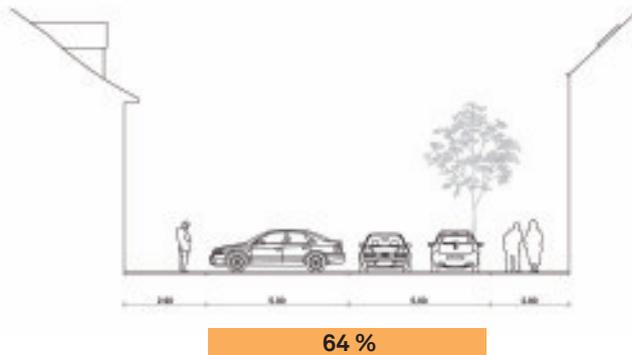


Modell 2/3/4
(Einbahnstraße)



Vergleich: Verhältnis Verkehrsraum Bestand und Modellvorschlag (Unechte Einbahnstraße)

Ist-Zustand



Unechte Einbahnstraße

