



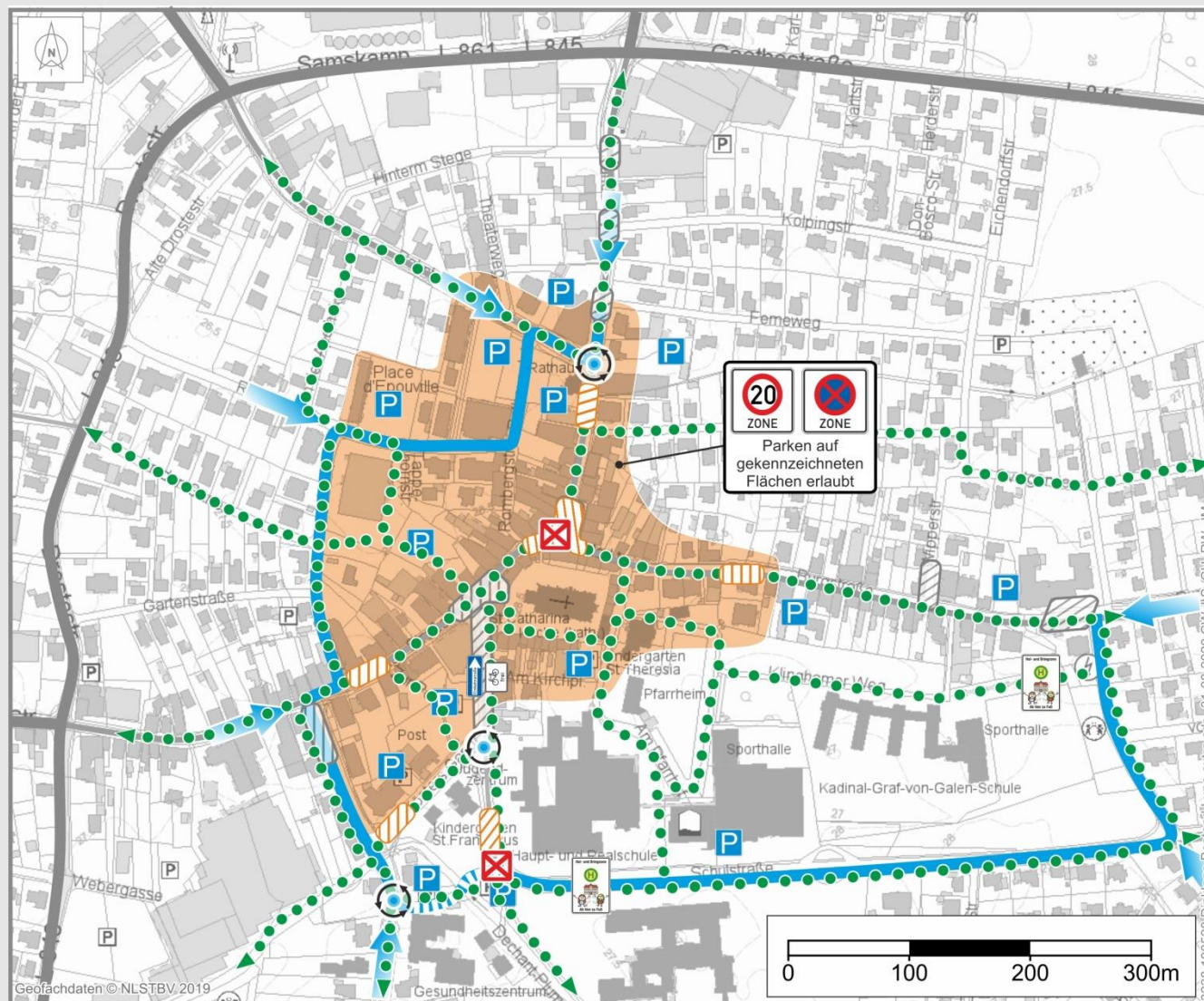
Verkehr für ALLE



2. Arbeitskreis „Innenstadt“ 28. Juni 2022

- Variante Einbahnstraße
- Gestaltung Am Markt
- Verschiedenes

Maßnahmenkonzept Schwerpunkt Innenstadt



VEP DINKLAGE

- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion

- Abgrenzung des Geschäftsbereichs
 - Parking
 - Zufahrt zum Parking
 - Aufenthaltsfreundliche Gestaltung empfohlen
 - wichtige Wegebeziehungen
 - Knotenpunkt optimieren
 - Kreisverkehrsplatz
 - Einbahnstraße
 - Bring- / Holverkehr
 - Bestandsdarstellung
- graue / schwarze Symbole

INNENSTADTKONZEPT

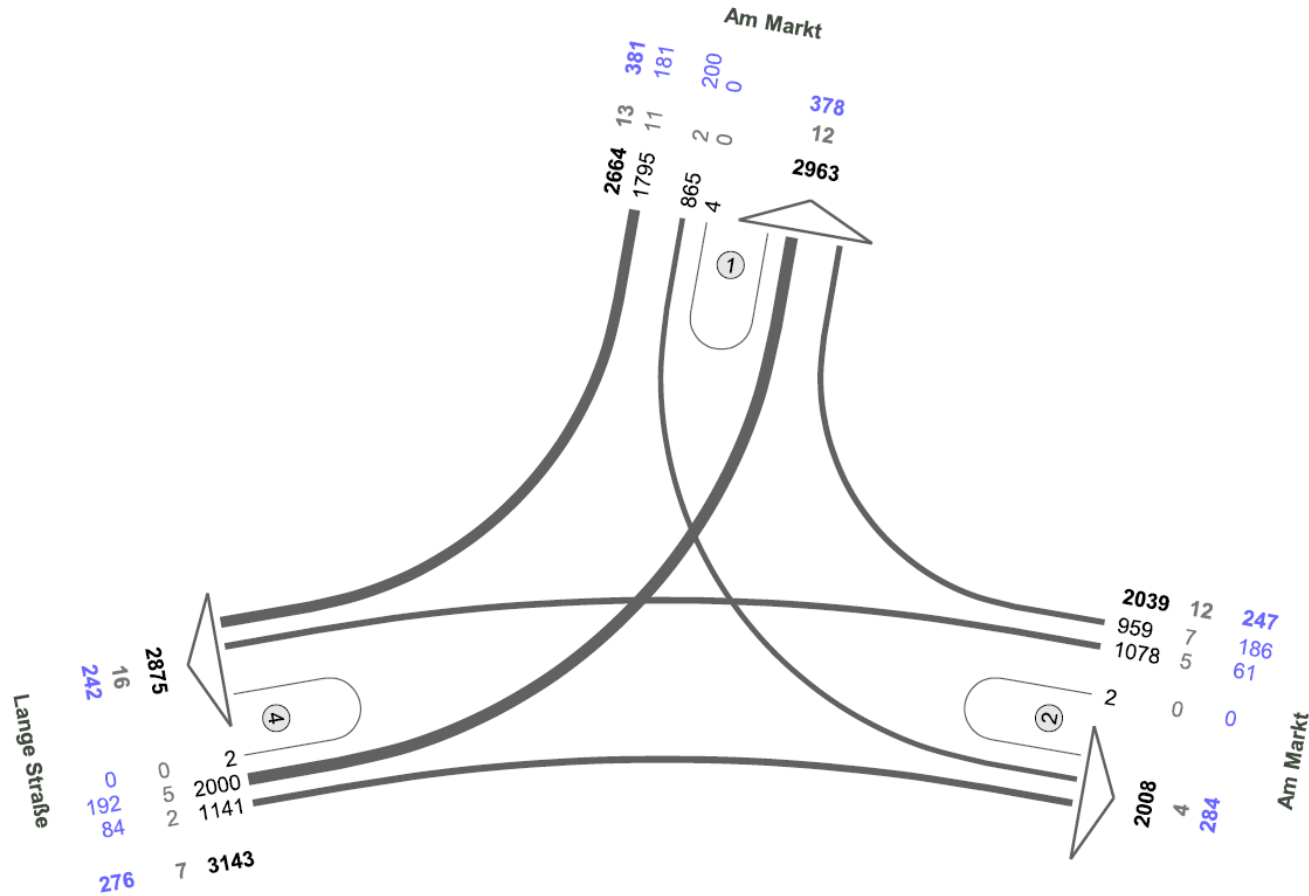
Varianten zur Einbahnstraßenregelung

Situation Am Markt → Verkehrserhebung Video



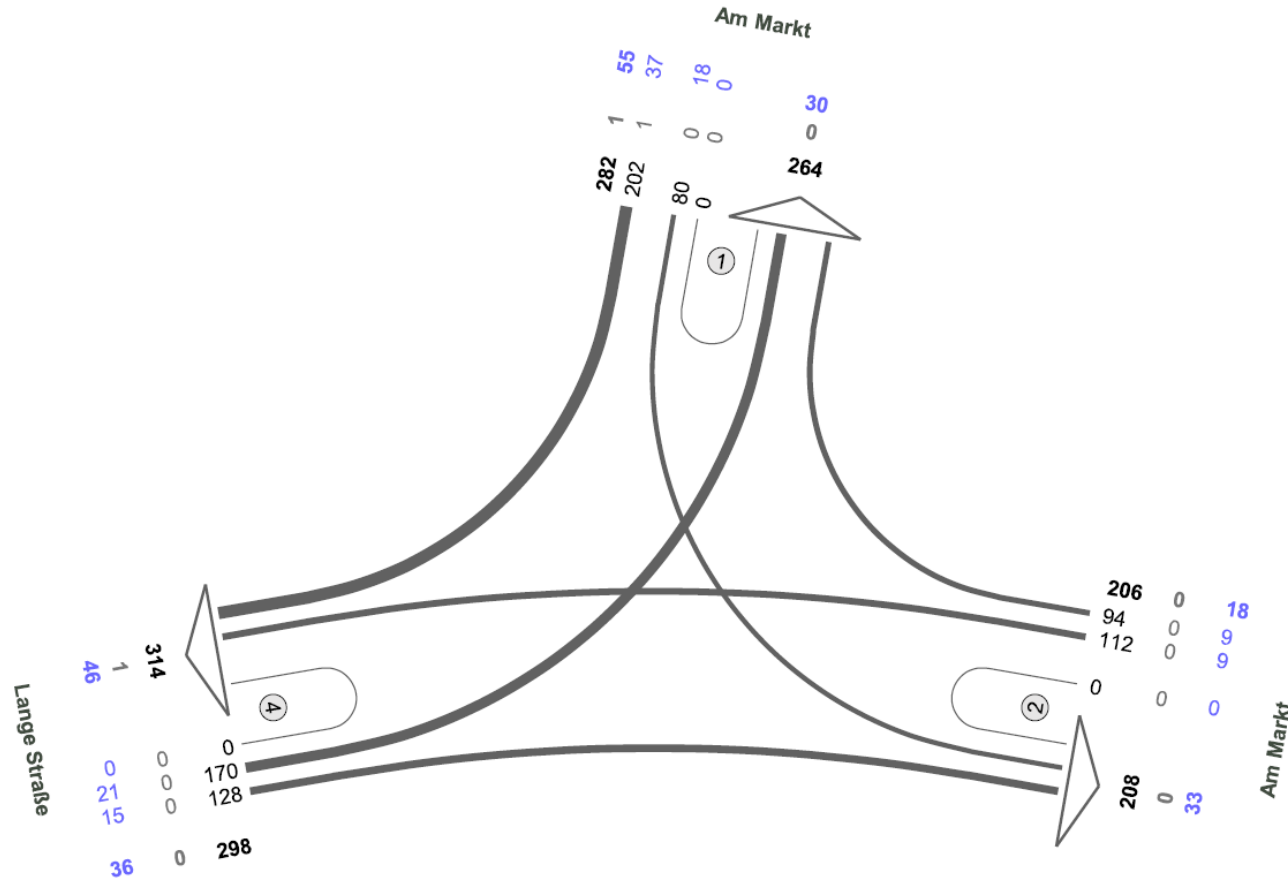
Lange Straße / Am Markt / Burgstraße, 24 h

Donnerstag, 04.04.2019
00:00 - 24:00 Uhr
24h (Hochrechnung)



Lange Straße / Am Markt / Burgstraße - Abendspitze

Donnerstag, 04.04.2019
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze

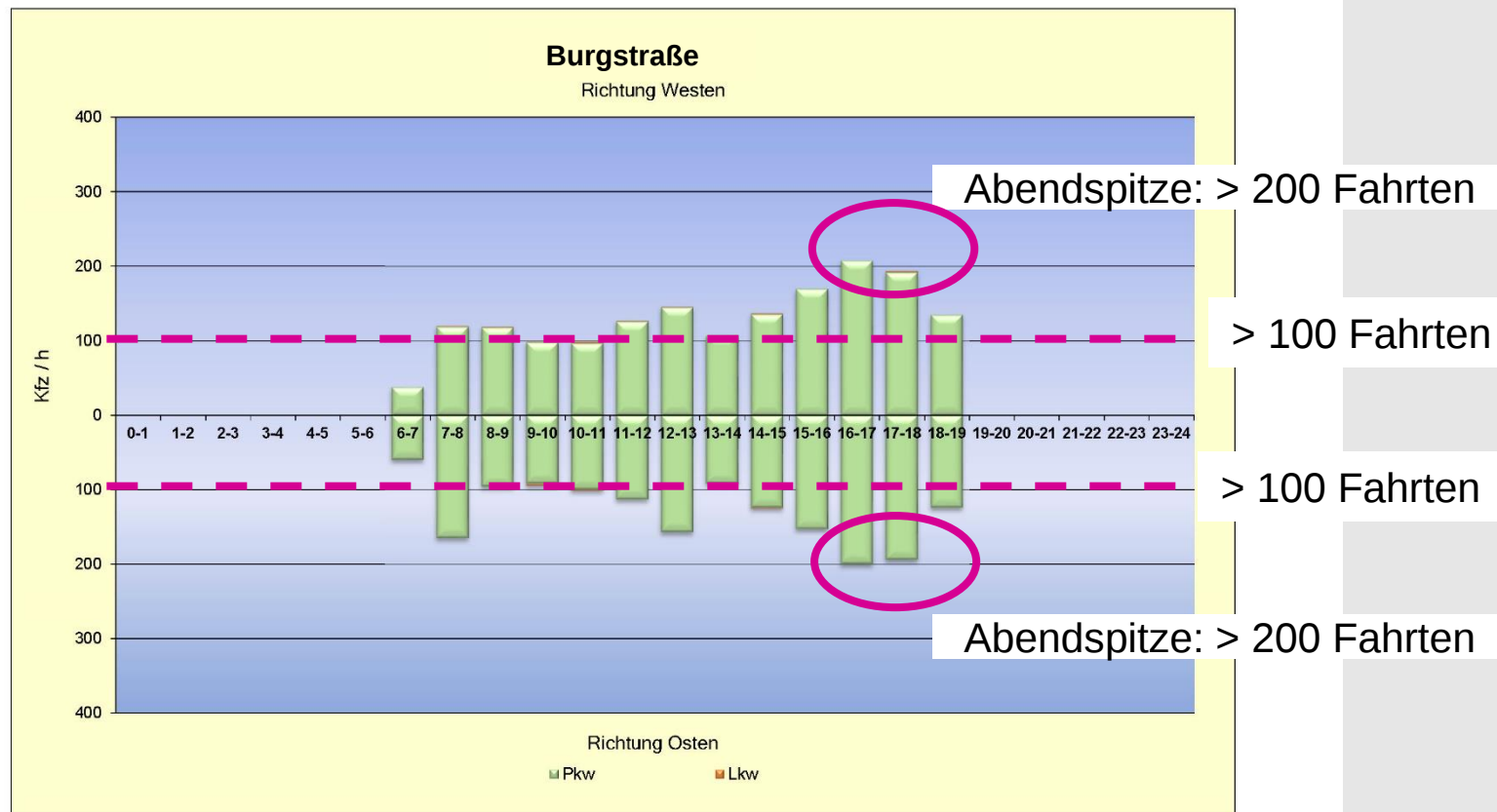


K 16 Am Markt Ganglinie



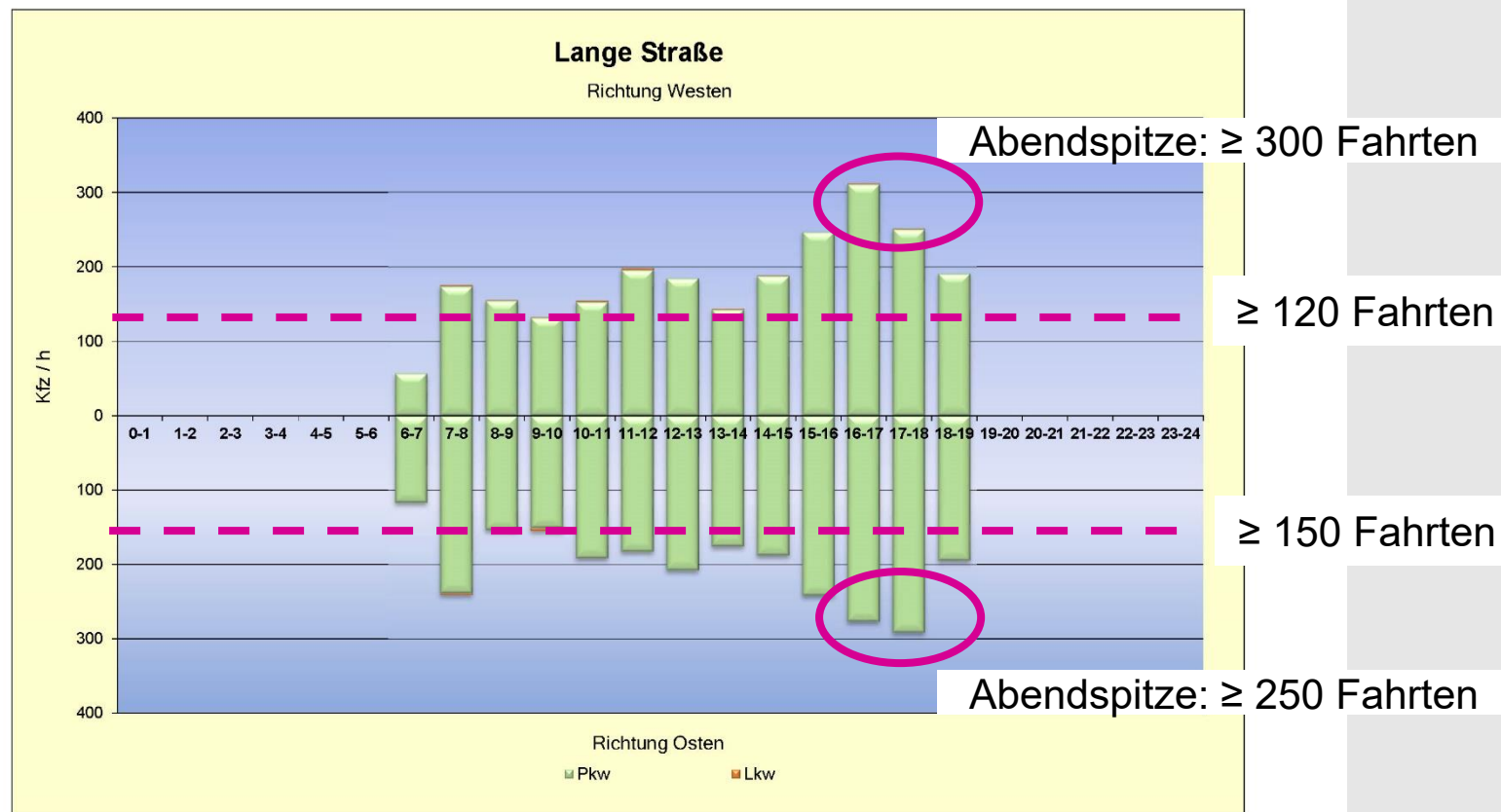
Konstante Grundbelastung, vor allem nachmittags hoch,
> 500 Fahrten im Querschnitt; höhere Belastung nach Norden

K 16 Burgstraße Ganglinie



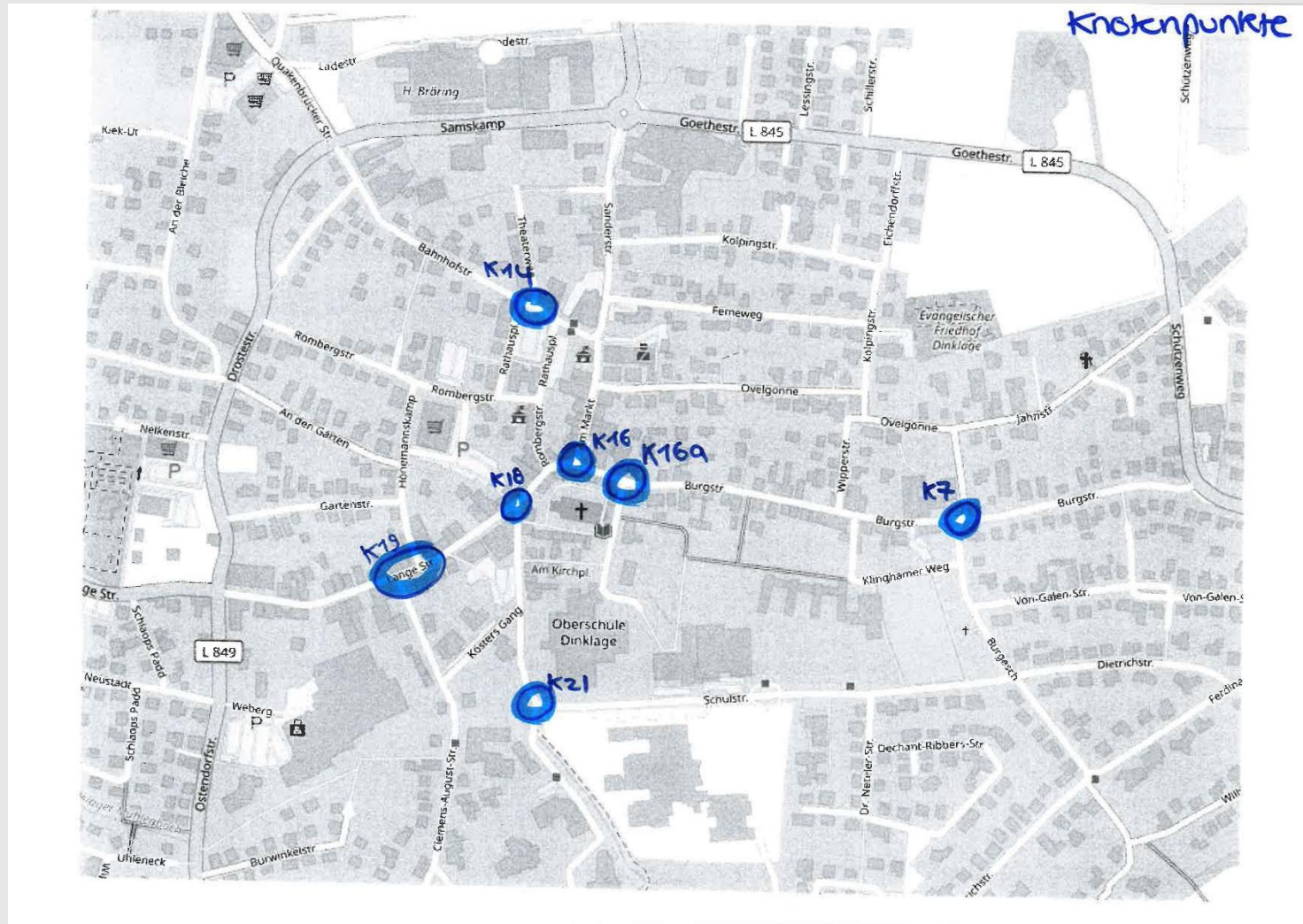
Konstante Grundbelastung, vor allem nachmittags hoch,
> 400 Fahrten im Querschnitt

K 16 Lange Straße Ganglinie



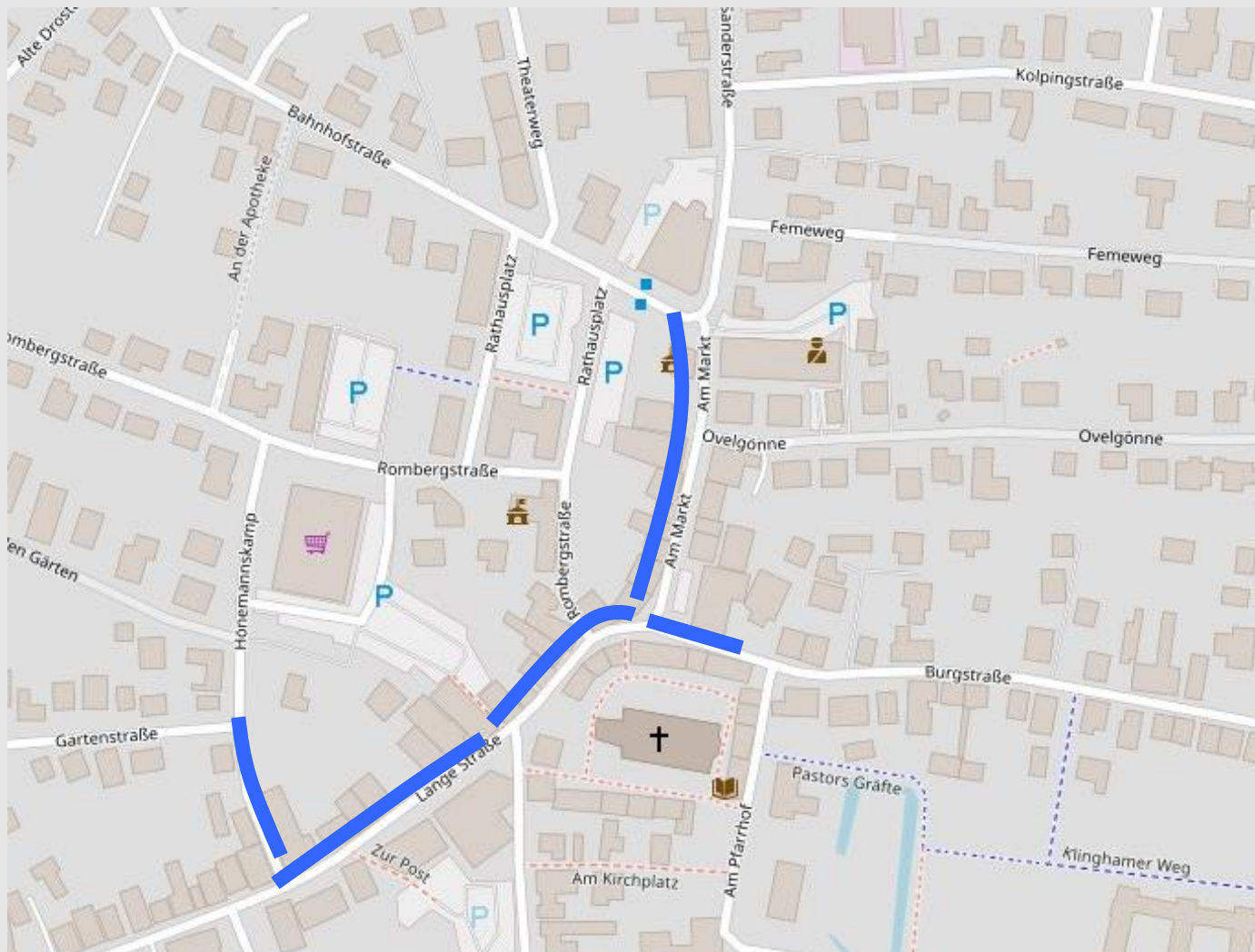
Konstante Grundbelastung, vor allem nachmittags hoch,
 ≥ 550 Fahrten im Querschnitt

Weitere relevante Zählstellen (Auswahl)

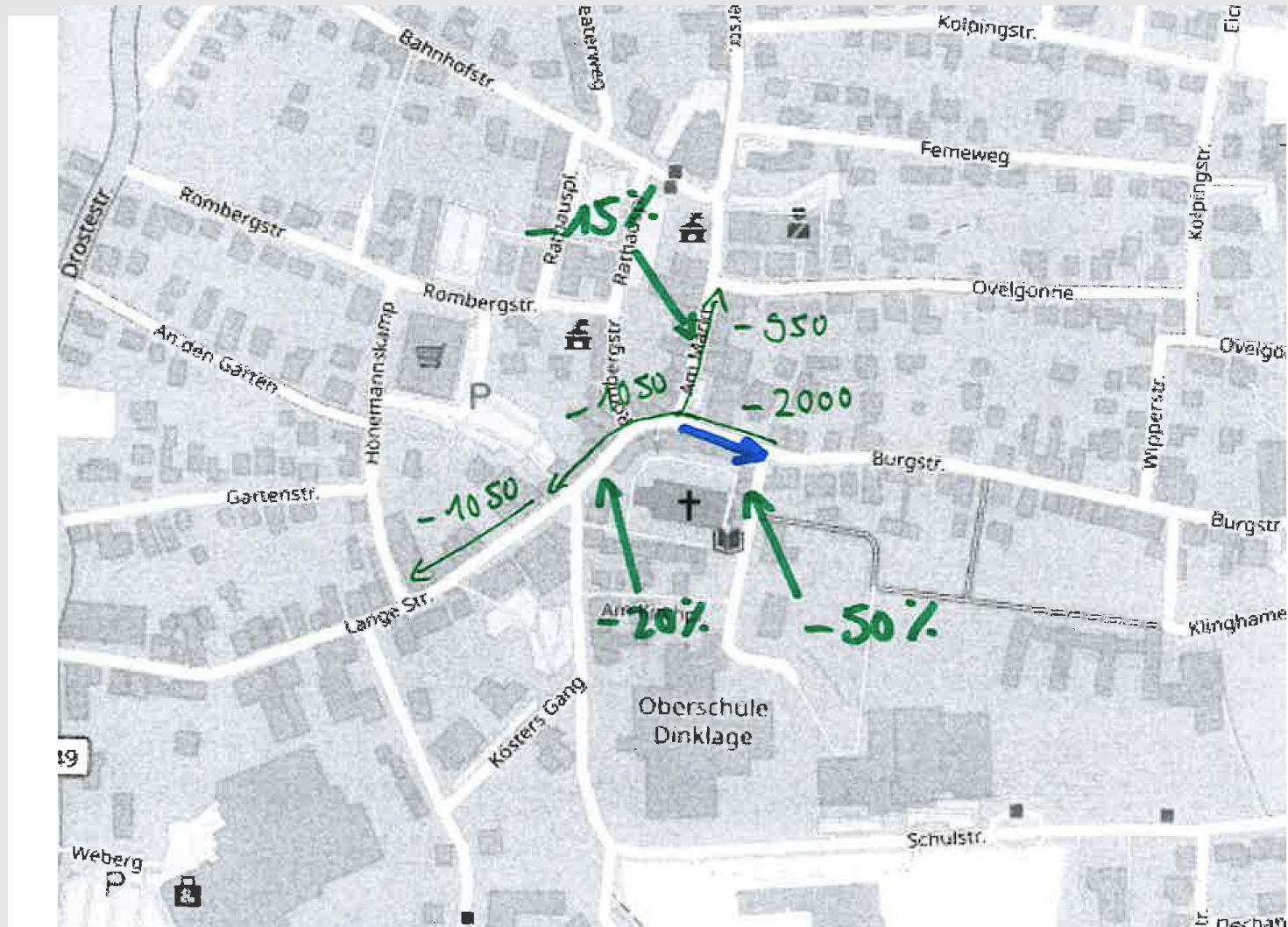




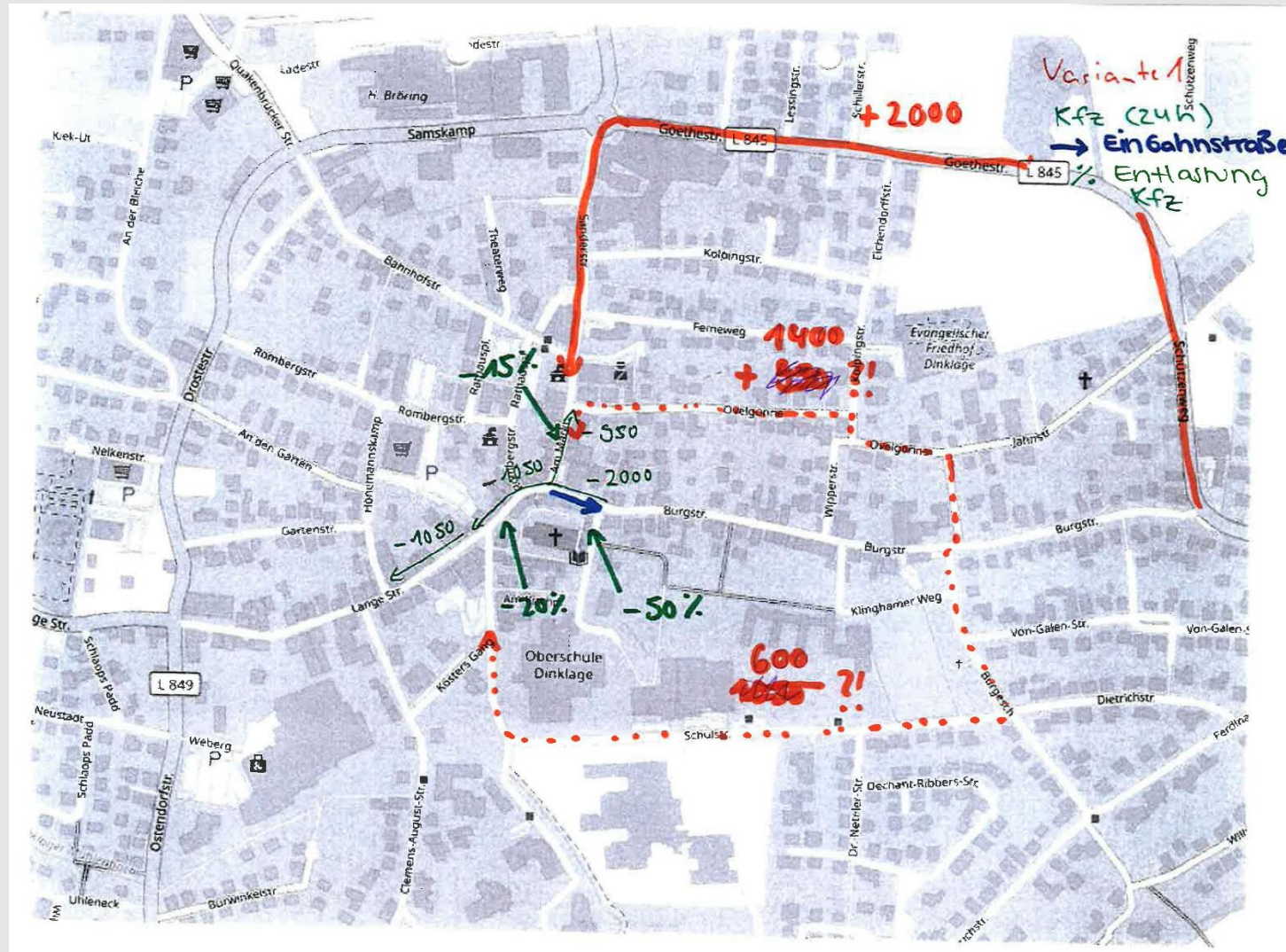
Baukastensystem Einbahnstraße



Variante 1 „Einbahnstraße TB Burgstraße“



Variante 1 „Einbahnstraße TB Burgstraße“



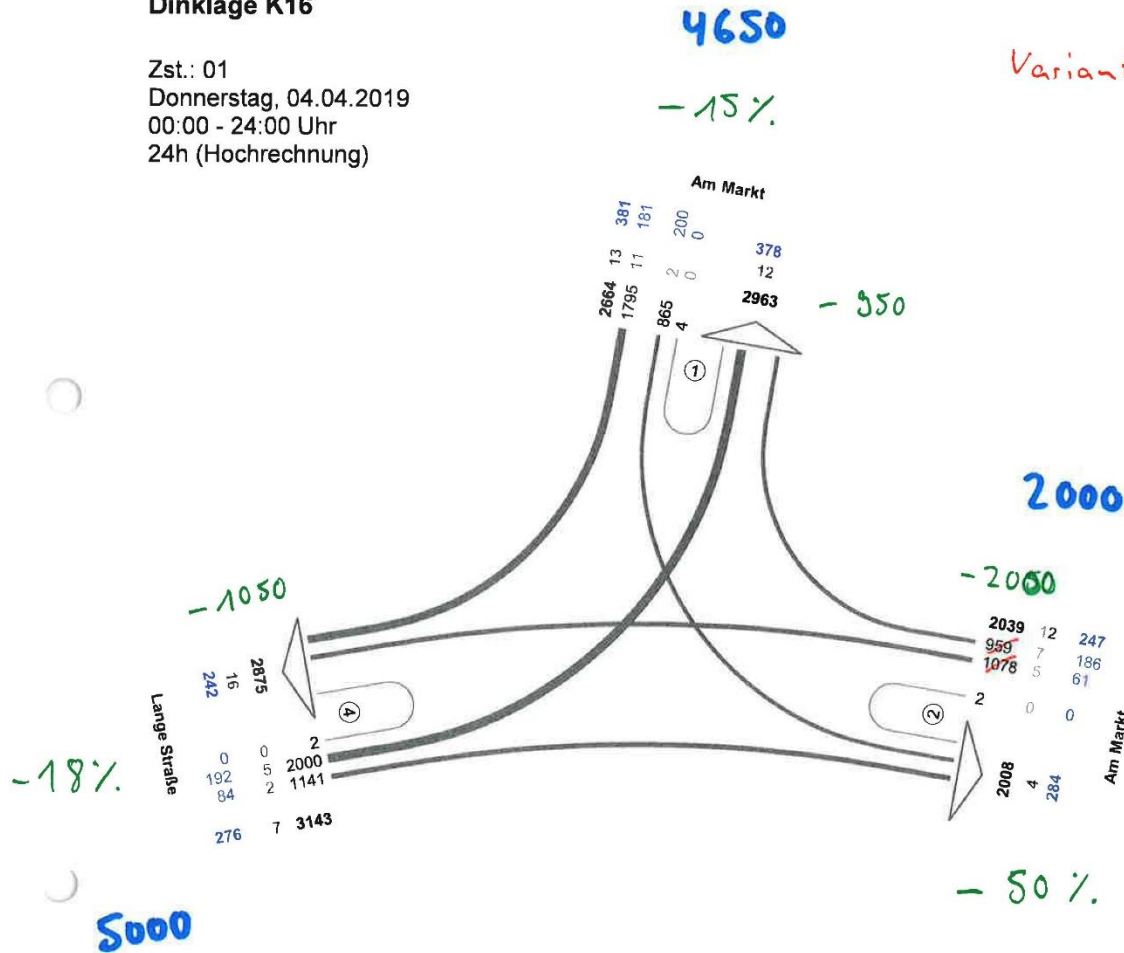
Variante 1 „Einbahnstraße TB Burgstraße“

Verkehrserhebung

PGT.VE
Ingenieurgesellschaft mbH

Dinklage K16

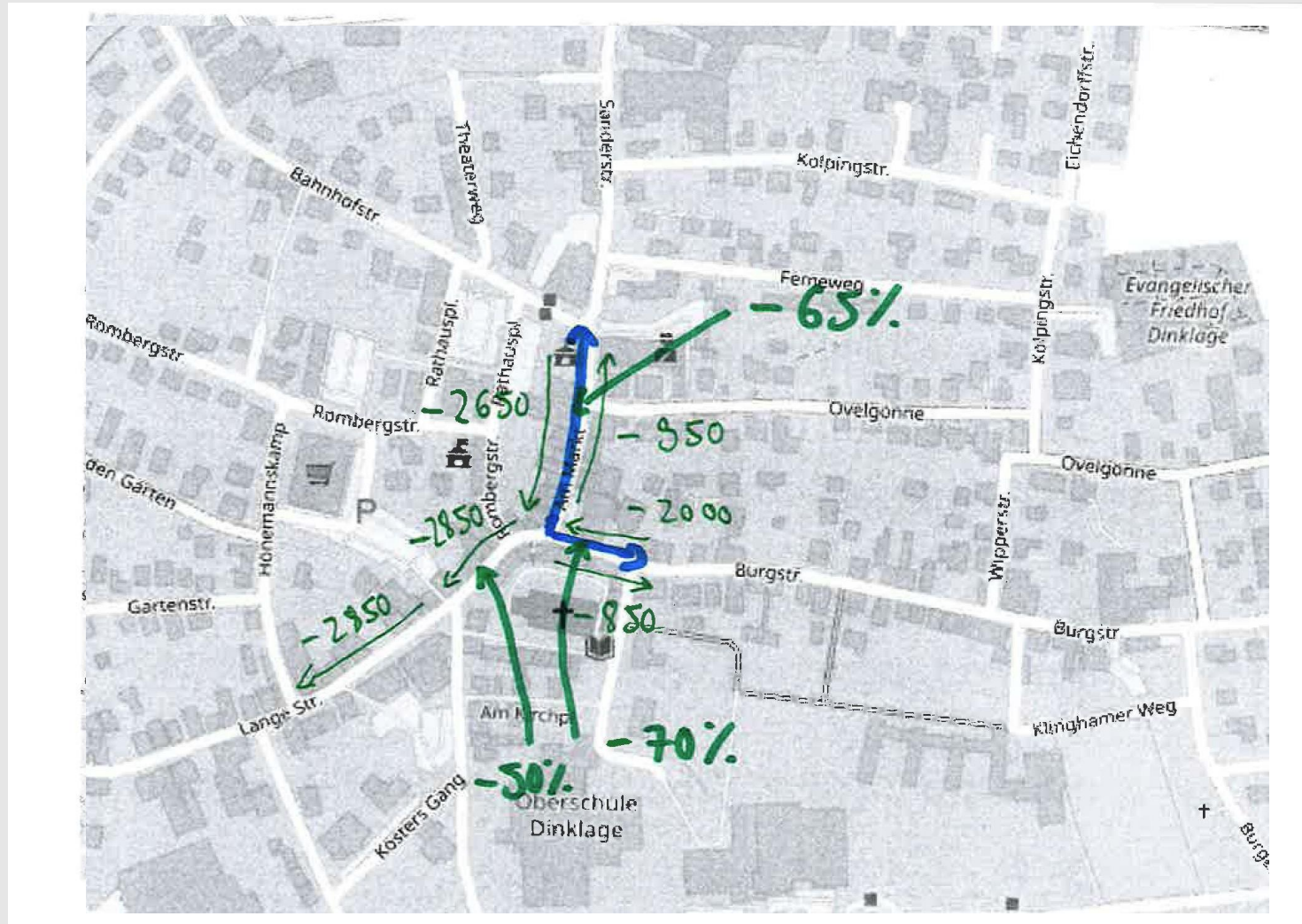
Zst.: 01
Donnerstag, 04.04.2019
00:00 - 24:00 Uhr
24h (Hochrechnung)



Wirkung Variante 1 „Einbahnstraße TB Burgstraße“

Kfz-Entlastung	+/o	- 15 % Am Markt - 50 % Burgstraße - 20 % Lange Straße
Schleichverkehre	-	Ggf. Verlagerung in Schulstraße / Ovelgönne
Erschließungs- qualität Kfz	o	Bestenfalls: Verkehr über Erschließungsring Reisezeit max. + 2 Minuten
Querungssituation (Fuß)	-	Kaum Verbesserungen
Radführung	-	Keine Anlagen / Infrastrukturen Rad auf Fahrbahn (hohe Kfz-Belastung) Kfz-Gegenverkehre → weiterhin Konflikte Kaum Verbesserungen z.t. unübersichtlich
Gesamtwirkung	-	Wirkung vglw. geringer

Variante 2 „Burgstraße u. Am Markt“



**Umwelt
und Verkehr
GmbH**



Variante 2 „Burgstraße u. Am Markt“

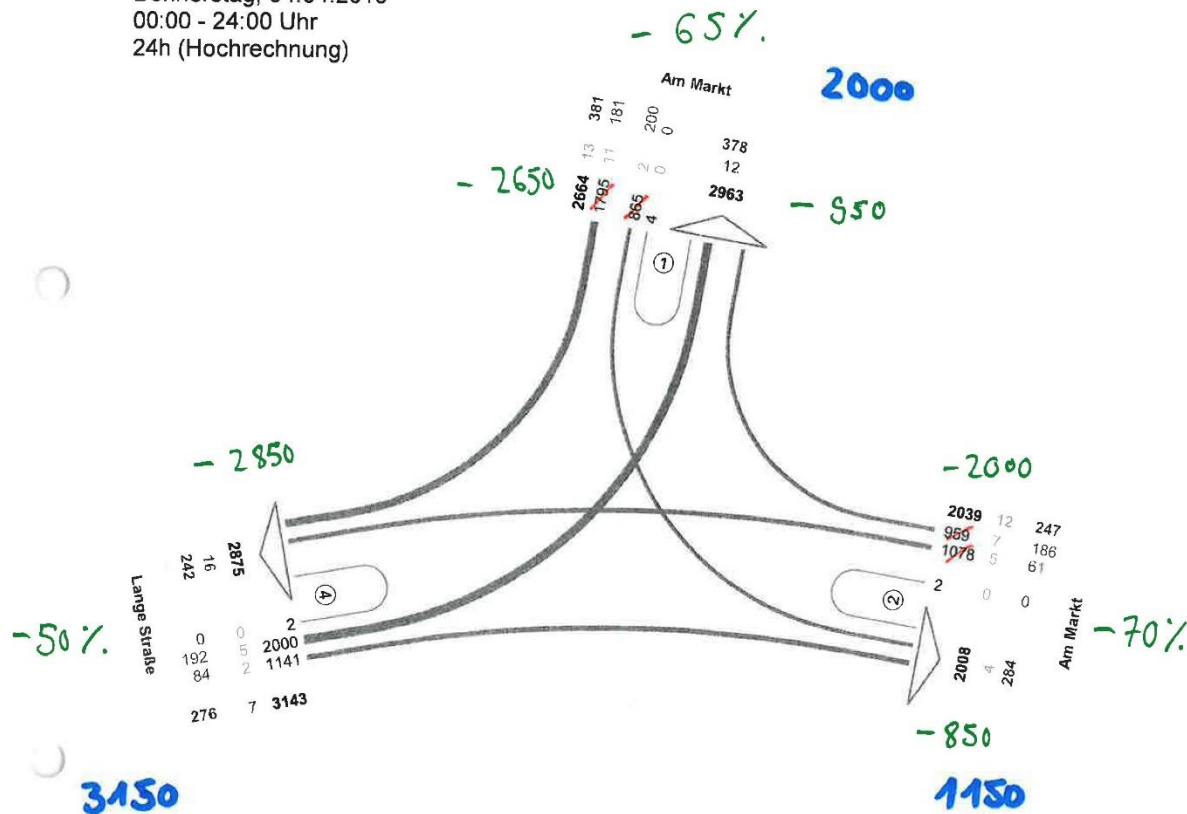
Verkehrserhebung

PGT.VE
Planungsbüro Verkehr

Dinklage K16

Zst.: 01
Donnerstag, 04.04.2019
00:00 - 24:00 Uhr
24h (Hochrechnung)

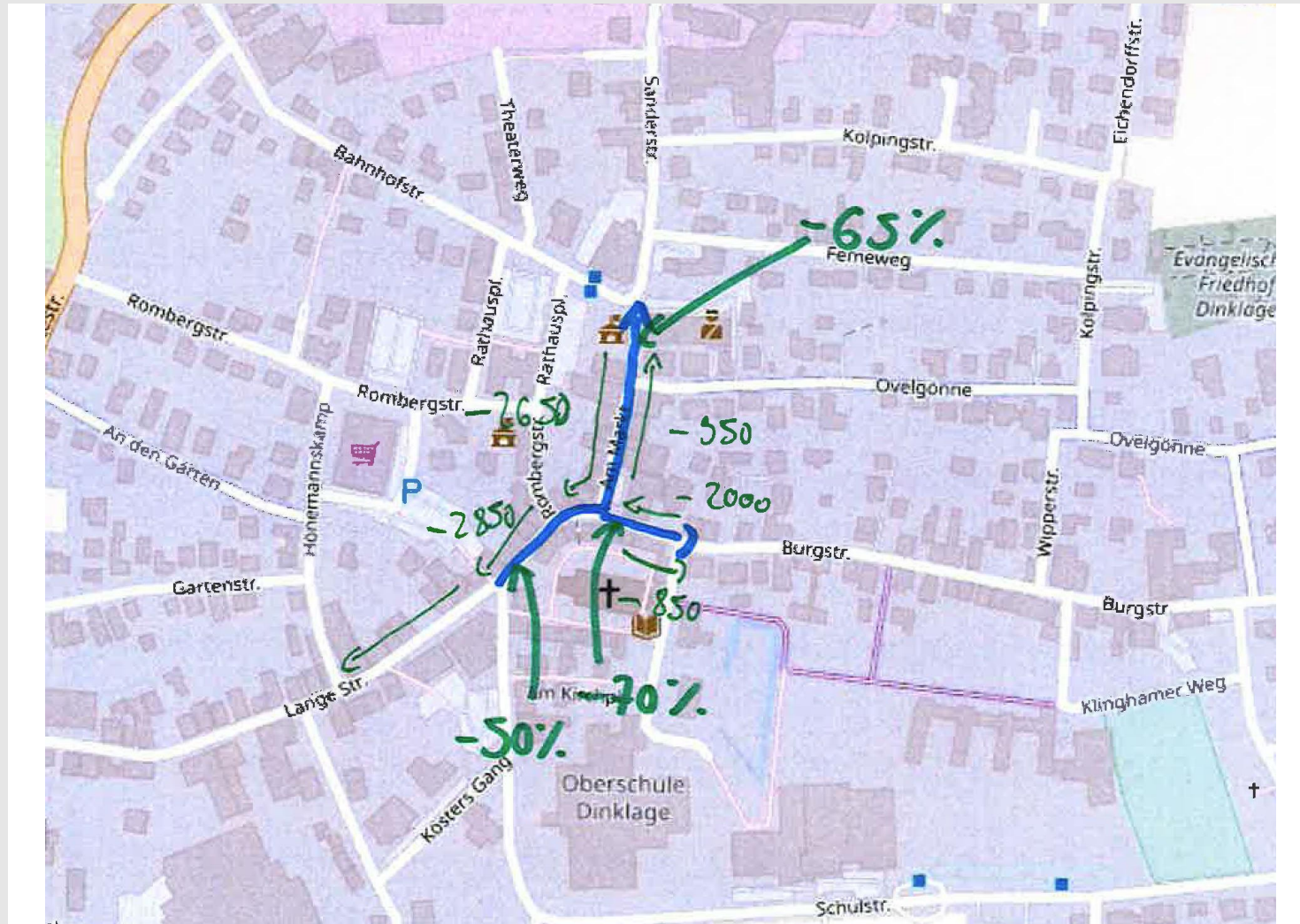
Variante 2:



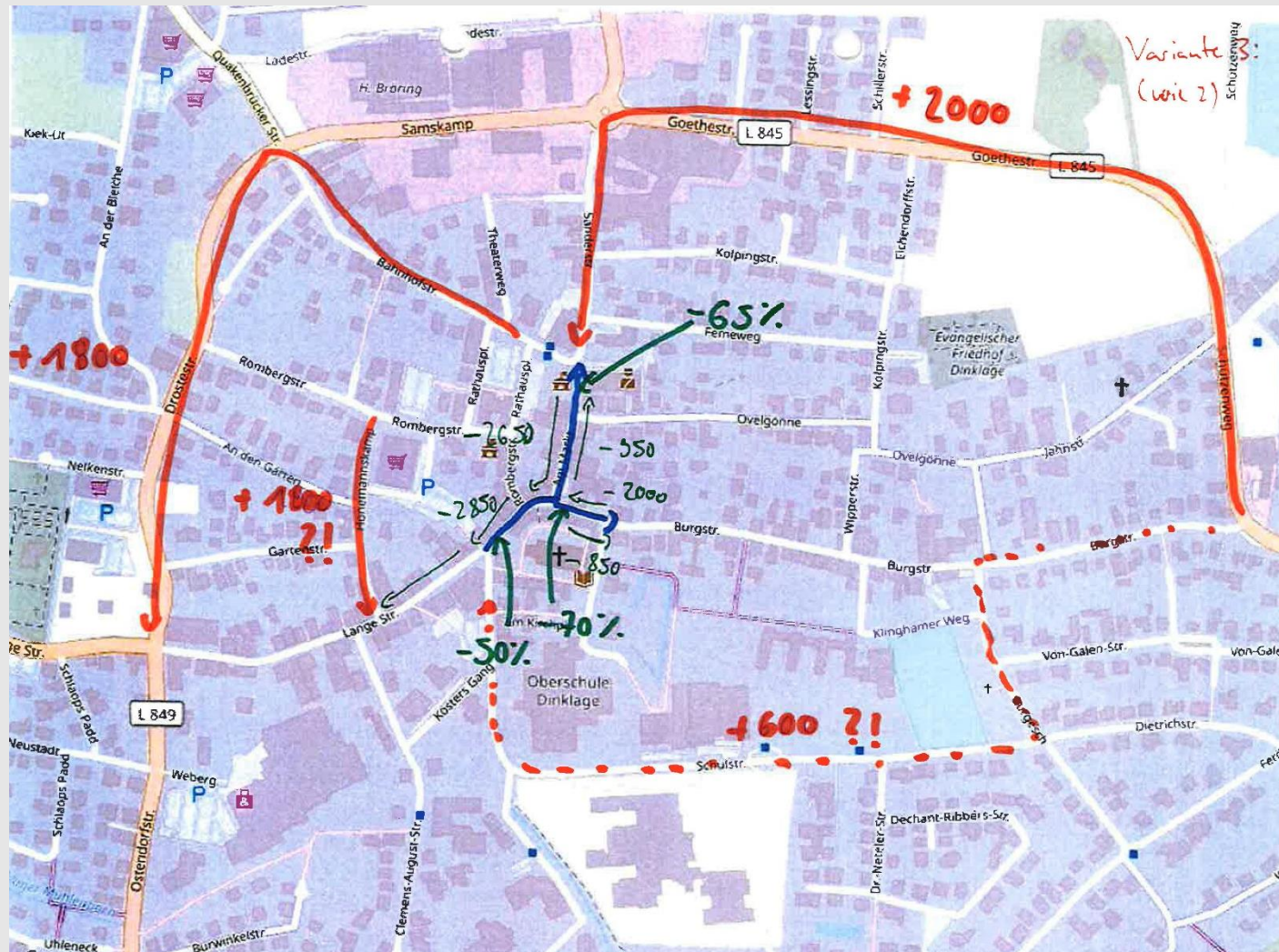
Wirkungen Variante 2 „Burgstraße u. Am Markt“

Kfz-Entlastung	+	- 65 % Am Markt - 70 % Burgstraße - 50 % Lange Straße
Schleichverkehre	-/o	Ggf. Verlagerung in Schulstraße und Hönemannskamp
Erschließungsqualität Kfz	-/o	Bestenfalls: Verkehr über Erschließungsring Reisezeit max. + 2 Minuten „Wendeverkehre“ Am Markt zurück in Lange Straße möglich
Querungssituation (Fuß)	+/o	leichte Verbesserung, v.a. Am Markt erhöhte Aufenthaltsqualität diffuse Situation Lange Straße
Radführung	+/o	Verbesserung nördl. Am Markt u. TB Burgstraße Diffuse Situation am KP Lange Straße / Am Markt / Burgstraße durch Kfz-Wender
Gesamtwirkung	+/o	Hohe Wirkung, nicht auf gesamter Strecke, ggf. Schleichverkehr

Var. 3 „Einbahnstr. Burgstr u. Am Markt u. Lange Str.“



Var. 3 „Einbahnstr. Burgstr u. Am Markt u. Lange Str.“



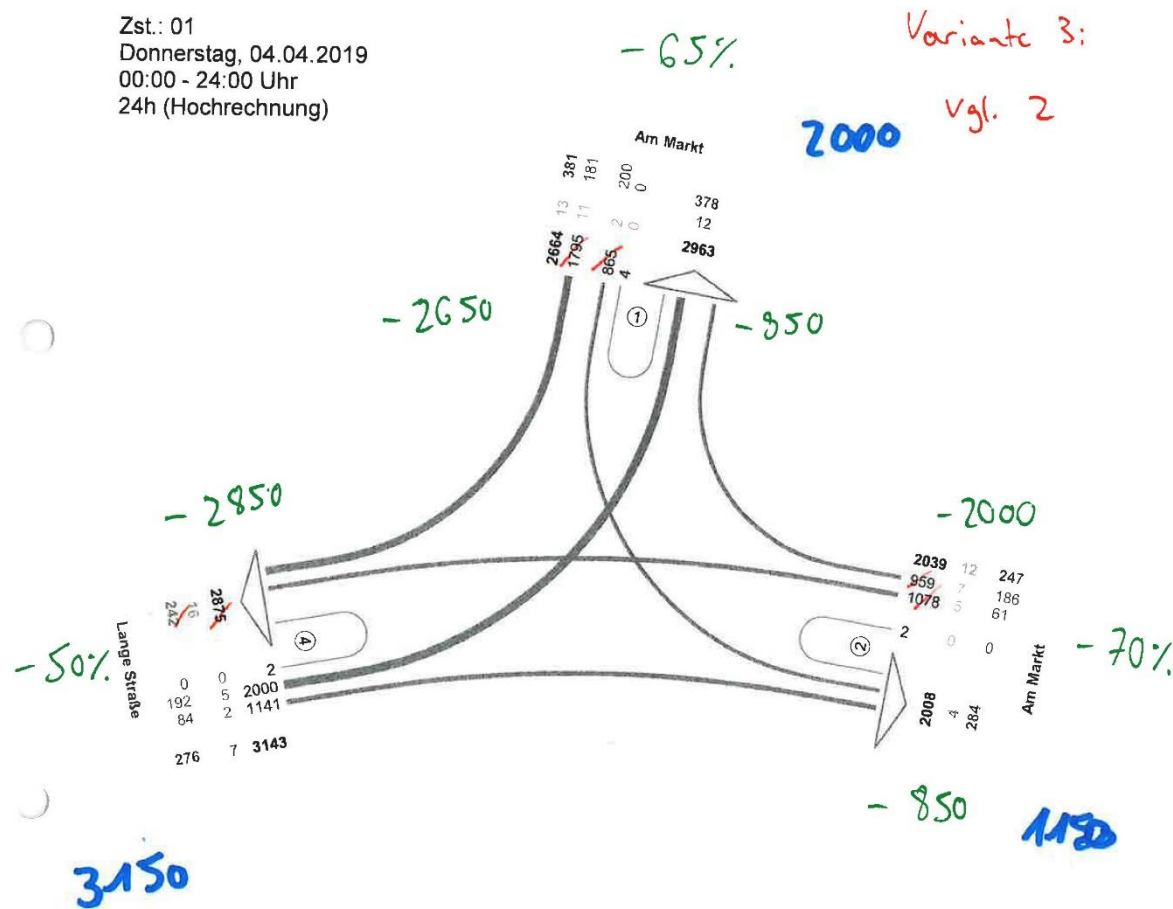
Var. 3 „Einbahnstr. Burgstr u. Am Markt u. Lange Str.“

Verkehrserhebung

PGT.VE

Dinklage K16

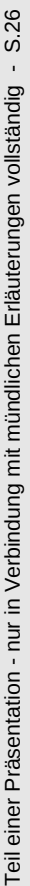
Zst.: 01
Donnerstag, 04.04.2019
00:00 - 24:00 Uhr
24h (Hochrechnung)



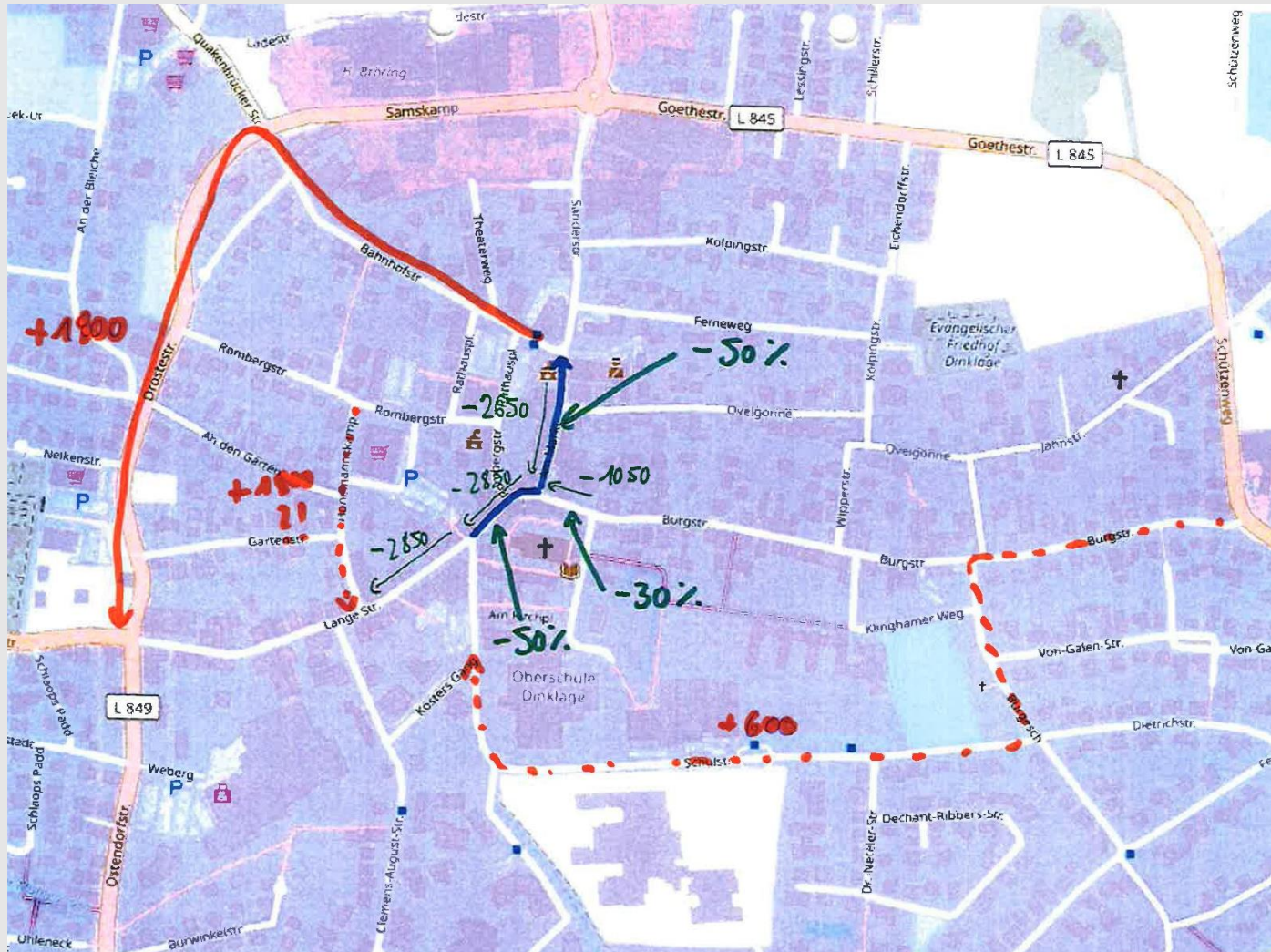
Var. 3 „Einbahnstr. Burgstr u. Am Markt u. Lange Str.“

Kfz-Entlastung	+	- 65 % Am Markt - 70 % Burgstraße - 50 % Lange Straße
Schleichverkehre	-/o	Ggf. Verlagerung in Schulstraße und Hönemannskamp
Erschließungsqualität Kfz	-/o	Bestenfalls: Verkehr über Erschließungsring Reisezeit: Reisezeit max. + 3 Minuten
Querungssituation (Fuß)	+	Zusätzliche Verbesserung vor allem im unübersichtlichen Bereich Lange Straße Langfristige Umgestaltungspotentiale enger Straßenraum
Radführung	+	Verbesserungen im Gesamtabschnitt Erhöhte Platzanteile für Radverkehr ggf. Platz für Fahrradabstellanlagen
Gesamtwirkung	+	Hohe Wirkung, hoher Umgestaltungsspielraum, ggf. Schleichverkehre Schulstraße

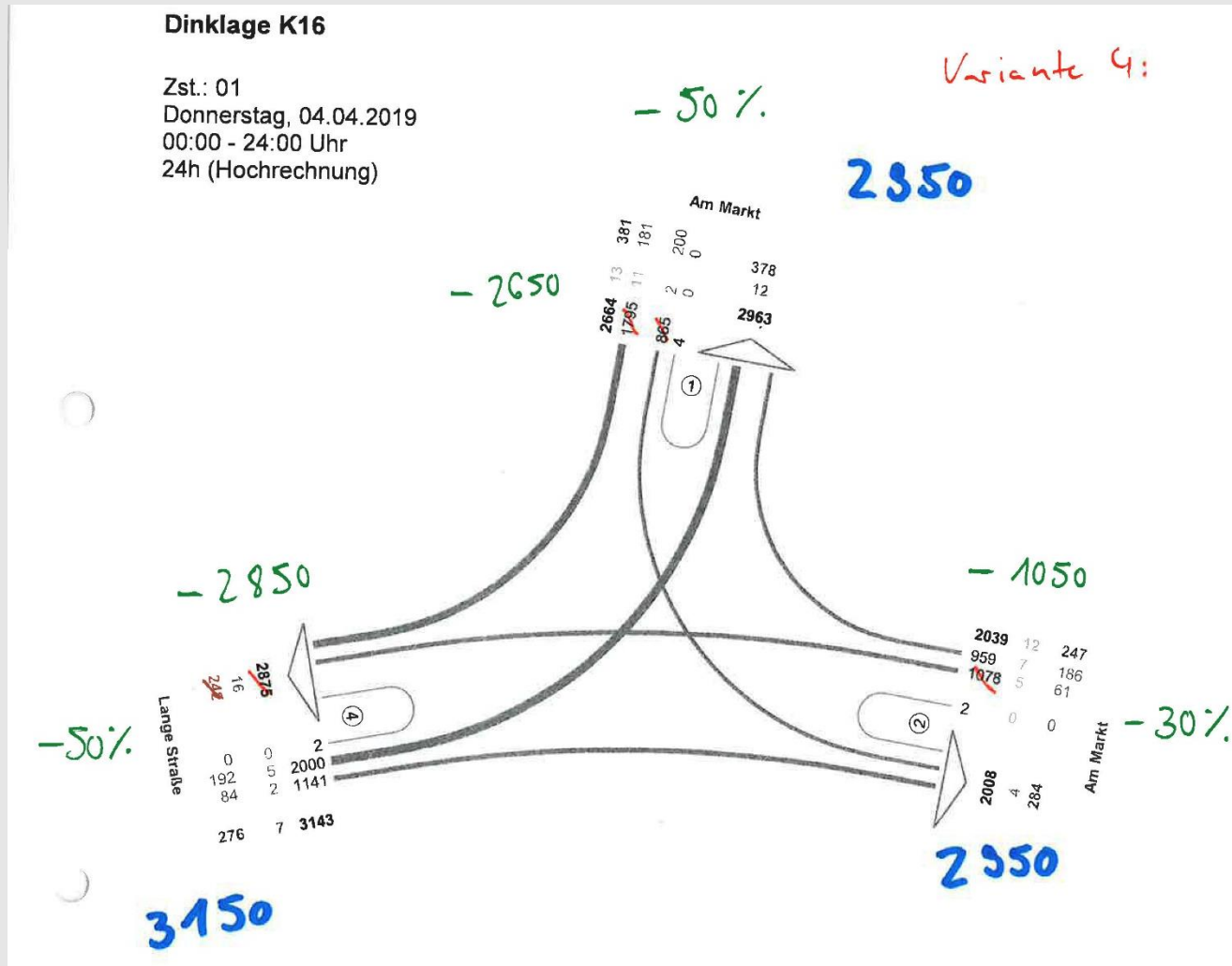
**Umwelt
und Verkehr
GmbH**



Variante 4 „Einbahnstr. Lange Straße u. Am Markt“



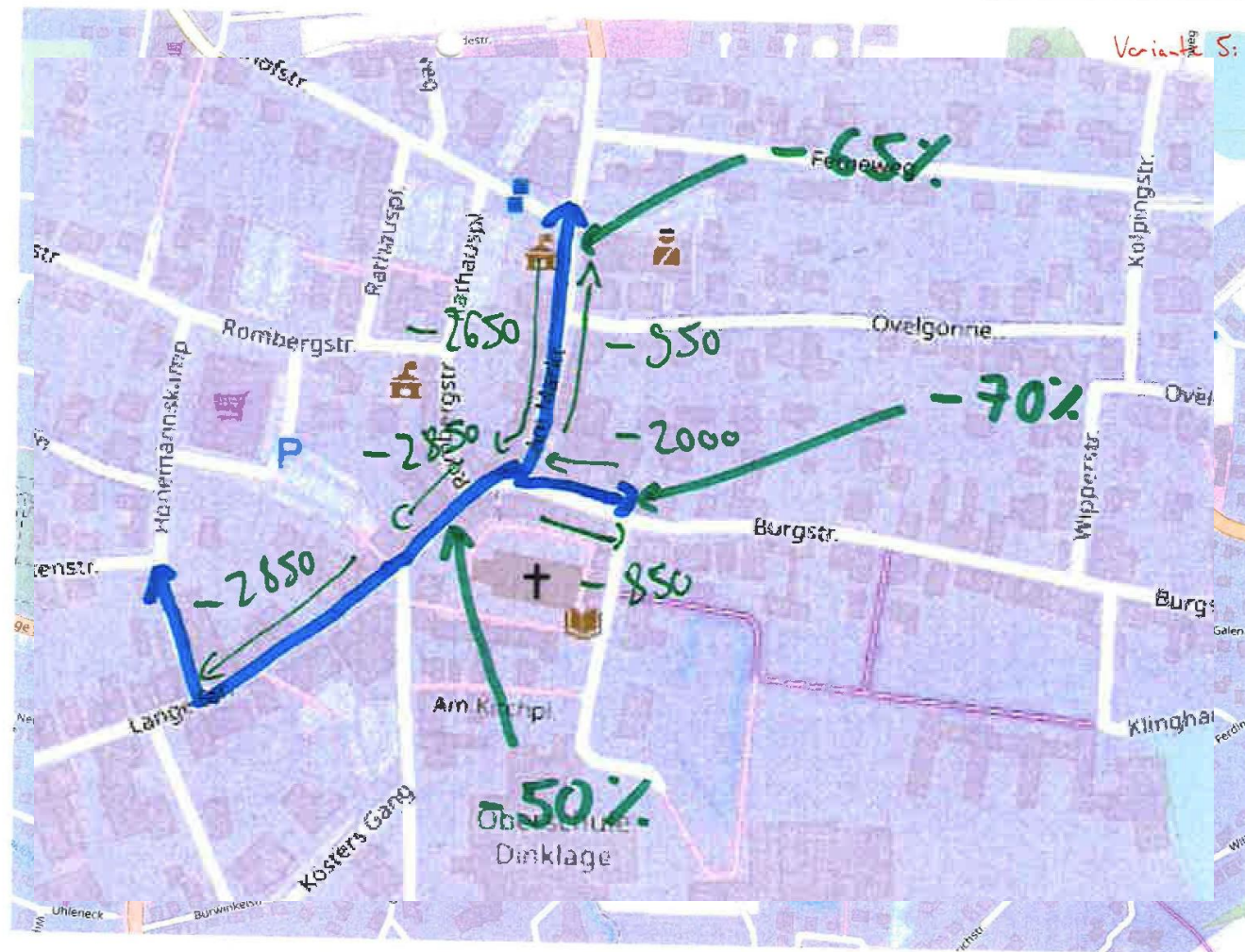
Variante 4 „Einbahnstr. Lange Straße u. Am Markt“



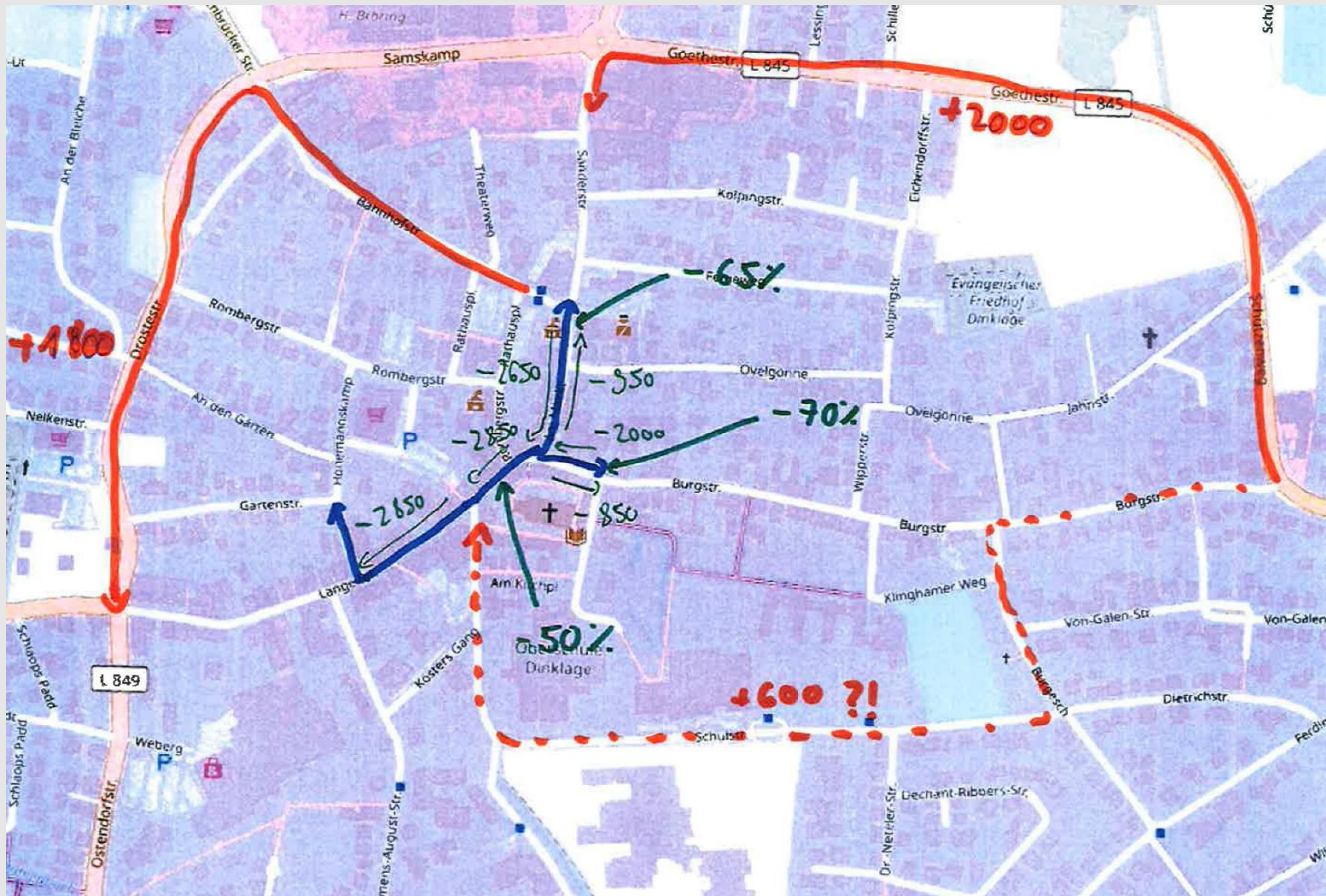
Variante 4 „Einbahnstr. Lange Straße u. Am Markt“

Kfz-Entlastung	+/o	- 50 % Am Markt - 30 % Burgstraße - 50 % Lange Straße
Schleichverkehre	-/o	Ggf. Verlagerung in Schulstraße und Hönemannskamp
Erschließungsqualität Kfz	-/o	Reisezeit max. + 2 Minuten Wendeverkehre am KP Am Markt von / in Burgstraße
Querungssituation (Fuß)	+/o	Positiv für Lange Straße und Am Markt (Nord) Keine Verbesserungen im TB Burgstr. Langfristige Umgestaltungspotentiale enger Straßenraum
Radführung	+/o	Verbesserungen in Lange Straße diffuse Situation am KP Lange Straße / Am Markt / Burgstr.
Gesamtwirkung	o	Wirkung auf Am Markt und Lange Straße, Situation Markt bleibt unübersichtlich

Variante 5 „Innenstadt Einbahnstraße“



Variante 5 „Innenstadt Einbahnstraße“

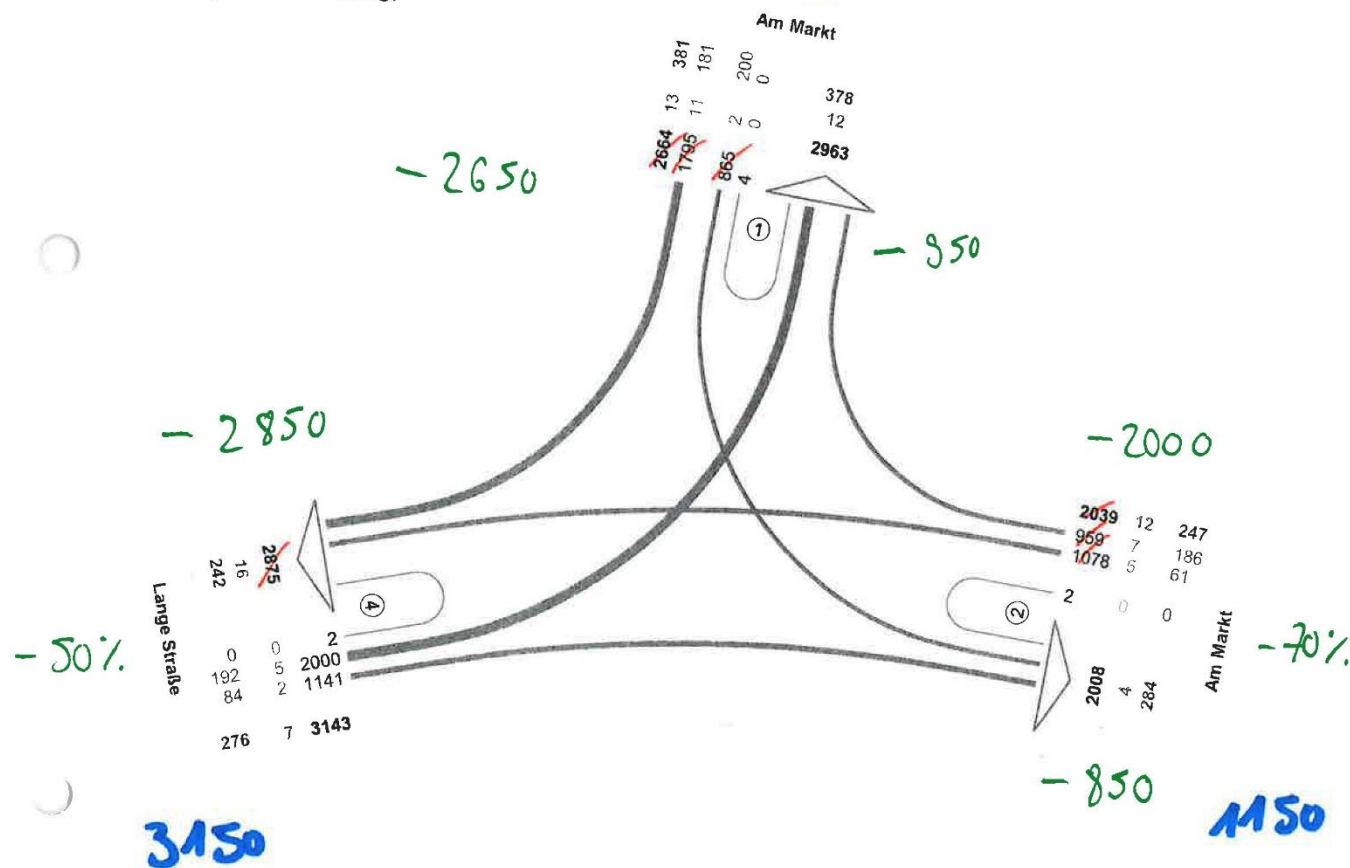


Variante 5 „Innenstadt Einbahnstraße“

Dinklage K16

Zst.: 01
Donnerstag, 04.04.2019
00:00 - 24:00 Uhr
24h (Hochrechnung)

Variante 5:
vgl. 2+3



Wirkungen Variante 5 „Innenstadt Einbahnstraße“

Kfz-Entlastung	+	- 65 % Am Markt - 70 % Burgstraße - 50 % Lange Straße
Schleichverkehre	o	Ggf. Verlagerung in Schulstraße
Erschließungsqualität Kfz	-/o	Bestenfalls: Verkehr über Erschließungsring Reisezeit: Reisezeit max. + 3 Minuten
Querungssituation (Fuß)	+	Deutliche Verbesserungen im Gesamtbereich neue Umgestaltungsmöglichkeiten für Seitenräume und „Innenstadtkonzept“
Radführung	+	Deutliche Verbesserungen im Gesamtbereich
Gesamtwirkung	+	Hohe Wirkung, hohe Gestaltungspotentiale, geringer Schleichverkehr

Umsetzungswirkung - Teilabschnitte

1 ... 5
stark ... gering



Var.	Wertung	Potenzial
1 TB Burgstr.	-	Vglw. geringere Wirkung
2 TB Burgstr. + Am Markt	+ / o	Hohe Wirkung, nicht auf gesamter Strecke, ggf. Schleichverkehr
3 Burgstr. + Am Markt + Lange Str.	+	Hohe Wirkung, hoher Umgestaltungsspielraum, ggf. Schleichverkehre Schulstraße
4 Am Markt + Lange Straße	o	Hohe Wirkung auf Am Markt und Langestraße, Situation Am Markt bleibt unübersichtlich
5 Gesamtbereich Einbahnstraße	+	Hohe Wirkung, hohe Gestaltungspotentiale, geringer Schleichverkehr

Var.	Wertung	Potenzial
1 TB Burgstr.	-	Vglw. geringere Wirkung
2 TB Burgstr. + Am Markt	+ / o	Hohe Wirkung, nicht auf gesamter Strecke ggf. Schleichverkehr
3 Burgstr. + Am Markt + Lange Str.	+	Hohe Wirkung, hoher Umgestaltungsspielraum, ggf. Schleichverkehre Schulstraße
4 Am Markt + Lange Straße	o	Hohe Wirkung auf Markt und Lange Straße, Situation Markt bleibt unübersichtlich
5 Gesamtbereich Einbahnstraße	+	Hohe Wirkung, hohe Gestaltungspotentiale, geringer Schleichverkehr

Verkehrliche Gestaltung „Am Markt“



Situation Am Markt

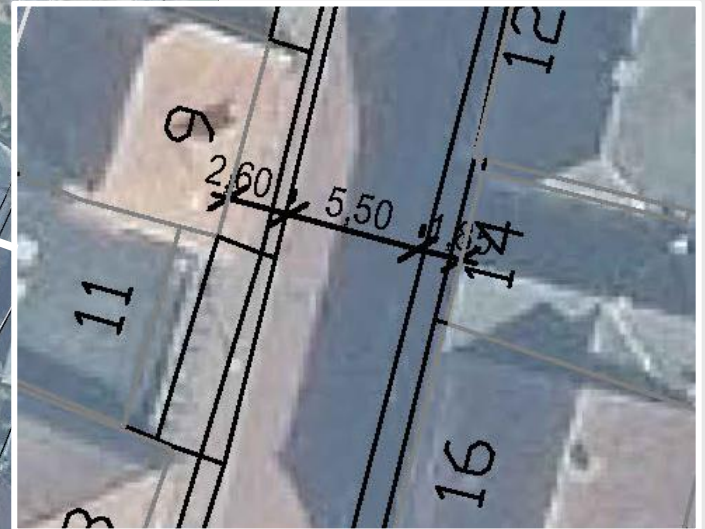
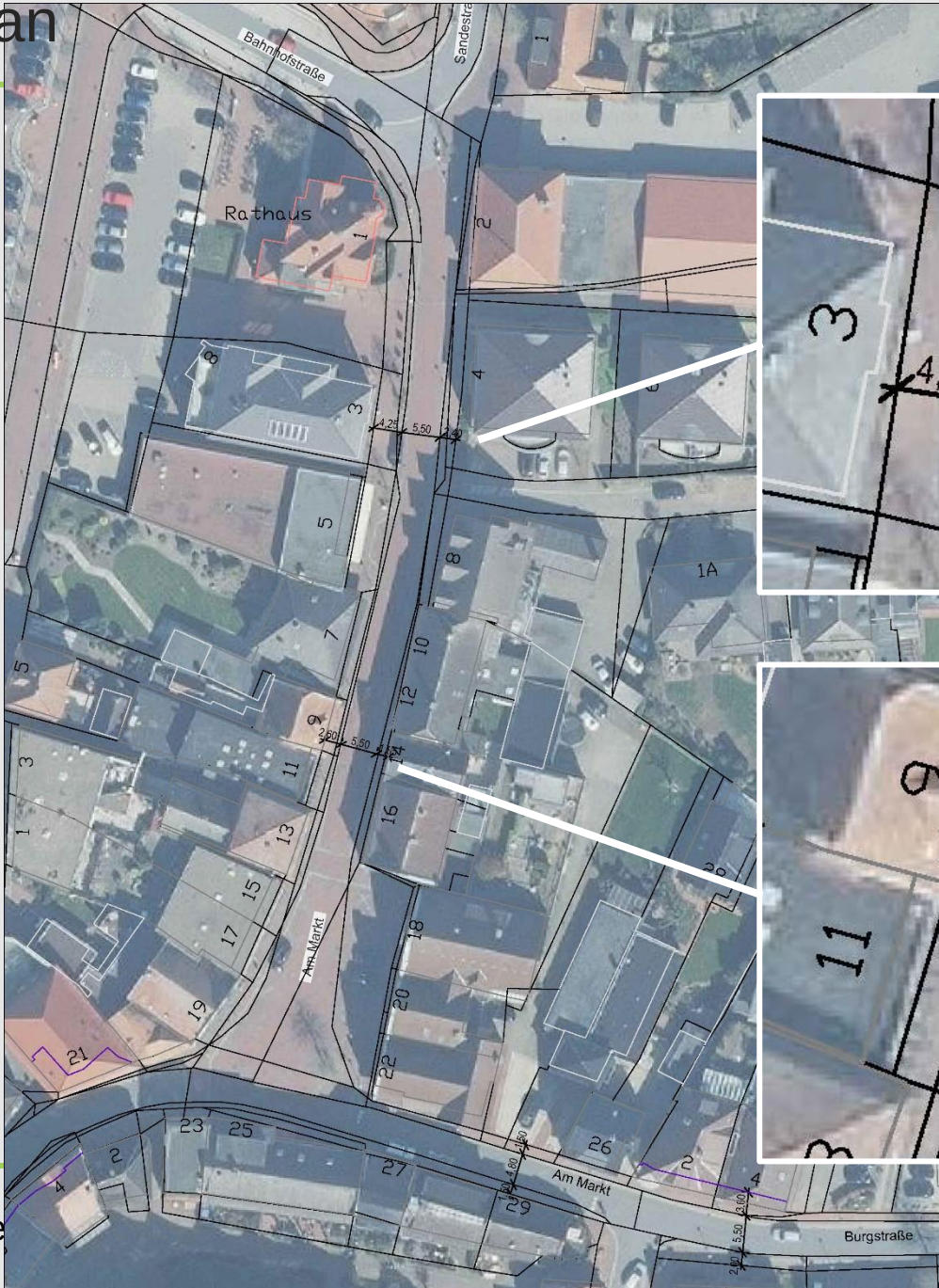


Datum: 17.05.22

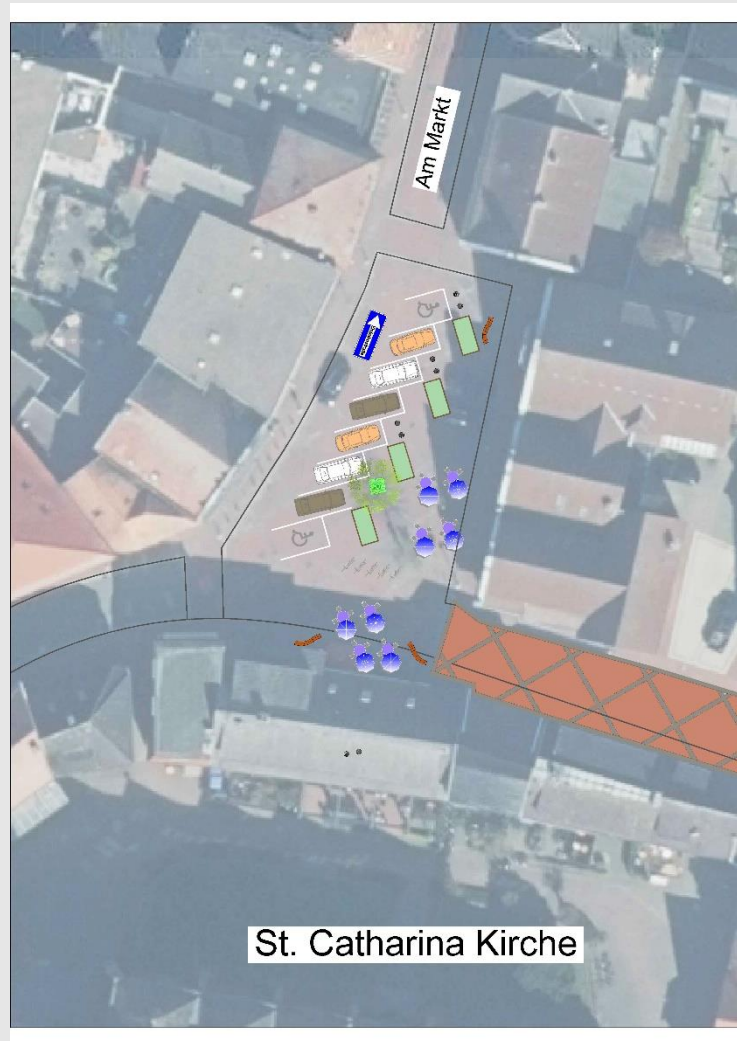
Am Markt – Stellplätze



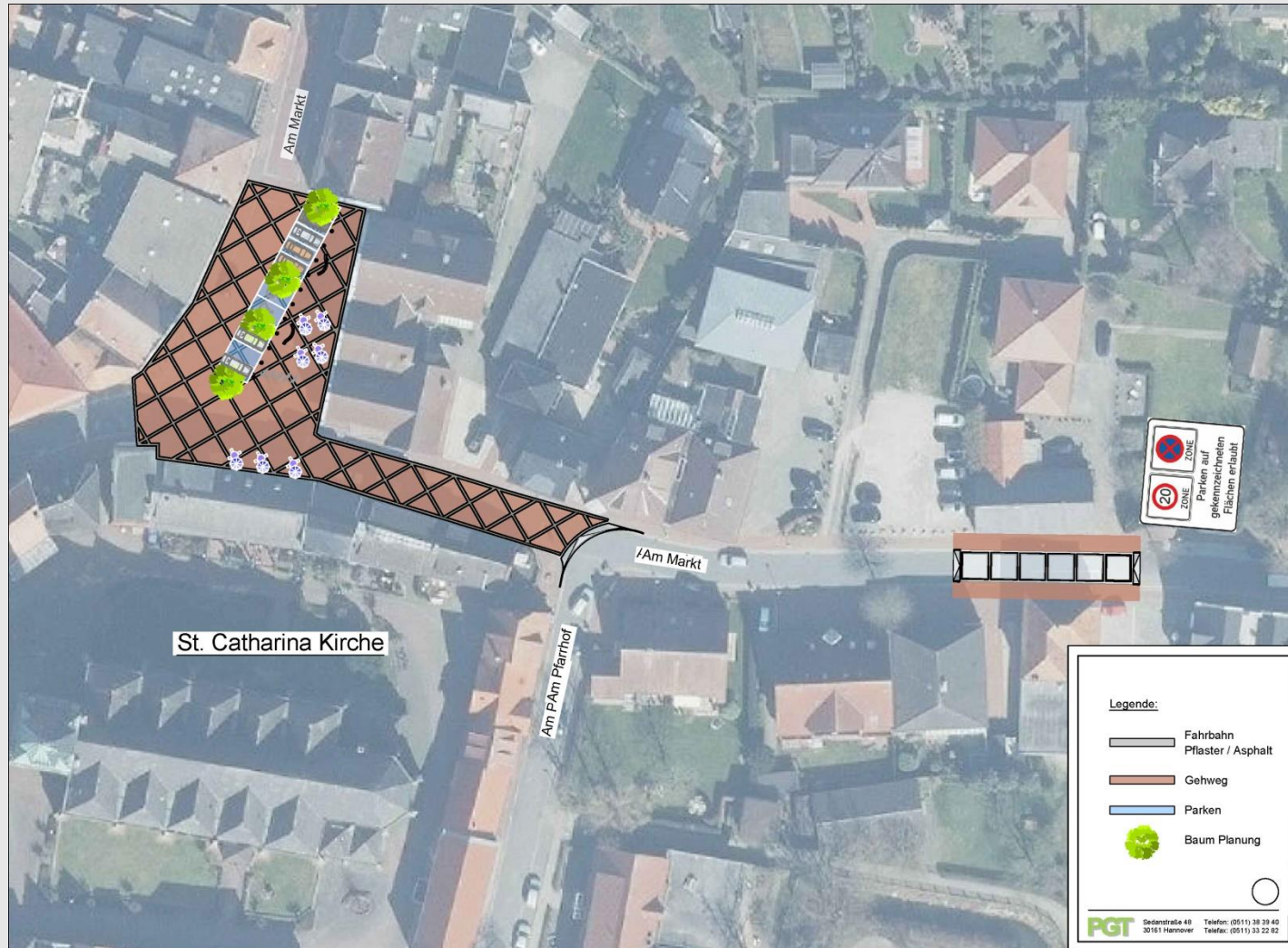
Lageplan



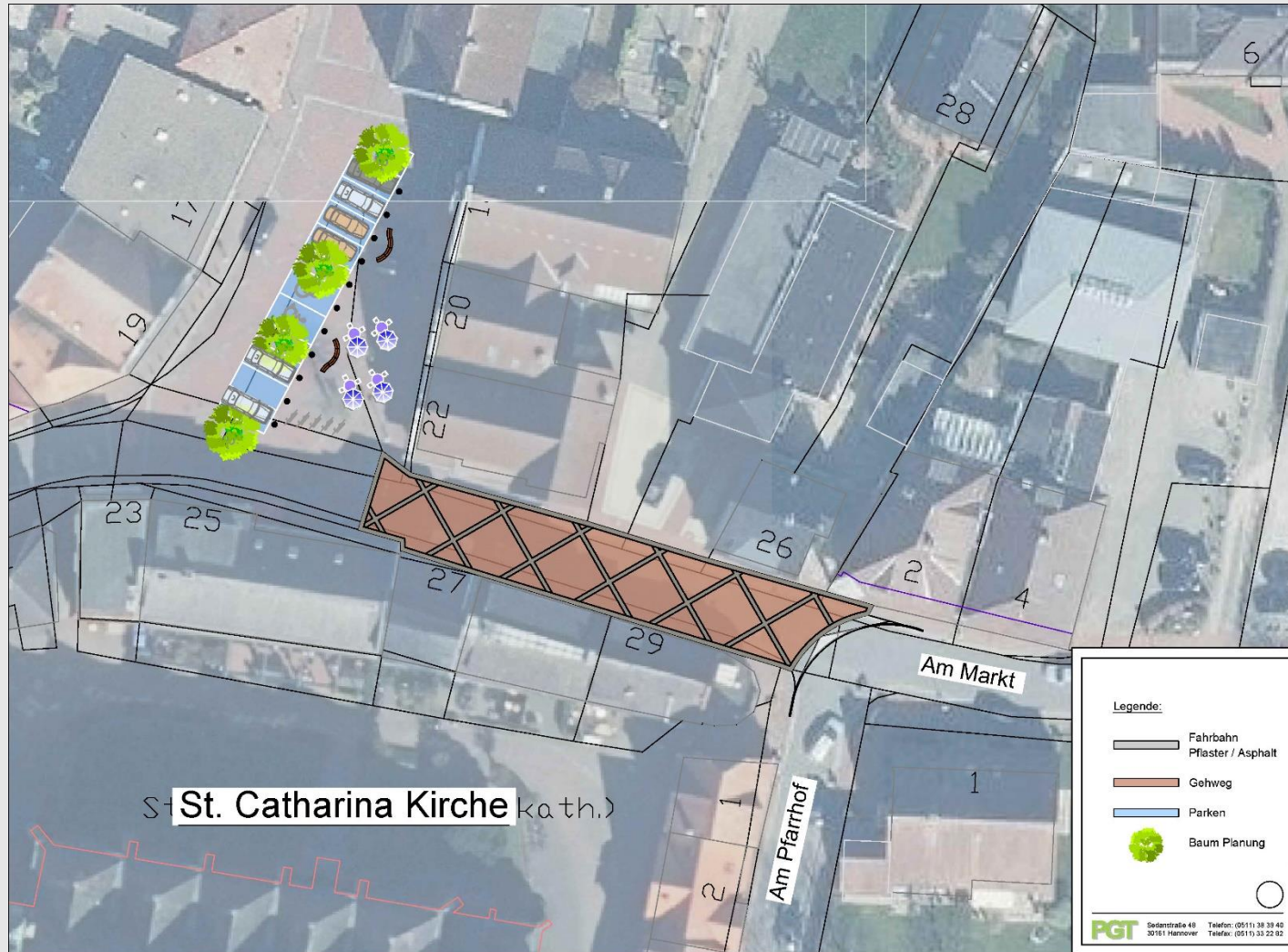
Am Markt – eine mögliche Variante



Am Markt – eine mögliche Variante



Am Markt – eine mögliche Variante



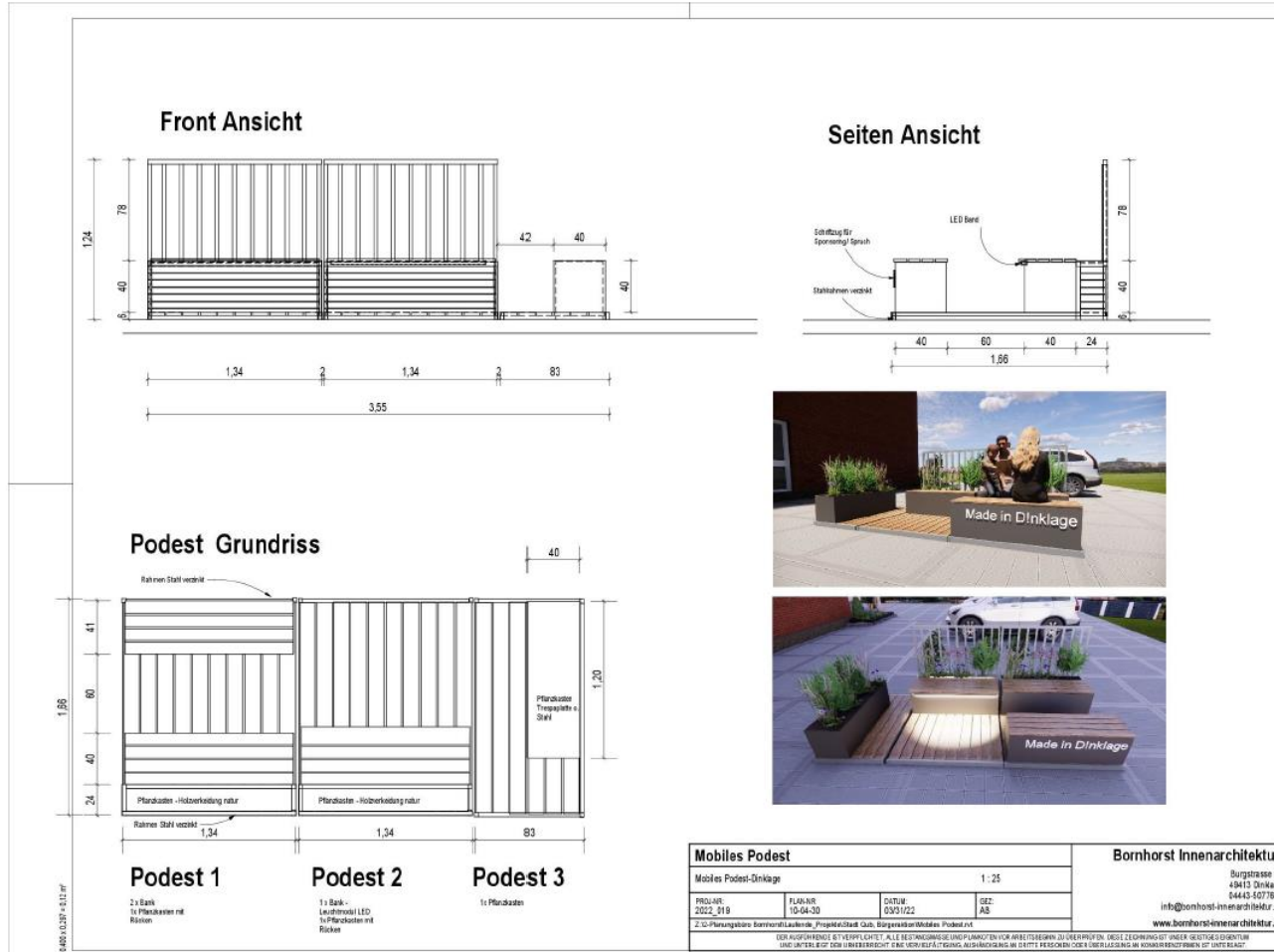
Mobiles Podest



Datum: 17.05.22



Mobiles Podest



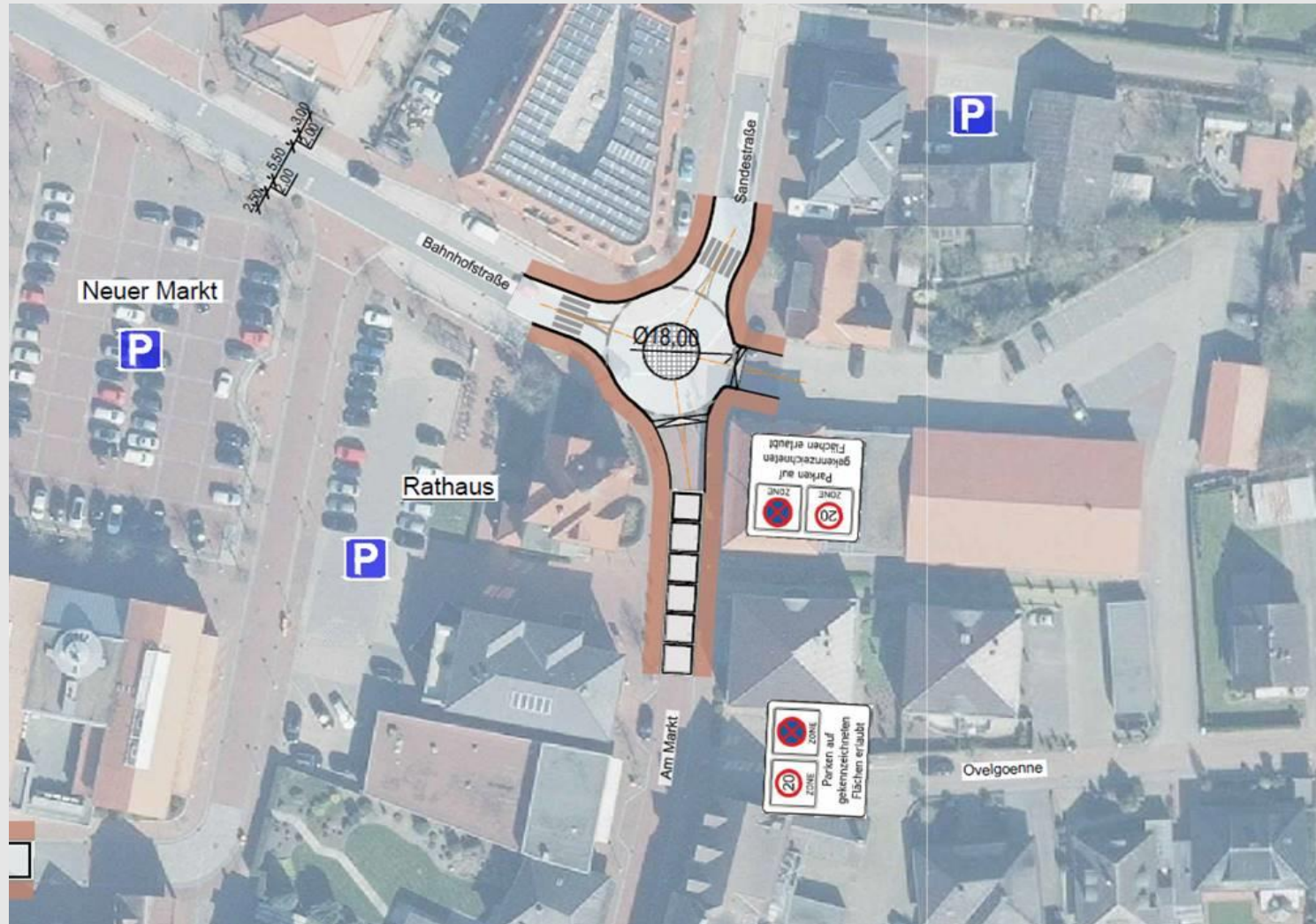
Datum: 17.05.22

**Umwelt
und Verkehr
GmbH**



- zur Diskussion -

Am Markt – eine mögliche Variante

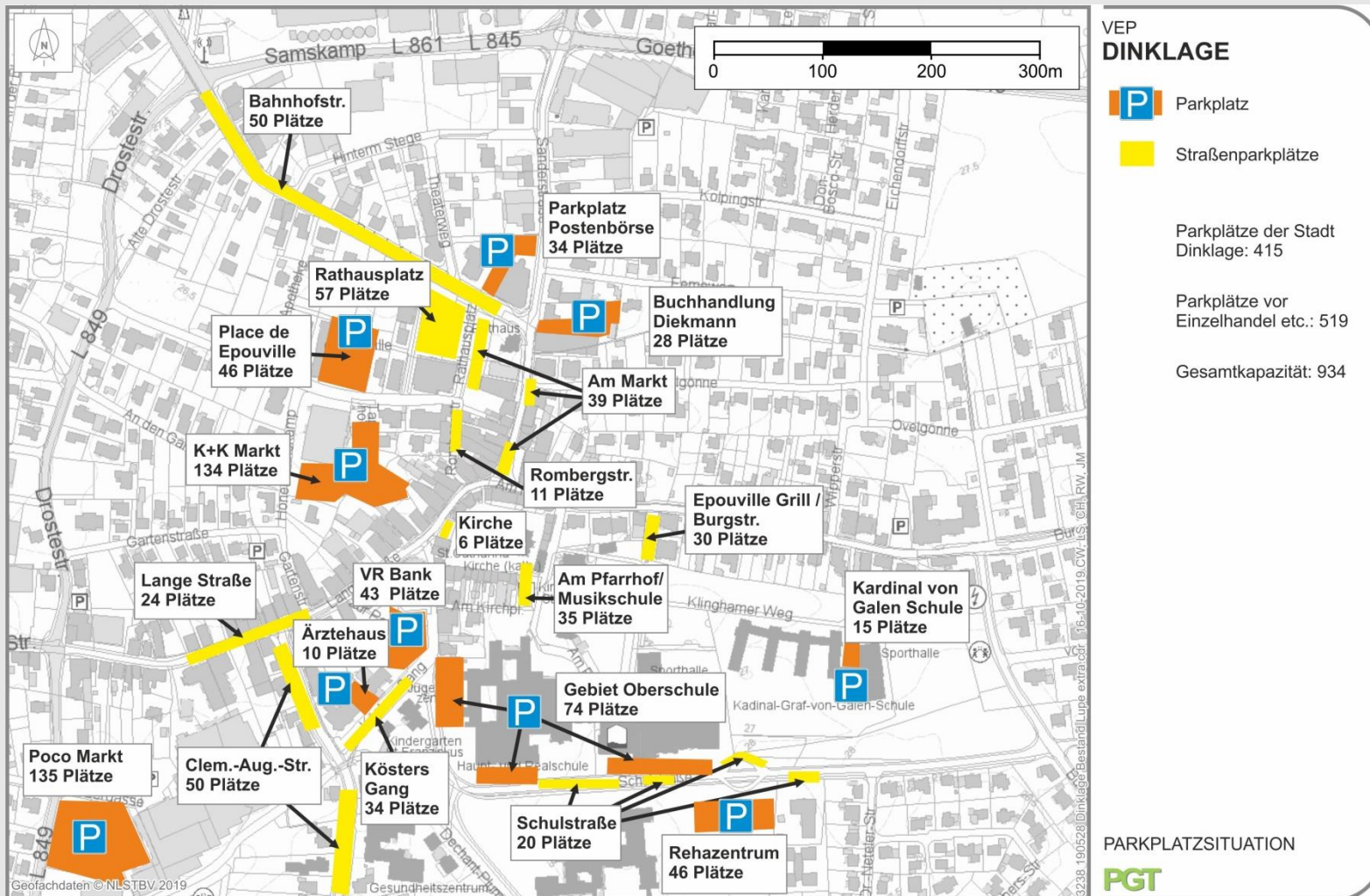


Verschiedenes

- nutzerorientiertes Parkraummanagement
 - optimierte Nutzung vorhandener Stellplätze durch angepasste Bewirtschaftung
 - nutzergerechtes Bereitstellen von Parkraum für
 1. Priorität: Bewohner
 2. Priorität: gewerblich tätige Mieter/ Eigentümer
 3. Priorität: Besucher, Kunden
 4. Priorität: Beschäftigte, Lieferanten
 - ggf. Bereitstellung zusätzlicher innenstadtnaher Parkplätze für Kunden mit längerem Aufenthalt, Mitarbeiter-/ Dauerparker in den Randbereichen der Innenstadt
- weitere Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen

- Neuordnung der Parkzone „Innenstadt“ mit gleichartiger Bewirtschaftung und zeitlicher Beschränkung auf max. 120 Minuten:
 - ggf. Parkschein, kostenloses Kurzzeitparken ermöglichen (Brötchentaste, Sanduhr)
 - einheitliche Parkzeit, ausgewählte Parkplätze ggf. mit längerer Parkdauer,
 - zeitlich unbegrenzte Randbereiche
- Parkraumerweiterungen

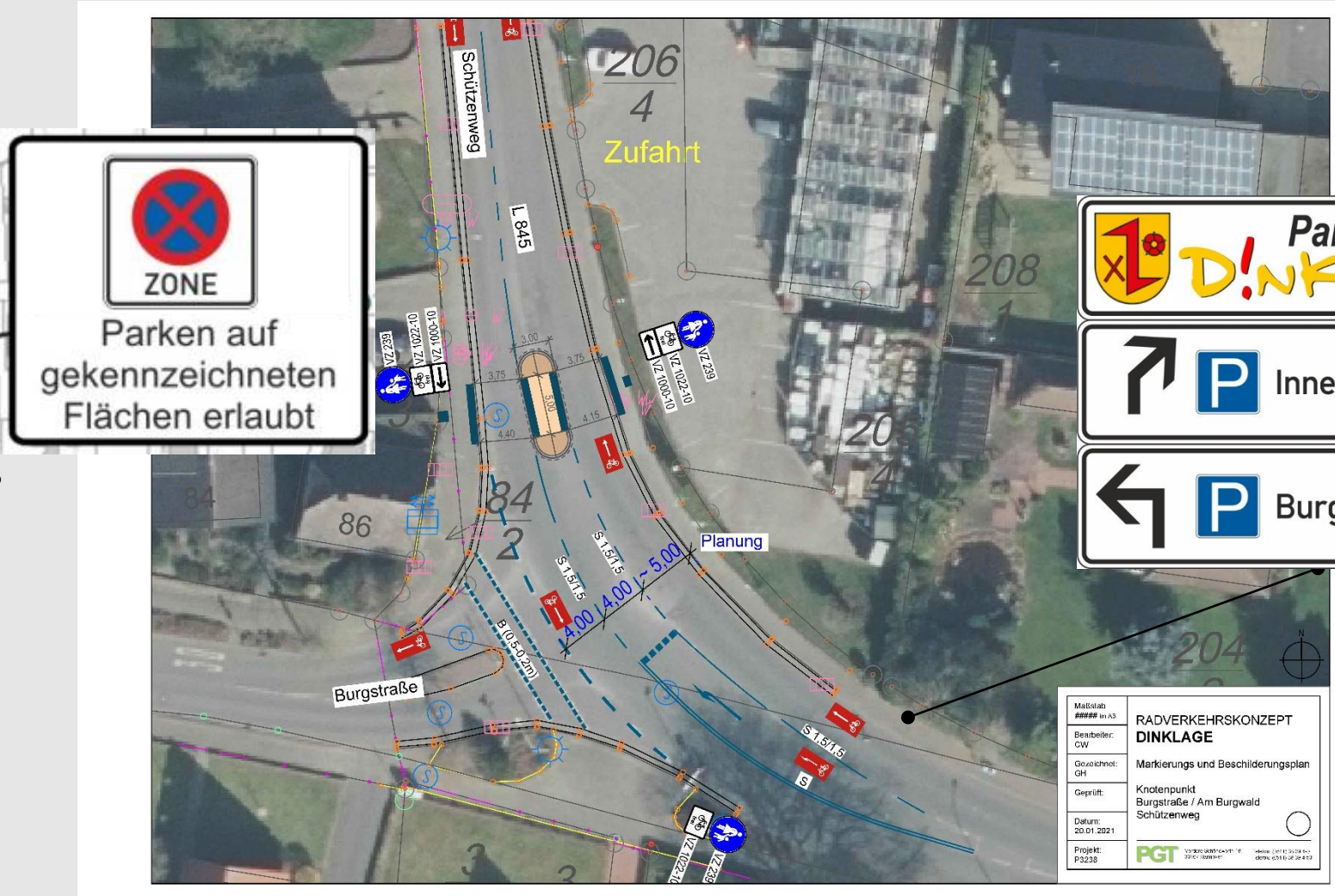
Parkraumsituation verbessern



Burgstraße - Parkzonen



Beispiel Beschilderung



Weitere Parkraumwegweisung - Beispiel



Es gibt viel zu tun – packen Sie es an!

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !