



Verkehr für ALLE



3. Arbeitskreis „Innenstadt“ **29. August 2022**

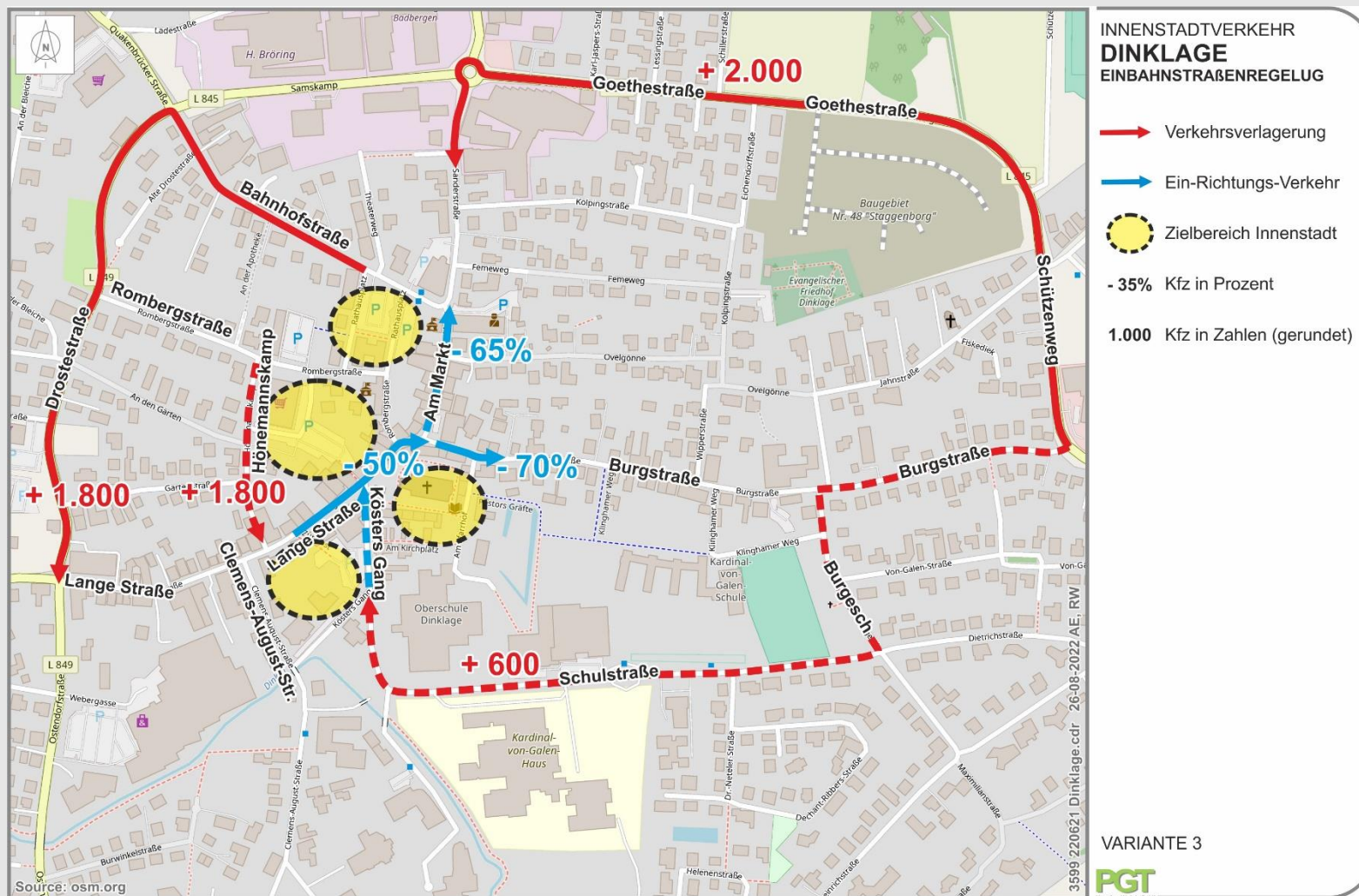
- Einbahnstraßenregelung
- Abschnittsbezogene Umgestaltung Innenstadt
 - Lange Straße
 - Am Markt
 - Am Markt / Ovelgönne
- Verschiedenes

EINBAHNSTRAßEN- REGELUNG

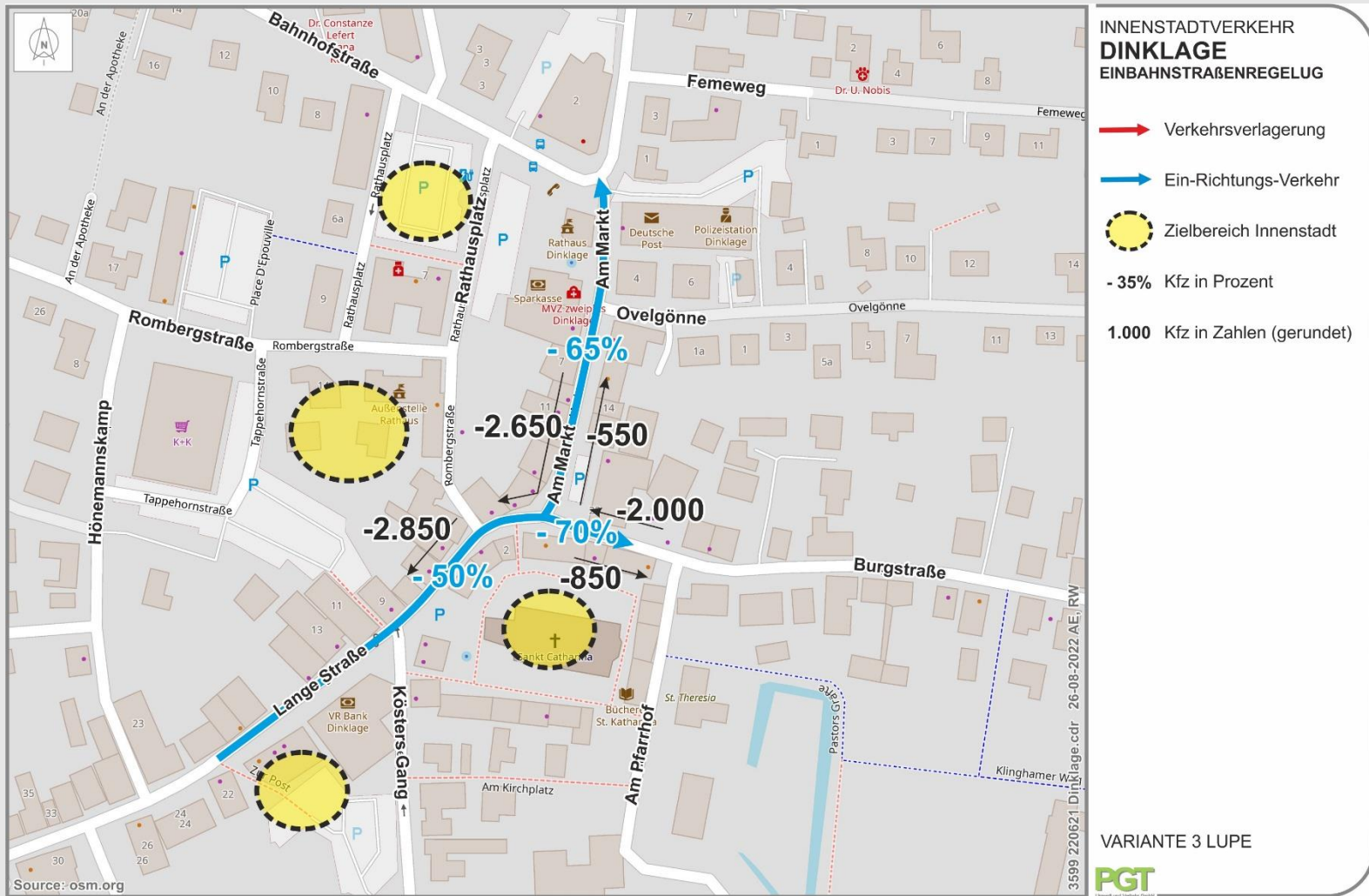
Auswahl der Vorzugsvariante Einbahnstraße

Var.	Wertung	Potenzial
1 TB Burgstr.	-	Vglw. geringere Wirkung
2 TB Burgstr. + Am Markt	+/-	hohe Wirkung, nicht auf gesamter Strecke ggf. Schleichverkehr
3 Burgstr. + Am Markt + Lange Str.	+	hohe Wirkung hoher Umgestaltungsspielraum ggf. Schleichverkehre
4 Am Markt + Lange Straße	0	hohe Wirkung auf Markt und Langestraße, Situation Markt bleibt unübersichtlich
5 Gesamtbereich Einbahnstraße	+	hohe Wirkung, hohe Gestaltungspotentiale, geringer 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.“

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

VERKEHRSLICHE GESTALTUNG INNENSTADTBEREICH



Ziele

- Flächen für Aufenthalt schaffen / Aufenthaltsfreundliche Umgestaltung
- Verkehrsberuhigung
- Barrierefreiheit und „Besitzbare Stadt“
- Alle Verkehrsarten im Einklang: Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr sicher gestalten
- Lade- und Lieferverkehre
- Raum für lokale Gastronomie



Detmold

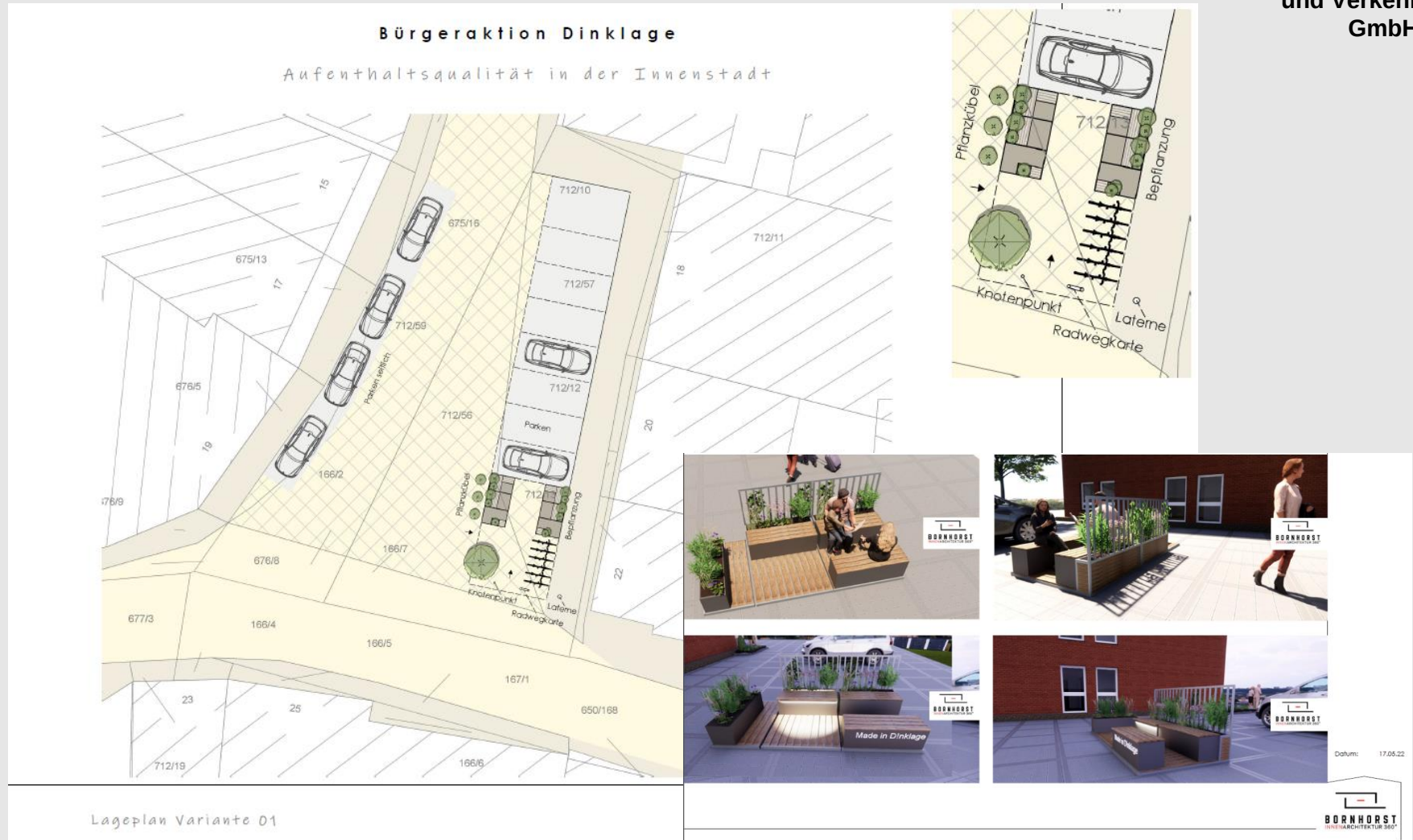


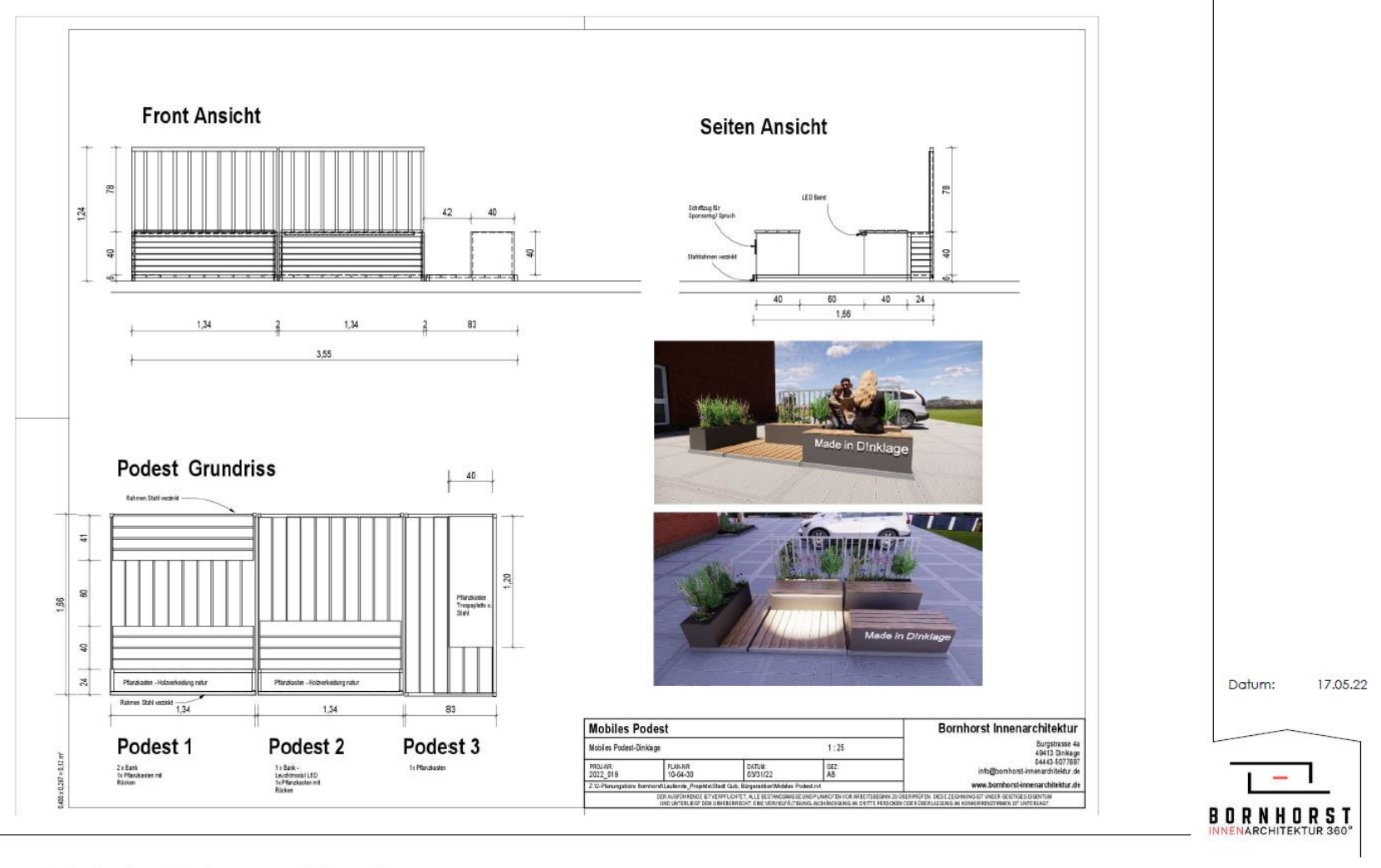
- Aufwertung zentraler Bereiche im durchlässigen Trennprinzip mit durchgängigem barrierefreien Gehweg
- Strukturierung mit Betonung der nutzungsintensiven Bereiche
- Reduzierung und Homogenisierung der Geschwindigkeiten
- Tempo-20-Zone, Parkverbotszone
- Verstehbare Prinzipien, „Besitzbare Stadt“
- Gleichartige Standards für Gehwegbreiten, Absenkungen, Barrierefreiheit, Querbarkeit

- **Einbahnstraßenregelung**
mit Freigabe Radverkehr in
Gegenrichtung
- **Tempo 20-Zone**
„Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“
Vorfahrtsregel „rechts-vor-links“
- **Parkverbotszone**
Parken nur auf gekennzeichneten
Flächen erlaubt



Gestaltungselemente sind vielfältig und bewegbar





Städtisches Mobilar

Blumen- und Pflanzkübel,
Sitzbänke, Burggärten,
Parklet



Neuverteilung von Flächen zugunsten aller

Aufenthaltsfreundliche Gestaltung durch Stadtgrün



Mannheim



Umgestaltung der Verkehrsführung für mehr subjektive Verkehrssicherheit

Göttingen

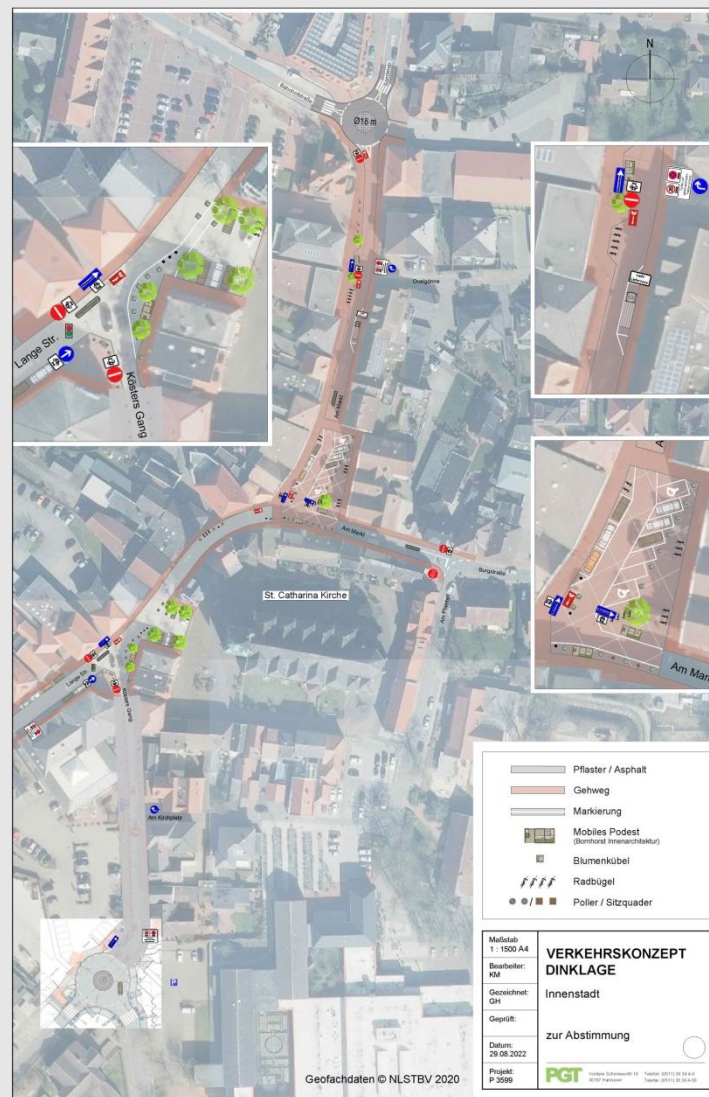


Neuss



Teilbereiche

- Am Markt / Ovelgönne
- Am Markt
- Burgstraße
- Lange Straße





-  Pflaster / Asphalt
-  Gehweg
-  Markierung
-  Mobiles Podest
(Bornhorst Innenarchitektur)
-  Blumenkübel
-  Radbügel
-  Poller / Sitzquader

Lange Straße



Neuordnung Parken

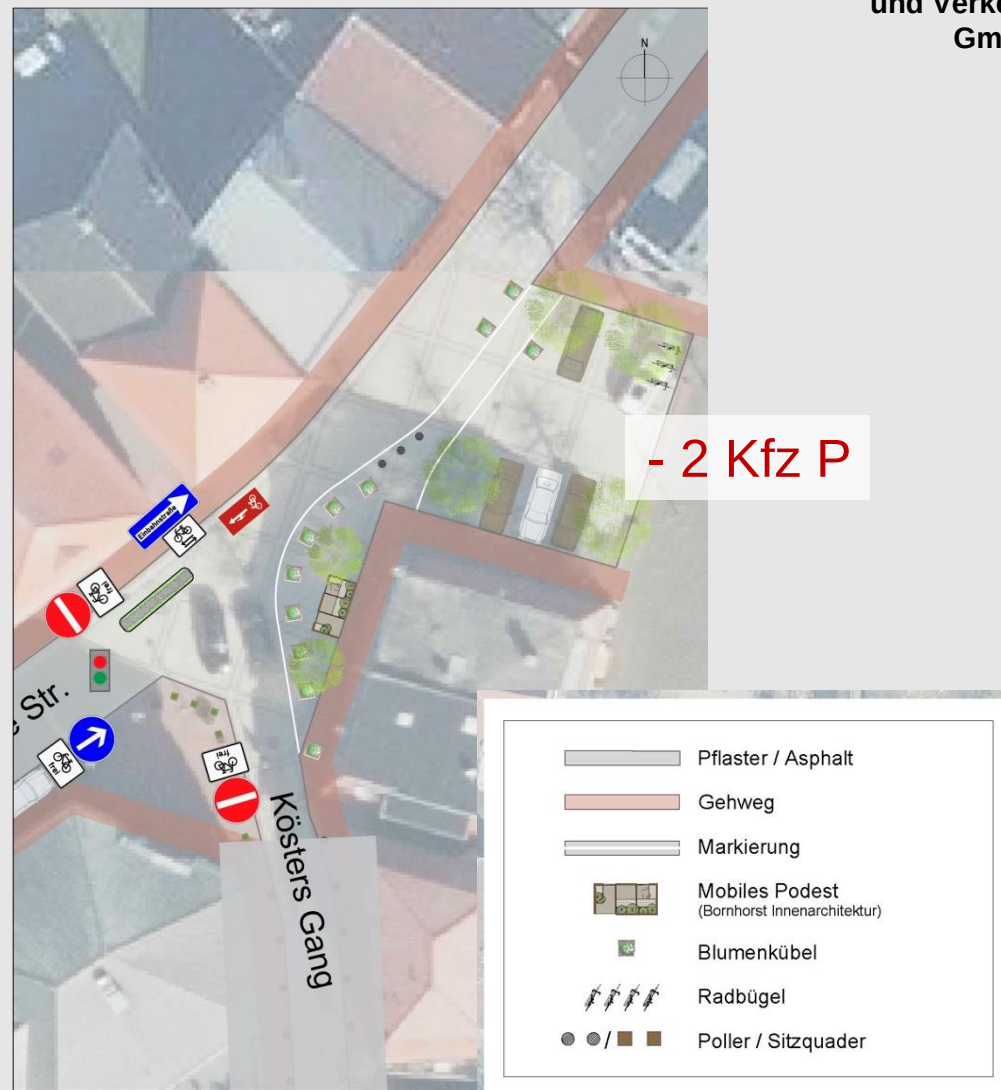
- 6 Kfz-Parkplätze
- 3 Radbügel

Gehwegführung

Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöblierung

Radschleuse

Fahrbahnverengung





Neuordnung Parken

- 8 + 2 Kfz-Parkplätze
- 12 Radbügel

Aufenthaltsbereiche
mit Sitzmöblierung

Radschleuse

Fahrbahnverengung



- 3 Kfz-P



Neuordnung Parken:

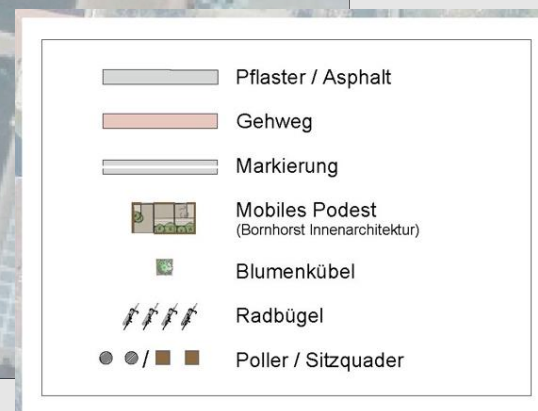
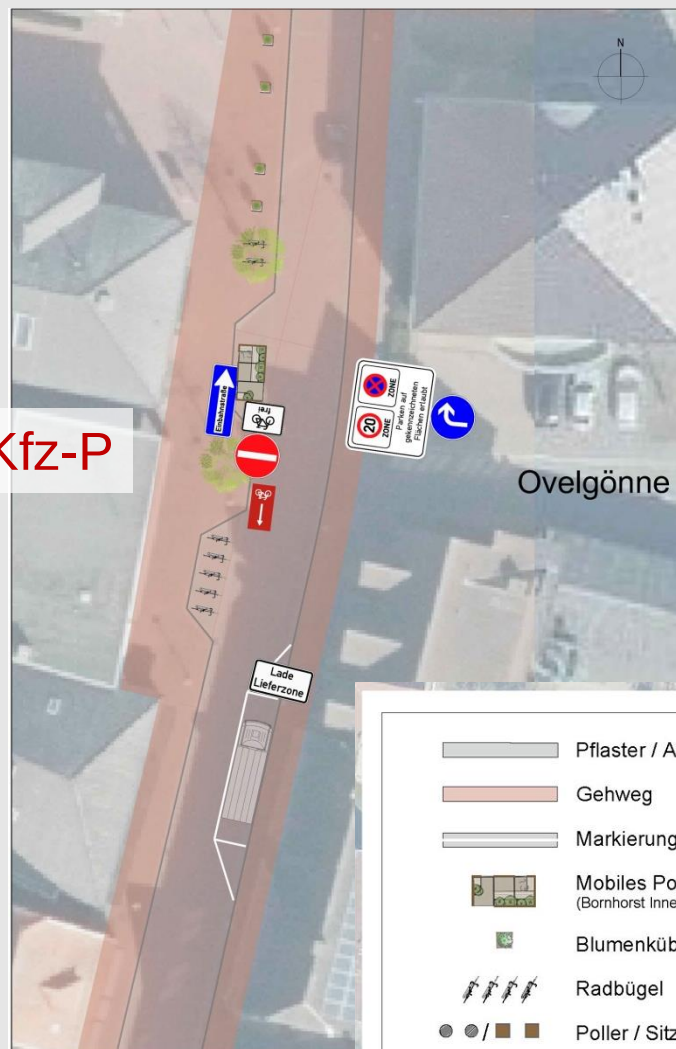
- 5 Radbügel

Aufenthaltsbereiche
mit Sitzmöblierung

Lade- und Lieferbereich

Fahrbahnverengung

- 2 Kfz-P

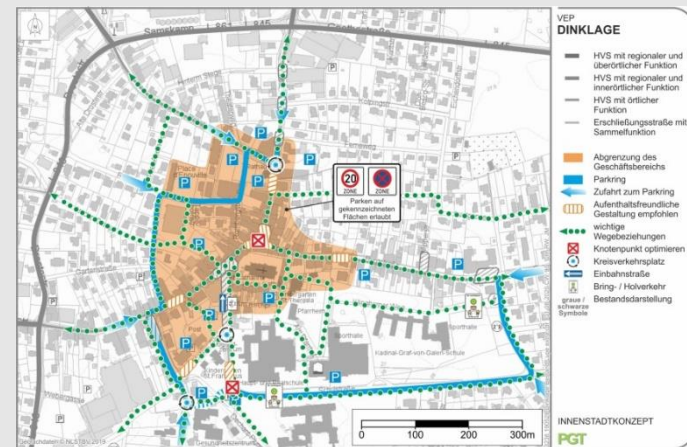


Kreisverkehrplatz Am Markt / Bahnhofsstraße



Verschiedenes

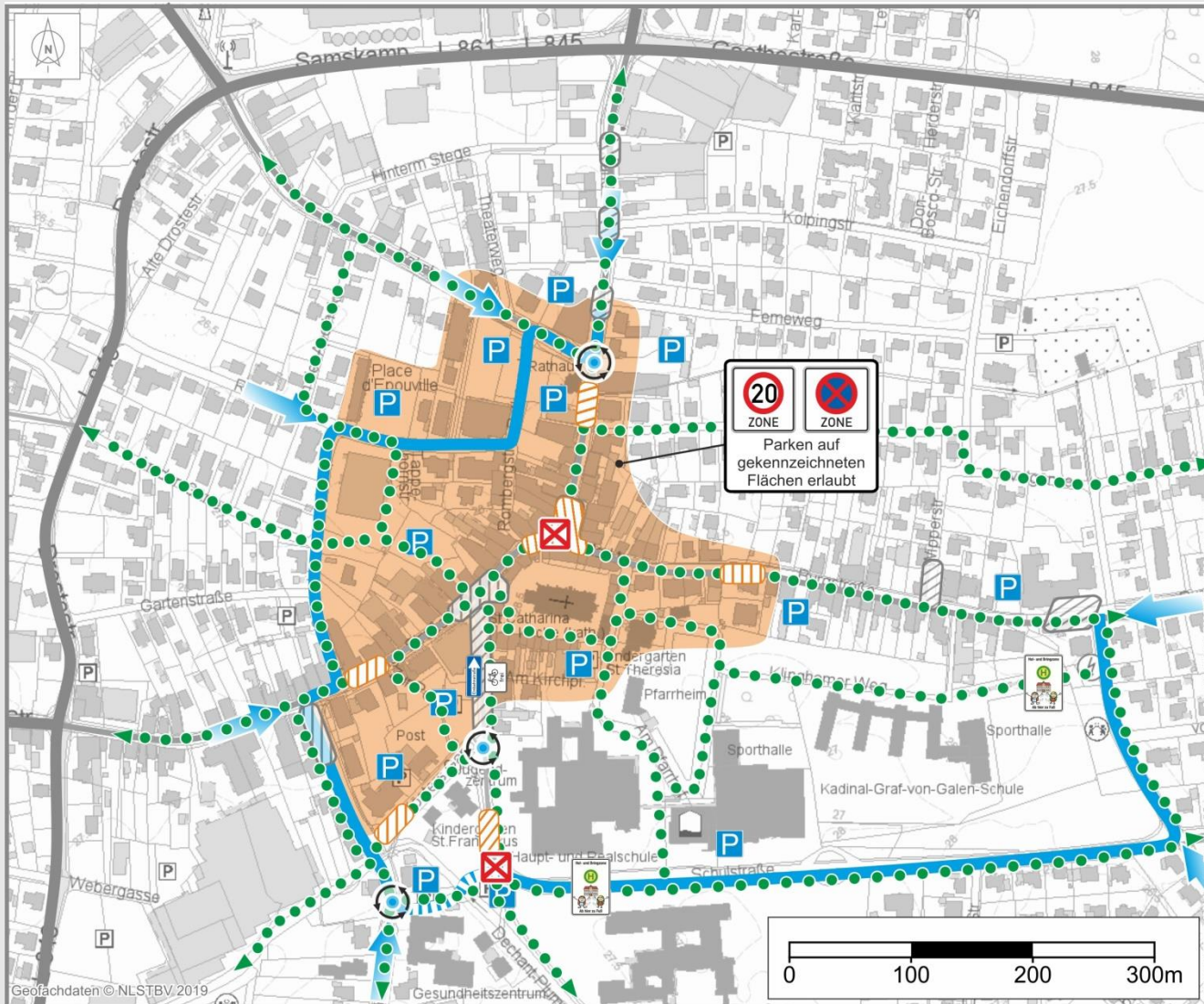
- Umsetzung einer abgestimmten Parkraumwegweisung
- Schrittweise Umsetzung flächiger Steuerungsinstrumente (20 km/h-Zone / Parkverbotszone) mit einheitlichen Regelungen zur Parkzeit
- Flankierende Maßnahmen zur Vermeidung negativer Effekte wie z.B. Störungen durch Parksuchverkehre



- 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

Tempo 20-Zone und Parkverbotzone



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

PGT

- min. 3 bis 6 Monate
- ab Herbst / Winter 2022 bzw. Frühjahr 2023
- Iteratives Vorgehen:
 - Einbahnstraßenregelung
 - Umgestaltung Am Markt
 - Gestaltungselemente und Markierungsarbeiten



- Festlegen von Gestaltungselementen
- Parkraummanagement
 - Bewirtschaftung
 - Lage und Anzahl der Parkplätze
- Verkehrsversuch

Es gibt viel zu tun – packen Sie es an!

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !