



Friesoythe

Zentraler Innenstadtbereich
Verkehrsberuhigung und Umgestaltung
der Straßenräume

**Friesoythe
Zentraler Innenstadtbereich
Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume**

– Bericht zum Projekt Nr. 1333 –

Auftraggeber:
Stadt Friesoythe

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Kathrin Gerland

unter Mitarbeit von:
Engelbert Stenkhoff

Hannover, Februar 2014

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Planungsgrundlagen	3
2.1	Städtebaulich-straßenräumliche Situation	3
2.2	Vorliegende Untersuchungen und Planungen	7
2.3	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	9
2.4	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	17
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	25
2.6	Fuß- und Radverkehr	26
3	Leitbild „Verkehrsberuhigte Innenstadt“	31
4	Planungskonzepte	36
4.1	Maßnahmenkonzept	36
4.2	Exkurs Shared Space	38
4.3	Gestaltungsvorschläge – Querschnittvarianten	44
4.4	Vergleichende Bewertung der Querschnittvarianten	51
4.5	Flächenhafte Anwendbarkeit der Querschnittvarianten	53
5	Gestaltungsvorschläge	58
5.1	Gestaltungskonzept	58
5.2	Gestaltungsvorschläge für Teilbereiche	59
5.3	Zentraler Knotenpunkt	59
5.4	Streckenabschnitte	66
5.4.1	Moorstraße	66
5.4.2	Lange Straße	71
5.4.3	Bahnhofstraße	74
5.4.4	Kirchstraße	77
5.5	Aufenthalt im Straßenraum	82
6	Fazit und Empfehlungen	85

Anhang:

Vermerk zur 1. Planungswerkstatt am 09.09.2013

Vermerk zur 2. Planungswerkstatt am 07.11.2013

Gestaltungsbeispiele

1 Problemstellung und Zielsetzung

In den Innenstädten konzentrieren sich wirtschaftliche, soziale und kulturelle Aktivitäten. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Einzelhandel zu, der sich in Konkurrenz zu den Angeboten auf „grüner Wiese“ befindet. Viele Städte sind daher verstärkt bemüht, mit entsprechenden Zentrenkonzepten das Leben und Einkaufen in den Innenstädten wieder attraktiver zu gestalten. Dabei spielen die verkehrlichen Rahmenbedingungen eine besondere Rolle. Die angestrebte Mobilität ist geprägt durch Verkehrsberuhigung, Umweltverträglichkeit und Aufenthaltsqualität. All dies kann die Innenstadt von Friesoythe heute nur sehr eingeschränkt bieten. Funktion und Gestaltung orientieren sich an den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs, der Aufenthalt dort wird für Fußgänger und Radfahrer nicht zum Vergnügen. Es gilt daher andere Voraussetzungen zu schaffen.

Der Umgang mit dem Kraftfahrzeugverkehr erfolgt dabei auf unterschiedlichen Ebenen:

- Die **Verlagerung** von Verkehr auf die Entlastungsstraßen (Oldenburger Ring, Niedersachsenring, Münsterlandring),
- die **Vermeidung** von unnötigem Verkehr durch eine Förderung der Nahmobilität (Fußgänger- und Radverkehr) sowie
- die **Verkehrsberuhigung** für den verbleibenden, notwendigen Verkehr.

Untersuchungsgebiet ist der Innenstadtbereich im Umfeld von Bahnhofstraße, Lange Straße, Kirchstraße und Moorstraße (Abb. 1). Die Komplexität des Themas Verkehr erfordert zusätzlich das „Schauen über den Tellerrand“ hinaus. Hinsichtlich der zentralen Frage nach den künftigen Gestaltungsspielräumen und Prämissen für die Innenstadt kann sich Friesoythe an den Beispielen anderer Städte orientieren, sollte aber seinen eigenen Weg finden. Zur Gestaltung der Straßenräume und insbesondere des zentralen Knotenpunktes werden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung Vorschläge aufgezeigt.

Die Betrachtung der Situation in Friesoythe umfasst dabei eine Reihe von Bausteinen, die nicht einzelnen Verkehrsarten zugeordnet werden können und die typische Querschnittsaufgaben der Mobilitäts- und Gestaltungsplanung sind. Hier erfolgt keine vertiefte Bearbeitung. Die einzelnen Themen werden jedoch berücksichtigt, um zumindest auf der Basis programmatischer Ansätze grundsätzliche Ziele zu formulieren. Zu den Themen gehören:

- die Verkehrssicherheit,
- die Barrierefreiheit,
- die geschlechterdifferenzierende Betrachtung,
- die kinder- und altengerechte Verkehrsplanung, Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und ein Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.

Im Rahmen eines konsensorientierten Beteiligungsprozesses werden die wesentlichen Strategien für das Innenstadtkonzept mit dem Ziel eines breit angelegten Konsenses in Bürgerschaft und Politik entwickelt. Die

gemeinsam – primär aus dem Spektrum des kommunalen Handlungsspielraums – entwickelten Ziele, Strategien und möglichen Maßnahmen bilden die Grundlage einer Neugestaltung der Innenstadt.

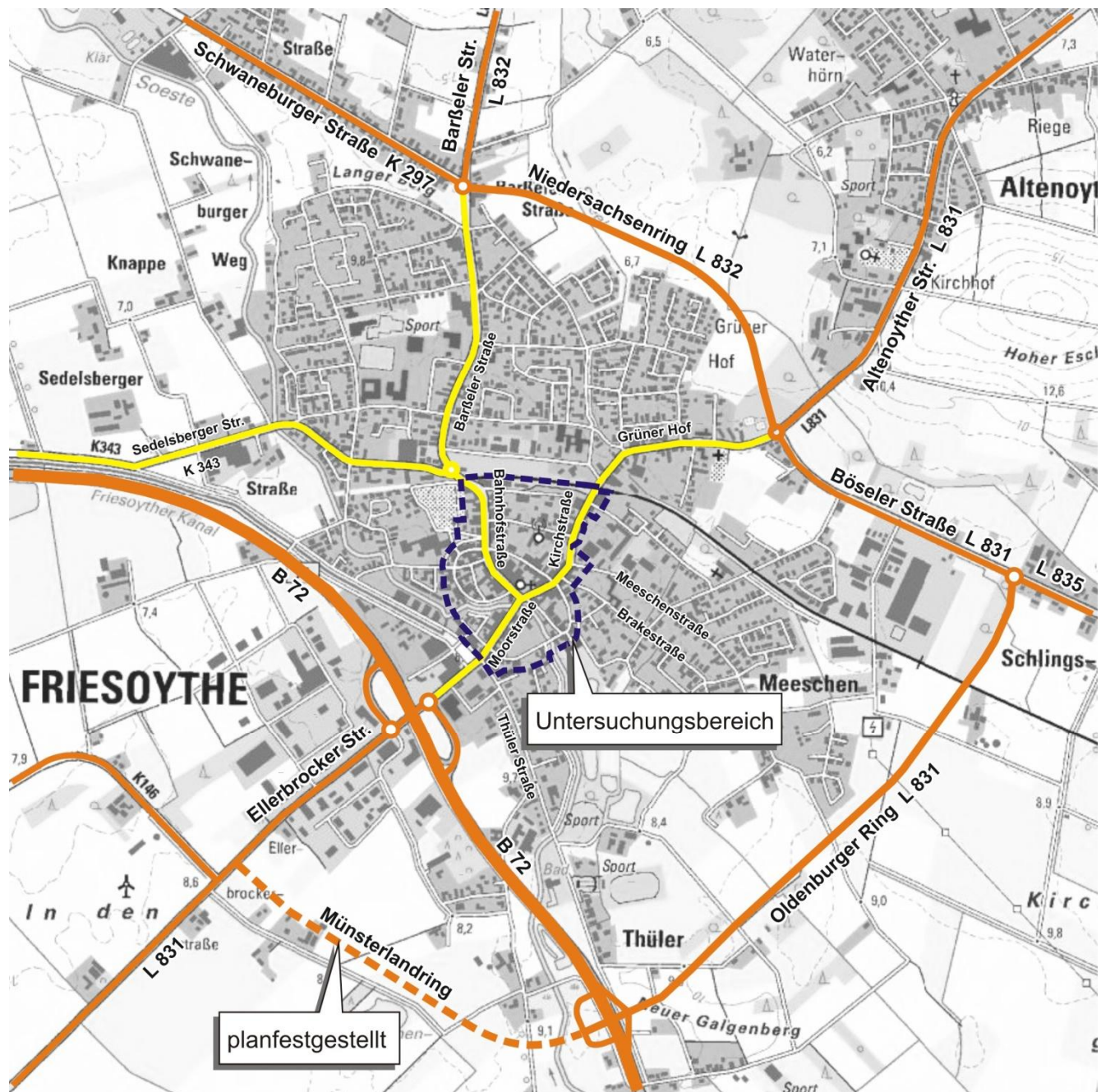


Abb. 1 Lage des Untersuchungsbereiches im Stadtgebiet (Quelle Karte: navigator.friesoythe.de; M. ca. 1 : 10.000)

2 Planungsgrundlagen

2.1 Städtebaulich-straßenräumliche Situation

Friesoythe (ca. 21.000 EW, Landkreis Cloppenburg) liegt ca. 30 km südwestlich von Oldenburg und hat die Funktion eines Mittelzentrums. Die Stadtmitte wird von der Soeste durchquert, die im Südosten einen ausgedehnten Grünzug mit Stadtpark begleitet und von zahlreichen Brücken überquert werden kann.

Die Kirche St. Marien definiert mit dem zentralen Knotenpunkt den Mittelpunkt der Innenstadt. Die Moorstraße, Lange Straße/Bahnhofstraße und Kirchstraße bilden das Rückgrat des Stadtkerns. Sie weisen einen dichten Geschäftsbesatz auf. Das Einzelhandelsangebot wird am nördlichen Rand (Europastraße) sowie im Süden (Am Alten Hafen/Famila) durch mehrere großflächige Fachmärkte und Discounter ergänzt. Im Umfeld des Stadtkerns liegen mehrere Schulen. Insgesamt hat die Stadt eine gute Infrastruktur. Die Wohngebiete erstrecken sich überwiegend im Norden und Osten.

Der mittelalterliche Stadtkern, mit dem umgebenden Straßenring noch ablesbar, wurde im Zweiten Weltkrieg zu 90 % zerstört. Heute zeigt sich Friesoythe nach dem Wiederaufbau mit ortstypischen Bauformen und Materialien mit einem geschlossenen, vielfältigen Ortsbild. Die Straßenräume sind mit ortstypischen hochwertigen Materialien wie Klinker- und Natursteinpflaster gestaltet, wobei die Fahrbahnbreiten (6,50 bis 7,50 m) und die Ausbildung des zentralen Knotenpunktes auf die Funktion als klassifizierte Straßen ausgelegt sind. Zentrale Platzräume sind der Vorplatz von St. Marien und der Franziskusplatz südlich der Soestebrücke.

Neben Sehenswürdigkeiten wie Postmuseum und Alte Wassermühle weisen zahlreiche Eisenskulpturen an verschiedenen Standorten auf die Vergangenheit als Eisenstadt hin (Friesoythe ist Mitglied des Ringes der Europäischen Schmiedestädte). Historische Straßenansichten an mehreren Stellen erinnern an die Vorkriegszeit.

Das Straßenbegleitgrün besteht aus kleinkronigen Bäumen (Kugelhorn, Kugelakazien), die teilweise hinter den Parkständen angeordnet sind (Lange Straße) und teilweise die Parkstände gliedern (Moorstraße), und großkronigen Bäumen an einzelnen Standorten.

Als Oberflächenbeläge kommen ortstypische Materialien wie Klinkerpflaster und Natursteinkleinpflaster für die Seitenräume und Natursteingroßpflaster für die Parkstände zum Einsatz. In der Moorstraße und Kirchstraße sind die Parkstände zum Gehweg mit niedrigen Rundborden begrenzt. Die Lange Straße weist ein „weiches“ Trennungsprinzip mit breiten Muldenrinnen aus Natursteinpflaster und höhengleich angeordneten Parkständen auf. Die Einmündungen untergeordneter Straßen sind teilweise mit hochkant verlegtem, dunklerem Klinkerpflaster ausgebildet.

4 Friesoythe – Verkehrsberuhigung und Umgestaltung Innenstadt SHP Ingenieure



Moorstraße mit kleinkronigen Baumreihen



Zentraler, verkehrlich geprägter Knotenpunkt mit zurückgesetzten Haltlinien



Lange Straße mit „weichem“ Trennungsprinzip



Bahnhofstraße mit aufgeweiteten Seitenräumen



Kirchstraße Süd mit schmalen Seitenräumen



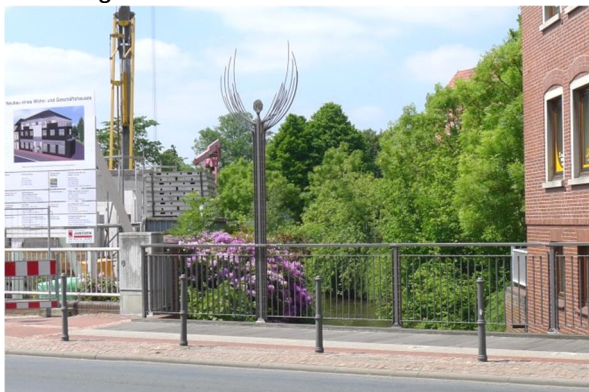
Kirchstraße Nord mit offenem Straßenraum im Bereich Hansaplatz



Sensenschmied-Denkmal und Nagelbaum in der Langen Straße



Historisches Stadtmodell und Kirchenlinde



Brücke der Nationen



Historische Ansicht der Bahnhofstraße



Sitzbereich in der Langen Straße



Pflasterdetail Alte Mühlenstraße



Gestaltung eines vorgezogenen Seitenraumes in der Moorstraße



Spender des Ring-Denkmal in der Moorstraße

2.2 Vorliegende Untersuchungen und Planungen

Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung¹ wurden im Jahr 2008 Varianten zur Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes Moorstraße/Lange Straße/Kirchstraße/Mühlenstraße dargestellt und mit einer Verkehrssimulation hinsichtlich der Leistungsfähigkeit überprüft. Eine Auswahl der Varianten zeigt Abb. 3.

Im Hinblick auf die gestalterische Aufwertung dieses zentralen Bereiches und die angestrebte Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr wurde jedoch – unabhängig von den Ergebnissen der Verkehrssimulation – keine der vorgeschlagenen Knotenpunktformen als weiter verfolgenswert erachtet.



Bestand



Variante 1: Alte Mühlenstraße als Einbahnstraße



Variante 5: Alte Mühlenstraße verschwenkt, Gebäudeabriss



Variante 6: Kreisverkehr D = 33 m, Gebäudeabriss und Grunderwerb Kirche

Abb. 3 Untersuchte Varianten für den zentralen Knotenpunkt (Auswahl; Quelle: Ingenieurbüro IST Schortens)

¹ Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes, Schortens 2008

Einzelhandelsentwicklungskonzept

In einer im Rahmen eines Einzelhandelsentwicklungskonzeptes² aus dem Jahr 2009 durchgeführten Kundenherkunftsbefragung (durch die Einzelhändler) und einer telefonischen Haushaltsbefragung (September 2008) wurde die Situation im Einzelhandel von einem größeren Teil der Befragten als attraktiv eingeschätzt, während die verkehrliche Situation (u. a. Ampelschaltungen) ungünstiger bewertet wurde. Zu den Parkmöglichkeiten wurde jedoch wenig Kritik geäußert. Insgesamt zeigten die Ergebnisse der Befragungen ein positives Bild der Stadt Friesoythe.

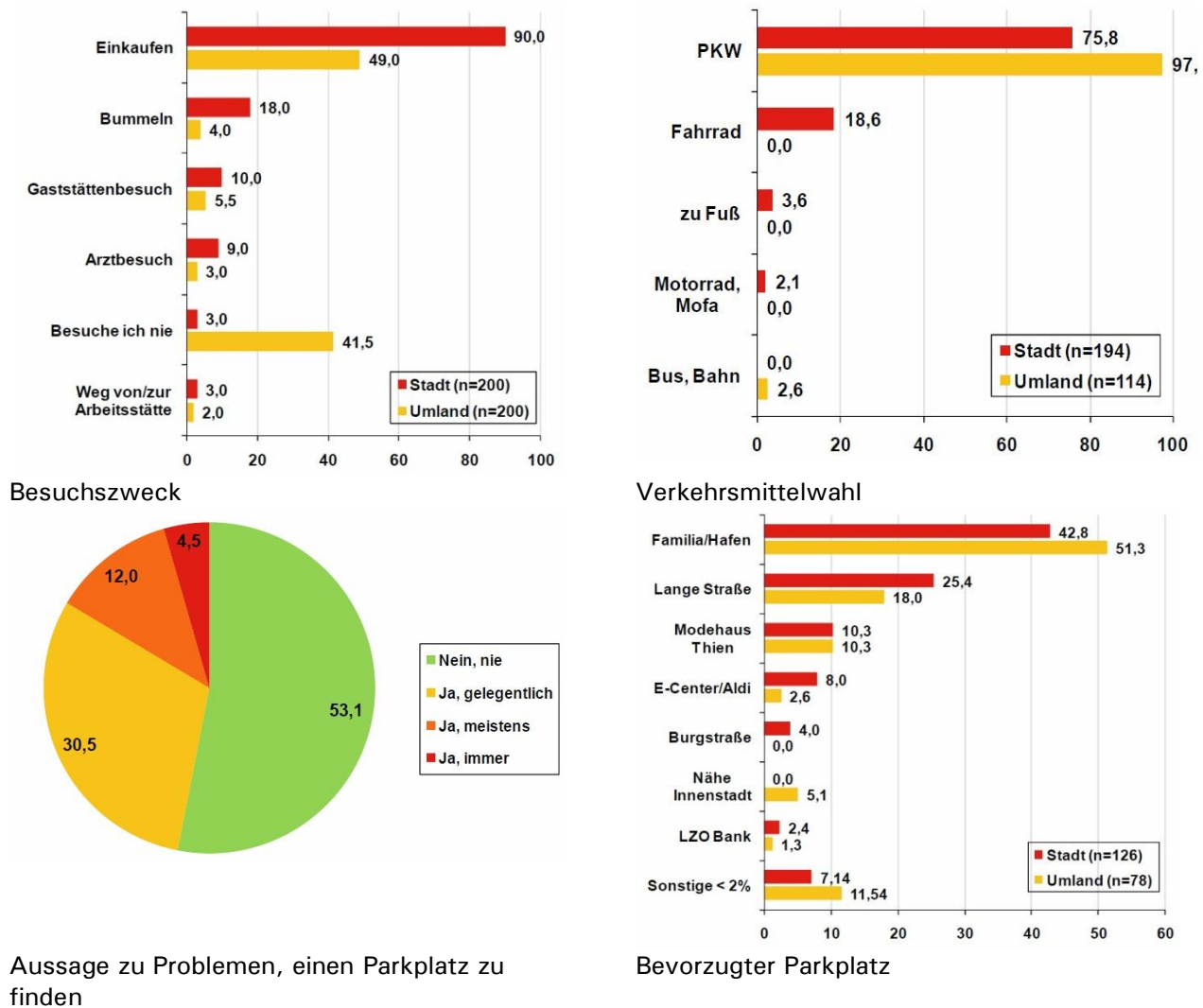


Abb. 4 Ergebnisse einer Kunden- und Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2008 (Quelle: Einzelhandelskonzept für die Stadt Friesoythe 2009, CIMA GmbH)

² CIMA Beratung + Management GmbH
Einzelhandelskonzept für die Stadt Friesoythe, Lübeck 2009

2.3 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Friesoythe³ aus dem Jahr 2005 weisen der Quell- und Zielverkehr und der innerstädtische Binnenverkehr die größten Anteile am Gesamtverkehr auf. Der Durchgangsverkehr stellt den kleineren Verkehrsanteil dar, von dem ein großer Anteil im Zuge der B 72 fließt und das innerstädtische Straßennetz nicht belastet. Obwohl der Entlastungsstraßenring bereits weitgehend fertiggestellt ist, ist der Ortskern jedoch weiterhin von störendem Durchgangsverkehr belastet. Die Moorstraße und Kirchstraße weisen zudem einen relevanten Anteil an Schwerlastverkehr auf. Der Straßenzug ist Bestandteil des militärischen Grundnetzes.

Im Straßenzug Lange Straße/Bahnhofstraße gilt bereits ein Lkw-Fahrverbot (Lieferverkehr frei) sowie eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Gemäß einer Langzeitgeschwindigkeitsmessung (06. Bis 23. Mai 2013; ortsauwärts, in Höhe der Bäckerei) wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bei ca. 66 % der Fahrten nicht überschritten; bei ca. 3 % aller Fahrten wurde eine Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h erreicht.

Die Verkehrsstärken im Jahr 2004 sowie die Prognosebelastungen für das Jahr 2015 für den Netzfall 1 (heutiges Straßennetz) und den Netzfall 2 (vollständiger Entlastungsstraßenring, mit Münsterlandring) sind in Abb. 5 bis Abb. 7 dargestellt.

Bei den Prognosebelastungen wurde im VEP eine Gesamtzunahme des Verkehrs im Planungsraum aus der Überlagerung der allgemeinen Entwicklung und der Strukturentwicklung von etwa 14 % angenommen. Als zusätzliche Maßnahmen wurden für den Netzfall 2 (vollständiger Entlastungsstraßenring) ein Lkw-Verbot sowie die Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes vorgeschlagen. Die daraus resultierenden Entlastungen gegenüber dem Netzfall 1 (heutiges Straßennetz) (bis 1.000 Kfz/Tag in der Moorstraße) sind in Abb. 8 dargestellt.

Eine Verkehrszählung⁴ aus dem Jahr 2008 (Abb. 9) zeigt, dass die Prognosewerte für den Netzfall 1 (heutiges Straßennetz) noch nicht erreicht wurden.

³ Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Stadt Friesoythe – Verkehrsentwicklungsplan 2004
Abschnitt: motorisierter Individualverkehr
Hannover, 2005

⁴ Verkehrszählung Do. 27.11.2008, Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes, Schortens

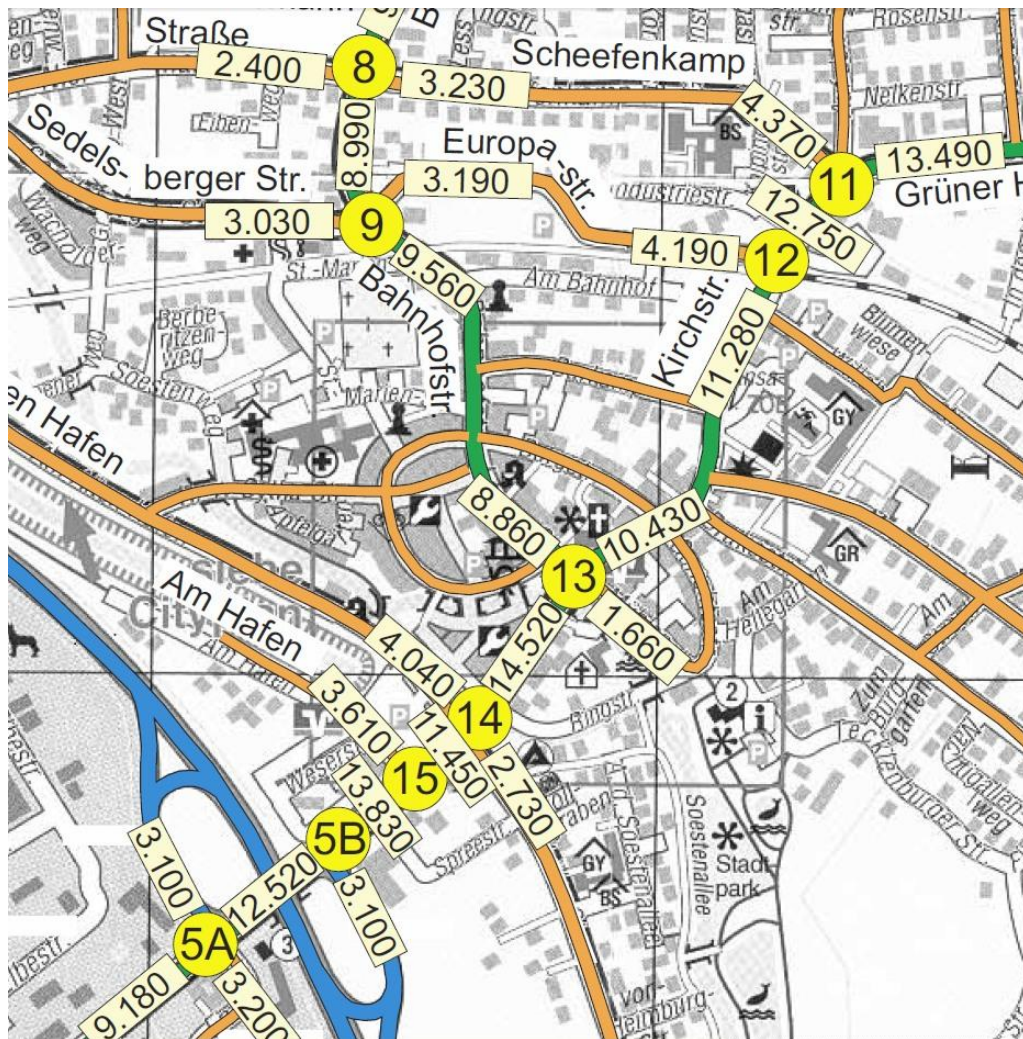


Abb. 5 Verkehrsstärken 2004 [Kfz/Tag] – mit Oldenburger Ring (Verkehrszählungen 03.06. und 16.09.2004, Ausschnitt ; Quelle: VEP Stadt Friesoythe 2004)

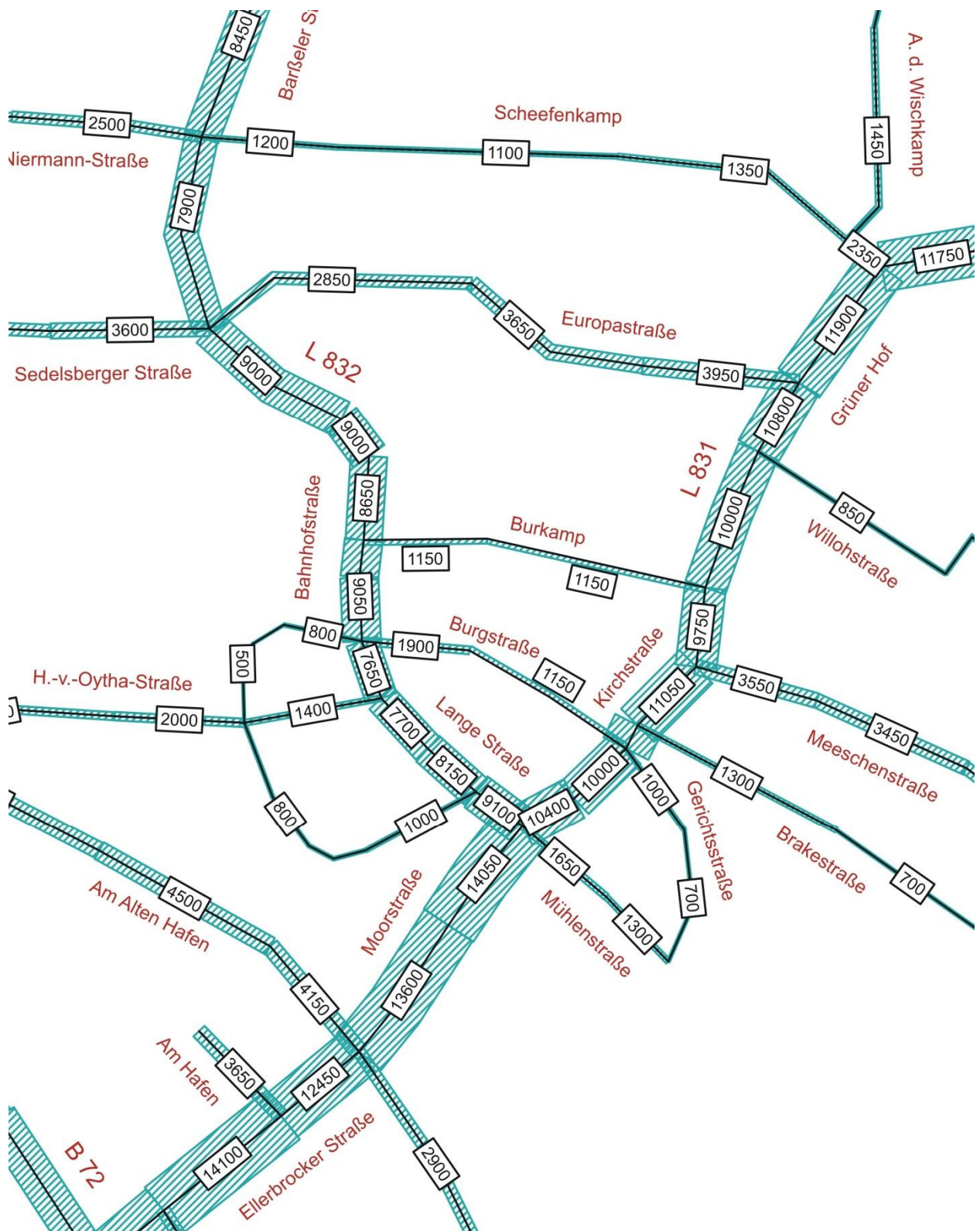
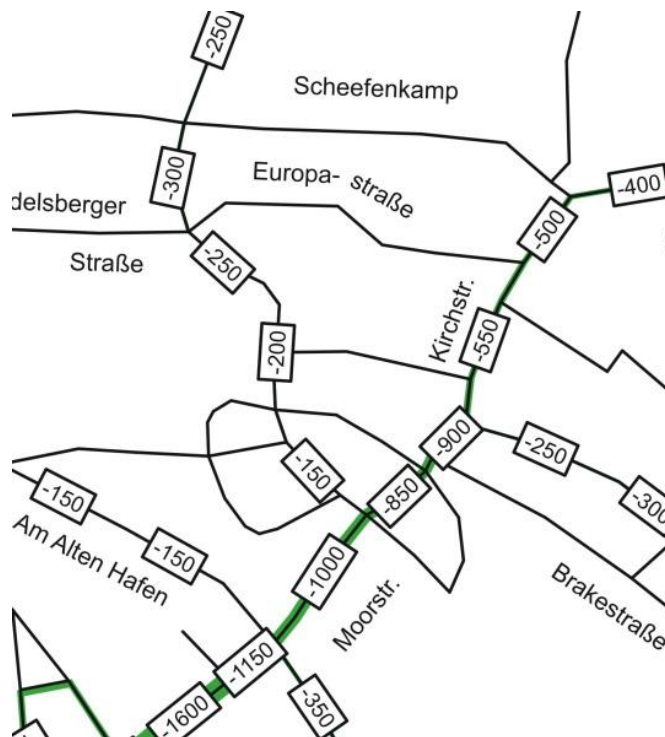
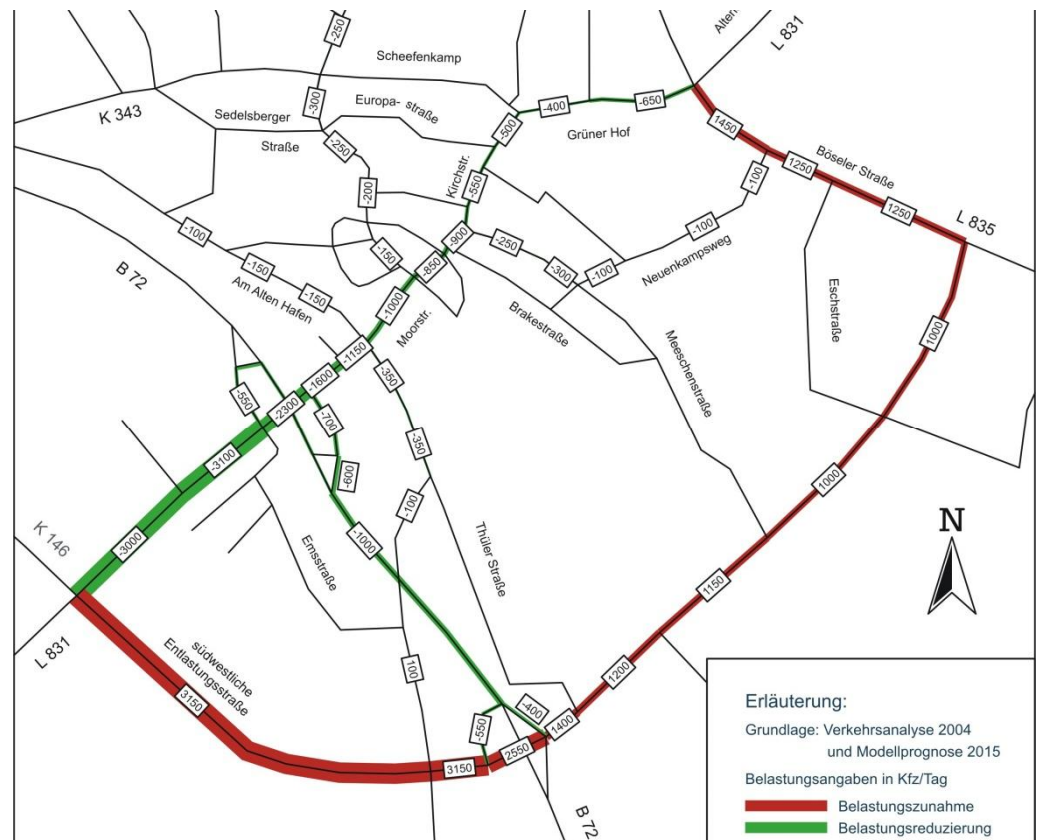


Abb. 6 Prognosebelastungen 2015 - Netzfall 1 mit nordöstlicher Entlastungsstraße (entsprechend dem heutigen Straßennetz mit Niedersachsenring und Oldenburger Ring) [Kfz/Tag] (Ausschnitt; Quelle: VEP Stadt Friesoythe 2004)



Ausschnitt

Abb. 8 Belastungsdifferenzen zwischen Netzfall 1 (heutiges Straßennetz) und Netzfall 2 (kompletter Entlastungsstraßenring); Grundlage: Verkehrsanalyse 2004 und Modellprognose 2015 [Kfz/Tag] (Ausschnitt; Quelle: VEP Stadt Friesoythe 2004)

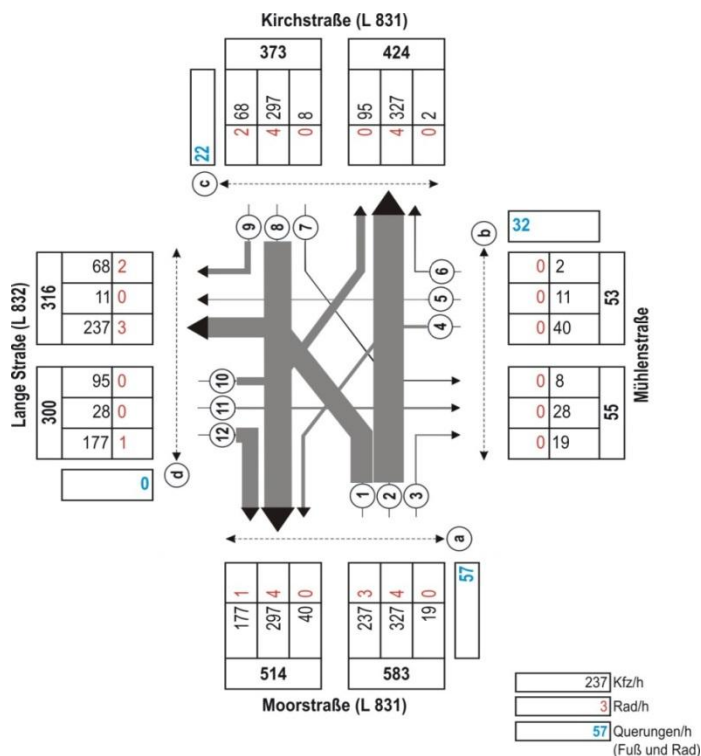


Abb. 9 Verkehrsstärken am zentralen Knotenpunkt im Jahr 2008, Spitzenstunde 16.30 – 17.30 h (Quelle: Verkehrszählung Do. 27.11.2008, Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes)

Um aktuelle Werte zu den Verkehrsstärken zu erhalten, wurde im August 2013 eine Verkehrserhebung mittels Videotechnik am zentralen Knotenpunkt durchgeführt. Die Ergebnisse (Abb. 10) zeigen, dass die Verkehrsstärken gegenüber dem Jahr 2008

- in der Moorstraße um ca. 7 %,
- in der Kirchstraße um ca. 9 % und
- in der Langenstraße um ca. 3 %

angestiegen sind. Die Knotenpunktbelastung beträgt insgesamt ca. 15.600 Kfz/Tag.

Abb. 11 zeigt vergleichsweise die Entwicklung der Analyseverkehrsstärken aus den Jahren 2004, 2008 und 2013. Die Prognosewerte 2015 basieren auf den Analyseverkehrsstärken 2013 abzüglich der Werte der Verkehrsverlagerung nach Realisierung des Münsterlandringes.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Verkehrsbelastungen trotz des Entlastungsstraßenringes weiterhin relativ hoch sind. Eine zusätzliche Reduzierung mit Verlagerung von Durchgangsverkehrsanteilen ist durch eine Widerstandserhöhung in Folge eines Rückbaus der Geschäftsstraßen im Ortskern zu erwarten.

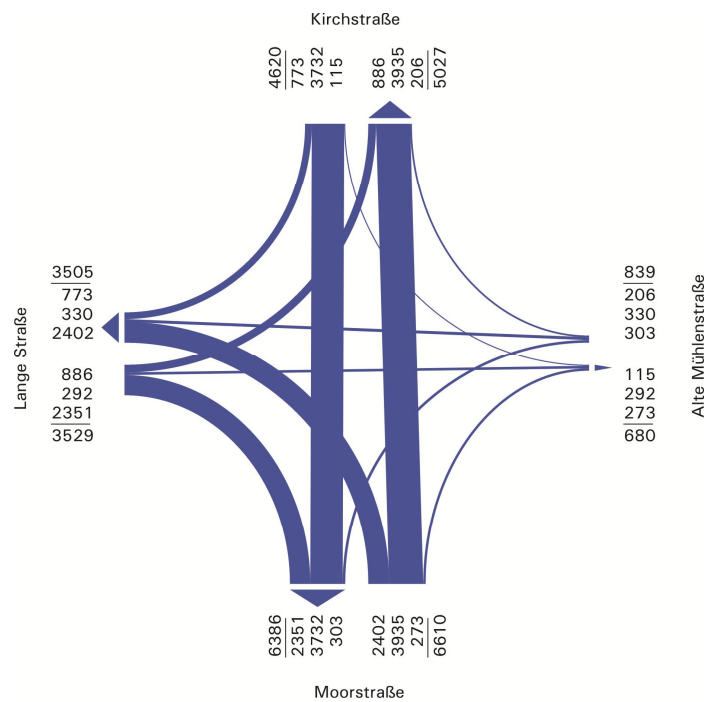


Abb. 10 Verkehrserhebung (Videotechnik) am zentralen Knotenpunkt Mi. 21.08.2013 [Kfz/24 h]

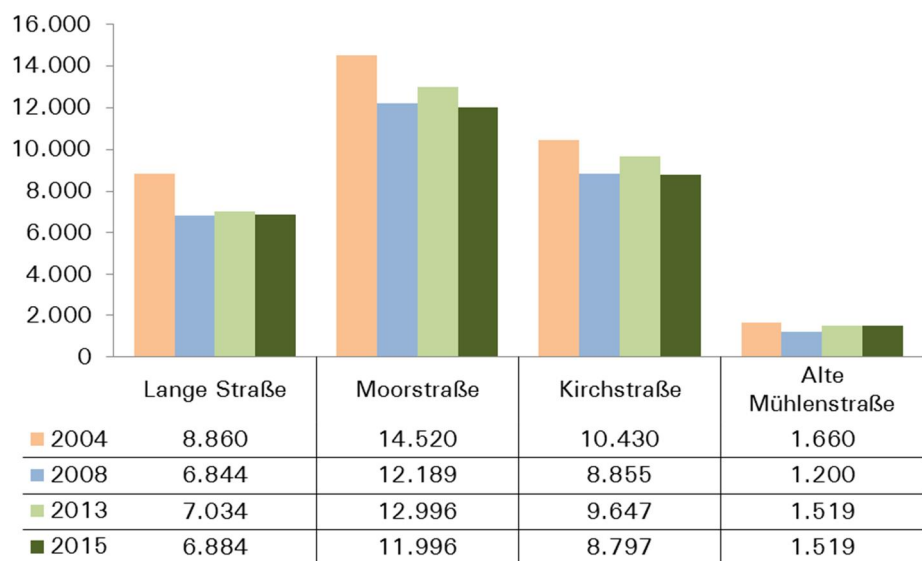


Abb. 11 Vergleich der Analyseverkehrsstärken 2004, 2008 und 2013 sowie Prognosewerte 2015, basierend auf den Analyseverkehrsstärken 2013 abzüglich der Werte der Verkehrsverlagerung nach Realisierung Münsterlandring



Lkw-Fahrverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung in der Langen Straße



Rückstau in der nachmittäglichen Spitzenzeit Lange Straße



Geschwindigkeitsanzeige in der Bahnhofstraße



Schwerverkehr in der Kirchstraße

2.4 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Im Untersuchungsgebiet gilt die Regelung „Haltverbotszone“. Auf den durch besonderen Oberflächenbelag gekennzeichneten Flächen in den Straßenräumen ist kostenfreies Parken (Parkscheibe 2 Stunden, 8 – 18 h) zulässig; zahlreiche kleine Schilder an den Leuchtenmasten weisen darauf hin. Besondere Flächen bzw. zeitliche Beschränkungen des Parkens zu Gunsten des Lieferverkehrs sind nicht ausgewiesen.

Einzelne Parkplätze (Bahnhofstraße, Gerichtsstraße) sind durch Beschilderung in die Zonenregelung (Parkscheibe) einbezogen. Der westliche Parkplatz auf der Nordseite der Burgstraße ist durch Beschilderung ausdrücklich von der Zonenregelung ausgenommen, so dass – wie auf den übrigen Parkplätzen auf den Grundstücken – keine zeitliche Beschränkung gilt.

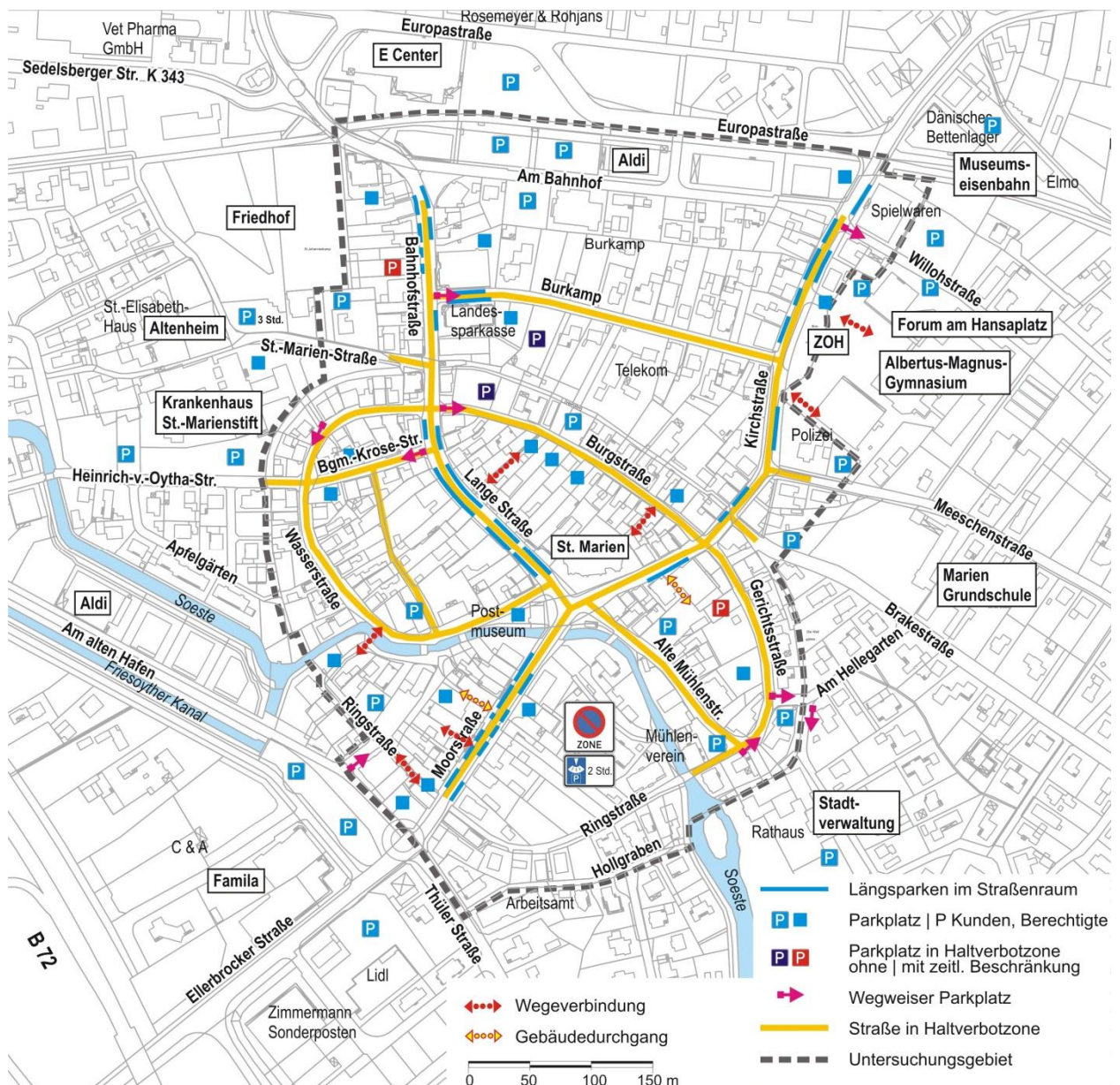


Abb. 12 Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr

Zur Beurteilung der Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt (Mittwoch, 21.08.2013, Donnerstag, 22.08.2013; Abb. 13). Es wurden die Parkstände in den Straßenräumen und die Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen sowie auf privaten (Kunden-)Parkplätzen erfasst. Eine klare Differenzierung zwischen öffentlichen und privaten Parkplätzen ist dabei nicht immer möglich.

Durch Rundgänge vormittags (ca. 10 Uhr) und nachmittags (ca. 16 Uhr) wurde die Auslastung der in Bereiche zusammengefassten Stellplätze erhoben (Abb. 14 bis Abb. 17).

Zusammenfassend können folgende Aussagen getroffen werden:

- Das Parkraumangebot wird insgesamt als ausreichend eingeschätzt.
- Die Auslastung ist morgens tendenziell höher als nachmittags.
- Die Parkstände in den Geschäftsstraßen (Moorstraße, Bahnhofstraße/Lange Straße, Kirchstraße) sind überwiegend gering bis mittelstark ausgelastet.
- Die zeitweise hoch ausgelasteten Bereiche im Westen (St.-Marien-Straße, Wasserstraße) und Osten (Gerichtsstraße, Meeschenstraße) der Innenstadt haben teilweise ein relativ geringes Parkraumangebot bzw. werden vermutlich auch von Angestellten (Langzeitparkern) genutzt.
- Die über 150 Stellplätze in den Bereichen Sieben Provinzen und Wasserstraße/Hinter der Post sind zu weniger als 50 % ausgelastet.

Derzeit wird durch Beschilderung an den Hauptverkehrsstraßen auf die Parkplätze hingewiesen. Ziel ist es, die Akzeptanz und Auffindbarkeit der rückwärtigen, gering ausgelasteten Bereiche zu stärken. Durch ein gut verständliches Parkleitsystem und gute Wegeverbindungen kann die Nutzung dieser Parkplätze verbessert und unnötiger Parksuchverkehr vermieden werden.



Abb. 13 Parkraum – Bestand

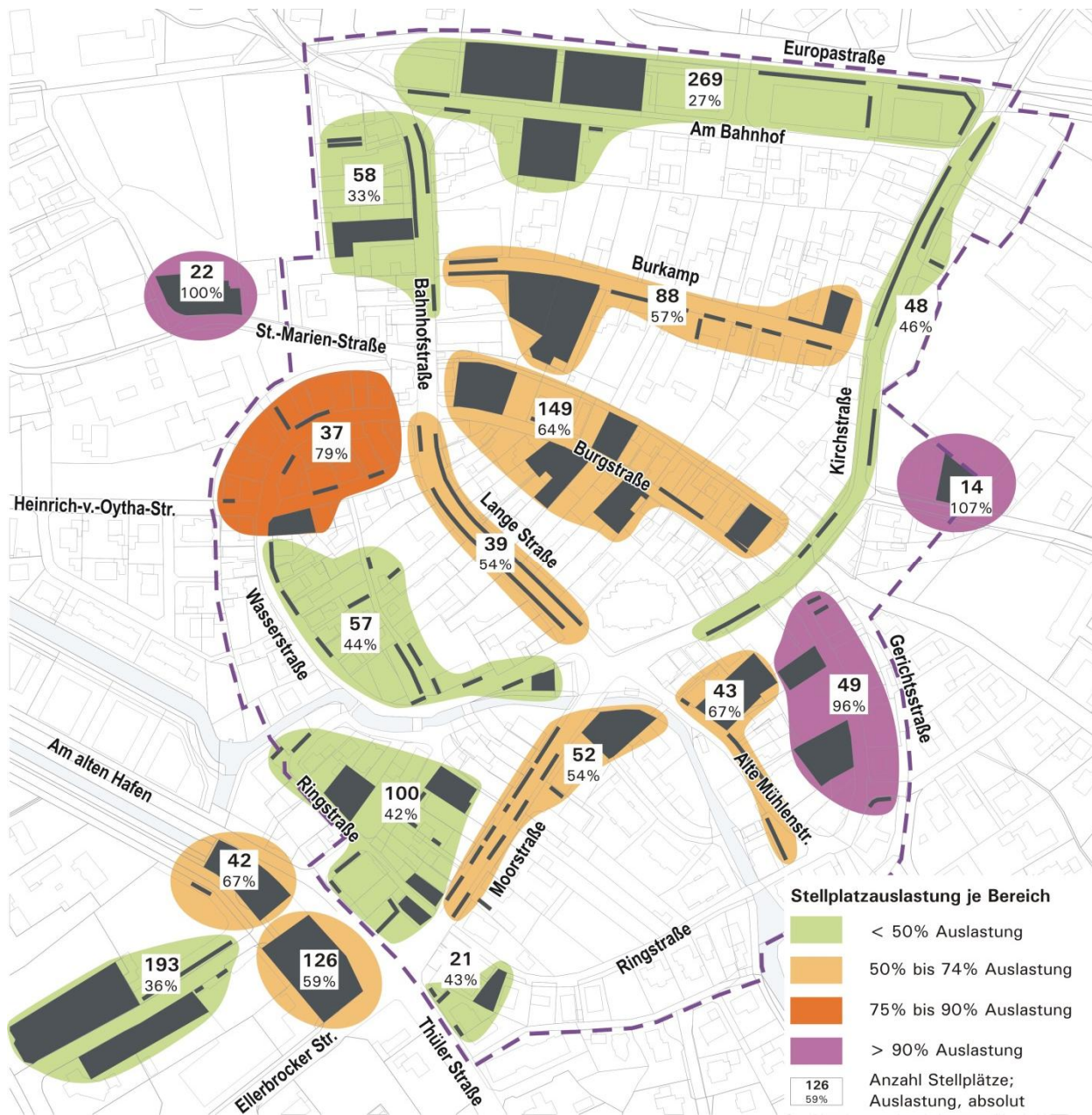


Abb. 14 Auslastung am Mittwoch, 21.08.2013, vormittags ca. 10 Uhr

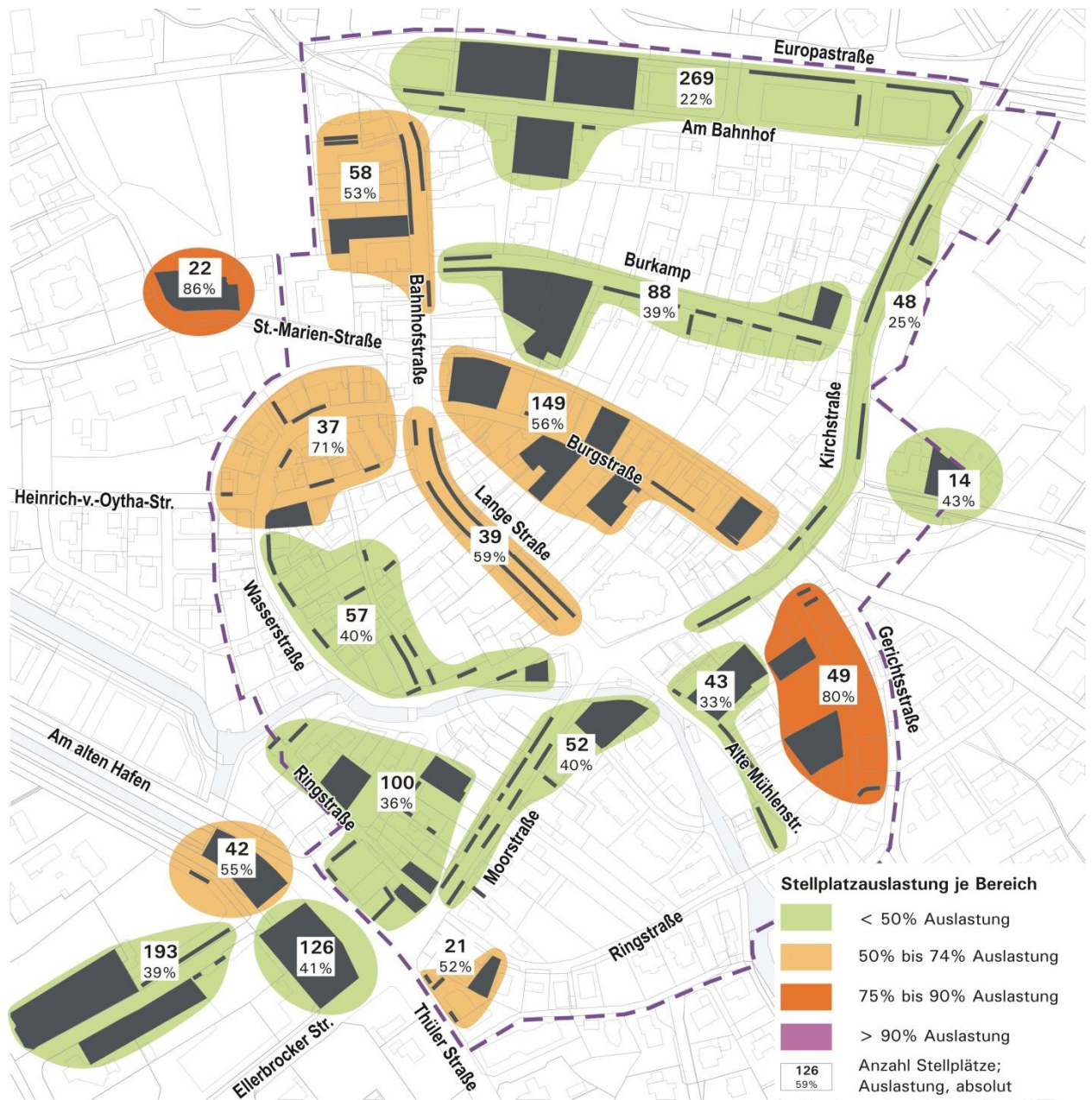


Abb. 15 Auslastung am Mittwoch, 21.08.2013, nachmittags ca. 16 Uhr

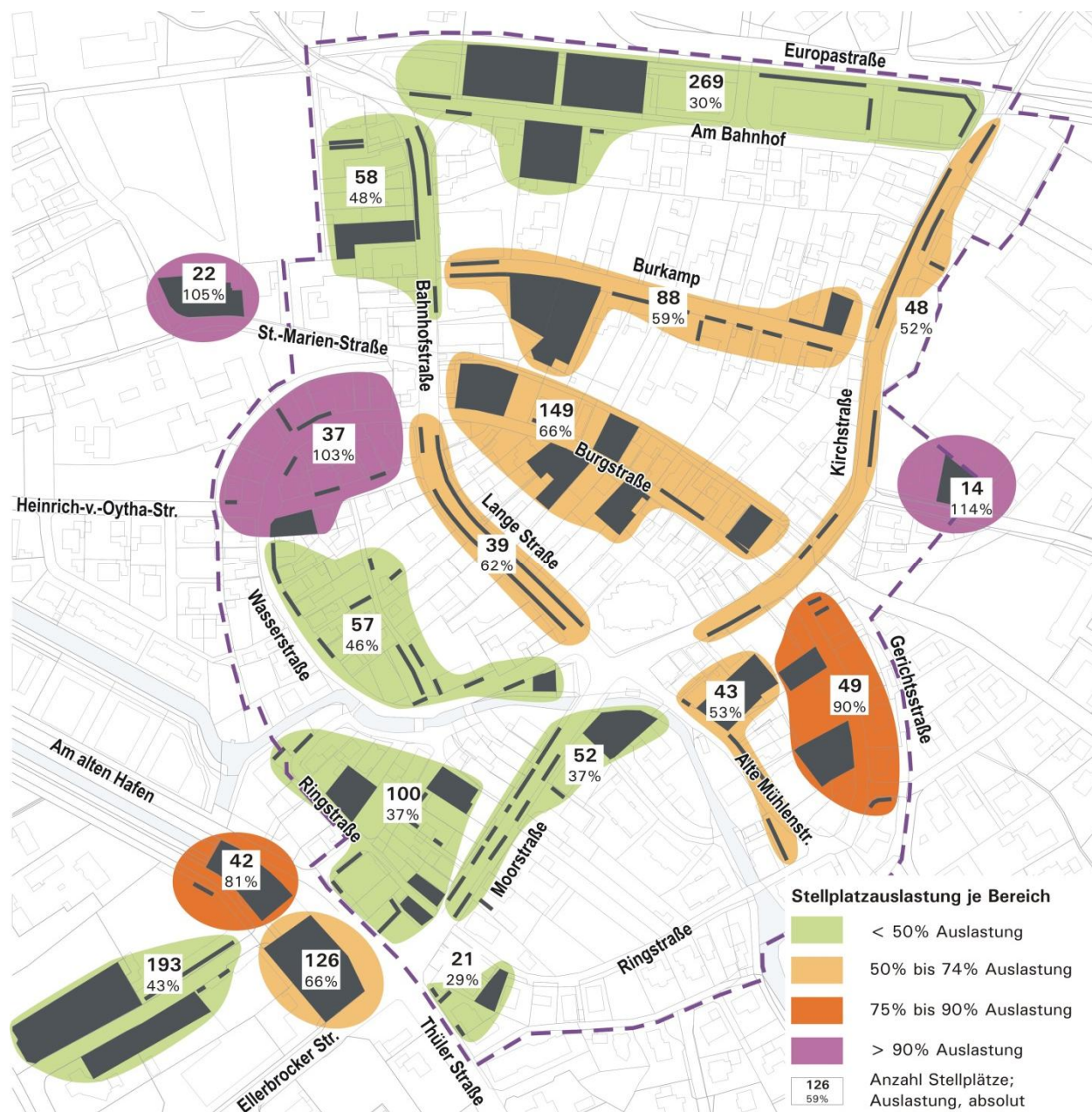


Abb. 16 Auslastung am Donnerstag, 22.08.2013, vormittags ca. 10 Uhr



Abb. 17 Auslastung am Donnerstag, 22.08.2013, nachmittags ca. 16 Uhr



Beschilderung der Parkscheibenregelung; Lange Straße



Wegweisung Parkplatz Burgstraße in der Lange Straße



In die Regelung „Haltverbotszone“ einbezogener Kundenparkplatz; Bahnhofstraße



Nicht in die Regelung „Haltverbotszone“ einbezogener Kundenparkplatz; Burgstraße



Lieferrn im westlichen Seitenraum Lange Straße



Durch Parkstände eingeengter nordseitiger Gehweg; Kirchstraße

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Moorstraße, Lange Straße/Bahnhofstraße und Kirchstraße sind Bestandteile des Busstreckennetzes. Die Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH) befindet sich am Hansaplatz in der Kirchstraße (8 Haltepositionen für Gelenk- und Standardlinienbusse). Es verkehren Busse der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC). Die Buslinien sind zum großen Teil auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet (Fahrten überwiegend morgens, mittags und nachmittags) und für die Erschließung der Einzelhandelsnutzungen weniger relevant. Das Altenheim und das Krankenhaus werden nicht durch den ÖPNV erschlossen (Abb. 18).

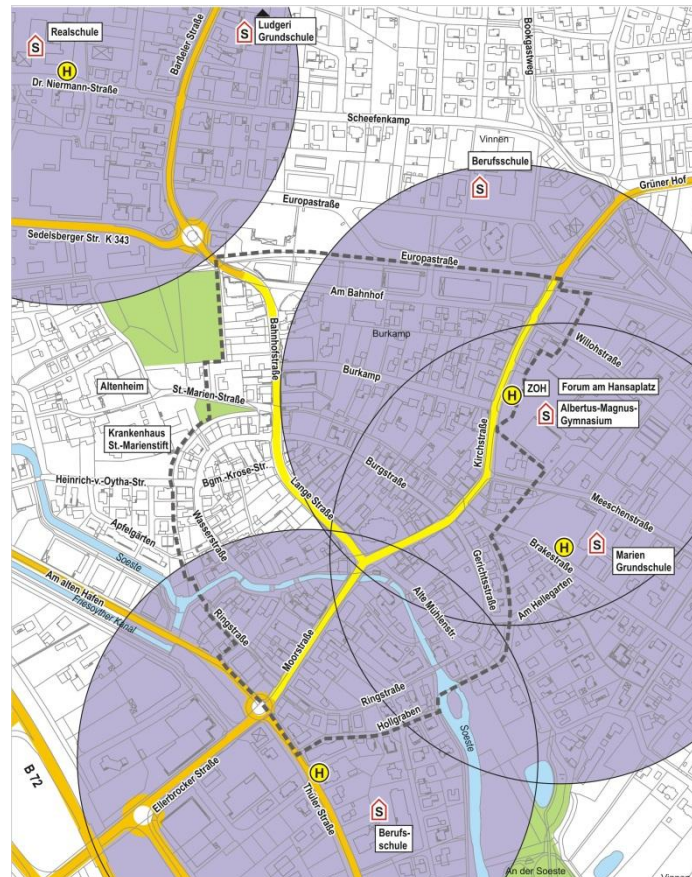


Abb. 18 Bushaltestellen mit Einzugsbereichen ($R = 300\text{ m}$)



ZOH Hansaplatz in der Kirchstraße



Busverkehr in der Langen Straße

2.6 Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr

Die Gehwege sind mittelbreit und bereichsweise für die geschäftliche Nutzung zu schmal. Die Flächen für Fußgänger sind außerdem teilweise durch Radwege (Moorstraße) bzw. durch Parkstreifen (Kirchstraße) stark eingengt. In der Kirchstraße besteht durch die Radverkehrsführung in beiden Richtungen im östlichen Seitenraum ein hohes Konfliktpotenzial. Dies gilt auch für die Lange Straße/Bahnhofstraße durch widerrechtlich im Seitenraum fahrende Radfahrer.

Gesicherte **Überquerungsmöglichkeiten** bestehen an den signalisierten Knotenpunkten Moorstraße/Lange Straße/Kirchstraße und Kirchstraße/Europastraße/Grüner Hof, an der Fußgängerlichtsignalanlage in der Kirchstraße südlich der Meeschenstraße sowie an den zwei Kreisverkehren im Untersuchungsgebiet (Abb. 20). Am zentralen Knotenpunkt ergibt sich durch die relativ weit abgerückten Haltlinien und Furten eine umwegige Führung.

Radverkehr

Die Lange Straße/Bahnhofstraße, Kirchenstraße, Gerichtsstraße und Alte Mühlenstraße (mit Weiterführung entlang der Soeste) sind Bestandteile des örtlichen und übergeordneten Radroutennetzes wie z. B. der „Boxenstopp-Route“, „Cloppenburg Radtour“ oder „Radtour durch Geest und Moor“ (Abb. 19). Die Moorstraße hat Bedeutung im Alltagsradverkehr.

Das Untersuchungsgebiet weist eine heterogene Radverkehrsführung auf (Abb. 20). Die straßenbegleitenden Radwege in der Moorstraße sind relativ schmal und werden häufig widerrechtlich im Gegenverkehr befahren. Im Abschnitt Lange Straße/Bahnhofstraße (Fahrbahnführung, 30 km/h) fahren Radfahrer häufig – auch in beiden Richtungen – widerrechtlich im Seitenraum. Auch der relativ schmale westliche Seitenraum der Kirchstraße (gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Ostseite) wird widerrechtlich von Radfahrern genutzt.

Am Knotenpunkt Moorstraße/Lange Straße/Kirchstraße ist der Wechsel der Radverkehrsführung (Führung im Seitenraum bzw. auf der Fahrbahn) nicht klar erkennbar.

Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen (überwiegend Vorderradhalter) sind wenig attraktiv; in der Moorstraße und Kirchenstraße fehlen Fahrradabstellanlagen.

Aufenthalt

Die Aufenthaltsqualität ist trotz einiger vor allem in der Langen Straße vorhandenen Aufenthalts- und Sitzbereiche eher gering.

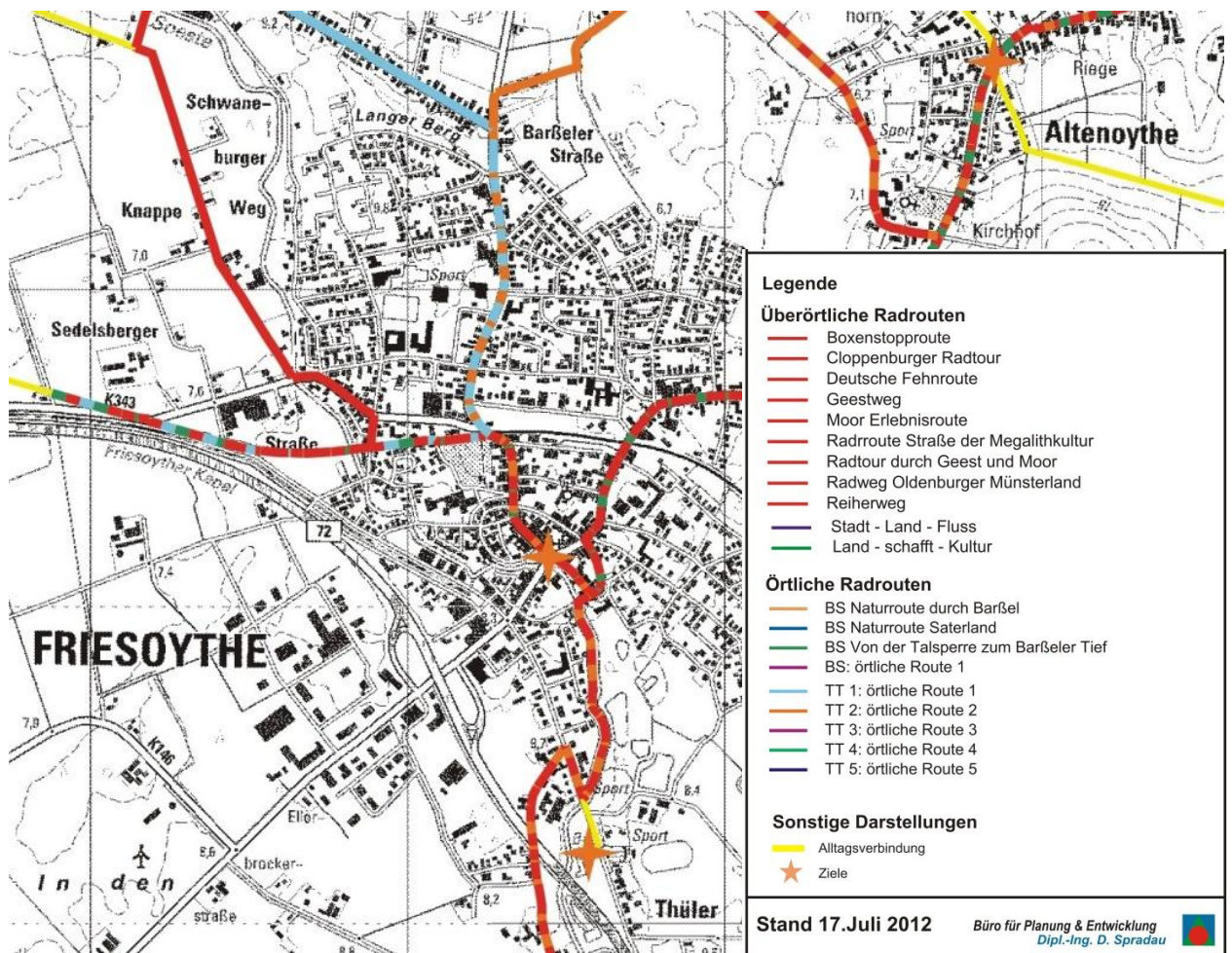
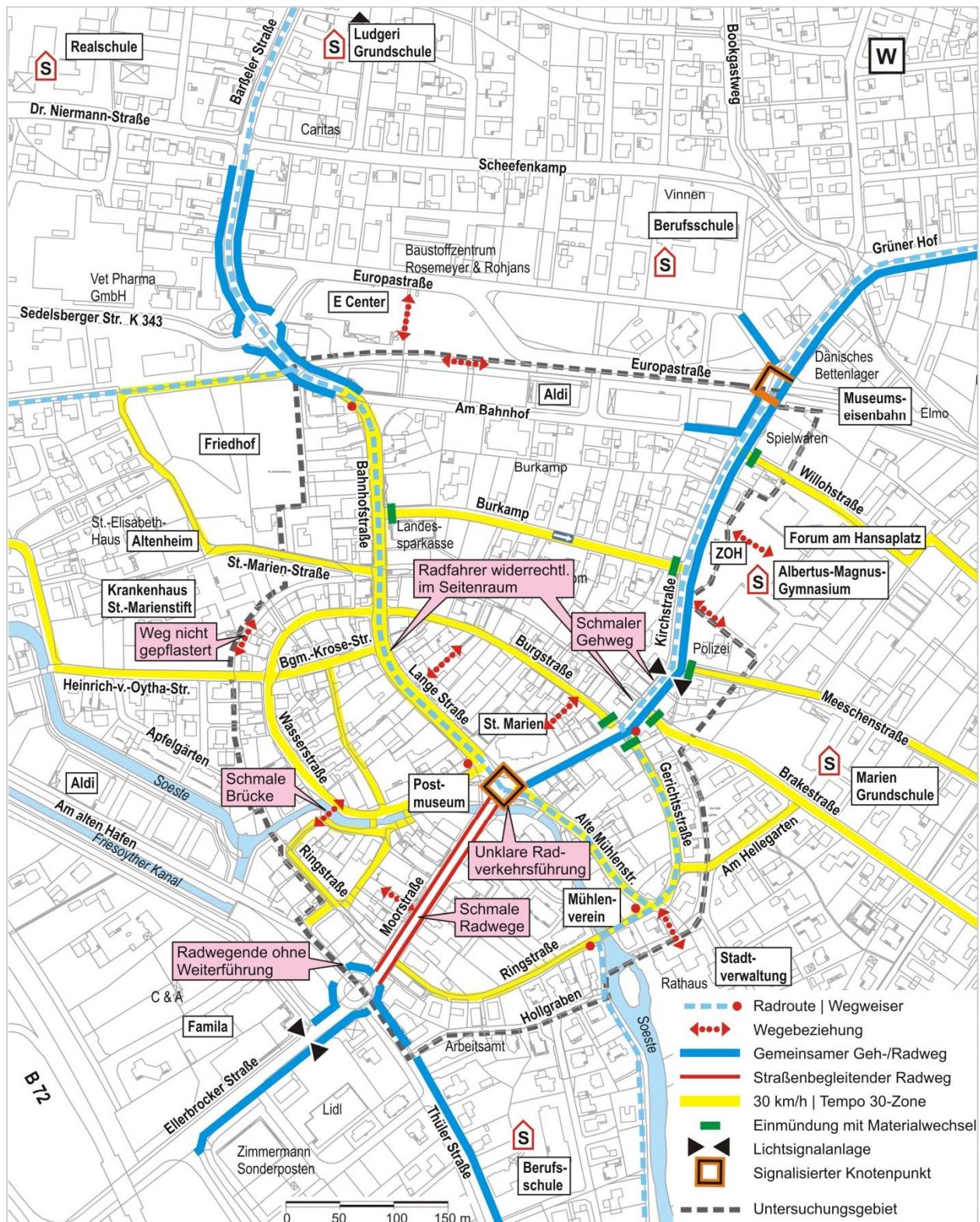


Abb. 19 Örtliche und überörtliche Radrouten (Quelle: Stadt Friesoythe / Büro für Planung & Entwicklung Dipl.-Ing. D. Spradau)





Bedarfsgesteuerte Fußgängerfurt; Kirchstraße



Fußgänger im Bereich des Radweges; Moorstraße



Freies Überqueren; Moorstraße



Freies Überqueren; Lange Straße



Eingeschränkte Barrierefreiheit



Sitzbereich Bahnhofstraße/Burgstraße



Radfahrer in beiden Richtungen; Moorstraße



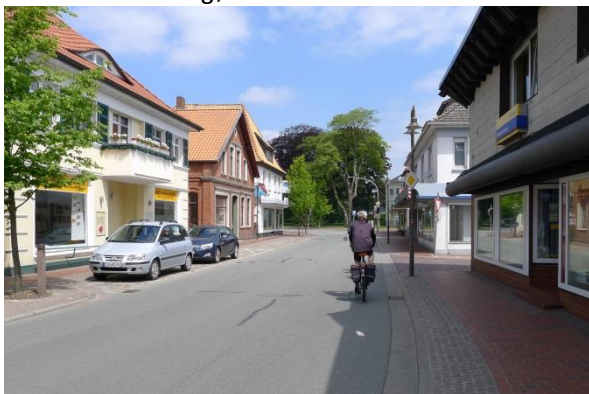
Radfahrer in beiden Richtungen widerrechtlich im Seitenraum; Lange Straße



Übergang vom gemeinsamen Geh-/Radweg zur Fahrbahnführung; Bahnhofstraße



Radfahrergruppe widerrechtlich im Seitenraum; Kirchstraße



Keine Benutzung des gemeinsamen Geh-/Radweges; Kirchstraße



Keine ausreichenden Fahrradabstellmöglichkeiten; Lange Straße



Fahrradständer; Kirchstraße



Wegeverbindung Sieben Provinzen

3 Leitbild „Verkehrsberuhigte Innenstadt“

Das Leitbild „Verkehrsberuhigte Innenstadt“ definiert die weitere verkehrliche Entwicklung der Innenstadt von Friesoythe und stellt die Grundlage für die weiteren Planungsprozesse dar.

Im Leitbild (Abb. 22) geht es um die Formulierung prinzipieller Leitsätze und Anforderungen. Übergeordnetes Ziel des Verkehrskonzeptes ist die **Nachhaltige Stärkung und Entwicklung der Stadt Friesoythe als Wirtschafts- und Wohnstandort**. Eine Differenzierung in allgemeine gesellschaftliche Werteziele und Handlungsziele, die unter einer Perspektive von 10 bis 15 Jahren (2020/2025) zu betrachten sind, hat sich bewährt. Die Werteziele orientieren sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und unterliegen einem gesellschaftlichen Wandel. Auf der Ebene der Handlungsziele werden Strategien zur Umsetzung der übergeordneten Ziele der Werteebene in planerische Maßnahmen formuliert.

Werteziele

Das Ziel Mobilität sozialverträglich gestalten bedeutet, allen Verkehrsteilnehmern gleichwertige Mobilitätschancen und Mobilitätsalternativen auf möglichst vielen Wegen sowie hohe Verkehrssicherheit zu bieten.

Alle sozialen und gesellschaftlichen Gruppen sollen bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt berücksichtigt werden. Dazu ist eine besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Migranten, Menschen mit Behinderung sowie wirtschaftlich Benachteiligten in der Verkehrsplanung erforderlich.

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird die Teilhabe am öffentlichen Leben in starkem Maße von ihren Mobilitätschancen bestimmt. Durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen wird die Umsetzung dieses Zieles zur gesetzlichen Verpflichtung.

Mobilität stadtverträglich gestalten bezieht sich auf eine attraktive, ortsbildprägende Gestaltung, die die Nutzung von Straßen- und Platzräumen für Aufenthalt und Kinderspiel, für Fußgänger und auch für Radfahrer verbessert. Durch eine nutzerfreundliche, einladende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität werden der Einzelhandel gestärkt, das Wohnumfeld aufgewertet und die Kommunikationsmöglichkeiten im öffentlichen Raum gestärkt.

Handlungsziele

Auf der Ebene der Handlungsziele werden die o.g. übergeordneten Werteziele in planerische Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt.

Die bisher realisierten Bauabschnitte des Entlastungsstraßenringes um Friesoythe (Oldenburger Ring, Niedersachsenring) führen bereits zu einer verkehrlichen Entlastung des Ortskerns; diese kann und muss durch Umgestaltungsmaßnahmen und verkehrslenkende Maßnahmen noch verstärkt werden, so dass – zusammen mit einer entsprechend restriktiven Umge-

staltung der Straßenräume – eine weitere Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs auf die Entlastungsstraßen erreicht wird. Weitere Entlastungseffekte ergeben sich nach Realisierung des letzten Bauabschnittes des Entlastungsstraßenringes (Münsterlandring, planfestgestellt).

Ein weiteres Ziel ist die Verkehrsvermeidung durch Förderung der Nahmobilität. Die Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes wird durch eine Verlagerung der nicht vermeidbaren Verkehre auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht. Dazu ist es notwendig, den Umweltverbund, d. h. das Radfahren, das Zu-Fuß-Gehen und den ÖPNV in seiner Attraktivität zu stärken.

Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte Untersuchung zur Mobilität in Deutschland (MiD; früher KONTIV, zuletzt aktualisiert im Jahre 2008) zeigt, dass heute bei den alltäglichen Wegen noch das Kraftfahrzeug dominiert (Abb. 21). Mit dem Fahrrad werden in den einbezogenen Gemeinden im Mittel 9 % und im Maximum knapp 30 % der alltäglichen Wege zurückgelegt; aus den großen Unterschieden bei der Nutzung des Fahrrades ergeben sich demnach besondere Potenziale für dieses Verkehrsmittel. Besonders in den kleinen Entfernungsbereichen (bis etwa 4 km) ist das Fahrrad für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig.

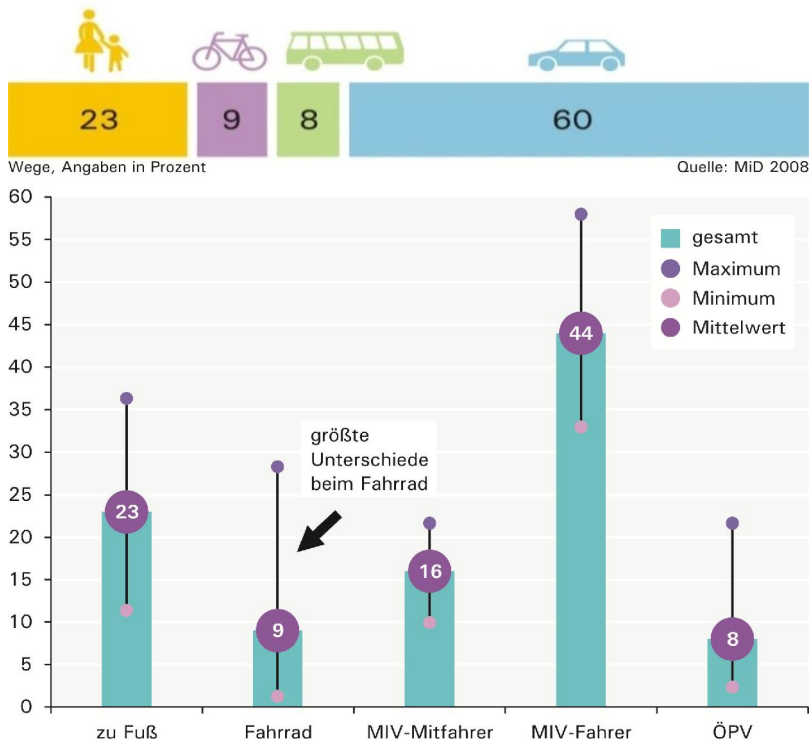


Abb. 21 Streuung der Modal Split-Werte (Verkehrsmittelwahl) nach einbezogenen Gemeinden (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mobilität in Deutschland, MiD 2008⁵)

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Mobilität in Deutschland 2008 (MiD)
Bonn und Berlin, Februar 2010

Schließlich kann durch eine angepasste Straßenraumgestaltung eine Verkehrsberuhigung des verbleibenden Verkehrs und damit eine Verbesserung der Nutzungsverträglichkeit aller Verkehrsarten im Straßenraum erreicht werden.

Oberziel	Nachhaltige Stärkung und Entwicklung der Stadt Friesoythe als Wirtschafts- und Wohnstandort
Werteziele	Mobilität sozialverträglich gestalten ■ Gleichwertige Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer ■ Barrierefreiheit – Berücksichtigung der Belange von Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen ■ Hohe Verkehrssicherheit
	Mobilität stadtverträglich gestalten ■ Stärkung des Einzelhandels durch nutzerfreundliche Gestaltung des Straßenraumes ■ Hohe Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität
Handlungsziele	Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs ■ Durch verkehrslenkende Maßnahmen ■ Durch Umgestaltungsmaßnahmen
	Verkehrsvermeidung ■ Durch Förderung der Nahmobilität
	Verkehrsberuhigung des verbleibenden Verkehrs ■ Durch Umgestaltungsmaßnahmen

Abb. 22 Leitbild für die stadtverträgliche Verkehrsentwicklung der Innenstadt von Friesoythe

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr und Wirtschaftsverkehr

Die Sicherstellung eines funktionsgerechten Wirtschaftsverkehrs ist ein wesentlicher Aspekt bei der verkehrlichen Entwicklung und zur Bewertung gewerblicher Standorte. Dies betrifft auch die Regelung und Ordnung des innerstädtischen Lieferverkehrs.

Hinsichtlich der Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr wird häufig der Wunsch nach mehr Parkständen geäußert. Eine Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte NRW⁶ zeigt beispielsweise, dass der Handel in 25% der Kommunen mehr Parkstände fordert, die Kunden jedoch nur in 8 % der befragten Gemeinden mehr Parkplätze wünscht. Es scheint zumeist also nicht der Mangel an Parkplätzen, sondern der ruhende Kraftfahrzeugverkehr an sich als Problem angesehen zu werden.

Welche Gruppen äußern konkrete Wünsche nach mehr Parkständen?

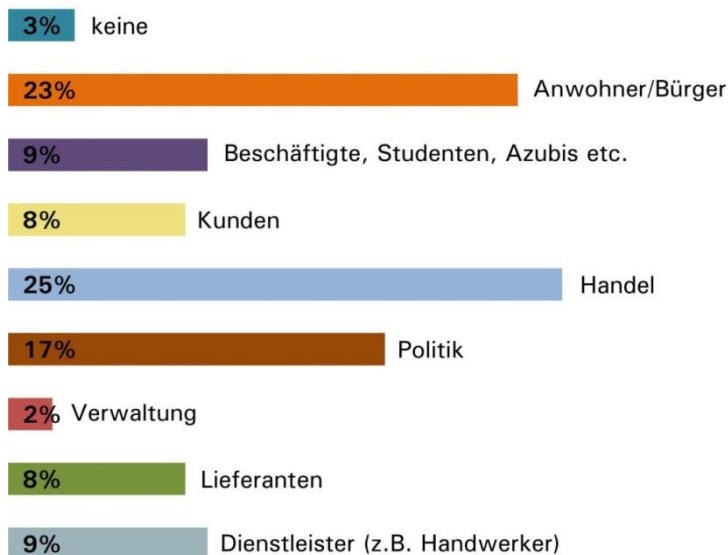


Abb. 23 Wünsche nach mehr Parkständen in den Kommunen nach Interessengruppen (Quelle: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V., Parken ohne Ende?, November 2012)

⁶ Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V., Parken ohne Ende?, Krefeld November 2012

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Aufgrund der derzeit absehbaren demographischen, politischen und wirtschaftlichen Randbedingungen lassen sich für alle Verkehrsarten allgemeine Entwicklungstrends aufzeigen.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung im **Kraftfahrzeugverkehr** ist stark mit der Entwicklung der Motorisierung verknüpft und kommunal nur begrenzt beeinflussbar. Die aktuelle Shell-Prognose (2008) geht von einer Stagnierung des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2030 aus. Ferner wird aufgrund des demografischen Wandels eine Stagnation hinsichtlich der Verkehrsleistung bis zum Jahr 2030 eintreten (Ältere bleiben mobil – Verkehrsleistung der jungen Generation nimmt ab).

Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte Untersuchung zur Mobilität in Deutschland (MID⁵) zeigt die Entwicklungen im Modal-Split der letzten Jahre bis zum Jahr 2008 auf. Danach sind sowohl die Entwicklungen der absoluten Wege pro Tag für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch die Verkehrsleistung, wobei der Anteil an MIV-Mitfahrern ansteigen wird (Fahrgemeinschaften), von 2002 bis 2008 als konstant anzusehen. Demnach kann bis zum Jahr 2025 von einer Stagnation des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens im Straßennetz von Friesoythe ausgegangen werden.

Im **ÖPNV** verschlechtern sich die Randbedingungen auf Grund sinkender Schülerzahlen und damit der an den ÖPNV gebundenen Benutzer bereits heute, diese Entwicklung wird sich noch weiter verstärken. Daher ist der Erhalt des Anteils trotz ungünstiger demographischer Entwicklungen das langfristige Ziel.

Im **Radverkehr** bestehen Chancen auf Zuwachs. Ein Anstieg von Radverkehr ist im Bereich der geringen Wegelängen möglich, da etwa 50 % aller Fahrten mit dem Kraftfahrzeug Wegelängen von weniger als 5 km aufweisen.

Im **Fußverkehr** war in den letzten Jahren eine Stagnation bis zu einem leichten Aufwärtstrend erkennbar. Die Entwicklung kann sich weiter fortsetzen, insbesondere dann, wenn die aktuellen Entwicklungen auch zukünftig zutreffen sollten.

4 Planungskonzepte

4.1 Maßnahmenkonzept

Geeignete Maßnahmen zur Erreichung der Werte- und Handlungsziele sind in Folgenden tabellarisch aufgelistet:

Kraftfahrzeugverkehr

- Ausdehnung des Lkw-Verbotes (Anlieger frei) auch auf die Moorstraße und Kirchstraße
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z. B. Tempo 30-Zone, Tempo 20-Zone)
- Straßenraumgestaltung nach dem „weichen“ Trennungsprinzip (Muldenrinnen bzw. niedrige Borde; Berücksichtigung der Barrierefreiheit)
- Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes als Initialmaßnahme
- Prüfen: Zweirichtungsverkehr Burkamp (Fahrbahnbreite jedoch nur ca. 4,75 m)
- Prüfen: Zweirichtungsverkehr Burgstraße (aber: enger Einmündungsbereich am Burghotel, Wegfall von 9 Stpl.)

Radverkehr

- Verkehrssichere Führung auf der Fahrbahn
- Schaffen von dezentralen Fahrradabstellanlagen

Fußverkehr

- Größere Flächen, Verbreiterung der Seitenräume
- Linienhafte Überquerbarkeit der Fahrbahn
- Attraktive Platzgestaltungen / Aufenthaltsbereiche
- Ausreichende Sitzmöglichkeiten
- Prüfen: Anbindung des EKZ Am Alten Hafen über Sieben Provinzen

Parken

- Bessere fußläufige Anbindung der innenstadtnahen Parkplätze; Parkwegweisung zur Vermeidung unnötigen Parksuchverkehrs
- Lieferverkehr: Beschränkung auf verkehrsschwache Stunden
- Prüfen: neue Wegeverbindung zwischen Lange Straße und dem rückwärtigen Parkplatz Hinter der Post (privates, bebautes Grundstück)

Straßenraumgestaltung

- Betonung der Altstadteingänge
- Betonung besonderer Bereiche (Überquerungsbedarf)
- Durchgrünung der Straßenräume
- Bessere Erlebbarkeit der Soeste
- Stadtbildgerechte Beleuchtung und Möblierung
- Stadtbildgerechte, gut begehbare Oberflächenbeläge

Abb. 24 zeigt eine grafische Darstellung des Maßnahmenkonzeptes. Ergänzend kann ein Fußgängerleitsystem zu den touristischen Sehenswürdigkeiten (Eisenskulpturen, Werkhaus Pancratz, Soeste, Stadtpark etc.) entwickelt werden, um die Innenstadt für ortsfremde Besucher zu attraktivieren.

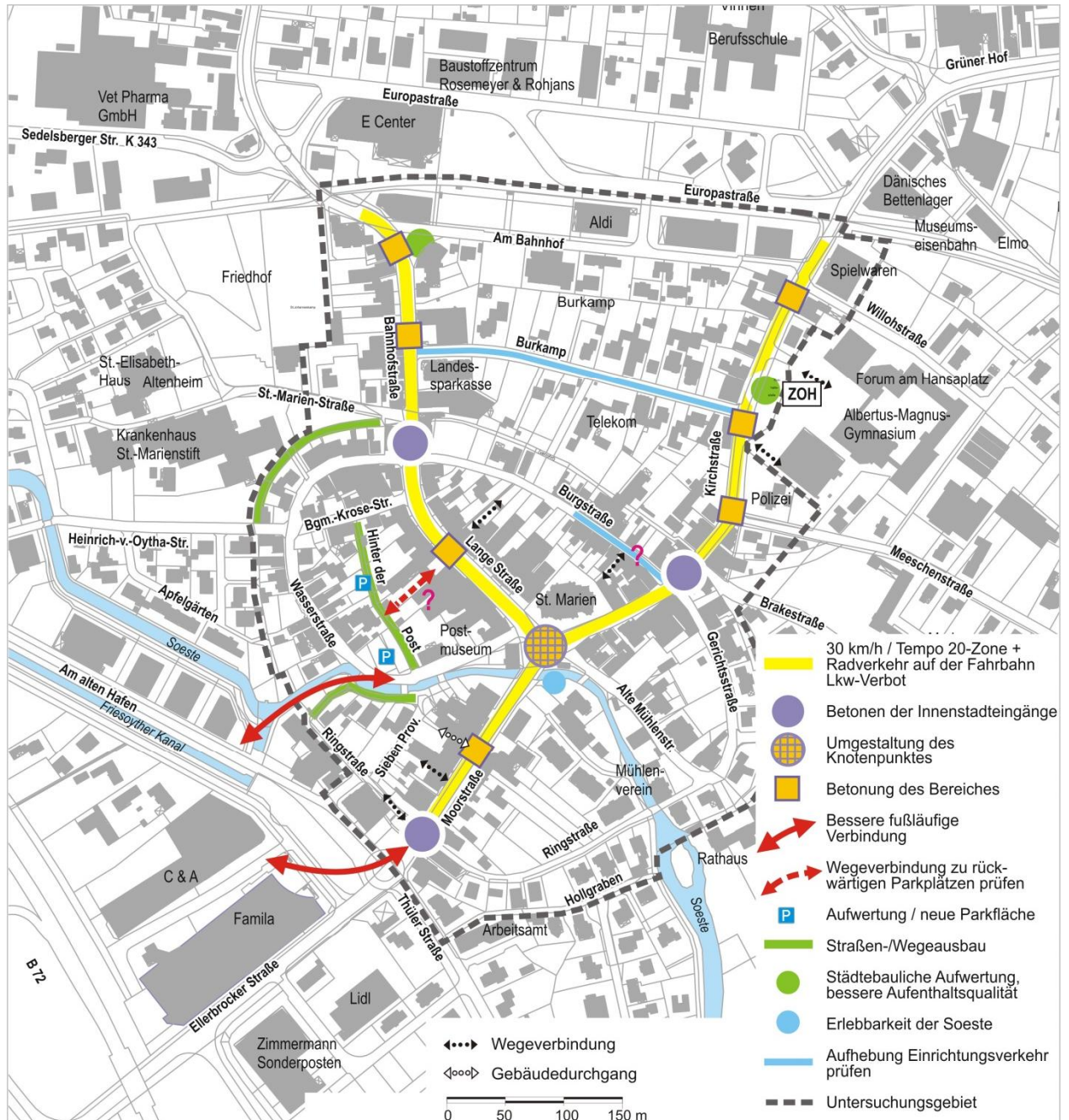


Abb. 24 Maßnahmenkonzept

4.2 Exkurs Shared Space

Shared Space^{7,8} ist ein Planungskonzept für die soziale Koexistenz im Stadtverkehr mit dem Ziel, hohe Aufenthalts- und Gestaltqualität in Straßenräumen mit hohem Fußgänger- und Radfahreraufkommen und Überquerungsbedarf zu erreichen. Es zielt auf Kommunikation (Blickkontakte) und soziales Verhalten aller Nutzer des öffentlichen Raums und wird durch eine spürbare Deregulierung des Straßenverkehrs unterstützt. Zu Berücksichtigende Regeln sind die gegenseitige Rücksichtnahme (§ 1 StVO), das Rechtsfahrgebot und die Rechts-vor-links-Regelung; der Vorrang für Kraftfahrer auf der bleibt Fahrbahn bestehen.

Generelles Ziel ist eine hohe Nutzungsverträglichkeit im Straßenverkehr und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in innerstädtischen Straßen- und Platzräumen.

Aktuelle Konzepte und öffentlich geförderte Projekte, die auch mit den Begriffen „Begegnungszonen“ oder „Gemeinschaftsstraßen“ bezeichnet werden, verdeutlichen die Möglichkeiten dieses Konzeptes. Da es sich nicht um eine verkehrsrechtliche Anordnung, sondern um eine „Planungsphilosophie“ handelt, gibt es in Deutschland keine vorgeschriebene Beschilderung für Shared Space-Bereiche. Möglich sind

- der Verzicht auf Beschilderung und Geschwindigkeitsbegrenzung,
- die Ausweisung einer Tempo 30-Zone,
- die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone, Zeichen 274.1 StVO) sowie
- die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO).

Voraussetzung ist eine Straßenraumgestaltung nach dem Mischungsprinzip oder dem „weichen“ Trennungsprinzip.

Ausbautyp	Kfz/Spitzenstunde	Lkw und ÖV/Spitzenstunde	Passantendichte (Verweilende, Fußgänger und Radfahrer/1000 qm Straßenraum)	Überquerungen/Stunde	Planerisch angestrebte Geschwindigkeit (V_{85})	Länge
A	< 1000	< 50	> 100	> 100	20-30 km/h	< 500 m
B*	< 1800	< 80				

* Bei Belastungen über 1000 Kfz/Spitzenstunde ist die Anlage eines mittigen Schutzraums erforderlich

Abb. 25 Orientierungswerte für Einsatzgrenzen der Ausbautypen von Straßenräumen mit hohem Überquerungsbedarf (Quelle: Hin-

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens, Köln 2010

⁸ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Gemeinschaftsstraßen – Attraktiv und sicher, Berlin 2011

weise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf
– Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens)

In den Geschäftsstraßen von Friesoythe sind die wesentlichen Randbedingungen prinzipiell gegeben:

- Der Bereich weist als lebendiges Stadtzentrum die erforderliche Nutzungsdichte und eine daraus resultierende Passantendichte auf.
- Der Bereich wird teilweise (Lange Straße/Bahnhofstraße) auch heute schon mit moderater Geschwindigkeit durchfahren.
- Die Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr liegen bei ca. 7.000 bis 13.000 Kfz/24 h (Prognose: bis 12.000 Kfz/24 h nach Fertigstellung des Münsterlandringes) und damit im Anwendungsbereich des Shared Space.
- Der Schwerverkehrsanteil ist nach der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Entlastungsstraßenring relativ gering.
- Durch eine Neuordnung des Parkens mit reduzierter Stellplatzanzahl und übersichtlicher Anordnung mit größeren, vom Parken freigehaltenen Abschnitten können gute Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern geschaffen werden.

Ein geeigneter, räumlich begrenzter Einsatzbereich für Shared Space ist außerdem der zentrale Knotenpunkt (ca. 15.000 Kfz/24 h). Eine Gestaltung als vorfahrtgeregelter Einmündung (rechts vor links) kann zu einem langsamen, stetigen Verkehrsablauf führen und für Fußgänger eine große Flexibilität beim Überqueren ermöglichen. Das Beispiel Sonnenfelsplatz in Graz (Filmausschnitt in der Präsentation) zeigt, dass die relativ hohe Verkehrsbelastung nach dem Shared Space-Prinzip nutzungsverträglich und ohne Sicherheitsrisiko abgewickelt werden kann und sich ein angepasstes Verkehrsverhalten einstellt.

Eine Entscheidung für solche innovativen Lösungen erfordert eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und muss von den Beteiligten mitgetragen werden. Es kann sich dadurch ein Alleinstellungsmerkmal für Friesoythe ergeben, das zusätzliche Besucher anziehen würde. Das Beispiel Wildeshausen (Westerstraße, Huntestraße) zeigt ebenfalls, dass die Umsetzung relativ weitgehender, „extremer“ Entwurfsideen verträglich funktionieren kann.

Beispiele für nach dem „weichen“ Trennungsprinzip (Verkehrsablauf gemäß dem Shared Space-Prinzip) gestaltete Straßenräume



Wildeshausen, Huntestraße



Wildeshausen, Westerstraße



Wildeshausen, Westerstraße
(Bildschirmfoto Video)



Graz, Österreich, Sonnenfelsplatz,
15.000 Kfz/24 h (Bildschirmfoto Video)



Schwetzingen, Schlossplatz



Bohmte, OD (L 81); ca. 13.000 Kfz/24 h; ca.
500 m

Exkursion in die Niederlande

Im Rahmen einer Exkursion in die Niederlande (Mittwoch, 22.01.2014; 15 Teilnehmer des Arbeitskreises „Friesoythe Innenstadtbereich – Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume“) konnten Erfahrungen zum Konzept des Shared Space gesammelt werden.



Zunächst berichtete Pieter de Haan (Psychologe für Verkehrsverhalten an der Hogeschool Leeuwarden) über die Entstehung, die Ziele und realisierte Beispiele mit folgenden wesentlichen Aussagen:

- Hans Monderman (gest. 2008), ehemaliger Bürgermeister von Drachten, entwickelte das Konzept in den 90-er Jahren unter dem Eindruck einer wachsenden Reglementierung und Beschilderung innerstädtischer Straßenräume. Der Praxis, zunehmendem Verkehr mit stärkerer Separation, Geboten und Kontrollen zu begegnen, stellte er die Idee des sozialen Miteinanders im eigenverantwortlich genutzten und „selbsterklärenden“ Straßenraum entgegen. Ziel ist die Rückgewinnung als städtischer Lebensraum („Straße für alle“).
- Es ist eine flächenhafte Umgestaltung erforderlich. Durch das Fehlen der klassischen Fahrbahnbegrenzung ergibt sich eine gewollte Desorientierung, die die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer durch Blickkontakt fördert. Der Shared-Space-Bereich soll räumlich begrenzt sein, weil beim Durchfahren die erhöhte Aufmerksamkeit der Autofahrer schnell nachlässt (ca. 1.300 bis 2.500 m).
- Die annähernd gleichen, niedrigen Fahrgeschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und hohe Verkehrssicherheit (es treten weniger schwere Unfälle auf).
- Probleme für Sehbehinderte ergeben sich weniger hinsichtlich der Sicherheit, da andere Verkehrsteilnehmer auf Sehbehinderte achten, sondern vor allem hinsichtlich der Orientierung. Dem wird durch sorgfältig zu planende Detailgestaltung der Leiteinrichtungen begegnet (Leitstreifen, Rinnen, Mobiliar als Tasthilfe, punktuell gesicherte Überquerungsstelle in Form von Zebrastreifen).
- Für Rollstuhlfahrer verbessert sich die Situation durch die einheitlichen Oberflächenbeläge.
- Parken ist nicht prinzipiell verboten. Häufig liegen die Bereiche jedoch innerhalb von Haltverbotszonen. Es ergeben sich kaum Probleme, da der Kraftfahrer meist nur kurz hält und die besondere Situation respektiert. Bei zu hohem Parkdruck besteht ein Gefährdungspotenzial durch Sichtbehinderungen.
- Voraussetzung für die Akzeptanz ist ein gemeinschaftlicher Planungsprozess mit intensiver Bürgerbeteiligung.

Im Anschluss wurden die 5 folgenden Shared Space-Projekte in Friesland (NL) besichtigt:

Sneek – Knotenpunkt Vischmarktplaats, Prins Hendrikkade (2007 umgebaut):

- Kreisverkehr am Innenstadtrand, Altstadtzufahrt an der Stadtgracht
- Durchgehende Pflasterung mit wenigen gestalterischen Führungselementen
- Knotenpunktbelastung 15.000 Kfz/24 h; Tempo 30-Zone, Haltverbotszone (kostenpflichtiges Parken in gekennzeichneten Bereichen)

Drachten (2001 umgebaut)

Knotenpunkt De Kaden/De Drift/Torenstraat

- Knotenpunkt im Vorfeld eines Fußgängerbereiches
- Knotenpunktbelastung 15.000 Kfz/24 h; Haltverbotszone

Knotenpunkt Laweiplein

- Kreisverkehr im Zuge der südlichen Ringstraße mit Radverkehrsführung im Seitenraum
- Niveaugleiche, im Material der Seitenräume gestaltete Überquerungsstellen, Radfahrer kommunizieren durch Handzeichen; zusätzlich abgerückte gesicherte Überquerungsstellen
- Knotenpunktbelastung 22.000 Kfz/24 h

Siegerswoude – Knotenpunkt Klauwertwei/Binnenwei/Foarwurk

- außerorts (an der „Nahtstelle“ zweier Ortschaften) gelegener Knotenpunkt; großflächige Gestaltung, die temporäre Marktnutzung und Veranstaltungen ermöglicht
- Knotenpunktbelastung 9.000 Kfz/24 h (ausgeprägte Spitzenzeiten); Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h in den Zulaufstrecken

Haren – Knotenpunkt Rijksweg/Kerkstraat (2002 umgebaut)

- Hauptgeschäftsstraße; ca. 60 m lange Shared Space-Bereiche Kerkstraat und Radhuisplein, dazwischen ca. 80 m langer Abschnitt mit asphaltierter Fahrbahn
- Knotenpunktbelastung 12.000 Kfz/24 h; Haltverbotszone, Tempo 30-Zone



Teilnehmer der Gruppe in Sneek und in Drachten

Exkursion Shared Space am 22.01.2014 nach Friesland (NL) – besuchte Projekte



Sneek – Kreisverkehr Vischmarktplain, Prins Hendrikkade 15.000 Kfz/24 h



Drachten – Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/
De Kaden, 15.000 Kfz/24 h



Drachten – Kreisverkehr Laweiplein,
22.000 Kfz/24 h



Siegerswoude – Knotenpunkt Klauwertswai/
Binnenwei/Foarwurk (Quelle: bing.com/maps)



Siegerswoude – Knotenpunkt Klauwertswai/
Binnenwei/Foarwurk, 9.000 Kfz/24 h



Haren – Rijksstraatweg, 12.000 Kfz/24 h



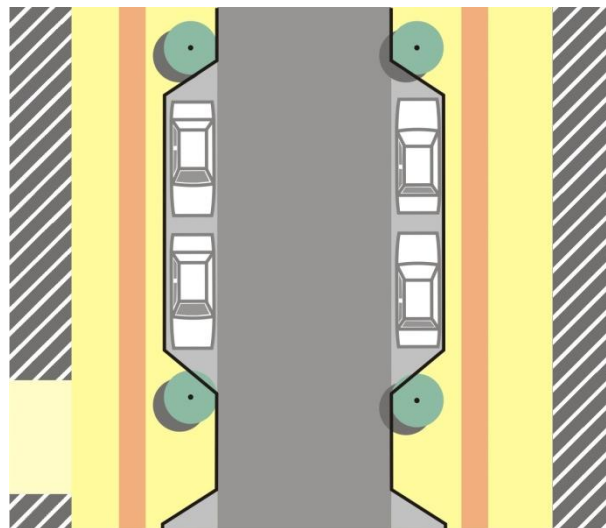
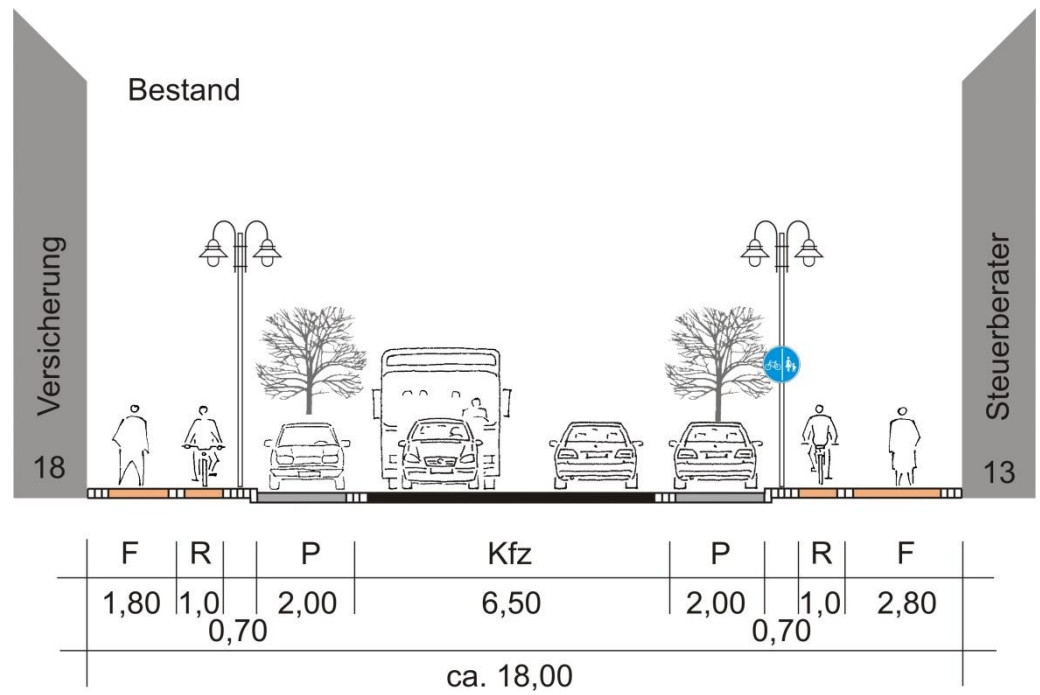
Haren – Rijksstraatweg (2008)

4.3 Gestaltungsvorschläge – Querschnittvarianten

Im Folgenden sind prinzipiell mögliche Querschnittvarianten für die Geschäftsstraßen dargestellt (Abb. 26 bis Abb. 31). Es wird exemplarisch von einer Straßenraumbreite von 18 m ausgegangen (Moorstraße, Lange Straße). Im schmaleren Straßenraum der Kirchstraße bestehen zwar geringere Gestaltungsspielräume, die vorgeschlagenen Gestaltungsprinzipien, wie z. B.

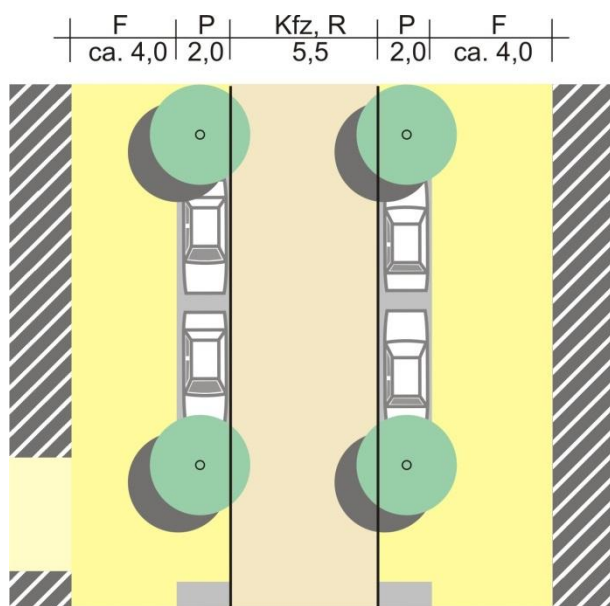
- reduzierte Fahrbahnbreite (generell Begegnungsfall Bus/Pkw, bereichsweise Begegnungsfall Bus/Bus)
- „weiches“ Trennungsprinzip mit niedrigen Borden, Muldenrinnen in besonderen Bereichen und
- gestalterisch einheitlich wirkende Oberflächenbeläge für Seitenräume und Fahrbahn

sind jedoch übertragbar.



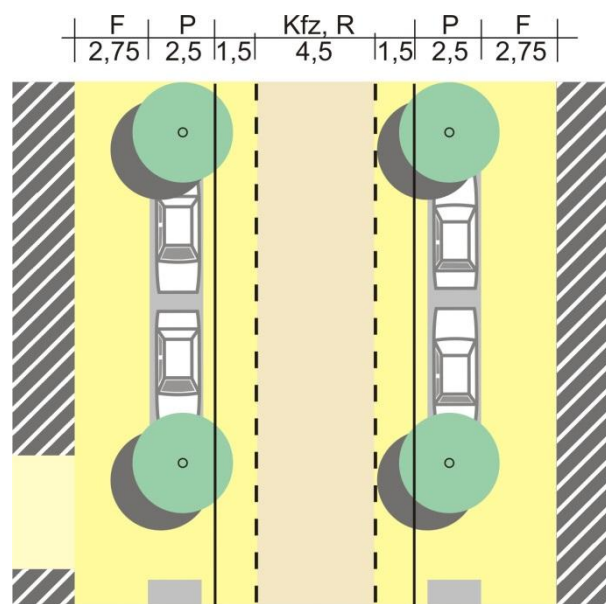
- Dominante Fahrbahn
- Zu schmale Radwege
- Parkbuchten gestalterisch unruhig, teilweise zu kurz
- Wenig prägnante Wirkung der kleinkronigen Bäume

Abb. 26 Bestand (Querschnitt Moorstraße)



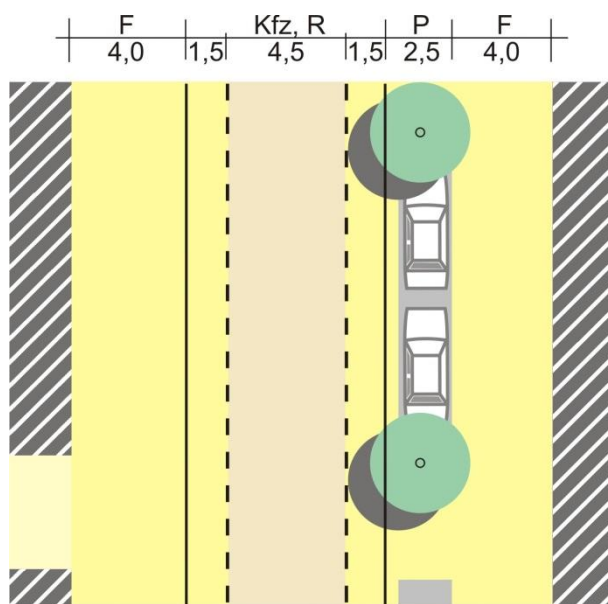
- Schmalere Fahrbahn, teilweise gepflastert / aufgehell
- Radfahrer auf der Fahrbahn
- Parken höhengleich im Seitenraum, häufig unterbrochen zum Überqueren
- Breite Seitenräume
- Neue Bäume

Abb. 27 Variante 1: bestandsorientiert, bessere Nutzungsverträglichkeit



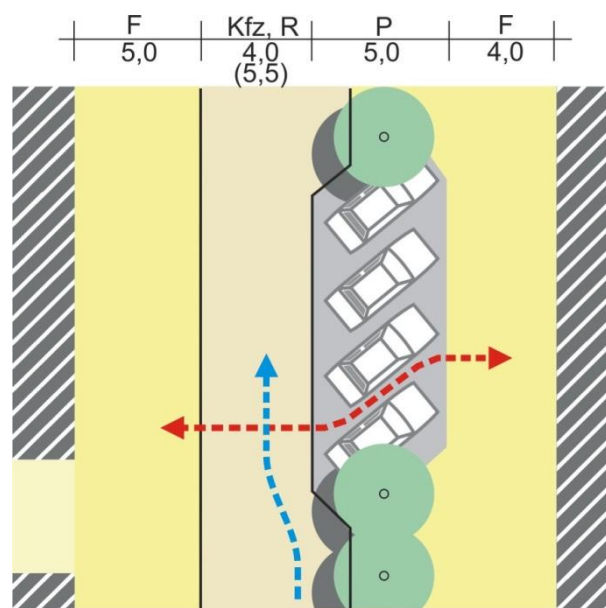
- Schutzstreifen (von großen Fahrzeugen überfahrbar)
- Fahrbahn teilweise gepflastert / aufgehellt
- Beidseitiges Parken im Seitenraum
- Nachteil: Für einen Geschäftsbereich zu schmale Seitenräume!

Abb. 28 Variante 2a: Schutzstreifen für Radfahrer, beidseitiges Parken – nicht empfohlen



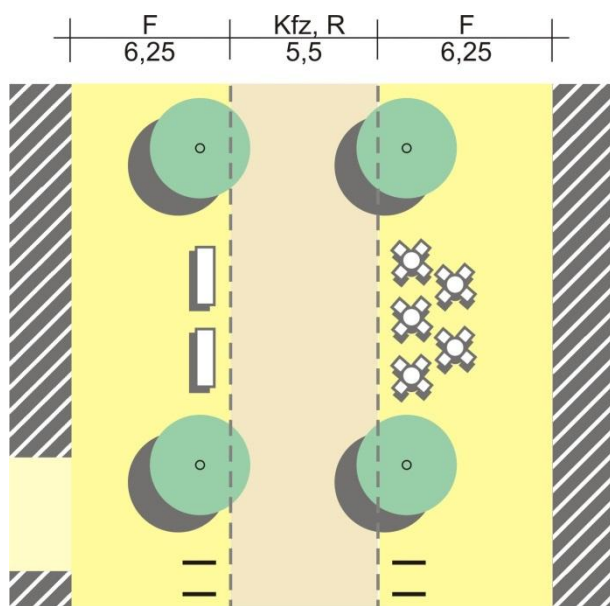
- Schutzstreifen (von großen Fahrzeugen überfahrbar)
- Fahrbahn teilweise gepflastert / aufgehell
- Einseitiges Parken im Seitenraum
- Breite Seitenräume
- Neue Bäume
- Anmerkung: Schutzstreifen verkehrlich nicht erforderlich

Abb. 29 Variante 2b: Schutzstreifen für Radfahrer, einseitiges Parken



- Radfahrer auf der Fahrbahn
- Fahrbahn teilweise gepflastert / aufgehellt
- Wechselnde Fahrbahnbreite möglich
- Breite Seitenräume
- Großgrün z. B. einseitig im Bereich der Parkstände
- Anmerkung: durch Versatz geschwindigkeitsdämpfend, wegen der Barrierewirkung für überquerende Fußgänger aber nur abschnittsweise anzuordnen; Busverkehr zu berücksichtigen

Abb. 30 Variante 3: Einseitiges Schrägparken



- Radfahrer auf der Fahrbahn
- Fahrbahn gepflastert / aufgehell
- Wechselnde Fahrbahnbreiten möglich
- Breite Seitenräume: Aufenthalt, Freisitzbereiche für Gastronomie
- Neue Bäume

Abb. 31 Variante 4: Kein Parken (bereichsweise)

4.4 Vergleichende Bewertung der Querschnittvarianten

Im Folgenden wird eine vergleichende Bewertung der Querschnittvarianten für die Zielfelder Städtebau/Straßenraumgestalt, Radverkehr, Fußverkehr, Kraftfahrzeugverkehr und Wirtschaftlichkeit vorgenommen (Abb. 32).

Im Zielfeld **Städtebau/Straßenraumgestalt** werden die ausgewogenen Straßenraumproportionen der Varianten 1 und 4 positiv bewertet. Der Verzicht auf Parken (Variante 4) kann zur Unterstützung der Aufenthaltsqualität in besonderen Bereichen vorteilhaft sein. Die Anlage von Schutzstreifen (Variante 2) erfordert eine relativ breite Fahrbahn (7,50 m). Die Variante 3 (Schrägparken) ist hinsichtlich der optischen Barrierewirkung nachteilig und sollte nur in geschwungenen Straßenräumen angewendet werden.

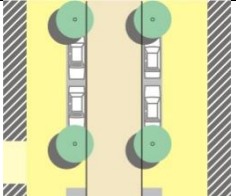
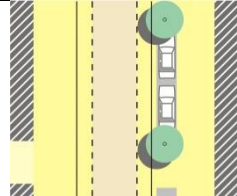
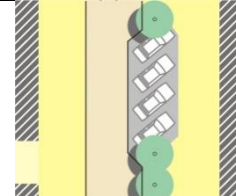
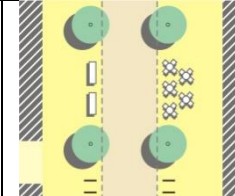
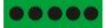
Der **Radverkehr** kann in allen Varianten sicher geführt werden. Ein gewisses Konfliktpotenzial ergibt sich bei Variante 4 (Schrägparken) durch die eingeschränkte Sicht bei Ausparkvorgängen. Da eine Verkehrsregelung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 bzw. 30 km/h) empfohlen wird, ist die Anlage von Schutzstreifen (Variante 2) nicht erforderlich; gemäß StVO darf zudem eine Zonen-Anordnung keine Straßen mit Radverkehrsanlagen umfassen.

Im Zielfeld **Fußverkehr** sind die Kriterien Gehwegbreite und Überquerbarkeit zu bewerten. Die größten Gehwegbreiten ergeben sich bei einem bereichsweisen Verzicht auf Parkstände (Variante 4). In Bereichen mit Schrägparken (Variante 3) ergeben sich durch die dafür erforderliche Reduzierung der Fahrbahnbreite ca. 4 bis 5 m breite Gehwege. Die Varianten 1 und 2 bieten mit ca. 4 m breiten Gehwegen für einen Geschäftsbereich noch ausreichende breite Seitenräume. Eine gute Überquerbarkeit ist erklärtes Planungsziel. Restriktionen ergeben sich punktuell in Bereichen mit Schrägparken.

Im Zielfeld **Kraftfahrzeugverkehr** werden Geschwindigkeitsdämpfung und Stellplatzbilanz bewertet. Bei Variante 3 ergibt sich durch den im Bereich von Schrägparkständen erforderlichen Fahrbahnversatz eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung. Bei den übrigen Varianten ist dies mit Hilfe von Abschnittbildung durch Materialwechsel bzw. Fahrbahneinengungen zu erreichen.

Eine Stellplatzbilanz kann zum derzeitigen Planungsstand (der Straßenraumentwurf wird in einer späteren Planungsphase erarbeitet) nur qualitativ angegeben werden. Bei den Varianten 1 und 3 ergibt sich eine geringfügige Reduzierung gegenüber der heutigen Stellplatzanzahl durch Anordnung von Bereichen, die für eine gute Überquerbarkeit von Parken freigehalten werden. Generell, aber insbesondere bei einer Gestaltung gemäß den Varianten 2 (einseitiges Parken) und 4 (bereichsweise kein Parken) soll als Ausgleich für entfallende Stellplätze eine bessere Auslastung und Erreichbarkeit der Stellplätze in den rückwärtigen Bereichen angestrebt werden.

Der Aspekt **Wirtschaftlichkeit** ist nicht entscheidungsrelevant, da sich hinsichtlich der umzugestaltenden Flächen bei den einzelnen Varianten keine Unterschiede ergeben.

	1 bestandsorientiert, bessere Nutzungs- verträglichkeit	2 Schutzstreifen, einseitiges Parken	3 Einseitiges Schrägparken	4 Kein Parken (bereichsweise)
Querschnitt-varianten (Beispiele für Straßenraumbreite von ca. 18 m)				
Städtebau, Straßenraumgestalt				
Straßenraumproportionen				
	Relativ schmale Fahrbahn; ausgewogen	Relativ breite Fahrbahn; bei einseitigem Parken ausgewogen	Ausgewogen, aber optische Barrierewirkung der Schrägparkstände	Ausgewogen, große Gestaltungspotenziale
Anwendung	„klassisches“ Profil; besonders für geradlinigen Straßenraum	Wechselseitig; für alle Straßenraumtypen	Wechselseitig; für verspringenden / geschwungenen Straßenraum	Linienhaft (eingeschränkt) bzw. zur Betonung besonderer Bereiche
Radverkehr				
				
	Sichere Führungsform	Sichere Führungsform, aber Verkehrlich nicht erforderlich	Konfliktpotenzial durch Ausparkvorgänge	Sichere Führungsform
Fußverkehr				
Gehwegbreite				
	ca. 4 m	ca. 4 m	ca. 4 - 5 m	Über 6 m
Überquerbarkeit				
	An vorgezogenen Seitenräumen, zwischen parkenden Kfz	An vorgezogenen Seitenräumen, zwischen parkenden Kfz	An vorgezogenen Seitenräumen (Barrierere durch Schrägparken)	Optimal
Kraftfahrzeugverkehr				
Geschwindigkeitsdämpfung				
	Durch Abschnittsbildung / Materialwechsel besserbar	Relativ breite Fahrbahn; durch Pflasterung der Schutzstreifen besserbar	Gut durch Versatz bzw. Fahrbahneinengung	Durch Abschnittsbildung / Materialwechsel besserbar
Stellplatzbilanz				
	Geringfügige Reduzierung	Ausgleich durch bessere Auslastung in rückwärtigen Bereichen	Geringfügige Reduzierung	Ausgleich durch bessere Auslastung in rückwärtigen Bereichen
Wirtschaftlichkeit				
Aufwand, Kosten	Nicht entscheidungsrelevant, da befestigte Flächen bei vollständigem Umbau gleich groß			

Zielerreichung: ● sehr gering, ●● gering, ●●● mittel, ●●●● hoch, ●●●●● sehr hoch

Abb. 32 Vergleichende Bewertung der Querschnittvarianten

4.5 Flächenhafte Anwendbarkeit der Querschnittvarianten

Im Folgenden ist dargestellt, wie die Querschnittvarianten (Ziff. 0) prinzipiell im Zuge der Geschäftsstraßen angewendet werden könnten. Bei der Bewertung der Eignung ist die jeweilige Charakteristik des Straßenraumes zu berücksichtigen. Außerdem sind wichtige Bereiche wie die Innenstadt-/Altstadtzugänge und die Bereiche mit besonderem Überquerungsbedarf in Folge einmündender Wegeverbindungen dargestellt, die durch die Umgestaltung hervorgehoben werden sollten, um die lineare Streckencharakteristik zu unterbrechen und die Aufenthalts- und Gestaltqualität zu erhöhen.

In den Abschnitten Bahnhofstraße und Kirchstraße Nord sind die Spielräume auf Grund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit geringer, so dass in den Übersichtsplänen jeweils eine Kombination aus ein- und beidseitigem Parken dargestellt ist. Die Eigenschaft als Straßenzüge der Innerstadterweiterung nördlich des ehemaligen Wallringes sollte durch eine differenzierte Gestaltung verdeutlicht werden. Gleichwohl soll eine gestalterische Einheit mit den Geschäftsstraßen der ehemaligen Altstadt erzielt werden, die durch eine entsprechende Materialwahl, durchgehende Gestaltungselemente und einheitliche Ausstattungselemente erreicht werden kann.

Die Anwendbarkeit der Querschnittvariante 1 (Abb. 33) ist in der Moorstraße und in der Langen Straße uneingeschränkt gegeben, da diese Straßen bereits heute beidseitige Parkstände aufweisen. Durch eine häufigere Unterbrechung der Parkstände, das Freihalten von Bereichen mit besonderem Aufenthalts- und Überquerungsbedarf und eine Verringerung der Fahrbahnbreite wird die Nutzungsverträglichkeit verbessert. Eine alleeartige Bepflanzung ist möglich.



Abb. 33 Anwendung der Querschnittvariante 1 (bestandsorientiert, bessere Nutzungsverträglichkeit)

Eine Gestaltung mit einseitig angeordneten Parkständen gemäß Variante 2 (Abb. 34) erhöht die Gestaltungsspielräume in den Seitenräumen. Die entstehenden Fahrbahnversätze wirken geschwindigkeitsdämpfend. Das Gestaltungsprinzip kann für die Lange Straße (Parken und Bäume sollten in der Außenkurve angeordnet werden) und für die Kirchstraße empfohlen werden. In der Moorstraße sprechen der geradlinige Straßenraum und die zu erhaltende Blickbeziehung von Süden zur Kirche eher gegen eine Gestaltung mit Fahrbahnversatz und wechselnd angeordneten Baumreihen. Die Anordnung von Schutzstreifen ist möglich, verkehrlich aber nicht erforderlich und wird – wie in der Variantenbewertung (0) dargestellt, nicht empfohlen.



Abb. 34 Anwendung der Querschnittvariante 2 (einseitiges Parken; Schutzstreifen nicht empfohlen)

Die Anordnung von einseitigen Schrägparkständen gemäß Variante 3 (Abb. 35) kann nur gebündelt und mit größeren freigehaltenen Bereichen erfolgen, da durch die Schrägaufstellung die Sicht- und Wegebeziehungen beeinträchtigt werden. Vorteile bestehen hinsichtlich des leichten Einparkens und der Geschwindigkeitsdämpfung. Schrägparken könnte ggf. in der Langen Straße umgesetzt werden. Es ergeben sich jedoch Restriktionen für den Betriebsablauf im Busverkehr; ggf. ist eine Busführung durch die Europastraße erforderlich.

In der Moorstraße sprechen der geradlinige Straßenraum und die zu erhaltende Blickbeziehung von Süden zur Kirche gegen eine wechselseitige Anordnung von Schrägparkständen. In der Kirchstraße stehen keine ausreichenden Flächen zur Verfügung.



Abb. 35 Anwendung der Querschnittvariante 3 (einseitiges Schrägparken)

SHP Ingenieure

5 Gestaltungsvorschläge

5.1 Gestaltungskonzept

Für die Streckenabschnitte der Geschäftsstraßen wird in der Abwägung der flächenhaften Anwendbarkeit der Querschnittvarianten (vgl. Ziff. 4.5) eine modifizierte Anwendung der Querschnittvariante 4 (bereichsweise kein Parken) empfohlen. Der Einsatz von ein- bzw. beidseitigen Parkständen ergibt sich aus der angestrebten Flächenverfügbarkeit für Geh- und Aufenthaltsbereiche sowie aus der Straßenraumbreite.

Das Gestaltungskonzept (Abb. 37) zeigt eine Zusammenfassung der bereits in Ziffer 4 diskutierten und empfohlenen Maßnahmen.

Darüber hinaus wird eine Differenzierung der Gestaltung der eigentlichen Altstadtstraßen gegenüber den Straßen der nördlichen Stadterweiterung, z. B. durch einheitliche Seitenraumgestaltung, aber unterschiedliche Oberflächenbeläge der Fahrbahnen, empfohlen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Verbesserung des Famila-Parkplatzes an die Moorstraße für Fußgänger.

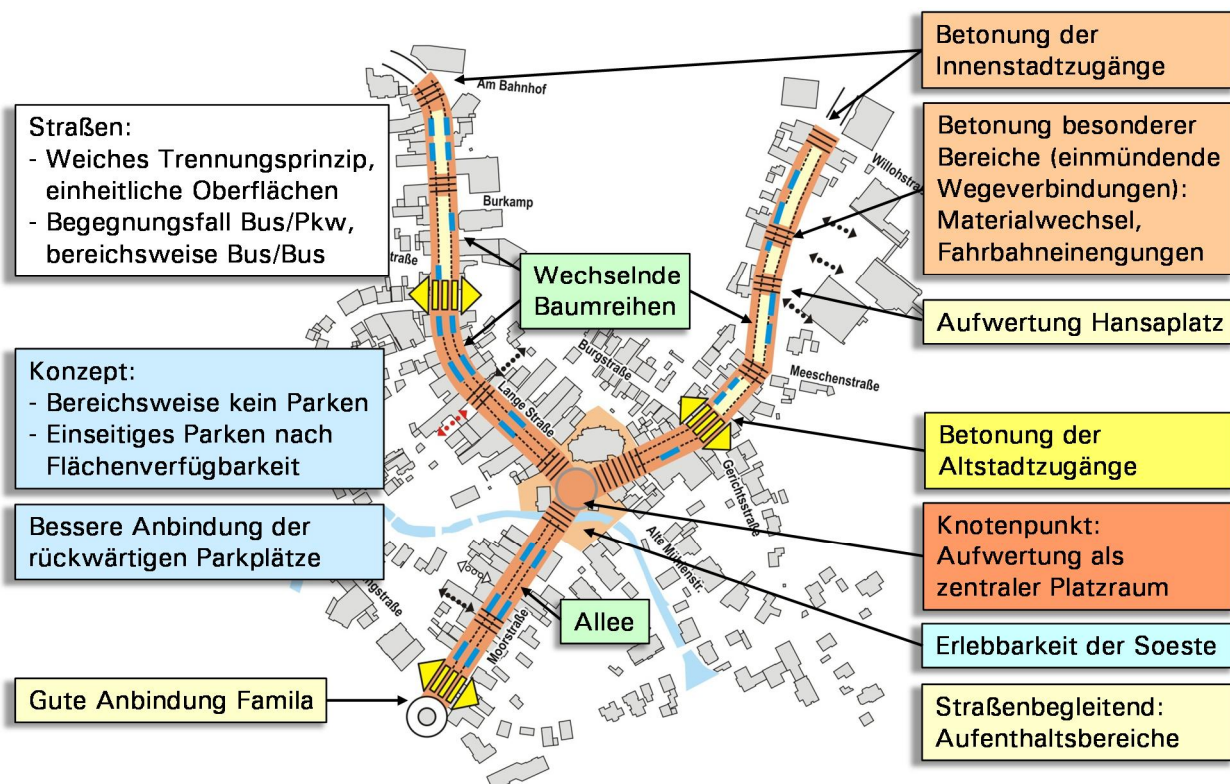


Abb. 37 Gesamtkonzept – gutachterliche Empfehlungen

5.2 Gestaltungsvorschläge für Teilbereiche

Im Folgenden werden die Gestaltungsvorschläge für Teilbereiche (Abb. 38) erläutert.

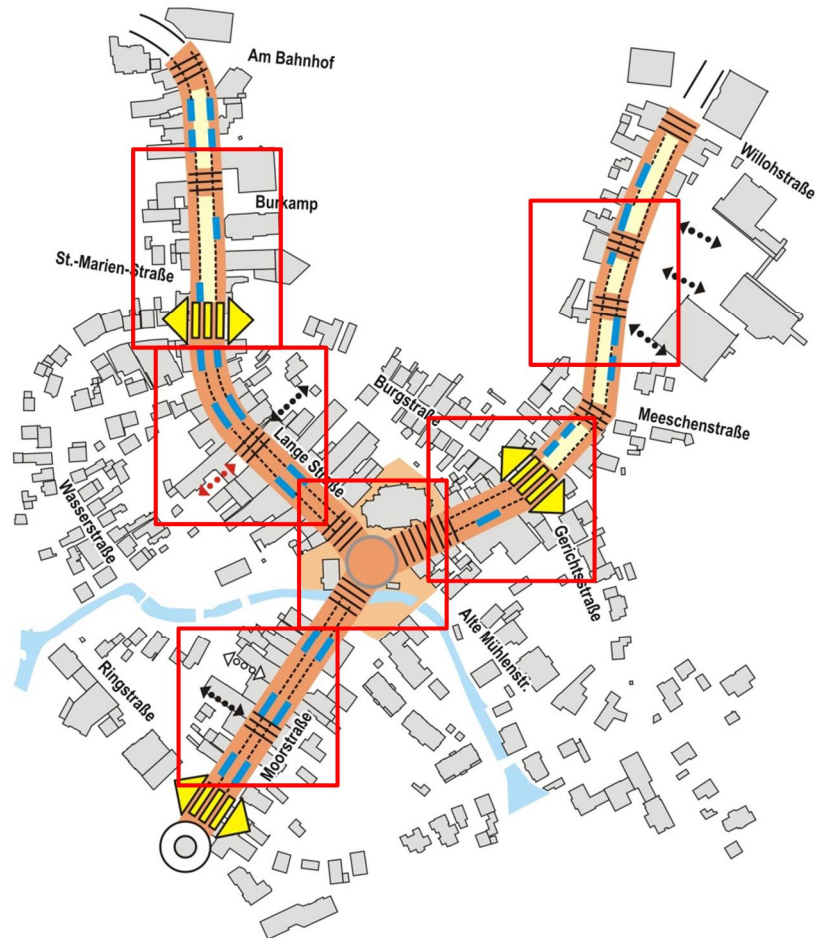


Abb. 38 Gesamtkonzept mit Gliederung in Teilbereiche, für die Umgestaltungsvorschläge dargestellt werden

5.3 Zentraler Knotenpunkt

Eine Schlüsselmaßnahme ist die Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes. Durch eine Umgestaltung dieses Bereiches wird der derzeit stark verkehrlich geprägte Charakter der Ortsdurchfahrten unterbrochen und der stadträumlich bedeutende Bereich der Stadtmitte im Umfeld der Kirche aufgewertet.

Minikreisverkehr (Variante 1)

Die Variante 1 (Abb. 39) zeigt die Umgestaltung der heutigen großflächigen, signalisierten Einmündung zum Minikreisverkehr (Durchmesser 18 m). Die Kreisinsel ist von großen Fahrzeugen überfahrbar, Pkw müssen die Kreisfahrbahn benutzen. Die Anlage von Fahrbahnteilern ist in den Knotenpunktarmen Moorstraße und Lange Straße möglich. Im Knotenpunktarm Kirchstraße ist kein Fahrbahnleiter vorgesehen, um Restriktionen für

Linkseinbieger aus der Mühlenstraße zu vermeiden. Als Überquerungshilfe wird ein durchgehender Fußgängerüberweg angelegt. Auch in den übrigen Knotenpunktarmen sind Fußgängerüberwegen vorgesehen. Der Minikreisverkehr ist eine leistungsfähige, dem Kraftfahrer vertraute Knotenpunktform; der Charakter einer „Verkehrsanlage“ bleibt jedoch bestehen.

Minikreisverkehr/Shared Space (Variante 2)

Die Variante 2 (Abb. 40) zeigt alternativ eine Gestaltung des Knotenpunktes als Kreisform, jedoch ohne Fahrbahnteiler sowie verkehrsregelnde Elemente und Beschilderung. Dadurch ergibt sich ein flexibler Verkehrsablauf ähnlich dem Prinzip des Shared Space.

Einmündung/Shared Space, rote / helle Fahrbahn (Varianten 3a, 3b)

Die Varianten 3a und 3b zeigen eine Gestaltung als Einmündung ohne Beschilderung einer bevorrechtigten Fahrtrichtung; es gilt rechts vor links. Dadurch stellt sich ein langsamer, aber stetiger Verkehrsfluss nach dem Prinzip des Shared Space ein, der den Fußgängern ein flexibles Überqueren ermöglicht. Durch kooperatives Verhalten aller Verkehrsteilnehmer (Blickkontakte) und gegenseitige Rücksichtnahme wird eine hohe Verkehrssicherheit erreicht.

Ob die Fahrgasse in einem roten Material (den Seitenräumen zugehörig; Abb. 41) oder als helle Fläche (dem Kirchplatz zugehörig; Abb. 42) ausgebildet wird, ist von Bedeutung für den gestalterischen Gesamteindruck dieses zentralen Stadtraumes; diese Frage sollte im Zuge der Vorplanung (nächste Planungsphase) entschieden werden.

Einmündung/Shared Space, helle Fahrbahn, gestalterische Einbeziehung des Kirchplatzes (Variante 4)

Durch eine flächenhafte Gestaltung des Knotenpunktbereiches gemäß Variante 4 (Abb. 43) wird das Prinzip des Shared Space gestalterisch am besten unterstützt, da die Fahrbahn durch eine „weiche“ Begrenzungen wie Muldenrinnen oder Poller bzw. durch einen abschnittweisen Verzicht auf eine Begrenzung optisch kaum in Erscheinung tritt und dadurch den Kraftfahrer zu besonderer Aufmerksamkeit veranlasst. Durch die flächenhafte Gestaltung unter Einbeziehung des Kirchplatzes kann in der Stadtmitte von Friesoythe ein besonderer Akzent gesetzt werden.



Abb. 39 Zentraler Knotenpunkt – Minikreisverkehr (D = 18 m) (Variante 1)

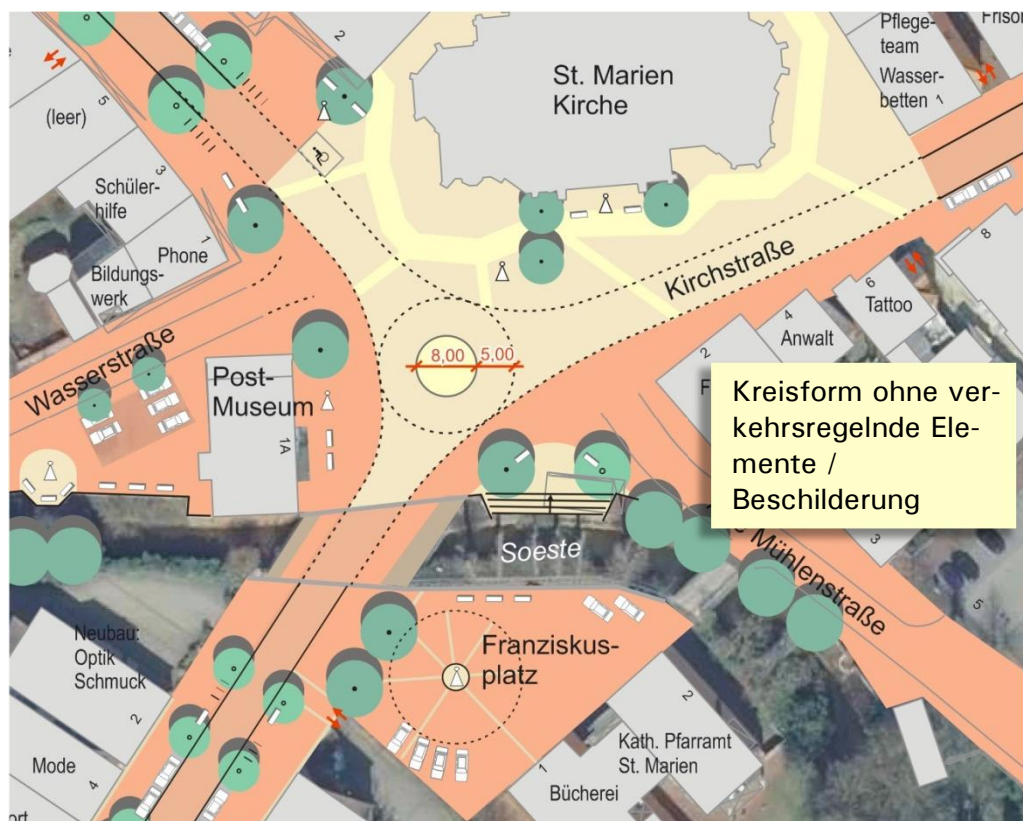


Abb. 40 Zentraler Knotenpunkt – Minikreisverkehr/Shared Space (Variante 2)

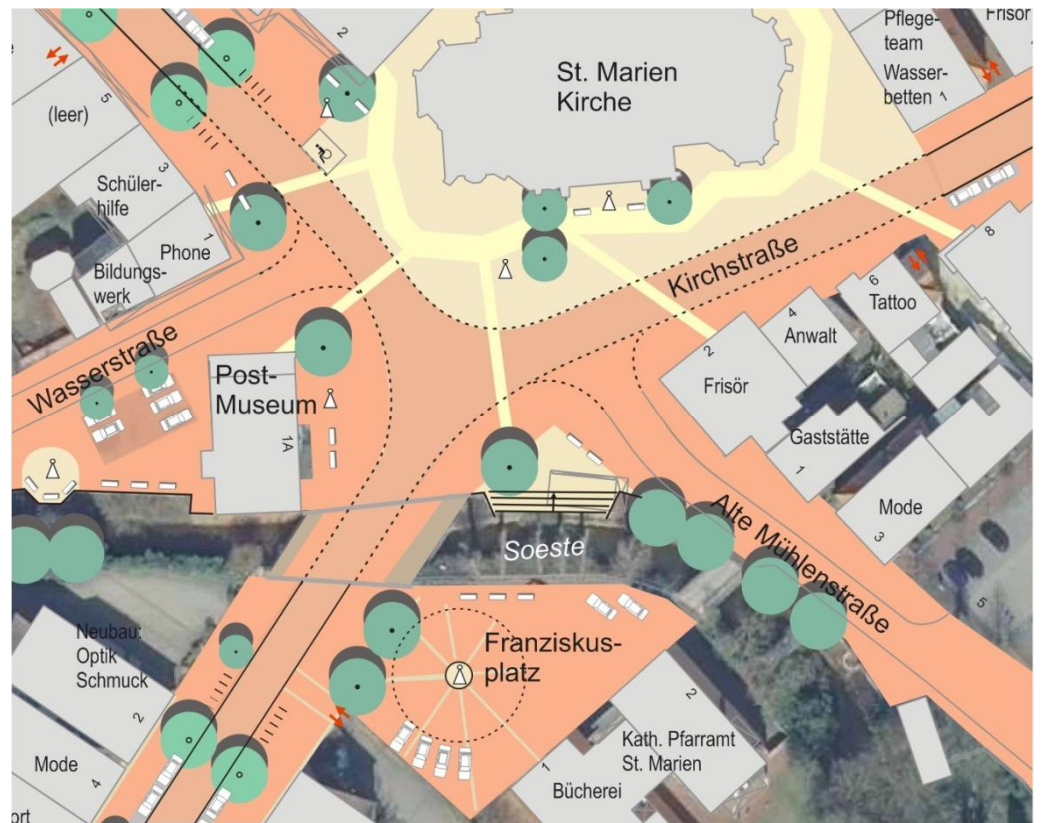


Abb. 41 Zentraler Knotenpunkt – Einmündung/Shared Space, rote Fahrbahn (Variante 3a)



Abb. 42 Zentraler Knotenpunkt – Einmündung/Shared Space, helle Fahrbahn (Variante 3b)

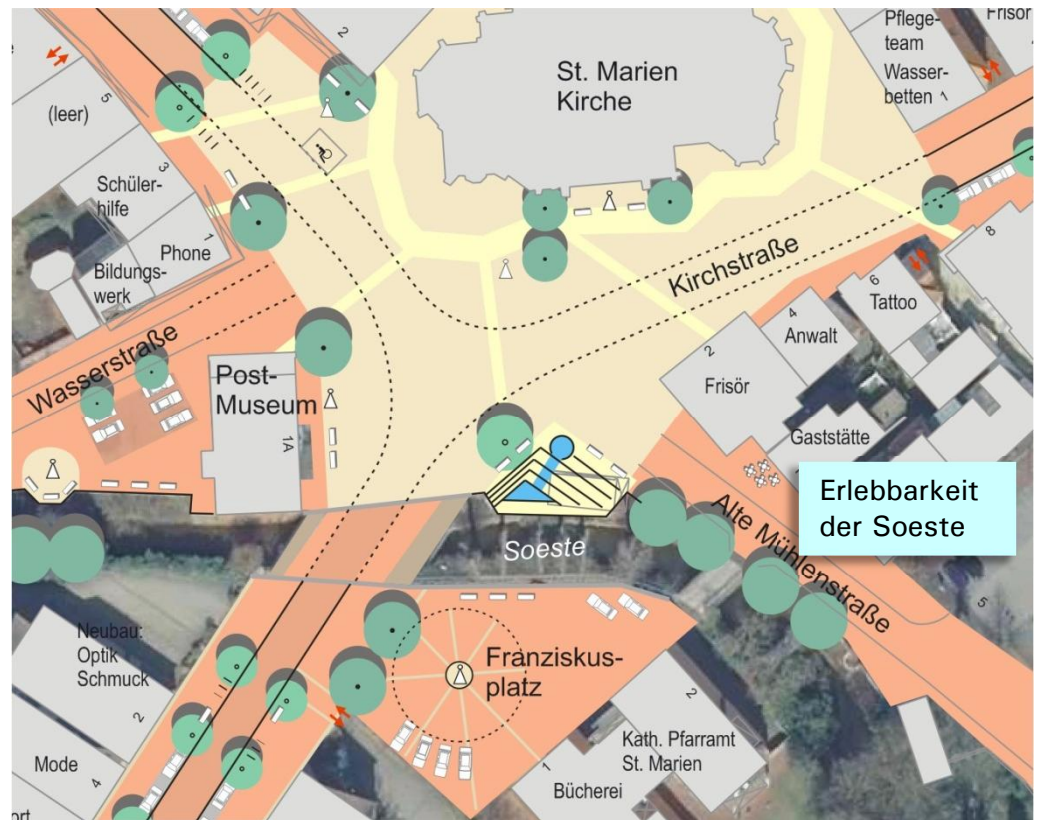


Abb. 43 Zentraler Knotenpunkt – Einmündung/Shared Space, helle Fahrbahn, gestalterische Einbeziehung des Kirchplatzes (Variante 4) empfohlen

5.4 Streckenabschnitte

Im Folgenden ist dargestellt, wie die empfohlenen Querschnittvarianten (vgl. Ziff. 4.5) für die einzelnen Streckenabschnitte konkretisiert werden können.

Für alle Abschnitte gelten die genannten Empfehlungen

- Reduzierte Fahrbahnbreite (generell Begegnungsfall Bus/Pkw, beziehungsweise Begegnungsfall Bus/Bus); Radfahrer auf der Fahrbahn
- Aufpflasterung der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen (Bevorrechtigung des Bus- und Fußverkehrs)
- „Weiches“ Trennungsprinzip mit niedrigen Borden, Muldenrinnen in besonderen Bereichen und
- Gestalterisch einheitlich wirkende Oberflächenbeläge für Seitenräume und Fahrbahn; Parken höhengleich im Seitenraum, häufig unterbrochen zum Überqueren
- Breite Seitenräume mit attraktiven Aufenthalts-/Freisitzbereichen
- Neue räumlich wirksame Baumpflanzungen
- Gestalterische Einheit der Geschäftsstraßen, aber differenzierte Gestaltung der Streckenabschnitte innerhalb des ehemaligen Wallringes

5.4.1 Moorstraße

Für die Moorstraße wird empfohlen, die dem Straßenraum entsprechende geradlinige Straßenführung beizubehalten. Ein wichtiges Ziel ist es, die markante Blickachse zur Kirche nicht zu beeinträchtigen. Ein annähernd symmetrischer Querschnitt mit Baumallee unterstützt die Straßenraumcharakteristik.

Die reduzierte Fahrbahnbreite, niedrige Borde und eine einheitliche Oberflächengestaltung erleichtern das Überqueren der Fahrbahn und wirken geschwindigkeitsdämpfend. Durch eine Fahrbahneinengung können die Fahrgeschwindigkeiten zusätzlich reduziert werden. Dafür kommt der Bereich der von Westen einmündenden Wegeverbindung (Gebäude-durchgang) in Richtung Sieben Provinzen in Frage; die Einmündung kann durch einen Wechsel im Seitenraumbelag der Moorstraße gekennzeichnet werden.

Die Parkstände sind häufig unterbrochen, um eine gute Überquerbarkeit zu gewährleisten. In den freigehaltenen Flächen werden die Bäume, Fahrradabwehrbühgel und Sitzbänke angeordnet (Abb. 44, Abb. 45).

Die Visualisierungen zeigen die Wirkung unterschiedlicher Detailgestaltung: Durch eine Differenzierung zwischen Abschnitten mit und ohne Parken werden die zum Überqueren geeigneten Bereiche hervorgehoben (Abb. 46). Eine durchgehend einheitliche (z. B. rote) Fahrbahnoberfläche wirkt ruhiger, und der Kontrast zum zentralen Knotenpunktbereich, der entsprechend dem angrenzenden Kirchplatz mit heller Oberfläche gestaltet werden kann, tritt stärker hervor (Abb. 47).

Eine weitergehende, flächenhafte Gestaltung mit Muldenrinnen und reduziertem Parken zeigt Abb. 48.



Abb. 44 Moorstraße – Konzept „Bereichsweise kein Parken“, rote Fahrbahn; Variante: Fahrbahneinengung im Bereich der einmündenden Wegebeziehung

Moorstraße

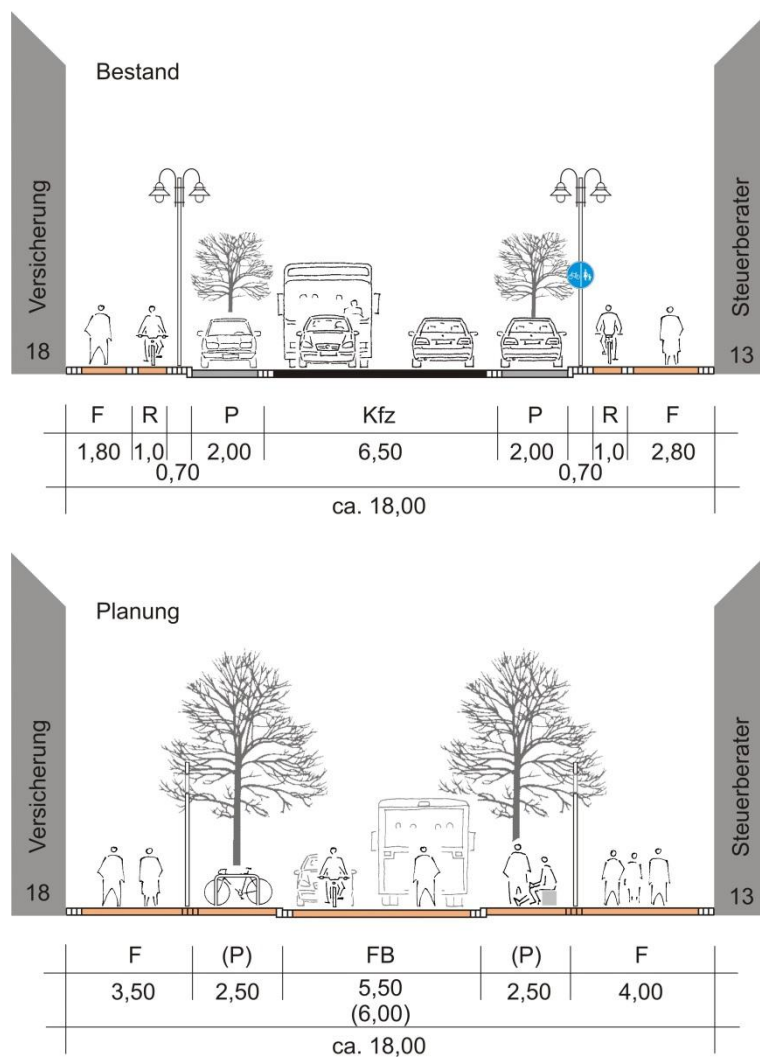


Abb. 45 Moorstraße – Bestand (oben) und Gestaltungsvorschlag



Bestand



Abb. 46 Moorstraße – Konzept „Bereichsweise kein Parken“; Materialwechsel in der Fahrbahn in Bereichen ohne Parken (Blick orts-einwärts)



Abb. 47 Moorstraße – Konzept „Bereichsweise kein Parken“; rote Fahrbahn (empfohlen)



Abb. 48 Moorstraße – Konzept „Kein Parken“ über einen längeren Abschnitt; Muldenrinnen

5.4.2 Lange Straße

Der geschwungene Straßenraum der Langen Straße kann durch eine wechselnde Anordnung der Baumreihen betont werden: Im Kurvenbereich wird der Straßenraum durch Bäume am Außenrand gefasst; südlich der platzartigen Aufweitung wird eine Baumreihe im breiteren östlichen Seitenraum angeordnet. Im Einmündungsbereich der Burgpassage erleichtert eine Fahrbahneinengung (4,00 m; Begegnungsfall Pkw/Rad) das Überqueren der Fahrbahn. Die einmündende Wegeverbindung – und ggf. auch ein langfristig denkbarer Durchgang nach Westen in Richtung Hinter der Post – kann durch einen Wechsel im Seitenraumbelag der Langen Straße gekennzeichnet werden (Abb. 49, Abb. 50).

Die Visualisierungen des Bereiches der Einmündung Burgpassage zeigen die Wirkung einer Gestaltung mit Materialwechsel in der Fahrbahn (Abb. 51) bzw. mit Fahrbahneinengung und durchgehend einheitlicher (z. B. roter) Fahrbahnoberfläche (Abb. 52).



Abb. 49 Lange Straße – Konzept „Bereichsweise kein Parken“, rote Fahrbahn

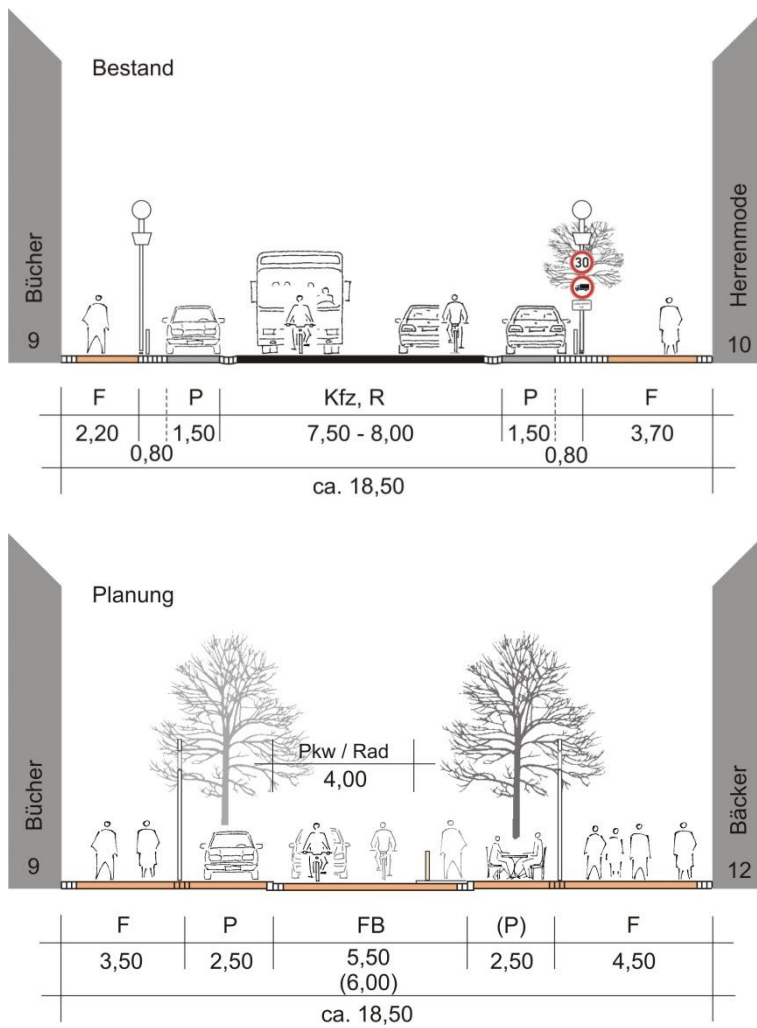


Abb. 50 Lange Straße – Bestand (oben) und Gestaltungsvorschlag



Bestand



Abb. 51 Lange Straße – Konzept „Bereichsweise kein Parken“; Materialwechsel (Blick ortsauswärts)



Abb. 52 Lange Straße – Konzept „Bereichsweise kein Parken“; Fahrbahneinengung (empfohlen)

5.4.3 Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße wird im Hinblick auf die geringere Flächenverfügbarkeit entsprechend der heutigen Situation mit einseitigen Parkständen gestaltet. Gemäß dem Gestaltungskonzept (vgl. Ziff. 5.1) wird als Fahrbahnbelag ein aufgehellter Asphalt oder heller Pflasterbelag empfohlen, um eine Differenzierung zum Streckenabschnitt innerhalb des ehemaligen Wallringes (Lange Straße) zu schaffen. Der gestalterische Zusammenhang der Streckenabschnitte der Geschäftsstraße ist jedoch wichtiges Ziel und wird durch eine einheitliche Seitenraumgestaltung, Detailgestaltung und Möblierung gewährleistet.

Die platzartige Aufweitung vor dem Modekaufhaus wird durch einen Materialwechsel im Fahrbahnbelag betont. Der Standort des ehemaligen Stadttores sollte im Pflasterbelag gezeigt werden; ein kleiner Aufenthaltsbereich mit Sitzbänken und Info-Tafel ergänzt die Umgestaltung (Abb. 53 bis Abb. 56).



Abb. 53 Bahnhofstraße – Konzept „Einseitiges Parken“; Materialwechsel

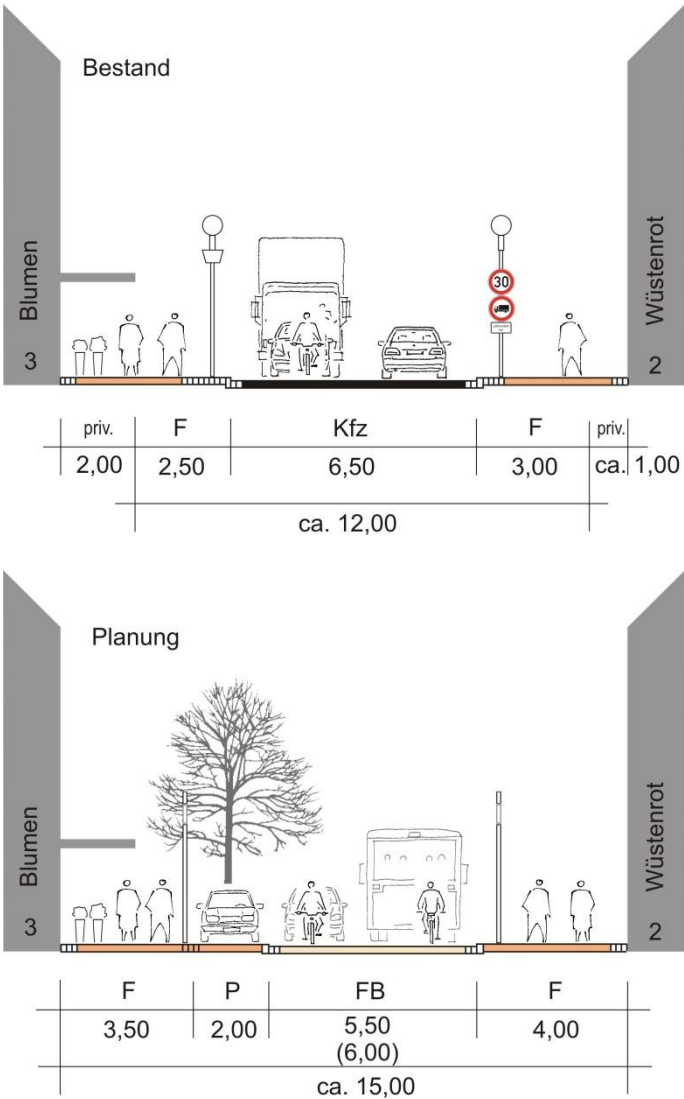


Abb. 54 Bahnhofstraße – Bestand (oben) und Gestaltungsvorschlag



Bestand



Abb. 55 Bahnhofstraße – Konzept „Einseitiges Parken“; Materialwechsel (Blick ortseinwärts)



Abb. 56 Bahnhofstraße – Detail: Kennzeichnung Stadttor im Belag

5.4.4 Kirchstraße

Die Gestaltung der Kirchstraße mit einseitigen Parkständen bleibt prinzipiell erhalten, die Fahrbahnbreite kann jedoch verschmälert werden. Die Baumreihen werden ergänzt. Westlich der Burgstraße/Gerichtsstraße (ehemalige Ringstraßen) beginnt der Streckenabschnitt mit roter Fahrbahnoberfläche. Die Aufenthaltsqualität der Vorflächen des Burghotels bzw. der Stadtbäckerei wird verbessert. In Richtung ortsauswärts wird – analog der Gestaltung der Bahnhofstraße – als Fahrbahnbelag ein aufgehellter Asphalt oder heller Pflasterbelag empfohlen.

Die bedarfsgesteuerte Fußgängerfurt südlich der Meeschenstraße kann im Hinblick auf den Rückbau der Kirchstraße und die reduzierten Fahrgeschwindigkeiten (empfohlene Regelung: Tempo 30-Zone bzw. Tempo 20-Zone) entfallen. Die Überquerungsstelle wird mit einem Materialwechsel verdeutlicht (Abb. 57 bis Abb. 59).

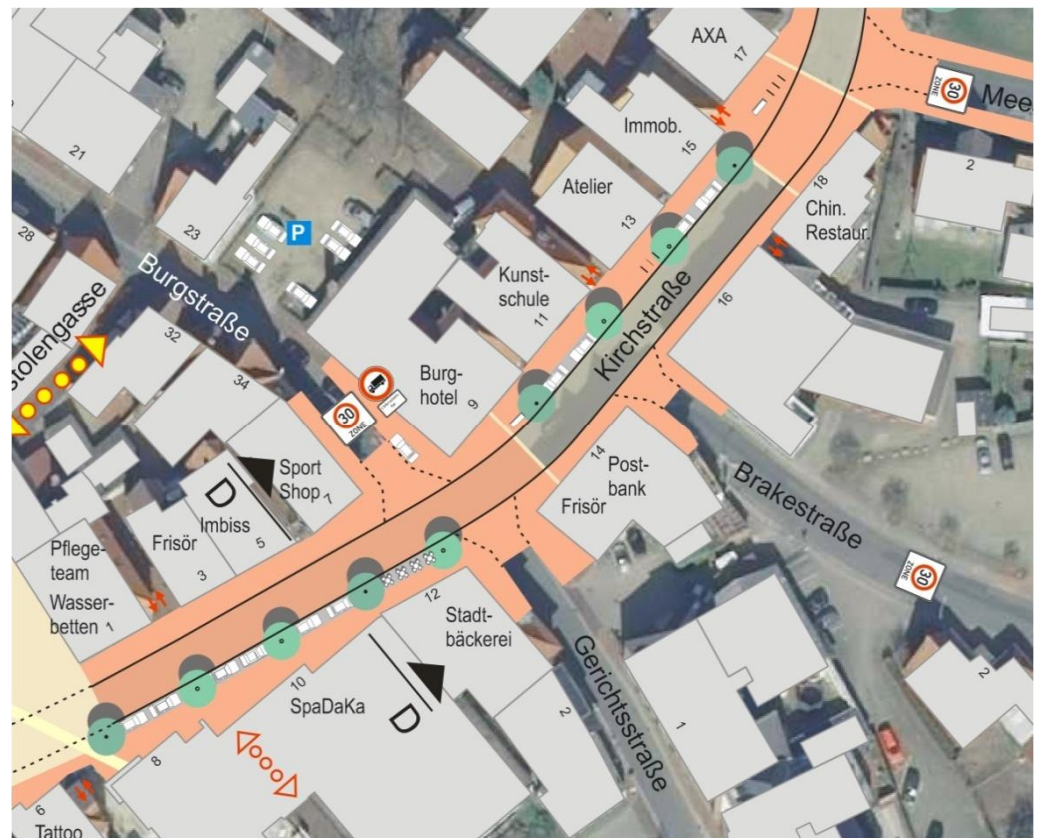


Abb. 57 Kirchstraße – Konzept „Einseitiges Parken“; Materialwechsel

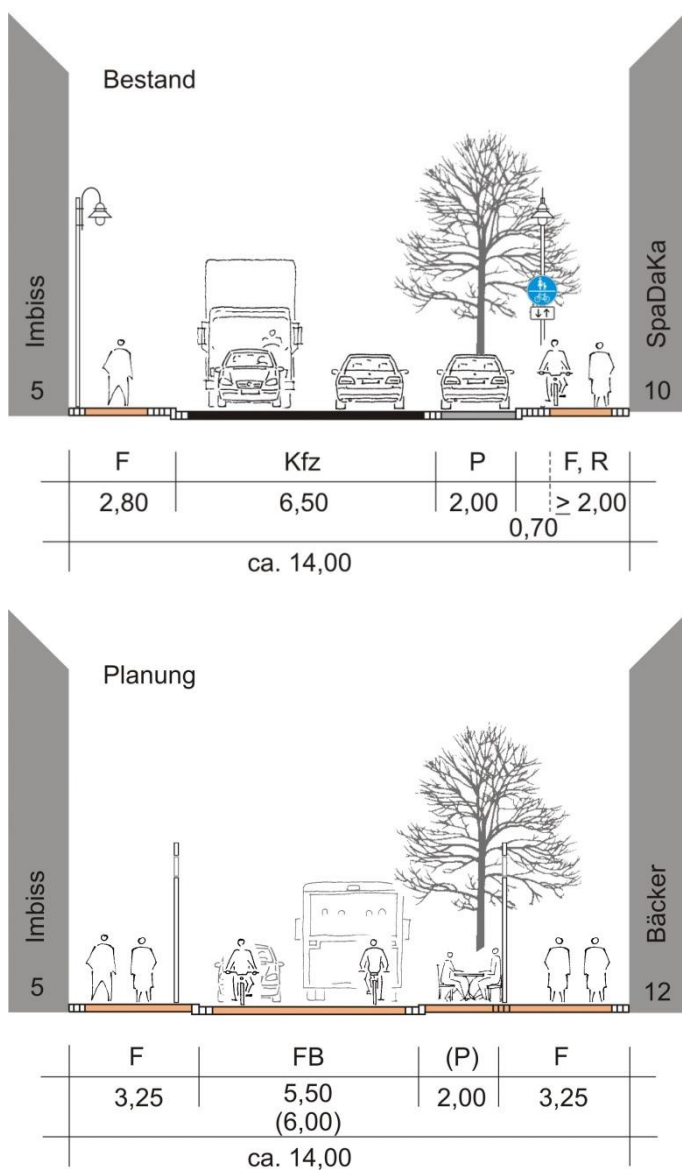


Abb. 58 Kirchstraße – Bestand (oben) und Gestaltungsvorschlag



Bestand



Abb. 59 Kirchstraße – Konzept „Einseitiges Parken“; Materialwechsel im Bereich Burgstraße/Gerichtsstraße (ehemalige Ringstraßen; Blick ortsauswärts)

Der Bereich Hansaplatz mit zentraler Omnibushaltestelle (ZOH) kann durch Teilumbau aufgewertet werden: Die großflächigen Einmündungsbereiche werden gestalterisch den Seitenräumen angeglichen und als Gehwegüberfahrten ausgebildet. Die Bushalteinselform kann verbreitert werden, da der heutige, zwischen Fahrbahn und Bushaldebucht verlaufende Zweirichtungsradweg entfällt. Die bereits in der östlichen Fahrbahn der ZOH angelegte, barrierefreie Überquerungsstelle wird nach Westen über die Kirchstraße weitergeführt. Ein Materialwechsel in der Fahrbahnoberfläche erleichtert das Überqueren südlich der ZOH. Durch eine entsprechende Befestigung und Möblierung der Einmündungsbereiche der Wegeverbindungen in Richtung Gymnasium/Forum kann die Aufenthaltsqualität des Hansaplatzes insgesamt verbessert werden (Abb. 60, Abb. 61).

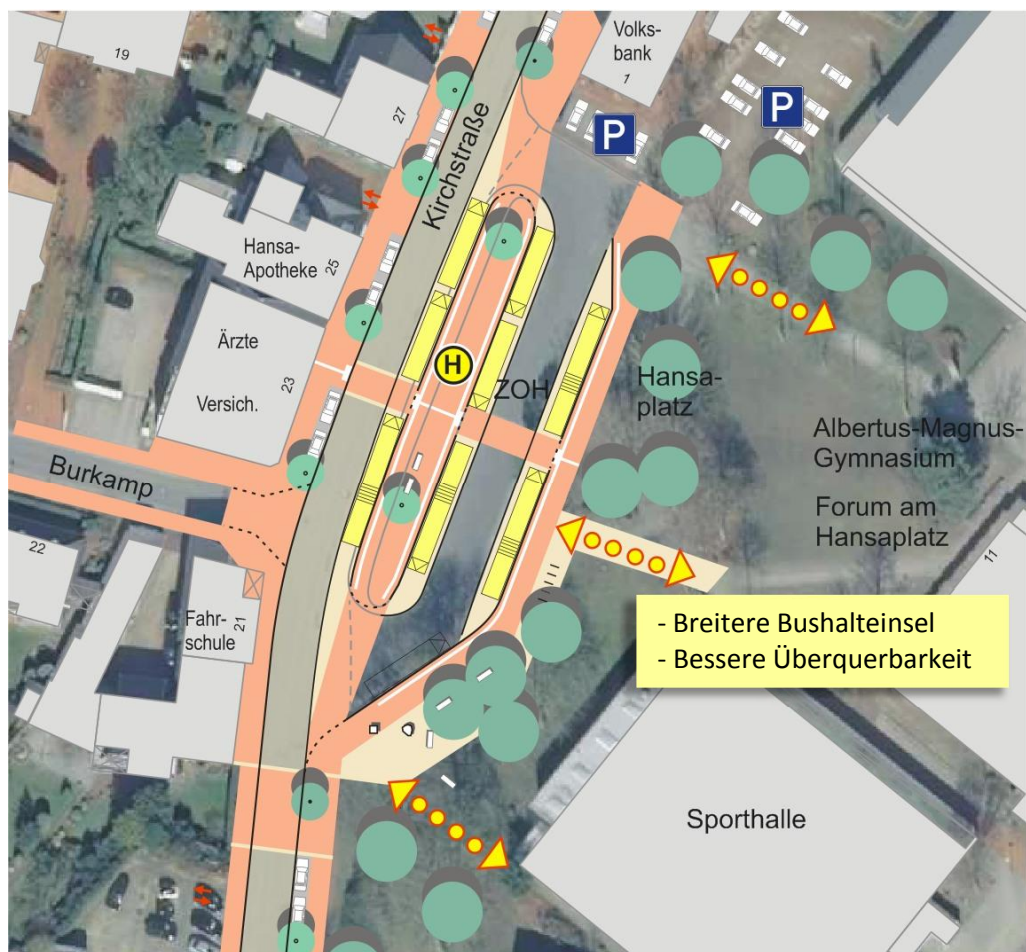


Abb. 60 Kirchstraße/Hansaplatz (ZOH)



Bestand



Abb. 61 Kirchstraße/Hansaplatz (ZOB) – gestalterische und funktionale Aufwertung durch Teilumbau (Blick ortsauswärts)

5.5 Aufenthalt im Straßenraum

Neben einer attraktiven Straßenraumgestaltung ist insbesondere das Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten bedeutsam, um die Attraktivität der Geschäftsstraßen für auswärtige Besucher und die Friesoyther Bürgerinnen und Bürger zu verbessern.

Im Untersuchungsgebiet sind Aufenthaltsbereiche derzeit fast ausschließlich in der Langen Straße/Bahnhofstraße sowie im Umfeld des zentralen Knotenpunktes vorhanden. Diese Bereiche bieten zwar Sitzmöglichkeiten, die Gestaltung entspricht aber teilweise nicht mehr dem heute zu erwartenden Standard und sollte im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Straßenräume aufgewertet werden.

Im Hinblick auf die Attraktivität des gesamten Ortskernes sollten auch in der Moorstraße und in der Kirchstraße Aufenthaltsbereiche vorgesehen werden. Auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit ist die Anordnung von Aufenthalts- und Sitzbereichen im Abstand von 50 bis 100 m wünschenswert.

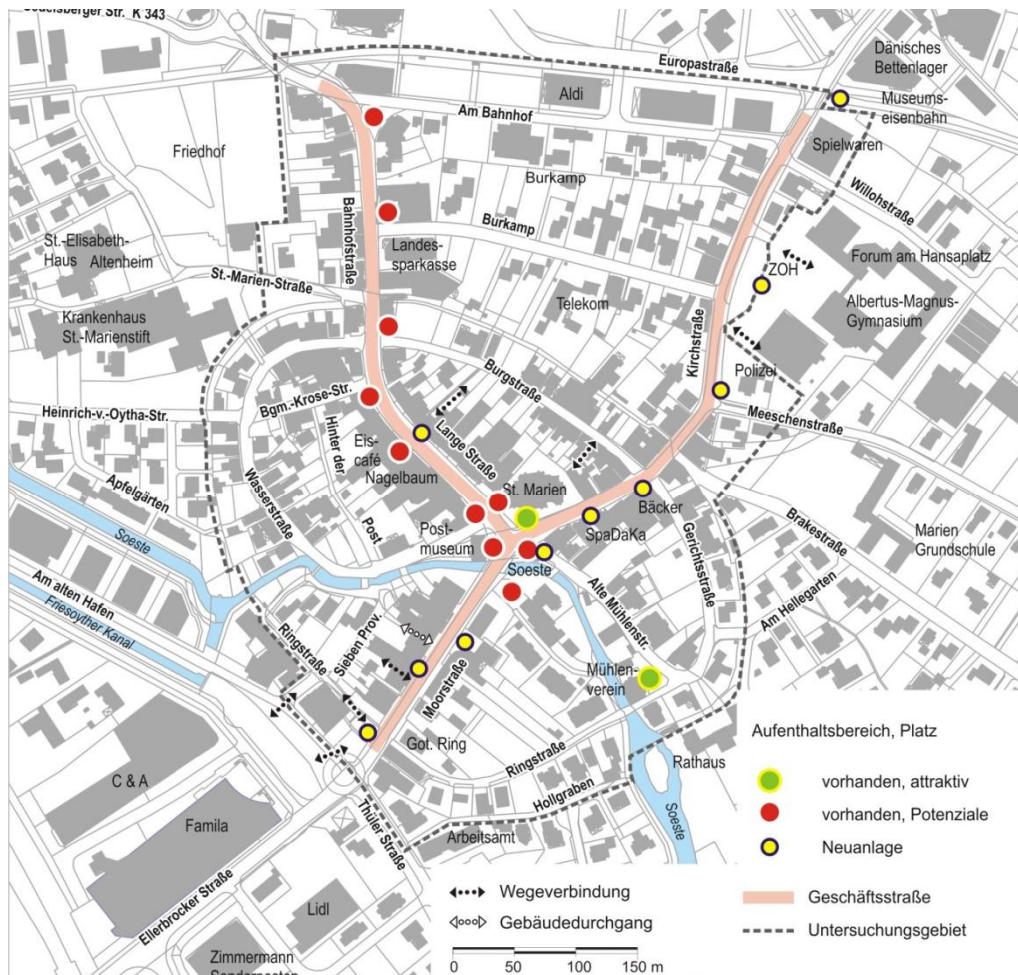


Abb. 62 Vorhandene bzw. aufzuwertende Aufenthaltsbereiche und mögliche Bereiche für eine Neuanlage

Gestalterisches Leitmotiv

Für die Gestaltung der Aufenthaltsbereiche kann ein gestalterisches Leitmotiv, z. B. aus dem Themenbereich „Schmiedestadt“, entwickelt werden, um die Wiedererkennbarkeit und besondere Identität der Straßen von Friesoythe zu erhöhen.



Prägnante Gestaltungselemente für Aufenthaltsbereiche („Schmiedestadt“ Bienno, Italien)

Sitz- und Spielgelegenheiten

Als attraktive Sitzgelegenheiten kommen neben klassischen Sitzbänken heute zunehmend auch Sitzpodeste, die vielfältige Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeiten bieten, sowie zum Sitzen geeignete Einfassungen von Baumscheiben zum Einsatz. Auch die Anordnung von Spielgeräten ist in entsprechenden Bereichen wünschenswert.



Attraktive Sitzgelegenheiten (Hameln)



Beispiele für Sitzpodeste (links: LiF Freiraumobjekte; rechts: Busbahnhof Haldensleben)



Spielgeräte im Straßenraum (Holzminden)



Spielgeräte im Straßenraum (Quelle: beverly-huels.de)

6 Fazit und Empfehlungen

Die Planungskonzepte und Gestaltungsvorschläge der vorliegenden Untersuchung zeigen, dass ein großes Potenzial zur Aufwertung der innerstädtischen Geschäftsstraßen in Friesoythe besteht. Dieses Potenzial sollte genutzt werden, um zum einen weitere Anteile an Durchgangsverkehr auf den Entlastungsstraßenring zu verlagern. Zum anderen kann durch die Umgestaltung nach dem „weichen“ Trennungsprinzip die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert und die Gestalt- und Aufenthaltsqualität insgesamt erhöht werden. Als Verkehrsregelung bietet sich für den gesamten Ortskern die Einrichtung einer Tempo 30-Zone bzw. Tempo 20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) an. Dabei ist eine Funktionalität gemäß dem Shared Space-Prinzip bereichsweise möglich und wird durch die Gestaltung verdeutlicht.

Eine Schlüsselmaßnahme ist die Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes. Dadurch kann der derzeit stark verkehrlich geprägte Charakter der Ortsdurchfahrten unterbrochen und der stadträumlich bedeutende Bereich der Stadtmitte Friesoythes im Umfeld der Kirche aufgewertet werden. Eine entsprechende Gestaltung hat Signalwirkung für eine aufenthaltsfreundliche Innenstadt und könnte zu einem Alleinstellungsmerkmal in der Konkurrenz mit benachbarten Städten und Gemeinden werden.

Im Anschluss sollte die Lange Straße umgestaltet werden, die den vergleichsweise ältesten Ausbauzustand mit überbreiter Fahrbahn aufweist, der nicht mit der derzeitigen Verkehrsregelung (30 km/h, Lkw-Verbot) korrespondiert. Nach der Umgestaltung der Bahnhofstraße und der Moorstraße kann zuletzt die Kirchstraße, die teilweise einen relativ guten Ausbauzustand aufweist, umgebaut werden. Die weitere Detailgestaltung, die von Bedeutung für den gestalterischen Gesamteindruck der Innenstadt ist, erfolgt im Zuge der nächsten Planungsphase.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der vertiefender Untersuchungen und Initiativen auf privater Ebene bedarf, ist die verbesserte fußläufige Anbindung der zahlenmäßig ausreichenden, aber nicht gut auffindbaren rückwärtigen Parkmöglichkeiten sowie des Famila-Parkplatzes, um in den Innenstadtsstraßen die Gestaltungsspielräume durch Reduzierung von Stellplätzen zu erhöhen. Zudem sollte ein Parkleitsystem eingerichtet werden.

Die Diskussionen im projektbegleitenden Arbeitskreis und in den beiden Planungswerkstätten lassen erwarten, dass ein Konsens zur Realisierung auch innovativer Konzepte erreicht werden kann, um so durch die Verbesserung der Aufenthaltsfunktionen und -qualitäten für Einkauf, Freizeit und Tourismus die Innenstadt Friesoythes für Bewohner und Besucher attraktiver und damit zukunftsfähig zu machen.

Anhang:

Vermerk zur 1. Planungswerkstatt am 09.09.2013

Vermerk zur 2. Planungswerkstatt am 07.11.2013

Gestaltungsbeispiele

Vermerk zur 1. Planungswerkstatt am 09.09.2013

Ort: Sitzungssaal des Rathauses am Stadtpark

Teilnehmer:

Herr Wimberg (Bürgermeister)

Herr Vorlauf (1. Stadtrat)

Herr Fabian (Fachbereichsleiter Stadtentwicklung)

62 interessierte Bürgerinnen und Bürger

Herr Janssen (SHP Ingenieure)

Frau Gerland (SHP Ingenieure)



Bürgerinnen und Bürger bei der 1. Planungswerkstatt in Friesoythe beim Setzen von Handlungsschwerpunkten durch Vergabe von Punkten



... und beim Notieren von Wünschen und Vorschlägen

Die 1. Planungswerkstatt diente der gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten Analyse von Problemen und der Formulierung von Zielen für eine Umgestaltung der Straßenräume der Innenstadt. Nach der Begrüßung durch Herrn Wimberg wurden das Arbeitsprogramm und die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie der im August 2013 durchgeführten Verkehrszählung und Parkraumerhebung durch SHP Ingenieure vorgestellt. Im Anschluss an die Präsentation erfolgte eine Diskussionsrunde, in der sich Bürgerinnen und Bürger zu folgenden Themenschwerpunkten äußerten.

Allgemein

- Es werden Bedenken hinsichtlich der auf die Anlieger zukommenden Kosten geäußert. Vechta wird als Beispiel für eine kostengünstige Umgestaltung genannt.
- *Antwort SHP:* Thema ist zunächst eine Zielfindung für die Entwicklung der Straßenräume der Innenstadt.
- Es wird ein stufenweises Vorgehen mit Sofortmaßnahmen (zunächst Beschilderung Lkw-Verbot, Radverkehrsführung auf der Fahrbahn) vorgeschlagen.
- Vorgeschlagen wird, für Friesoythe ein Alleinstellungsmerkmal zu entwickeln im Hinblick auf Attraktivität und Atmosphäre. Z. B. sollte die Soeste im Stadtbild besser erlebbar gemacht werden.

Fließender Kraftfahrzeugverkehr

- Es wird gewünscht, die Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten zu berücksichtigen. Oft trete ein großer Rückstau auf, z. B. von Ellerbrock kommend in Richtung Moorstraße.
- *Antwort SHP:* Es wurde eine 24 h-Zählung durchgeführt. Die Belastung am zentralen Knotenpunkt ist derzeit nicht nutzungsverträglich; Ziel ist es, noch mehr Durchgangsverkehr auf die Entlastungsstraßen zu verlagern.
- Der Kfz-Verkehr soll in der Stadt bleiben, um Umsatzrückgänge zu vermeiden. Eine „leere“ Stadt ist nicht gewünscht.
- *Antwort SHP:* Alle Geschäfte bleiben erreichbar! Nur der Durchgangsverkehr soll – durch widerstandserhöhende Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsdämpfung – verlagert werden. Über diese Maßnahmen muss ein Konsens erzielt werden.
- Es wird nach der Verkehrssicherheit bei Shared Space gefragt. In Bohmte seien die Unfallzahlen nicht gesunken.
- *Antwort SHP:* Die Anzahl ist gleichgeblieben, die Unfallschwere aber erheblich zurückgegangen.

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

- Die Parkstände in der Moorstraße werden als zu schmal bezeichnet; gelegentlich werden Außenspiegel beschädigt. Hindernisse (z. B. Bügel zwischen Parkstand und Straßenleuchten) sollen beseitigt werden.
- Die Ergebnisse der Parkraumerhebung (Ergebnis: im Durchschnitt mittlere Auslastung der Stellplätze, Reserven vorhanden) werden angezweifelt. Gerade bis 9 Uhr würden viele Umsätze gemacht. Weitere Stichproben, z. B. in der Langen Straße, seien erforderlich.
- *Antwort SHP:* Die Erhebung wurde an repräsentativen Werktagen durchgeführt und hat Aussagekraft. Die Stellplatzreserven bieten die notwendigen Spielräume für die Umgestaltung der Geschäftsstraßen. Die Auffindbarkeit der rückwärtigen Parkmöglichkeiten kann verbessert werden.
- Es sollen Parkmöglichkeiten direkt vor den Geschäften erhalten bleiben; die Entfernung z. B. zwischen Familia-Parkplatz und Innenstadt wird als zu weit empfunden.

Situation im Radverkehr

- Neben Vorschlägen zur Anlage von Radwegen auch in der Langen Straße wird vorgeschlagen, rot eingefärbte Schutzstreifen für Radfahrer zu markieren.
- *Antwort SHP:*
 - Auffällig ist der geringe Radverkehrsanteil.
 - Häufige Unfallursachen sind fehlende Sichtbezüge zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern, deshalb ist eine Führung auf der Fahrbahn vorteilhaft, und mit Verkehrsberuhigung und –reduzierung auch eine erwiesenermaßen sichere Lösung, auch wenn sich manche Radfahrer auf der Fahrbahn subjektiv unsicher fühlen. Eine einheitliche Radverkehrsführung fördert die Begreifbarkeit und Akzeptanz.
 - Es werden Varianten zur Radverkehrsführung erarbeitet.

Fußverkehr, Aufenthaltsqualität

- Eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ermöglicht in den Seitenräumen Sitzbereiche für die Gastronomie und das Anbringen von Markisen.

Straßenraumgestaltung, Begrünung

- Es werden alleinartige Strukturen gewünscht, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.
- Ein Gründach für den Familia-Parkplatz wird vorgeschlagen.

Zentraler Knotenpunkt

- Es werden verschiedene Möglichkeiten wie Minikreisverkehr und „normaler“ Kreisverkehr vorgeschlagen.
- *Antwort SHP:* Die Visualisierungen zeigen, wie der Straßenraum verändert werden könnte, um einen verträglichen Kfz-Verkehr zu gewährleisten; dabei ist eine flächenhafte Umgestaltung Voraussetzung. Ein „normaler“ Kreisverkehr (Trennungsprinzip) bringt in der Hinsicht keine Vorteile (außerdem sind die Flächen für einen Kreisdurchmesser von 30 m nicht vorhanden).

Barrierefreiheit, demografischer Faktor

- Die fehlende Bevorrechtigung von Fußgängern an den Kreisverkehren durch Zebrastreifen wird – besonders im Hinblick auf Sehbehinderte – bemängelt.
- *Antwort SHP:* In den aktuellen Richtlinien (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006) werden Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) gefordert. Eine barrierefreie Ausbildung ist durch die Ausbildung der Überquerungsstellen mit taktilen Elementen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) möglich. Die StVO lässt auch Lösungen ohne Zebrastreifen zu.
- *Antwort Herr Fabian:* Die Kreisverkehre (außer Moorstraße/Thüler Straße) wurden vor Veröffentlichung der entsprechenden Richtlinien gebaut; Zebrastreifen werden von der Unteren Verkehrsbehörde nicht angeordnet.
- Bei einer Umgestaltung gemäß Shared Space werden mögliche Verunsicherungen für Ältere, auch ältere Radfahrer, befürchtet.
- *Antwort SHP:* Die durch Shared Space erreichbare Geschwindigkeitsreduzierung ermöglicht ein Miteinander ohne Dominanz einer Verkehrsart.
- Es wird eine Behinderten-WC-Anlage gewünscht.

Prioritätensetzung durch Punkteverteilung

Am Ende der Veranstaltung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, ihre Wünsche und Ziele für die Straßenräume der Innenstadt noch einmal zu dokumentieren, indem sie jeweils drei Klebepunkte auf die drei nach ihrer Ansicht wichtigsten Aspekte verteilen. Mehrfach-„Klebungen“ sollten dabei nicht erfolgen.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswertung der Punkteverteilung. Bei der individuellen Bewertung wurde das Thema Radverkehr priorisiert, gefolgt von der Reduzierung der Geschwindigkeit und der Verlagerung des

Schwer- und Lieferverkehrs, während der Verbesserung der Situation im Fußverkehr eine geringere Priorität eingeräumt wurde.

Ziele	Punkteverteilung
Verbesserung der Situation im Radverkehr (Führung auf der Fahrbahn, Fahrradabstellanlagen)	26
Reduzierung der Geschwindigkeit (z.B. Tempo 20-Zone, „weiches“ Trennungsprinzip)	20
Verlagerung / zeitliche Beschränkung Schwer- und Lieferverkehr (Anlieger frei)	17
Umgestaltung / Rückbau des zentralen Knotenpunktes (z. B. Shared Space)	15
Architektonische Einbindung der Soeste *	15
Neuordnung des Parkens (Erweiterung innenstadtnaher Parkplätze; bessere / neue Wegeverbindungen zu rückwärtigen Parkplätzen; Parkleitsystem zur Vermeidung unnötigen Parksuchverkehrs)	13
Verbesserung der Situation im Fußverkehr (größere Flächen; Sitzmöglichkeiten, Überquerbarkeit)	9
Straßenraumgestaltung (Begrünung, Beleuchtung, Möblierung, Oberflächenbeläge)	8
Verbesserung der Situation für Mobilitätseingeschränkte *	7
Betonung der Innenstadt-/Altstadteingänge (z.B. Materialwechsel)	1

* Durch die Bürger eingebrachte Ziele

Notieren von Wünschen und Vorschlägen auf Karteikarten

Während und zum Ende der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, weitere individuelle Angaben auf Karteikarten zu notieren. Folgende Angaben wurden gemacht (ungewichtete Reihenfolge):

- Fahrradkonzept für die gesamte Innenstadt; besonders in der Langen Straße / Kirchstraße ist das Radfahren mit Kindern gefährlich
- Erweiterung des Stellplatzangebotes an der Thüler Straße; Entfernung der Bügel an den Straßenleuchten in der Moorstraße
- darauf achten, dass bequem eingeparkt werden kann; die Innenstadt nicht zu ruhig machen
- breite Behinderten-Parkplätze
- keine „vergoldete“ Verkehrsberuhigung, farbige Markierungen statt Umbau
- Befürwortung einer minimalen Lösung: Radfahrer sofort vom Gehweg, farbliche Markierung auf der Fahrbahn, Straßenkörper belassen, Tempo 30
- Tempo 30 mit Geschwindigkeitsanzeige (wie in der Langen Straße) in der Moorstraße; stärkere Barriere im Eingangsbereich am Kreisverkehr Ellerbrocker Straße/Thüler Straße

- Tempo 20 in der gesamten Innenstadt; fußgängerfreundliche Verkehrsführung; gesamtkostengünstige Planung; mehr Bäume
- Kreisverkehr am zentralen Knotenpunkt; bei 12.000 Kfz/Tag ist Shared Space nicht möglich
- Kreisverkehr am zentralen Knotenpunkt; 12.000 Kfz/Tag müssen bewältigt werden
- Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes als Platz
- Zufahrt für Rettungsfahrzeuge zum St.-Marien-Stift darf durch die Verkehrsführung nicht erschwert werden
- Behinderten-Toiletten
- Oberflächenbeläge nur geringfügig ändern; Markierungen sind kostengünstiger als Materialwechsel
- Pflasterung verwenden, das ausreichend haltbar ist
- Anbindung der historischen und schönen Bereiche an die Innenstadt; z. B. Werkhaus Pancratz (Garten), Rückseite der Wassermühle; klare Kennzeichnung der Standorte der alten Stadttore
- Innenstadteingänge nur optisch hervorheben; ein Nachbau eines historischen Stadtores wäre ein Fremdkörper in einer modernen Einkaufsstadt

Die Präsentation von SHP Ingenieure und das Protokoll der 1. Planungswerkstatt wurden auf der Website der Stadt Friesoythe veröffentlicht, so dass weitere Anregungen durch die Bürgerinnen und Bürger möglich sind.

Vermerk zur 2. Planungswerkstatt am 07.11.2013

Ort: Sitzungssaal des Rathauses am Stadtpark

Teilnehmer:

Herr Wimberg (Bürgermeister)

Herr Vorlauf (1. Stadtrat)

Herr Fabian (Fachbereichsleiter Stadtentwicklung)

Ca. 50 interessierte Bürgerinnen und Bürger

Herr Janssen (SHP Ingenieure)

Frau Gerland (SHP Ingenieure)

In der 2. Planungswerkstatt erfolgte eine Zusammenfassung der Analyseergebnisse, ein Rückblick auf die Ergebnisse der 1. Planungswerkstatt am 09.09.2013 sowie ein Exkurs zum Thema „Stadtmobilität“ mit Beispielen für die Umgestaltung von Geschäftsstraßen und für nach dem Prinzip des Shared Space umgestaltete Straßenräume. Danach wurden prinzipielle Querschnittvarianten, mögliche Umgestaltungskonzepte sowie Visualisierungen für wichtige Teilbereiche der drei Geschäftsstraßen in Friesoythe durch SHP Ingenieure vorgestellt. Im Anschluss an die Präsentation erfolgte eine Diskussionsrunde, in der sich Bürgerinnen und Bürger zu folgenden Themenschwerpunkten äußerten.

Allgemein

- Es wird befürchtet, dass Kunden durch eine zu restriktive Umgestaltung der Geschäftsstraßen verdrängt werden.
- *Antwort SHP:* Das Beispiel Wildeshausen zeigt, dass auch bei restriktiver Gestaltung für den Kfz-Verkehr eine hohe Kundenfrequenz zu erzielen ist.

Fließender Kraftfahrzeugverkehr

- Eine Fahrbahnbreite von 5,50 m wird im Hinblick auf den Busverkehr für zu schmal gehalten.
- Es wird bezweifelt, dass Durchgangsverkehr in Höhe von bis zu 50 % besteht und sich verlagern lässt.
- *Antwort SHP:* Die Aussage bezieht sich darauf, dass die jeweilige Straße nur durchfahren wird, um in einer der anderen Straßen zu parken. Die Befürchtung, bei Restriktionen für den Kfz-Verkehr ginge der Umsatz zurück, ist nachvollziehbar, aber meist unbegründet. Grundsätzlich muss entschieden werden, ob eine autofreundliche oder Fußgänger-/Radfahrer-freundliche Gestaltung gewollt ist. Aufgabe ist es, weitere Anteile an Durchgangsverkehr zu verlagern, da dafür die Entlastungsstraßen gebaut wurden.

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

- In Friesoythe, einer flächenmäßig großen Gemeinde, müssen die Geschäfte der Innenstadt mit dem Auto erreichbar bleiben. Bei entfallenden Stellplätzen muss Ersatz in den rückwärtigen Bereichen geschaffen werden.
- *Antwort SHP:* In den rückwärtigen Bereichen bestehen hinsichtlich der bereichsweise geringen Auslastung (z. B. Sieben Provinzen) Reserven.

Diese Stellplatzreserven bieten die notwendigen Spielräume für die Umgestaltung der Geschäftsstraßen. Die Auffindbarkeit und fußläufige Anbindung der rückwärtigen Parkmöglichkeiten muss aber verbessert werden.

- Es wird angeregt, bei der Umgestaltung einen Kompromiss zwischen Abschnitten mit Stellplätzen und Abschnitten ohne Stellplätze zu finden.
- Es wird vorgeschlagen, die Kunden zu befragen, wo sie parken, um den Bedarf zu erkennen. (Anmerkung: eine Kunden- und Haushaltsbefragung wurde im Jahr 2008 im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes durch CIMA GmbH durchgeführt.)
- *Antwort SHP:* Die Planung sollte nicht nachfrageorientiert, sondern angebotsorientiert sein. Für eine attraktive Straßenraumgestaltung ist der Verzicht auf einige Stellplätze (ca. 15 bis 20 %) erforderlich. Ein guter Kompromiss hinsichtlich der künftigen Stellplatzanzahl ist vorstellbar.
- Durch eine zeitnahe Verbesserung der Stellplatzsituation in den rückwärtigen Bereichen vor der Umgestaltung der Geschäftsstraßen können ggf. entstehende Stellplatzdefizite ausgeglichen werden.
- Es wird vorgeschlagen, seitens der Anlieger der jeweiligen Straßen am Lageplan die künftige Anordnung der Stellplätze zu erarbeiten.
- *Antwort SHP:* Die genaue Lage der Stellplätze ist Thema einer späteren Planungsphase. Ziel ist zunächst eine prinzipielle Einigung über die Zielrichtung.

Fußverkehr, Aufenthaltsqualität

- Ein Konzept zur Verbindung der touristisch attraktiven Bereiche wird angeregt, ist aber nicht Bestandteil des Auftrages.

Zentraler Knotenpunkt

- Es wird diskutiert, ob ein Minikreisverkehr – als allgemein bekannte Knotenpunktform – nicht besser geeignet ist als eine Einmündung nach dem noch überwiegend unbekannten Prinzip des Shared Space.
- *Antwort SHP:* Ein Minikreisverkehr wäre hinsichtlich der derzeitigen Verkehrsbelastung durchaus eine übliche Knotenpunktform, die die Entfernung der heutigen Lichtsignalanlage ermöglicht. Der Charakter einer „Verkehrsanlage“ würde aber weiter bestehen bleiben und nicht die angestrebte platzartige Gestaltung unterstützen; für Fußgänger ergäbe sich keine so große Flexibilität beim Überqueren in verkehrsschwächeren Zeiten wie bei einer Einmündung mit Verkehrsablauf gemäß Shared Space. Das Beispiel Graz (Filmausschnitt in der Präsentation) zeigt, dass diese Verkehrsbelastung auch nach dem Shared Space-Prinzip nutzungsverträglich und ohne Sicherheitsrisiko abgewickelt werden kann und sich ein angepasstes Verkehrsverhalten (gemäß § 1 StVO, gegenseitige Rücksichtnahme) einstellt. Eine Entscheidung für diese innovative Lösung erfordert aber Mut und eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und muss von den Beteiligten mitgetragen werden, wäre aber gleichzeitig ein Alleinstellungsmerkmal für Friesoythe, das zusätzliche Besucher anzieht. Im Rahmen der geplanten Exkursion in die Niederlande sollen Beispiele für Shared Space gezeigt werden.

Das Beispiel Wildeshausen zeigt ebenfalls, dass die dortigen Shared Space-Bereiche verträglich funktionieren.

- Es wird eine Gestaltung mit Kreisform (notfalls mit Grunderwerb im Bereich des Kirchplatzes) angeregt, die versuchsweise mit bzw. ohne Beschilderung als Kreisverkehr betrieben werden könnte. In den angrenzenden Straßenabschnitten könnten dann Bereiche nach dem Shared Space gestaltet werden.
- *Antwort SHP:* Eine derartige Gestaltung ist vorstellbar.
- Es wird befürchtet, dass bei einer Shared Space-Lösung der Verkehr in der Spitzenstunde zu stark beeinträchtigt wird.
- *Antwort SHP:* Auch mit der derzeitigen Lichtsignalanlage ergeben sich in den Spitzenzeiten Rückstaus.

In seinem Schlusswort weist Herr Vorlauf darauf hin, dass man sich am Anfang des Planungsprozess befindet. Friesoythe soll attraktiv für die Zukunft gestaltet werden. Ziel ist es, neue Kunden zu gewinnen, die nicht nur ein Geschäft ansteuern, sondern auch zum Flanieren kommen. Dies wird durch eine attraktive Straßenraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität gefördert.

Die Präsentation von SHP Ingenieure und das Protokoll der 2. Planungswerkstatt werden auf der Website der Stadt Friesoythe veröffentlicht, so dass weitere Anregungen durch die Bürgerinnen und Bürger möglich sind.

Gestaltungsbeispiele



Materialwechsel in der Fahrbahn (Wunstorf, Lange Straße; Tempo 20-Zone)



In eine Platzgestaltung integrierte Fahrbahn (Marktstraße / Marktplatz Harsefeld; Tempo 20-Zone)



Barrierefreie Gestaltung am Kreisverkehr (Harsefeld)



Materialwechsel zur Verdeutlichung des Überquerungsbedarfes (Hannover, Karmarschstraße; Hildesheim, Pfaffenstieg)

