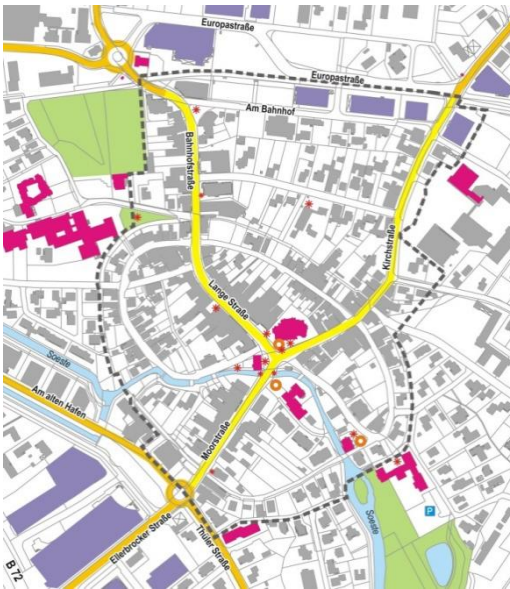




Friesoythe – Umgestaltung Innenstadt Knotenpunkt Stadtmittel, Lange Straße, Bahnhofstraße 21.09.2016

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Zentraler Knotenpunkt – Bestand



- Dominanz der Verkehrsflächen
- Weit abgerückte Fußgängerfurten
- Keine angemessene Gestaltung des zentralen Platzes in der Stadtmitte Friesoythes

Bestand – Lange Straße



- Überbreite Fahrbahn
- Dominanz des Parkens
- Zu verbessernde Gestalt- und Aufenthaltsqualität

Bestand – Lange Straße



- Widerrechtliches Radfahren im Seitenraum
- Fehlende attraktive Radabstellanlagen

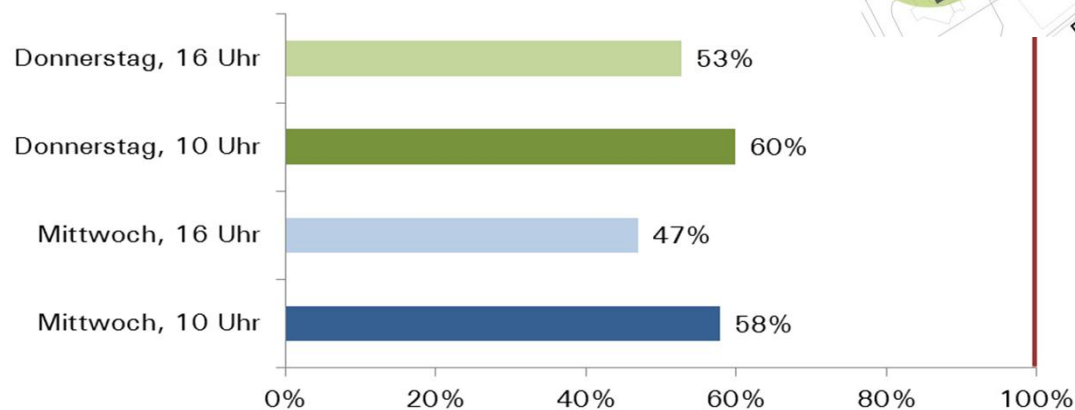
Bestand – Bahnhofstraße



- Trennwirkung durch überbreite Fahrbahn
- Zu verbessernde Gestalt- und Aufenthaltsqualität

Parkraumerhebung

- Auslastung Do., 22.08.2013, vormittags ca. 10 Uhr
- Parkraumangebot: ausreichend !
- Geringe bis mittlere Auslastung in den Geschäftsstraßen
- Akzeptanz und Auffindbarkeit in den rückwärtigen Bereichen stärken (z. B. Sieben Provinzen, Hinter der Post)



1. Planungswerkstatt am 09.09.2013

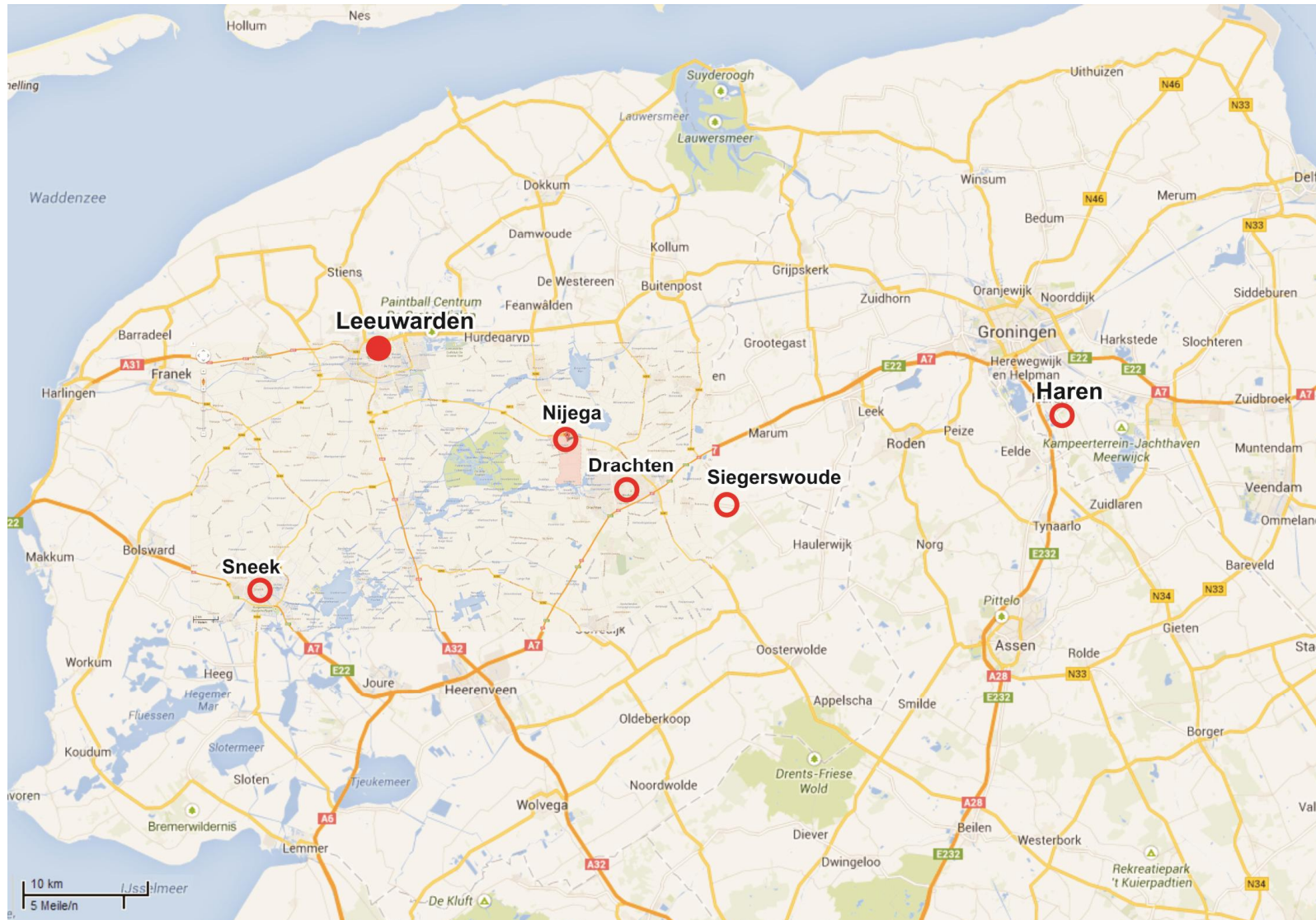
■ Punkteverteilung

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



- Vorschläge auf Karteikarten
detaillierte Anregungen, in späterer Planungsphase zu berücksichtigen

Exkursion „Shared Space“ Niederlande am 22.01.2014



Kennzeichenerfassung

■ Erhebung am Donnerstag, 2. Juni 2016



Ziel- und Durchgangsverkehre



Darstellung der einfahrenden Kfz über alle Zeitbereiche (6:30 bis 9:00 Uhr, 11:30 bis 14:00 Uhr, 15:30 bis 18:00 Uhr)

Ziel- und Durchgangsverkehre



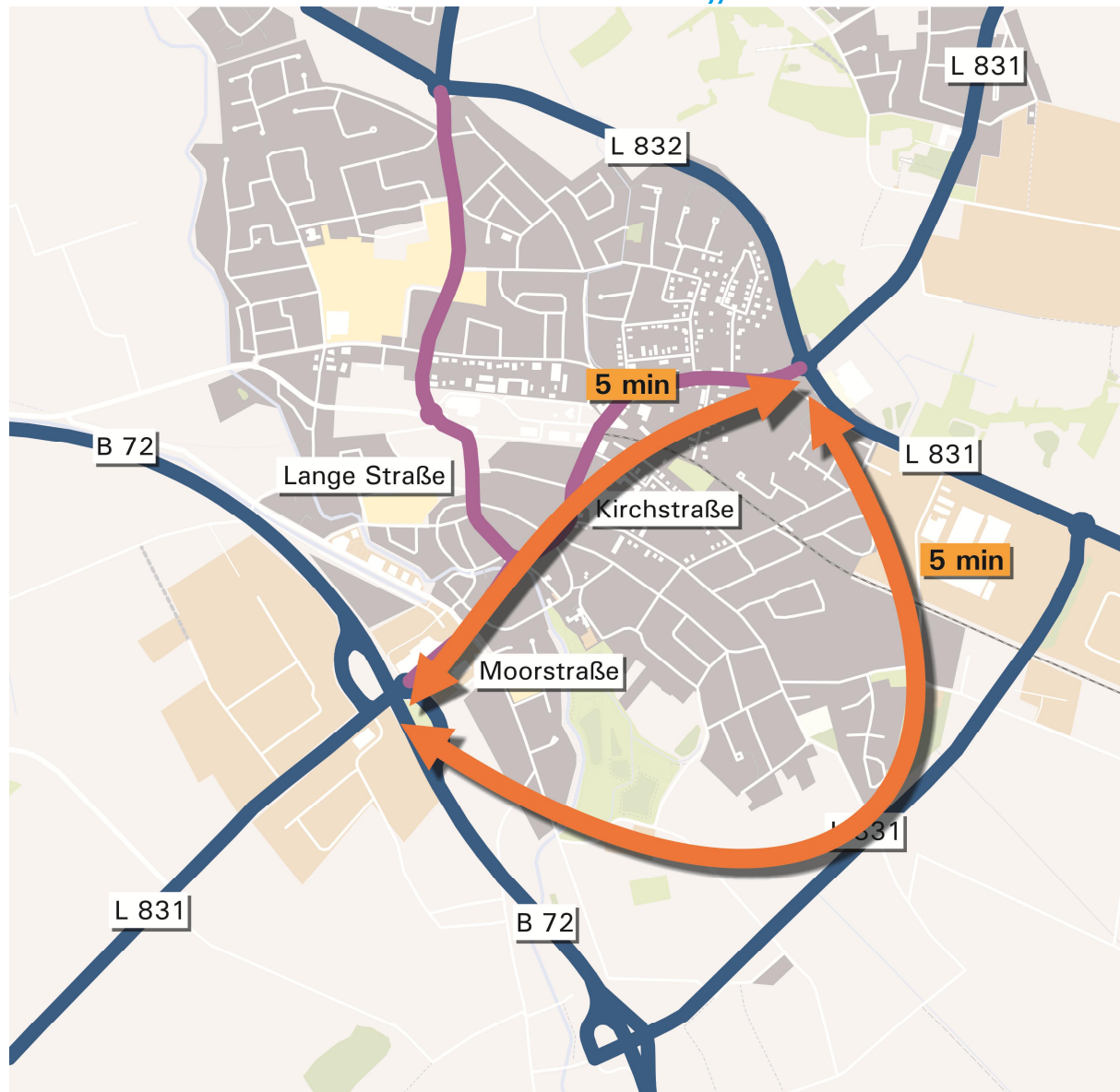
Darstellung der einfahrenden Kfz über alle Zeitbereiche (6:30 bis 9:00 Uhr, 11:30 bis 14:00 Uhr, 15:30 bis 18:00 Uhr)

Ziel- und Durchgangsverkehre



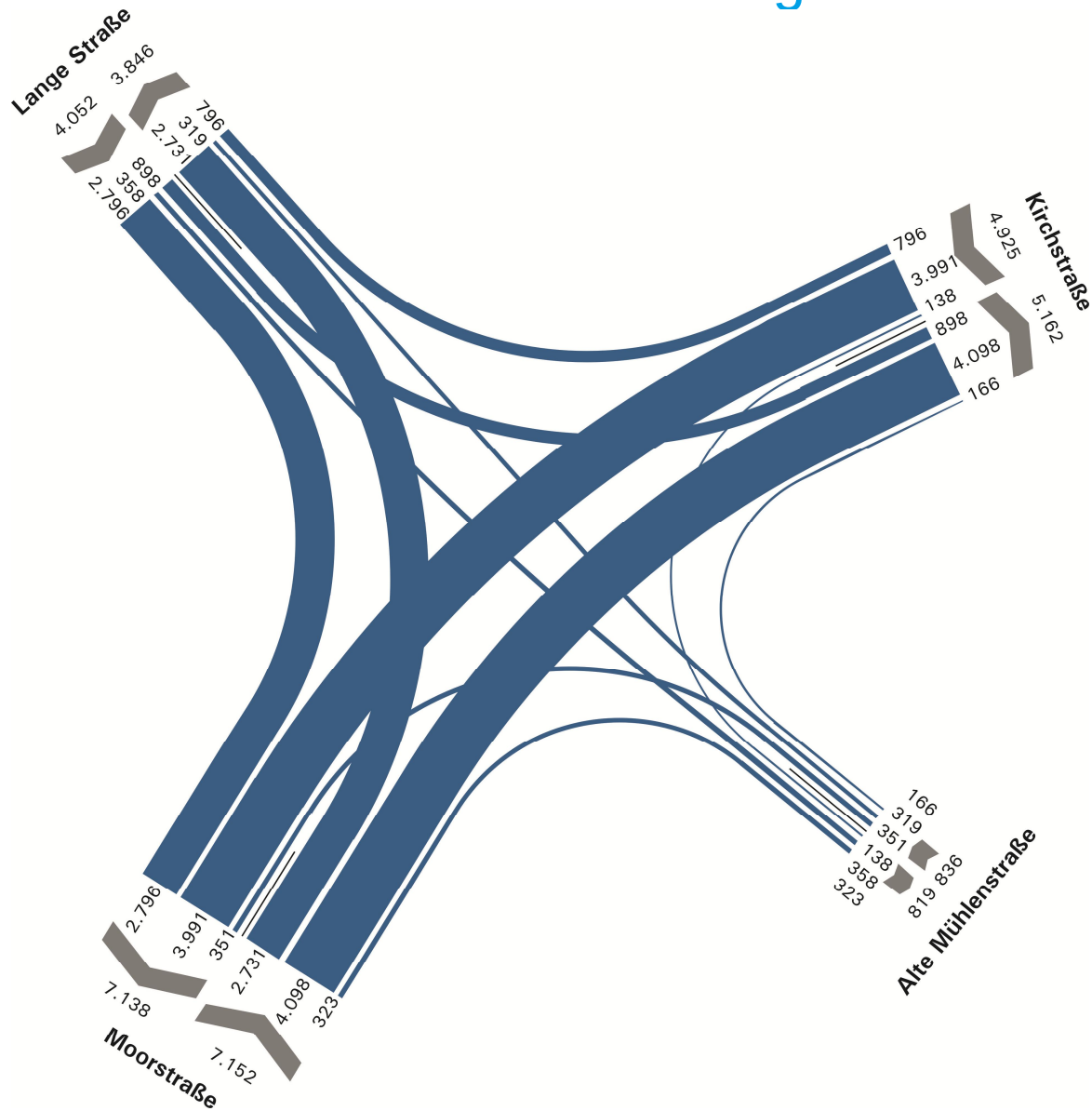
Darstellung der einfahrenden Kfz über alle Zeitbereiche (6:30 bis 9:00 Uhr, 11:30 bis 14:00 Uhr, 15:30 bis 18:00 Uhr)

Alternativroute „Grüner Hof“

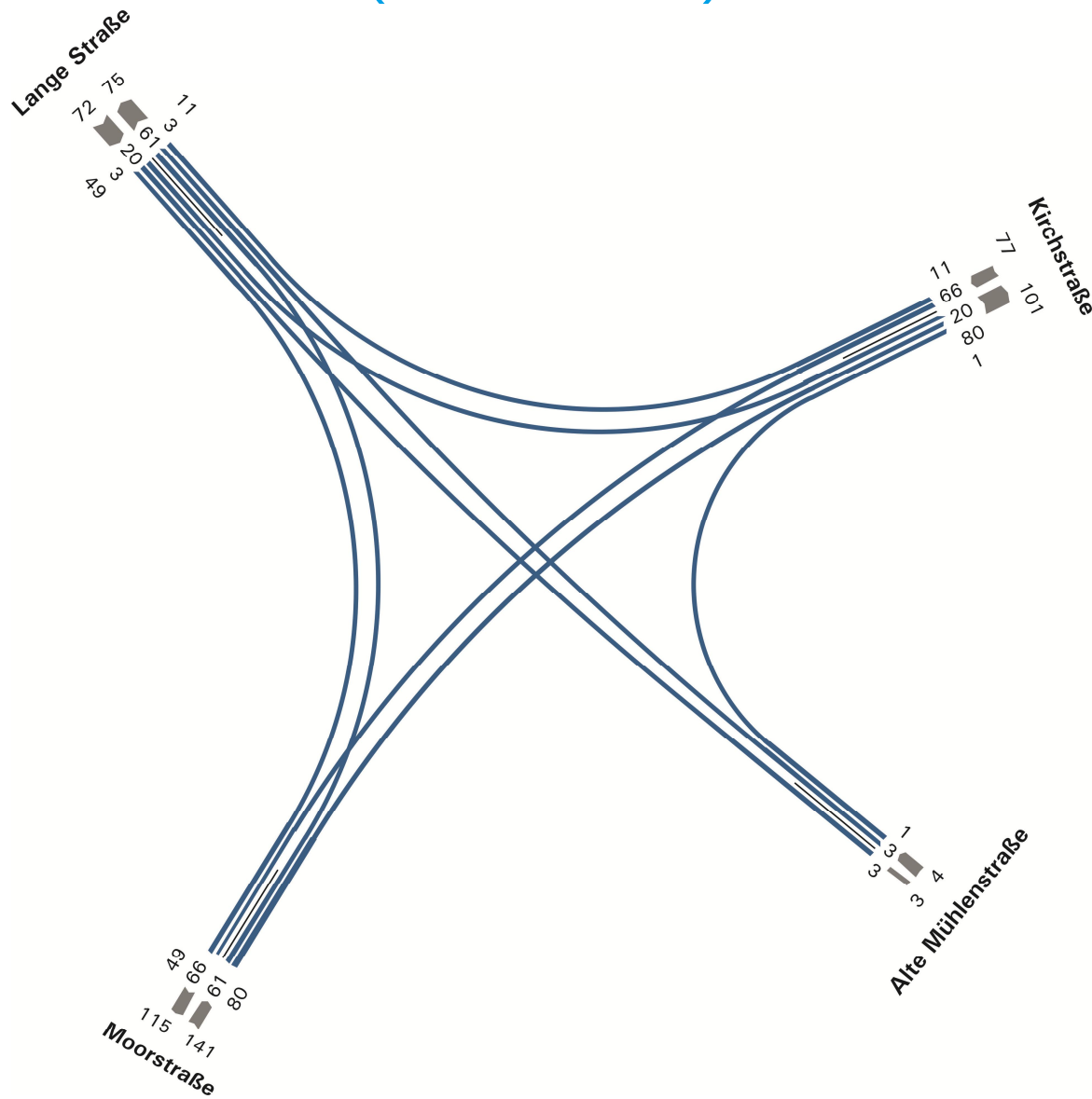


Fahrtzeitermittlung auf
Grundlage von GoogleMaps unter
Berücksichtigung normaler
Verkehrsverhältnisse

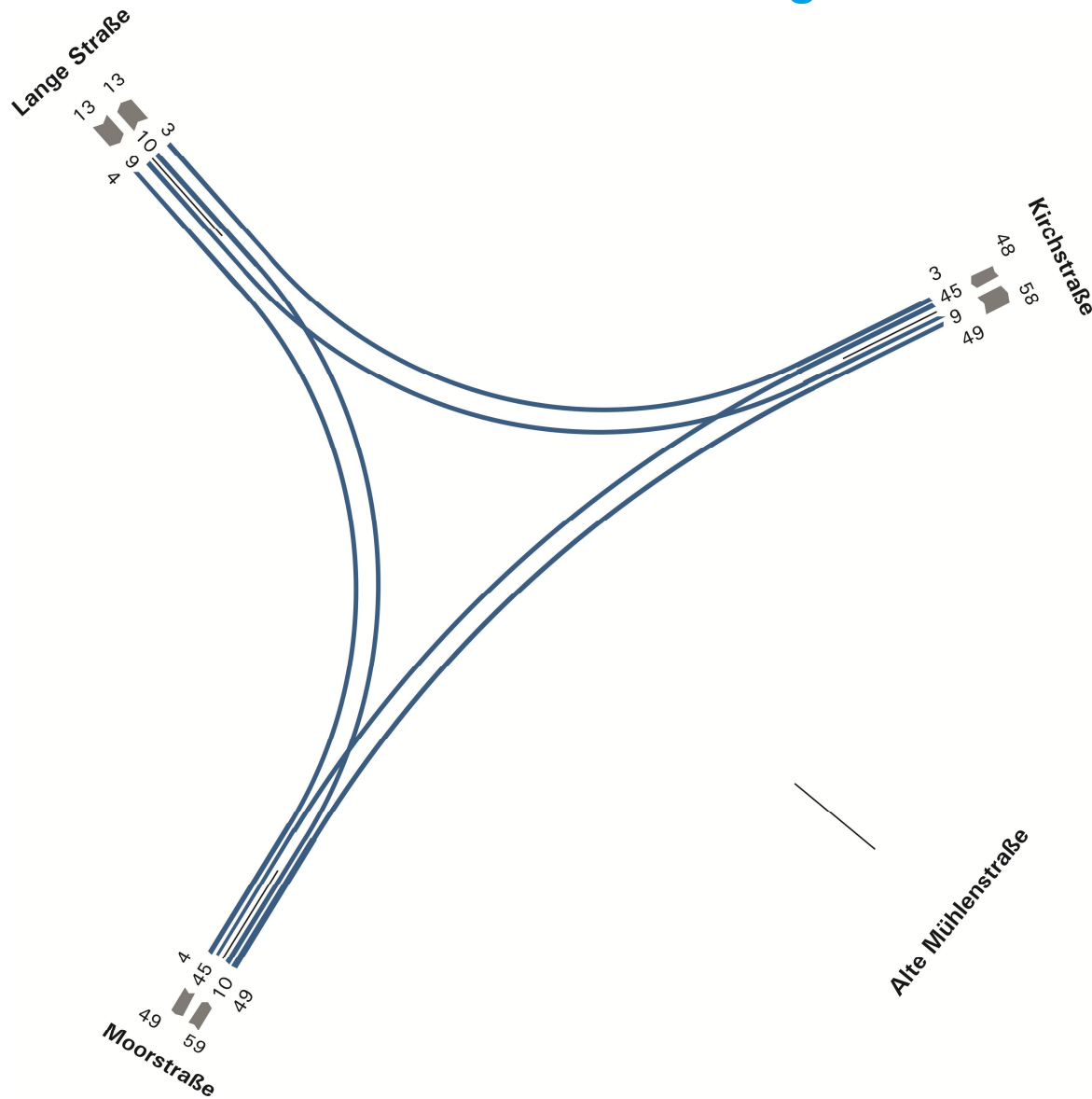
Kfz-Strombelastung über 24 Stunden [Kfz/24h]



SV (ohne Busse)-Strombelastung über 24 Stunden



Bus-Strombelastung über 24 Stunden [Fz/24h]



Fazit

- Sehr hoher Anteil an Durchgangsverkehr durch die Innenstadt.
- Hohe Belastung für Anwohner, Kunden und Beschäftigte.
- Alternativrouten zum Umfahren der Innenstadt sind vorhanden.
- Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen in der Innenstadt sind gegeben bzw. sind diese sogar erforderlich !

Planungsziele Innenstadtbereich/zentraler Knotenpunkt

- Stärkung des Einzelhandels durch nutzerfreundliche Gestaltung des Straßenraumes
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Überquerbarkeit
- Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume
- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität

und

- Verkehrsverlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs
- Verkehrsvermeidung durch Förderung der Nahmobilität
- Verkehrsberuhigung des verbleibenden Verkehrs

„Stadt-Mobilität“ wird barrierefrei und urban



„Stadt-Mobilität“ wird sicher



„Stadt-Mobilität“ wird kommunikativ und einladend



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verl



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Wie wird Shared Space gestaltet?

- Aufeinander abgestimmte Oberflächengestaltung



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

■ Wie wird Shared Space gestaltet?

Weitgehender Verzicht auf Markierung und Beschilderung



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Wie wird Shared Space gestaltet?

- Mit freier Sicht durch weitgehenden Verzicht auf Parken



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

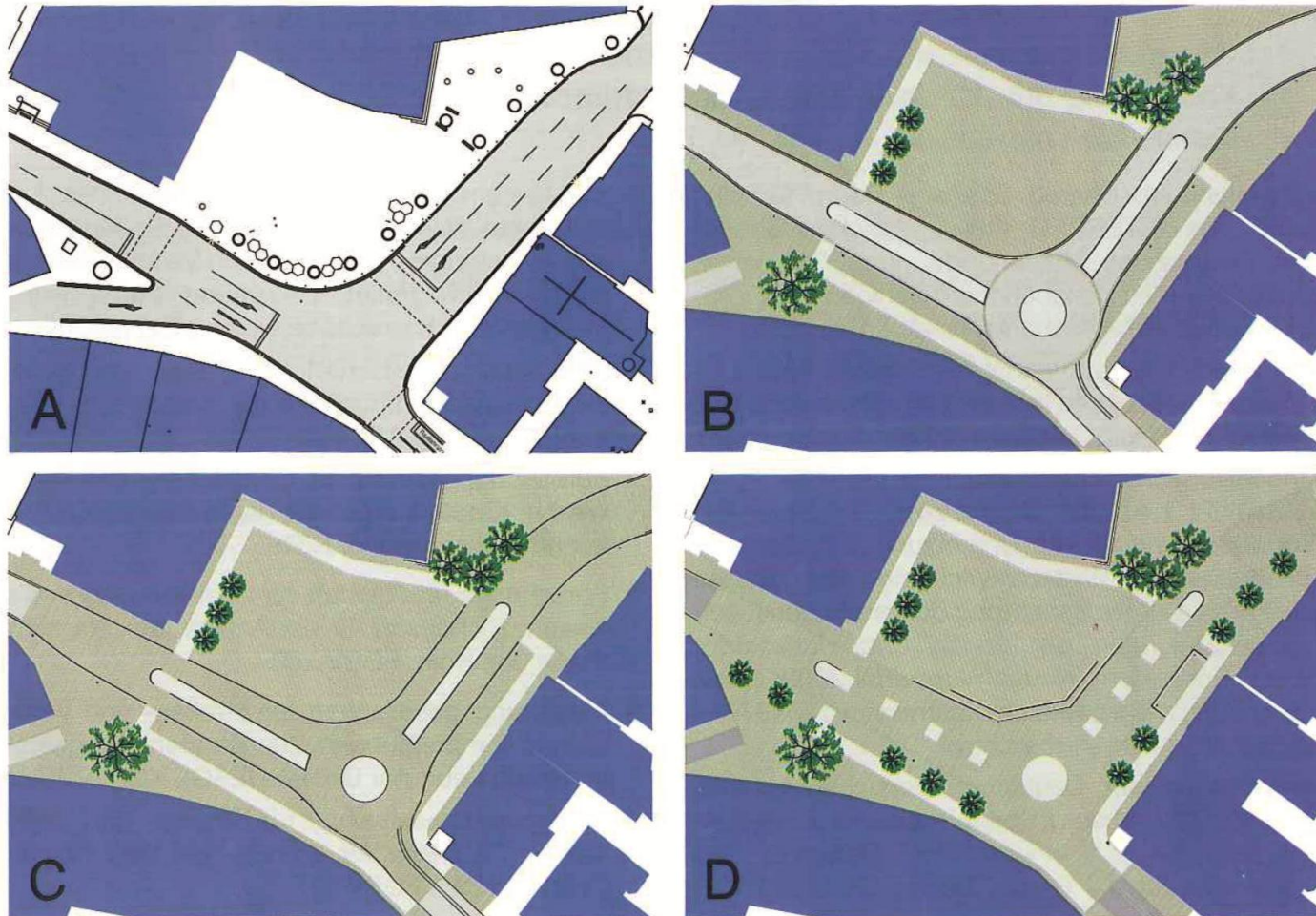
■ Einsatzgrenzen

Komplexitätsstufe	Kfz [Kfz/h]	Lkw/ÖV [Lkw/h]	Überquerungen [F + R/h auf 100m]	Verhältnis quer-/ längs (F + R)	Geschw. [km/h]	Länge [m]
K 1, K 2	< 1.800	< 80	> 200	> 0,5	20 – 30	< 500
K 3	< 1.200	< 50				

Orientierungswerte für den Einsatz von Shared Space. Quelle: FGSV Neufassung H SBÜ 2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

■ Stufenweise Konzeptentwicklung mit Bürgerbeteiligung



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Graz, Sonnenfelsplatz



Aus shared space wird die Begegnungszone !

Verkehr ohne Schilder

Bohmte bei Osnabrück ist der erste Ort mit schilderfreiem Zentrum

BOHMT (AP.) Seit gestern ist das niedersächsische Bohmte bei Osnabrück offiziell die erste deutsche Gemeinde ohne Verkehrsschilder im Zentrum. EU-Parlamentspräsident Hans-Gert Pötering übergab den umgebauten Abschnitt der vielbefahrenen Durchgangsstraße dem Verkehr. Bohmte hatte sich als eine von sieben Gemeinden aus fünf EU-Staaten in EU-Projekt Shared Space beteiligt, bei dem alle Verkehrsteilnehmer den Straßenraum gleichberechtigt nutzen. Die Bürger feierten den Tag mit einem Straßenfest.

Der Verzicht auf Verkehrsschilder, Ampeln, Fußgängerinseln und andere Barrieren schaffe zwischen den Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern gegenseitige Rücksicht und erhöhe die Sicherheit im Straßenverkehr, sagte Pötering. „Rücksicht, Nachsicht und Vorsicht im Umgang miteinander ist besonders im Straßenverkehr unabdingbar.“ Das Projekt sei aber nicht nur ein Zeichen intelligenter und mutiger Verkehrspolitik, sondern auch guter europäischer Zusammenarbeit.

Bohmte verspricht sich unter anderem mehr Sicherheit von dem Verzicht auf Schilder und andere Verkehrszeichen und dem Rückzug auf die



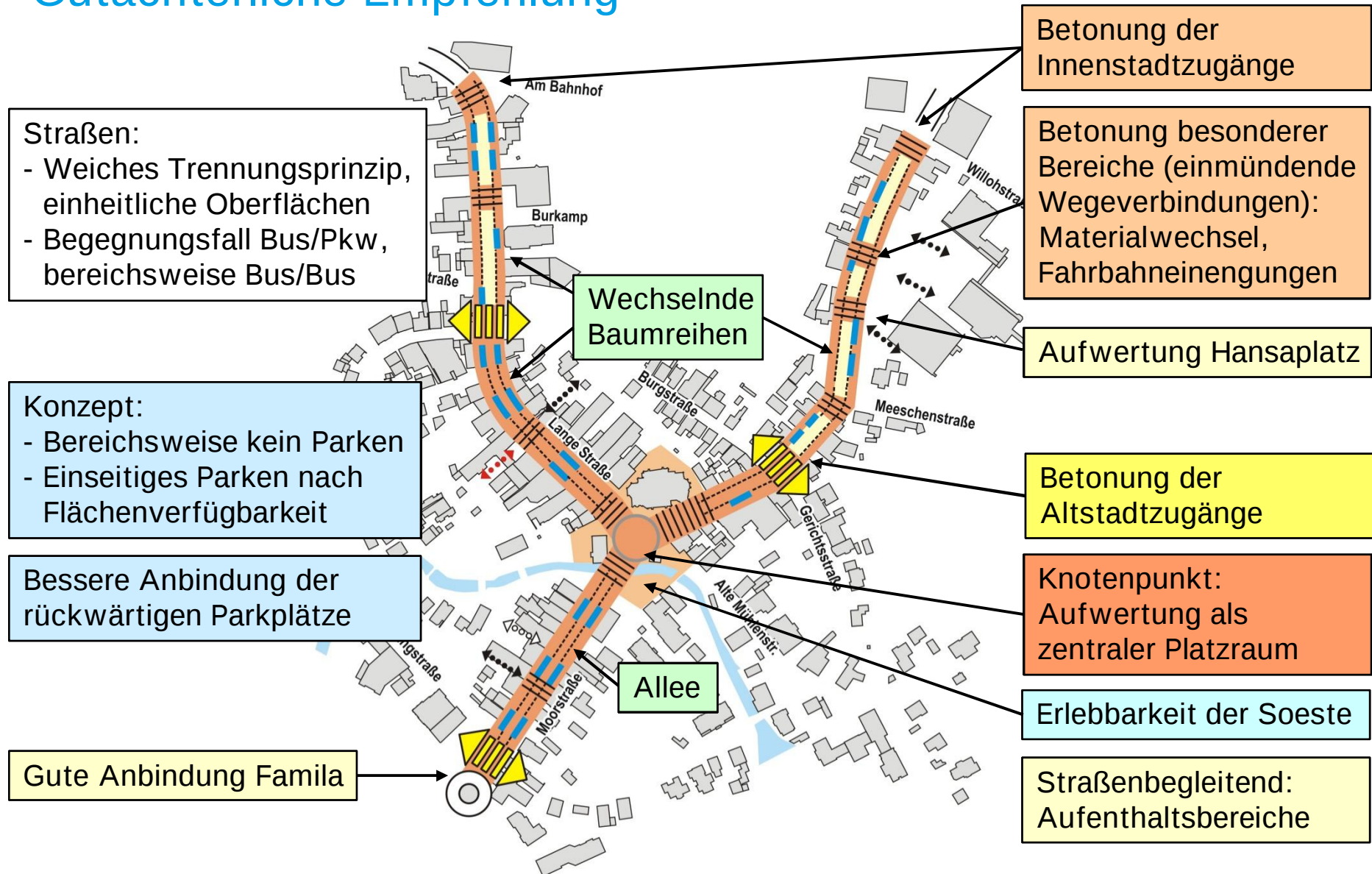
- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

70 cm

230 cm



Gutachterliche Empfehlung



Gutachterliche Empfehlung – Aufenthaltsbereiche

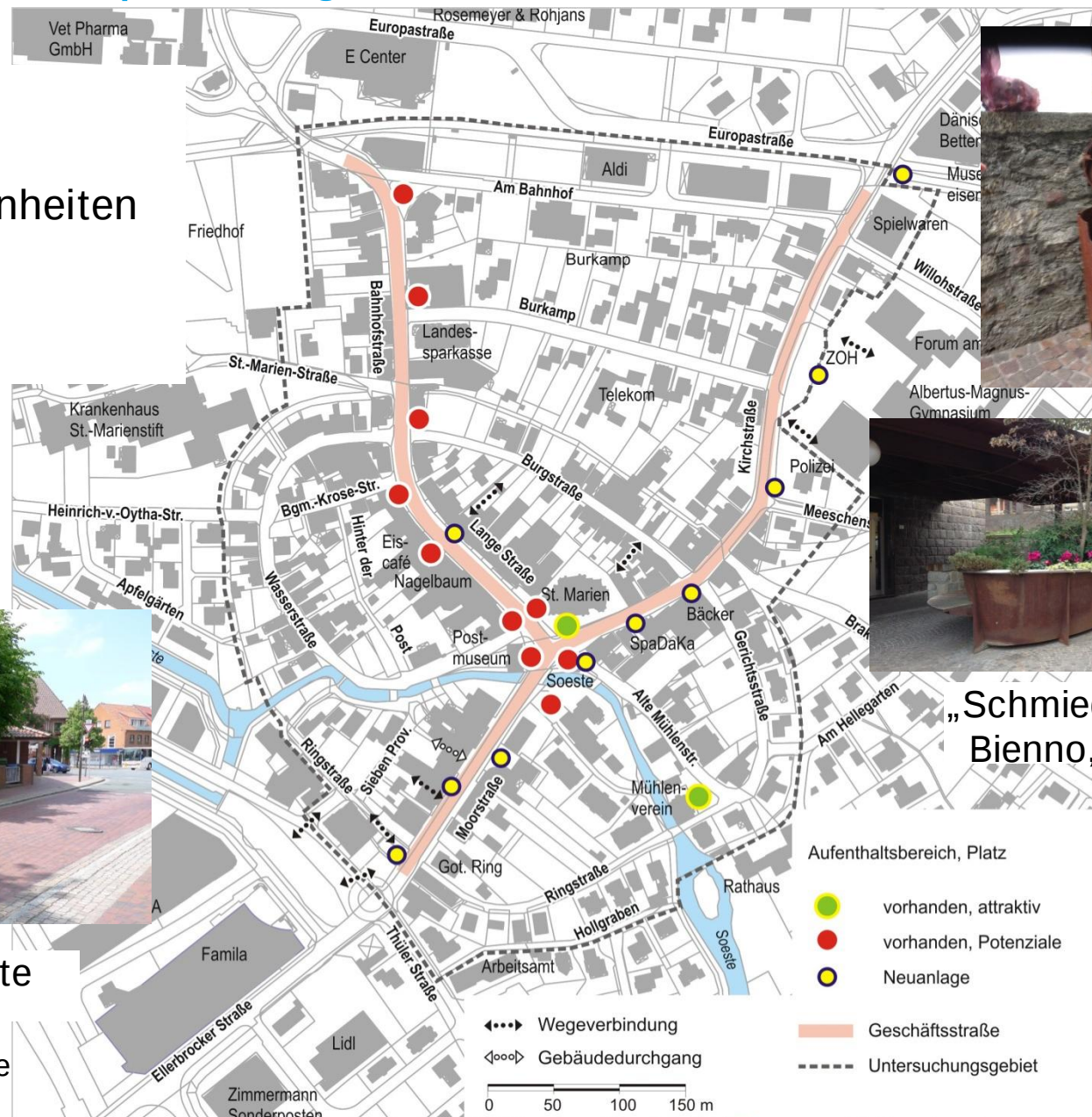
Ziel:

Alle 50 – 100 m
Aufenthaltsgelegenheiten
anbieten

(Barrierefreiheit)

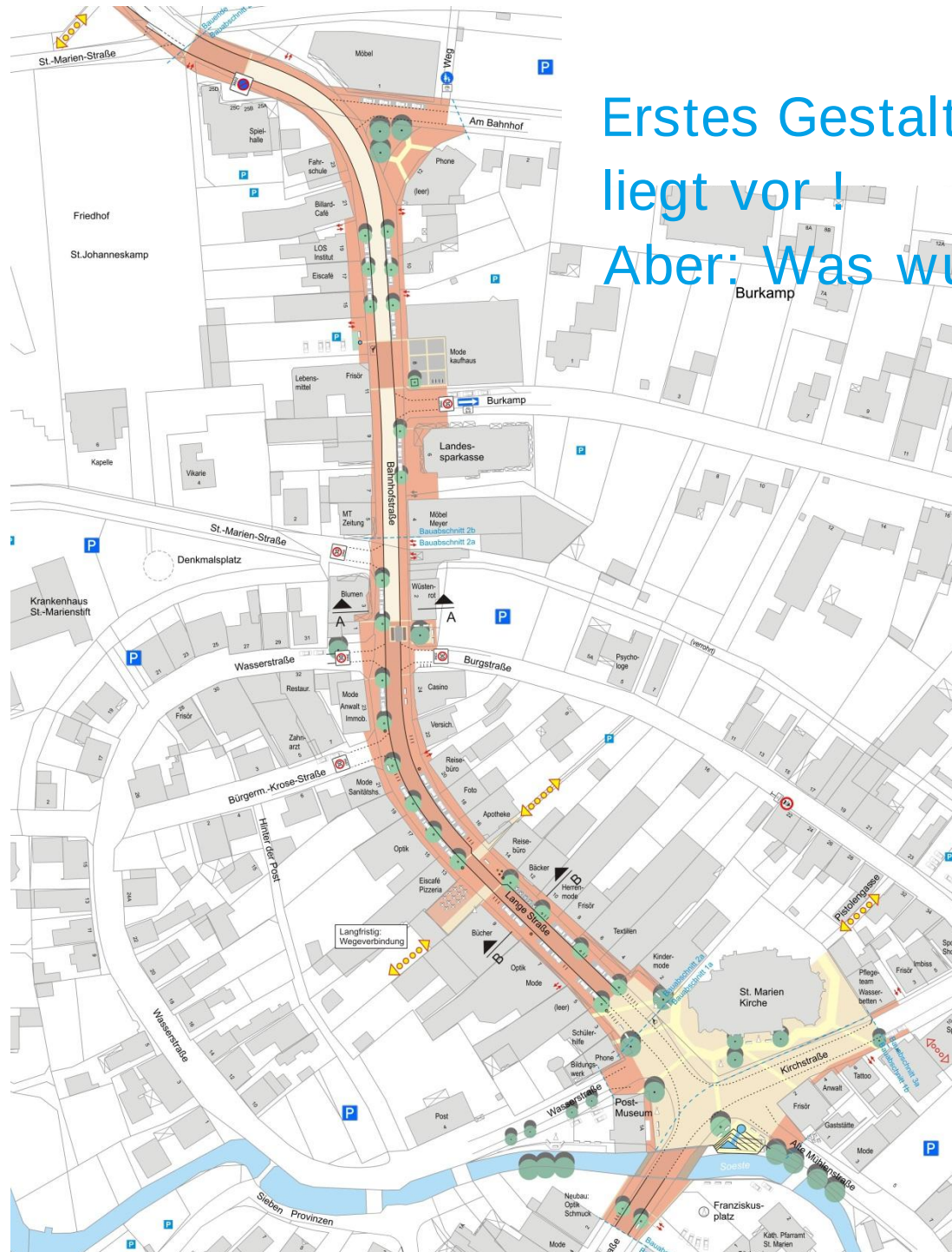


Erlebbarkeit der Soeste



„Schmiedestadt“
Bienno, Italien

Erstes Gestaltungskonzept
liegt vor !
Aber: Was wurde diskutiert?



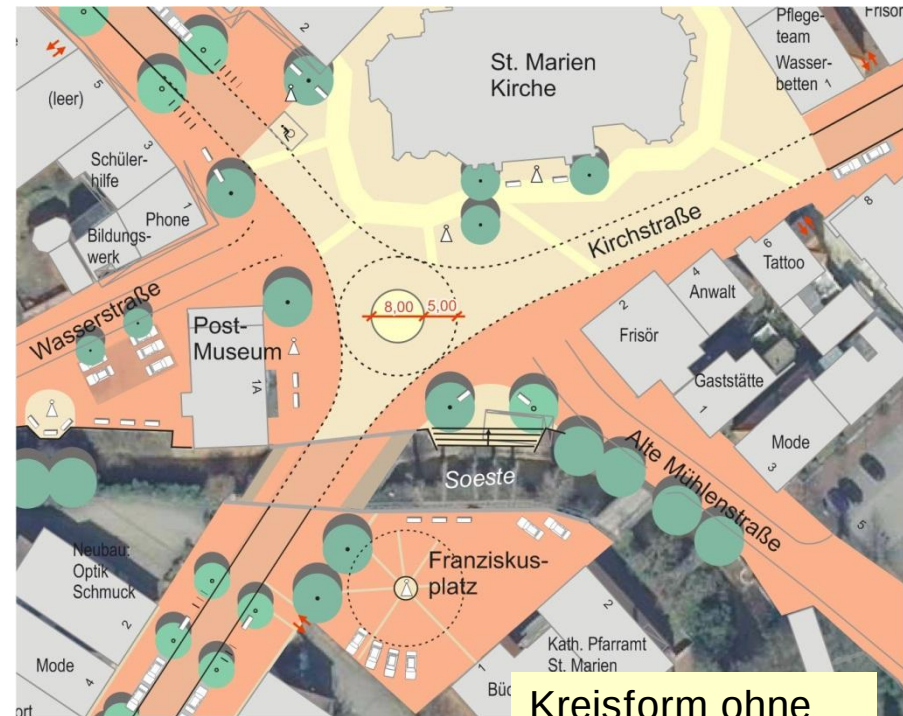
Zentraler Knotenpunkt – Varianten

■ Minikreisverkehr (D = 18 m)



Charakter einer
Verkehrsanlage

■ Begegnungszone / Minikreisverkehr



Kreisform ohne
verkehrsregelnde
Elemente/
Beschilderung

Zentraler Knotenpunkt – Varianten

■ Bestand



Zentraler Knotenpunkt – Varianten

- Minikreisverkehr (D = 18 m)



Zentraler Knotenpunkt – Varianten

■ Begegnungszone / Minikreisverkehr

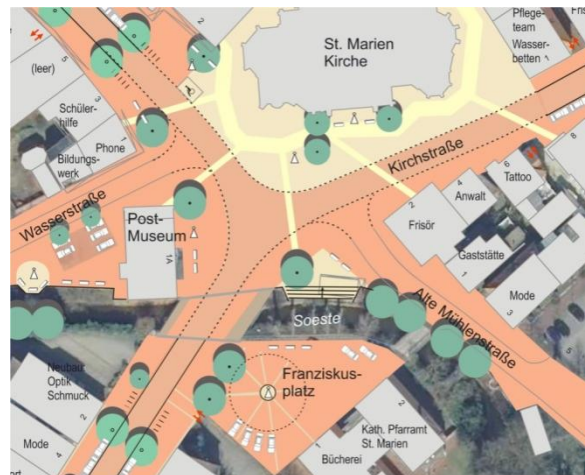


Zentraler Knotenpunkt – Varianten

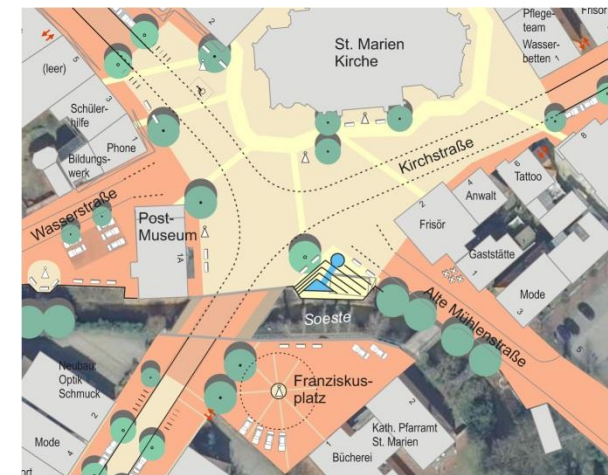
■ Begegnungszone / Einmündung



Fahrgasse hell –
in Kirchplatz
integriert



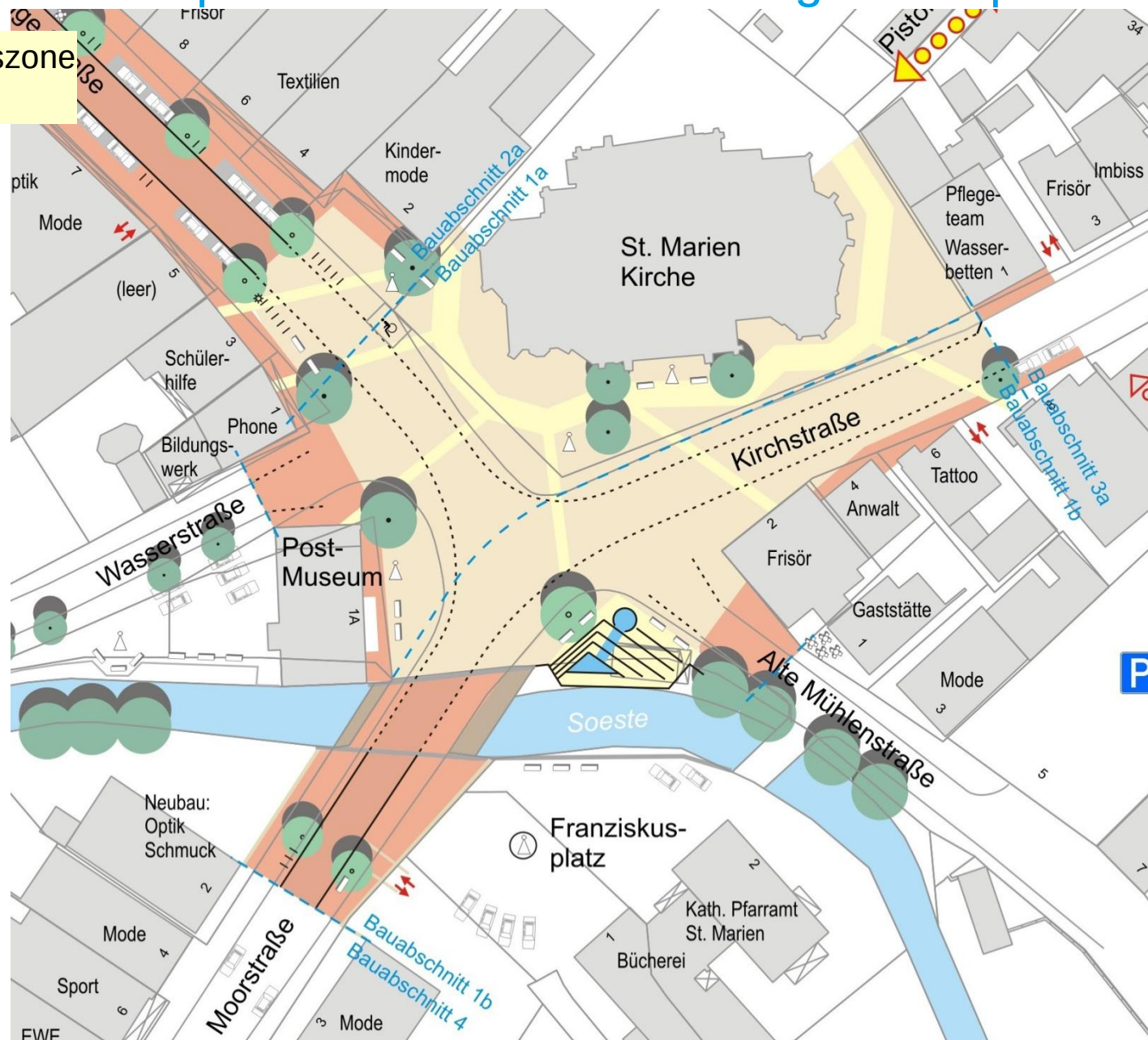
Fahrgasse rot –
in Straßenräume
integriert



Einheitliche
Platzfläche hell

Zentraler Knotenpunkt – Erstes Gestaltungskonzept

Begegnungszone
/ flächig



Zentraler Knotenpunkt – Erstes Gestaltungskonzept

■ Bestand



Zentraler Knotenpunkt – Erstes Gestaltungskonzept

- Shared Space / flächig



Beispiel: Drachten – De Kaden/De Drift/Torenstraat



Lange Straße, Bahnhofstraße Erstes Gestaltungskonzept

Querschnittvarianten – Anwendbarkeit

1
beidseitiges
Parken



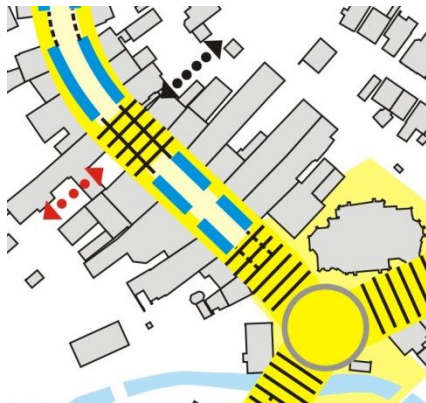
2
einseitiges Parken



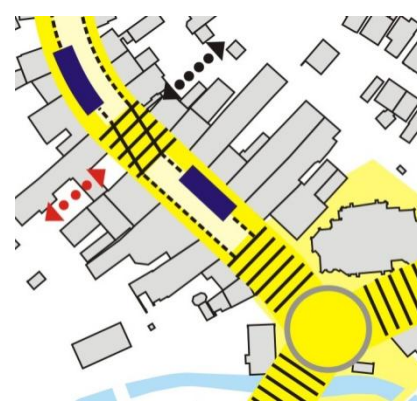
3
Schrägparken



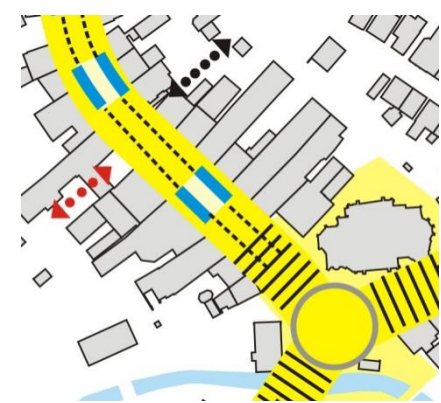
4
kein Parken
(bereichsweise)



(ohne Schutzstreifen)



(Busverkehr?)



Empfehlung

Lange Straße – Erstes Gestaltungskonzept

Konzept
„Bereichsweise kein
Parken“

Wechselnde
Baumreihen

Wegeverbindungen
zu den Stellplätzen
in den rückwärtigen
Bereichen?

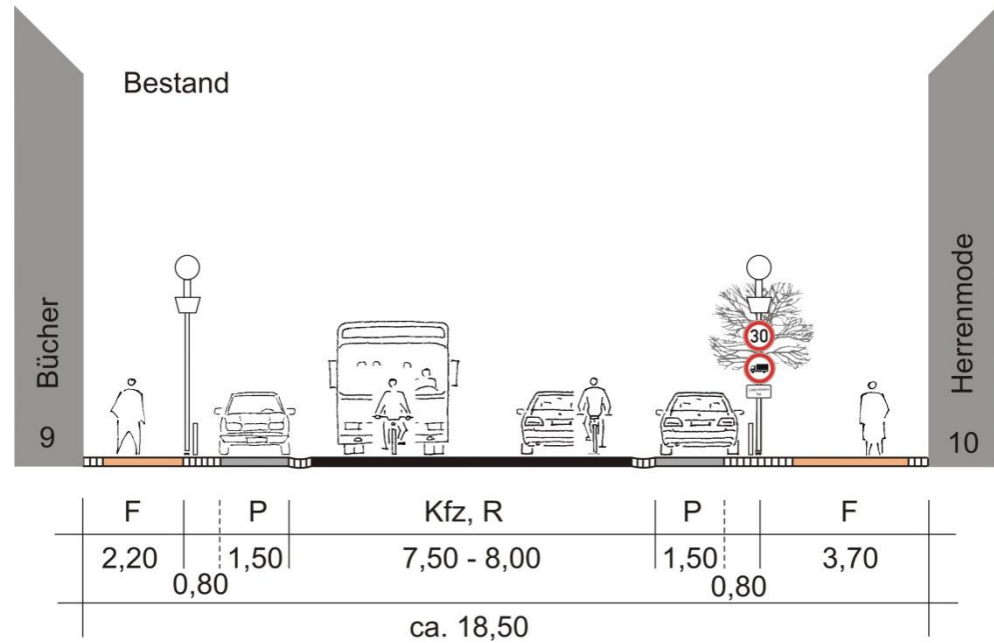
Kennzeichnung der
einemündenden
Wegebeziehung
im Belag



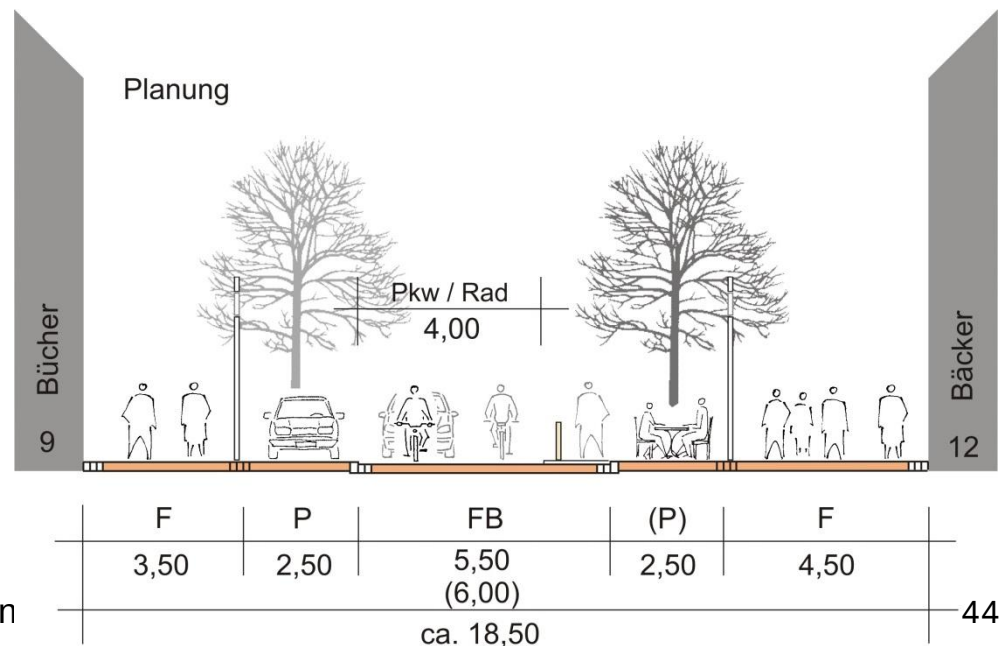
Lange Straße – Erstes Gestaltungskonzept

■ Fahrbahneinengung

Blick nach Norden
(ortsauswärts)



- Generell:
Begegnungsfall Bus/Pkw
- Bereichsweise:
Begegnungsfall Bus/Bus
- Detaillierte Betrachtung
in der Vorplanung



Lange Straße – Erstes Gestaltungskonzept

- Bestand, südlich Bgm.-Krose-Straße



Blick
ortsauswärts

Lange Straße – Erstes Gestaltungskonzept

- Konzept „bereichsweise kein Parken“, Fahrbahneinengung



Blick
ortsauswärts

Lange Straße – Erstes Gestaltungskonzept

■ Konzept „einseitiges Parken“



Blick
ortsauwärts

Bahnhofstraße

Erstes Gestaltungskonzept

Konzept
„Bereichsweise kein Parken“

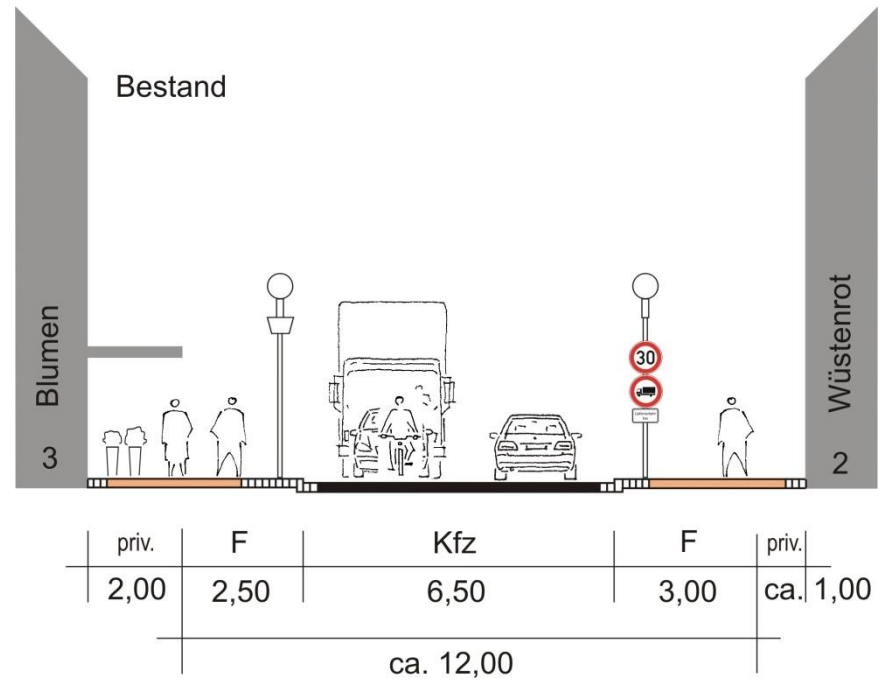
Konzept
„Einseitiges Parken“



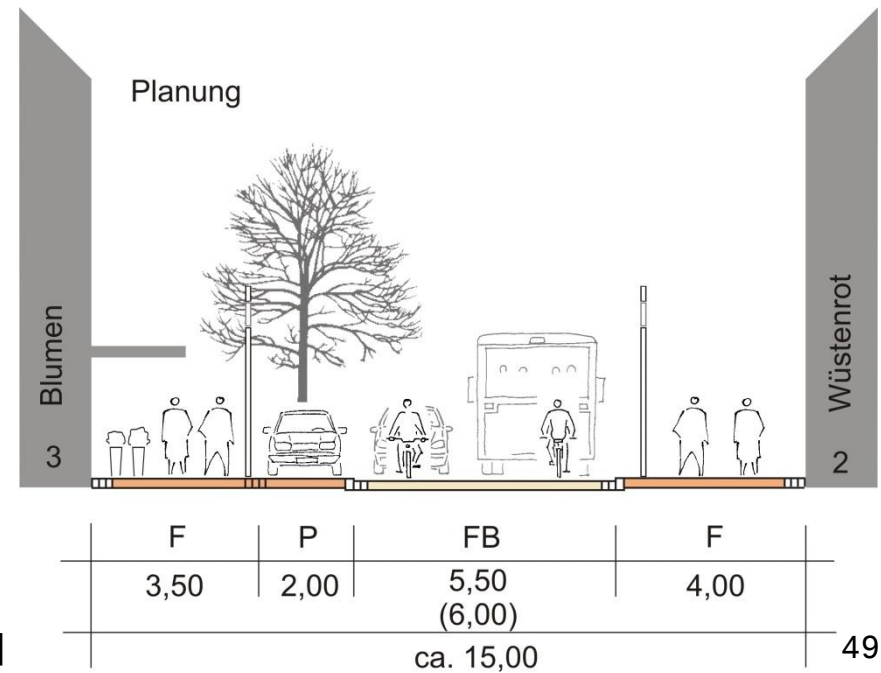
Kennzeichnung
des Stadtores
(im Belag)

Bahnhofstraße – Erstes Gestaltungskonzept

Blick nach Norden
(ortsauswärts)



- Generell:
Begegnungsfall Bus/Pkw
- Bereichsweise:
Begegnungsfall Bus/Bus
- Detaillierte Betrachtung
in der Vorplanung



Bahnhofstraße – Erstes Gestaltungskonzept

- Bestand, Bereich nördlich Burkamp



Blick
ortseinwärts

Bahnhofstraße – Erstes Gestaltungskonzept

■ Konzept „einseitiges Parken“



Blick
ortseinwärts

Bahnhofstraße – Erstes Gestaltungskonzept

■ Detail: Kennzeichnung Stadttor



Blick
ortseinwärts

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Bad Rothenfelde, Frankfurter Straße





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !