



Stadt Bad Salzuflen

Verkehrskonzept Innenstadt

– Vorstellung Ergebnisse –

Bürgerforum 10.06.2010

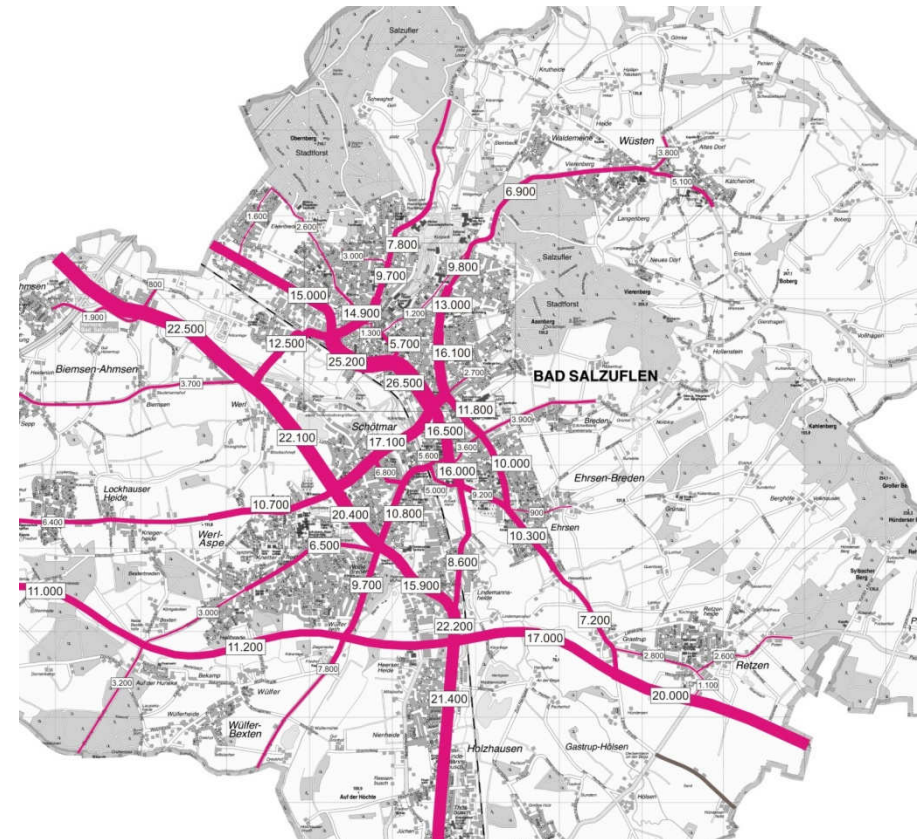
Gliederung

- Allgemeines Verkehrsverhalten
- Fließender Kraftfahrzeugverkehr
- Ruhender Kraftfahrzeugverkehr
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr

Verkehrskonzept Innenstadt

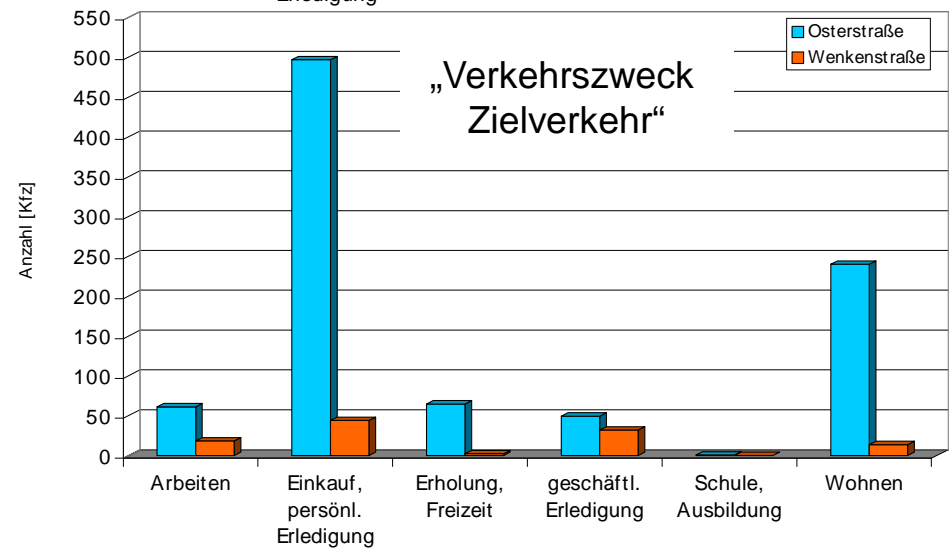
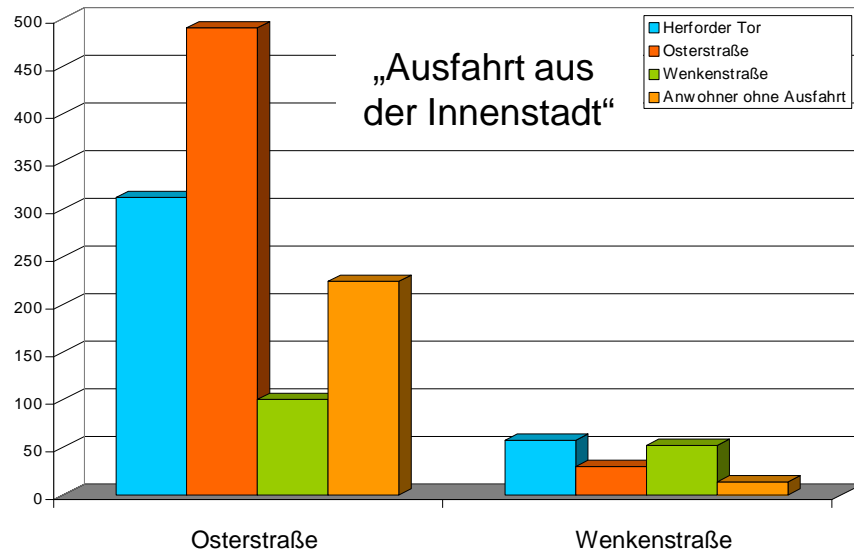
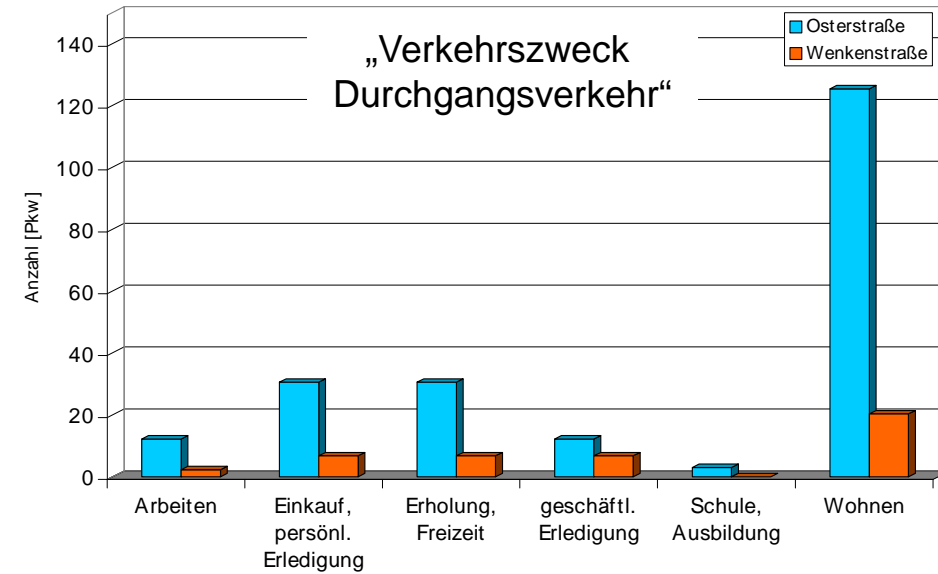
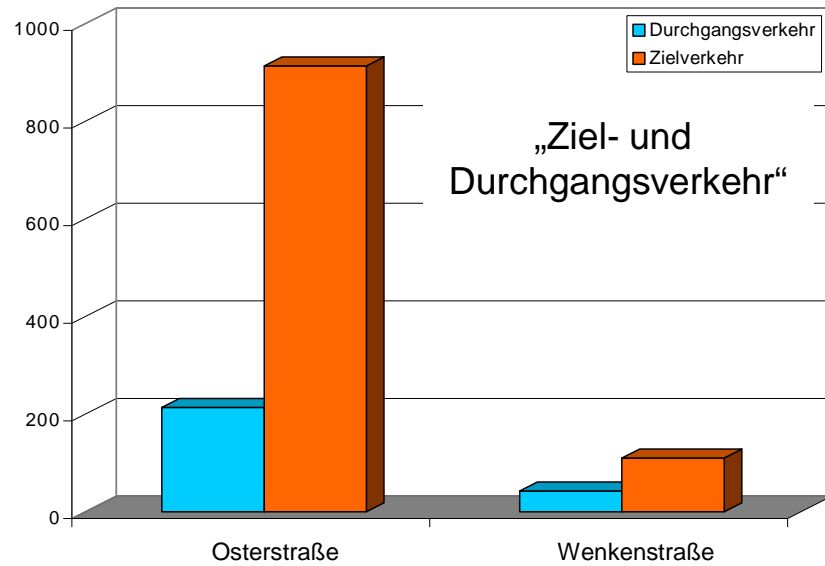
Allgemeines Verkehrsverhalten

- Ermittlung relevanter Grundlagen für die Bestandsanalyse
- Verkehrsbefragungen in der Innenstadt (Kraftfahrzeugverkehr und Passanten)
 - Quelle-Ziel-Relation
 - Wegezweck
 - Aufenthaltsdauer
 - Ein- und Ausfahrten
- Verkehrserhebungen zur Ermittlung der Verkehrsstärken
- mehrmalige Ortsbesichtigungen und Verkehrsbeobachtungen



Verkehrskonzept Innenstadt

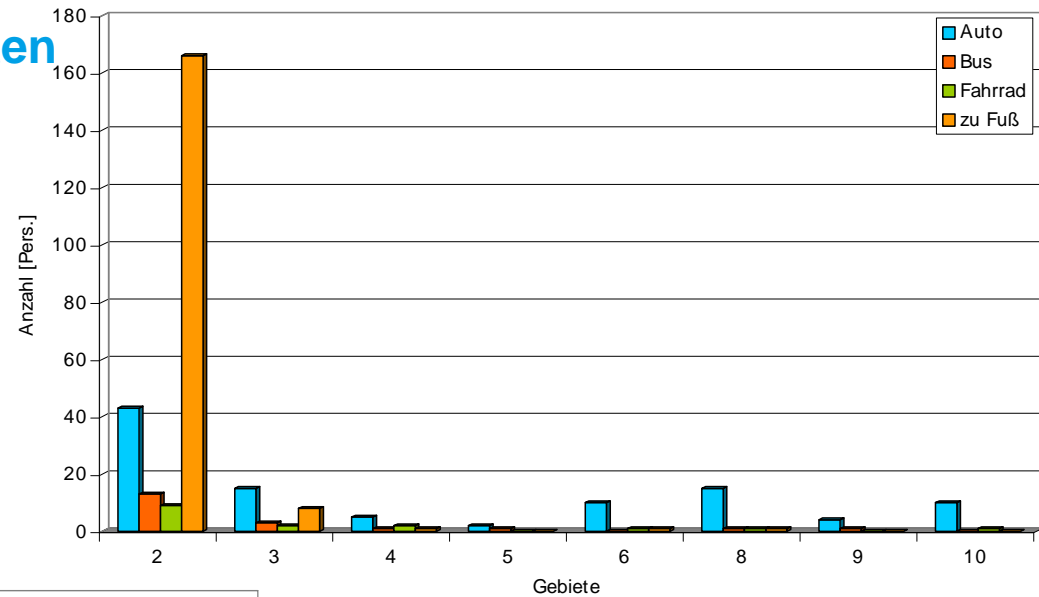
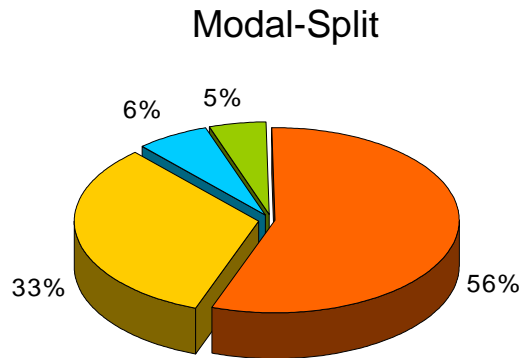
Allgemeines Verkehrsverhalten



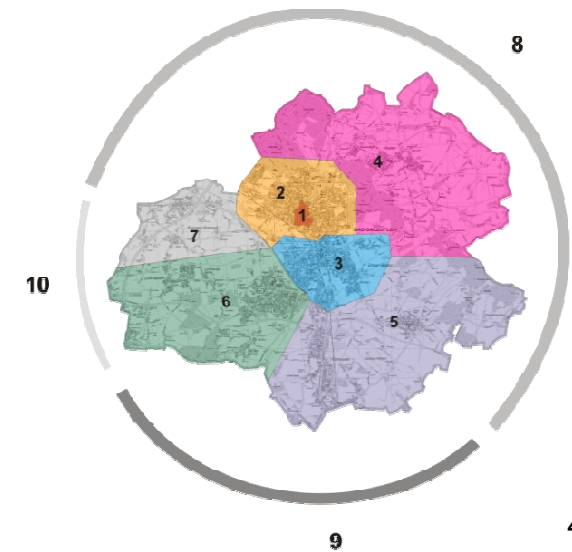
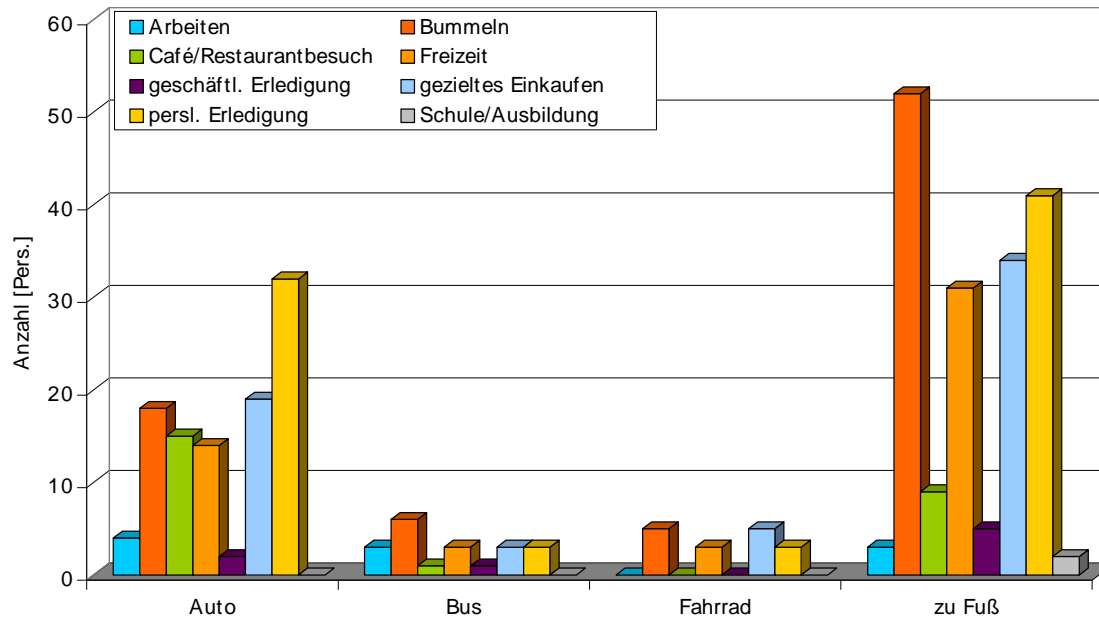
Verkehrskonzept Innenstadt

Allgemeines Verkehrsverhalten

Woher kommen die Besucher?



Was wollen die Besucher in der Innenstadt?



Verkehrskonzept Innenstadt

Allgemeines Verkehrsverhalten - Fazit

- Die Osterstraße als Ein- und Ausgangstor der Innenstadt mit einer werktäglichen Verkehrsbelastung von etwa 6.000 Kfz/24h
- Die Verkehrsbefragung ergab einen reinen Durchgangsverkehranteil von etwa 20 % (kein Einkauf – Abkürzung durch die Innenstadt)
- Zusätzlicher Durchgangsverkehr durch Parksuchverkehre, die das Parkhaus Herforder Tor zum Ziel haben
- Parksuchverkehr aufgrund der wenigen Stellplätze im Bereich des Salzhofs (etwa 15 Stellplätze)
- Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der historischen Bausubstanz durch den Kraftfahrzeugverkehr (Lärm und Luft)

Verkehrskonzept Innenstadt

Allgemeine verkehrliche Problempunkte

- Das Flanieren der Fußgänger wird im Bereich des Salzhofs beeinträchtigt
- Kfz-Verkehr in engen Straßenräumen gefährdet Fußgänger und Radfahrer
- Deutliche Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehr gegenüber Fußgängern und Radfahrern
- Unnötiger Durchgangsverkehr in der Innenstadt (Osterstraße)
- Widerrechtliches Parken im Bereich des Salzhofs, aber auch in der Straße Am Markt, mit Auswirkungen auf den Rad- und Fußgängerverkehr



Verkehrskonzept Innenstadt

Allgemeine Planungsziele

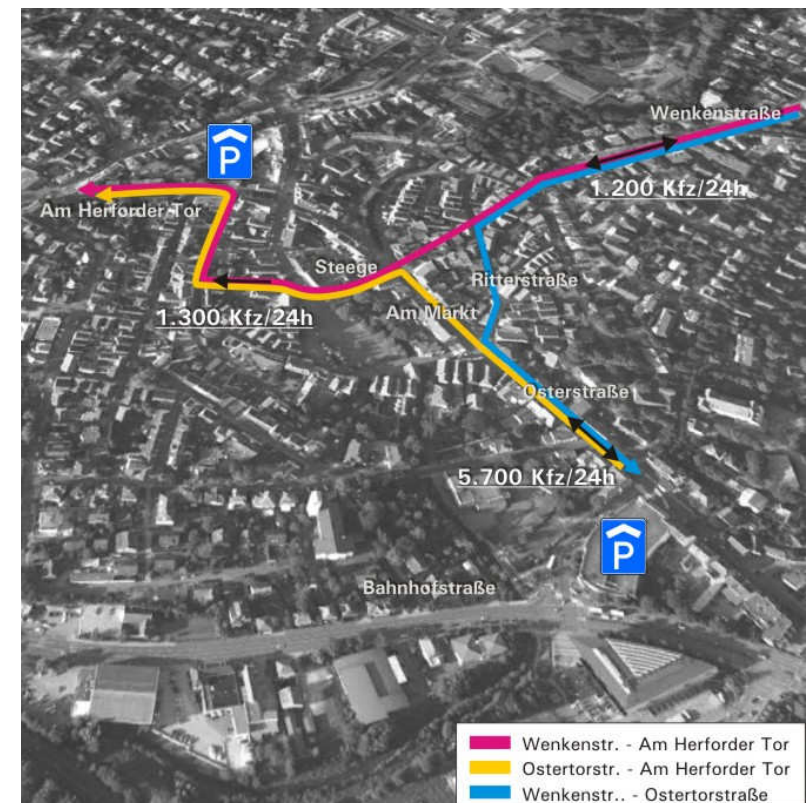
- Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt auf ein notwendiges Maß
- Vermeidung von Durchgangs- und Parksuchverkehr
- Zielorientiertes Parkraumkonzept
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie des ÖPNV



Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr - Analyse

- Die Innenstadt ist gut für den Kraftfahrzeugverkehr erschlossen
- Die Osterstraße als das Ein- und Ausgangstor der Innenstadt mit Verkehrsbelastungen von insgesamt etwa 6.000 Kfz/24h
- Durchgangsverkehr (keine Ziel in der Innenstadt und kein Einkauf) beeinträchtigt unnötig die Wohn- und Aufenthaltsqualität und wirkt sich zudem auf die Verkehrssicherheit aus
- Deutlicher Parksuchverkehr aufgrund der 15 zentral gelegenen Stellplätze (Post, Wenkenstraße)
- Hohes Geschwindigkeitsniveau (Innenstadt als verkehrsberuhigter Bereich)



Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Planungsziele

- Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf ein notwendiges Maß zur Gewährleistung der Innenstadterschließung
- Reduzierung von Immissionen und Erschütterungen
- Vermeidung von unnötigen Durchgangs- und Parksuchverkehren
- Reduzierung von Konfliktsituationen (Erhöhung der Verkehrssicherheit)

Verkehrskonzept Innenstadt

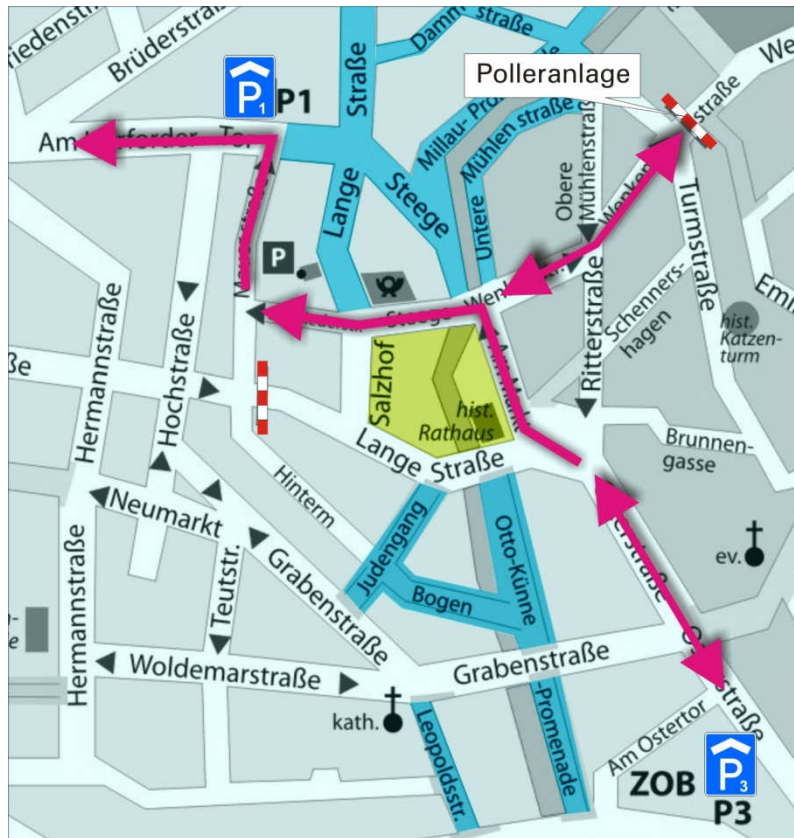
Fließender Verkehr – Planungsüberlegungen

- Entwicklung von Diskussionsvorschlägen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation bzw. des Verkehrsablaufs in der Innenstadt
- Verbesserungen können z.B. durch eine geänderte Verkehrsführung erreicht werden
- Erarbeitung von alternativen Erschließungsvarianten
- Rahmenbedingung: Innenstadt soll weiterhin für die Besucher und Bewohner von Bad Salzuflen erreichbar bleiben



Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Variante A (Bestand)



■ Vorteil:

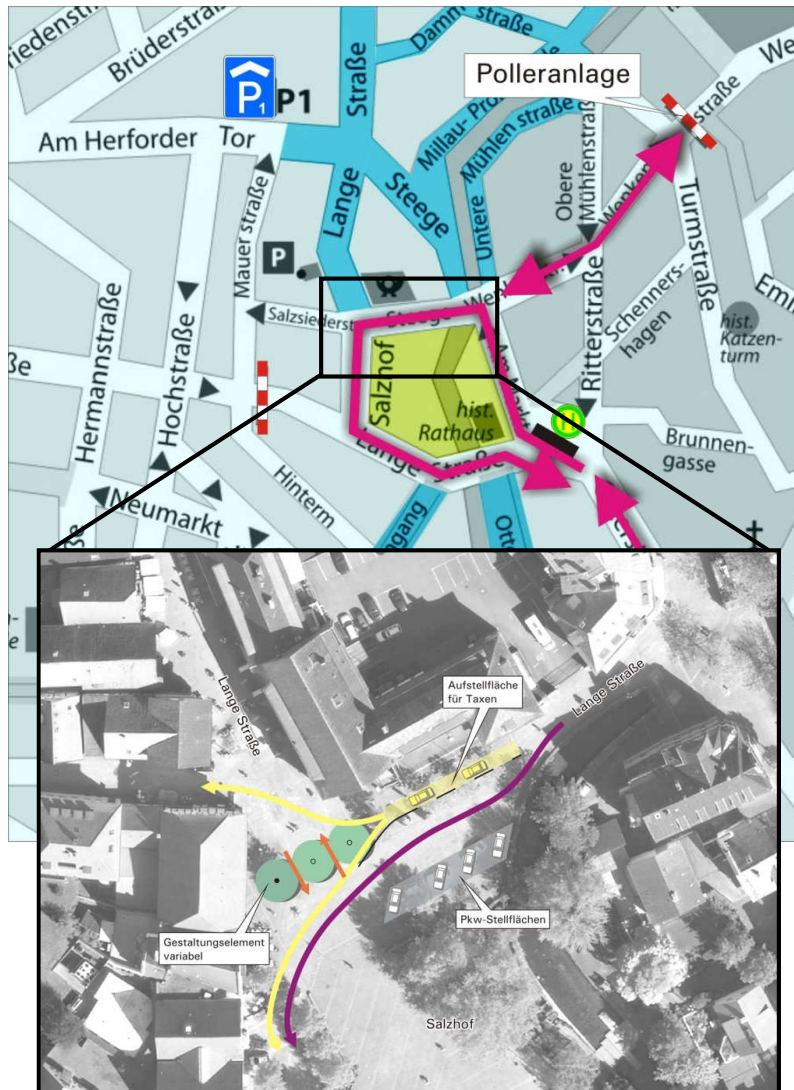
- verkehrliche Situation bleibt erhalten
- keine baulichen Veränderungen, keine Kosten

■ Nachteil:

- Verbesserung der Verkehrssituation kann mit der heutigen Verkehrsführung nicht erreicht werden
- keine Verbesserung hinsichtlich der Anbindung des Salzhofs an den Fußgängerbereich möglich
- Aufenthaltsqualität bleibt weiter eingeschränkt

Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Variante B (Umfahrung Salzhof)



■ Vorteil:

- kein Durchgangsverkehr
- weniger Parksuchverkehr
- Erreichbarkeit der Innenstadt
- Stellplätze vor der Post bleiben erhalten
- Ausfahrt für Taxis oder Marktbesicker über Salzsiederstraße weiterhin möglich

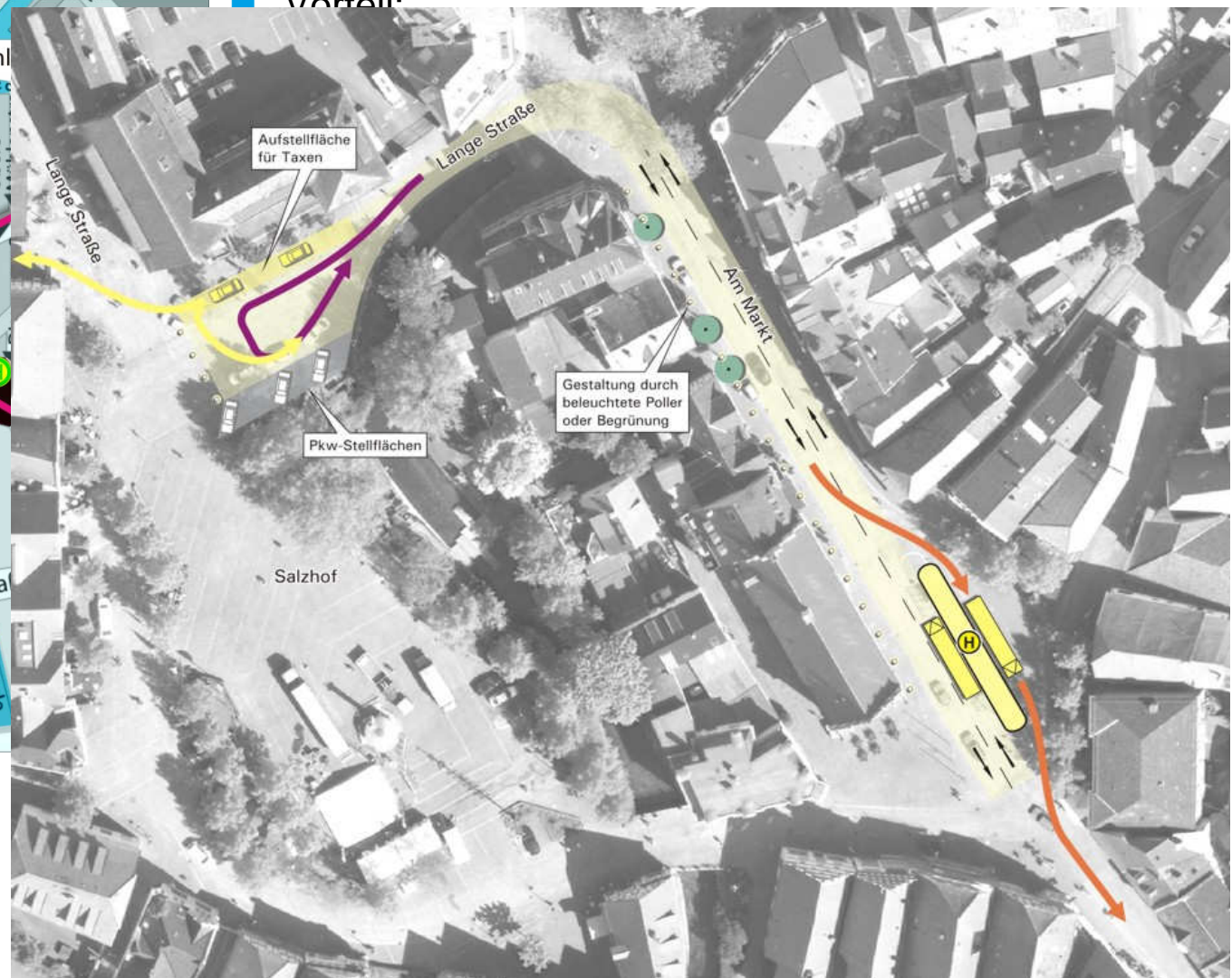
■ Nachteil:

- Konfliktpunkt (Lange Straße/Steege) bleibt erhalten, wird aber durch weniger Verkehr entschärft
- Verkehr wird an sensiblen Wohnbereichen entlang geführt (Lange Straße)
- Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität (Salzhof)

Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Variante C (Wenden vor der Post)

Vorteil:



Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Variante D (Wenden in der Langen Straße)



■ Nachteil:

- Verlagerung der Stellplätze und des Taxi-Standes südlich des Salzhofs
- Post ist somit nicht direkt erreichbar
- Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität südlich des Salzhofs durch Parksuchverkehre
- Verkehr über die Wenkenstraße kann die Stellplätze südlich des Salzhofs bei Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung in der Straße Am Markt nicht erreichen
- Eine Umkehrung der Einbahnstraßenregelung würde den Durchgangsverkehr begünstigen

Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Vorschläge

- Abwägung der möglichen Auswirkungen
- Abschätzung der Auswirkungen ist durch Verkehrsversuche möglich
- Temporärer Umbau durch mobile Absperr- und Markierungselemente
- Vorteil:
 - keine voreiligen und teuren Investitionen
 - Veränderungen können von Bewohnern, Besuchern und Einzelhändlern gleichermaßen wahrgenommen und beurteilt werden



Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Planungsüberlegungen

- Heutige Sperrung der Innenstadt bei publikumsstarken Veranstaltungen, wie Salzsiederfest oder Weihnachtstraum, durch mobile Absperrungselemente (Bauhof), soll beibehalten werden
- Veränderung der Schließzeiten für die Polleranlage in der Wenkenstraße außerhalb der Öffnungszeiten des Einzelhandels auf 13-15 Uhr und 19-9 Uhr



Verkehrskonzept Innenstadt

Fließender Verkehr – Ergänzende Ansätze bzw. Planungsüberlegungen

Temporäre Zufahrtsbeschränkungen als flexibles Element



bei Veranstaltungen



Durchfahrtsverbot zu
einer Hauptverkehrszeit



kein Durchfahrtsverbot

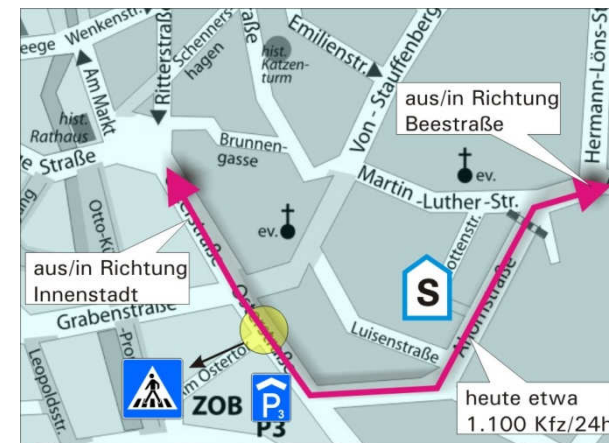
Verkehr mit neuer Haltung



Alternative Verkehrsführung

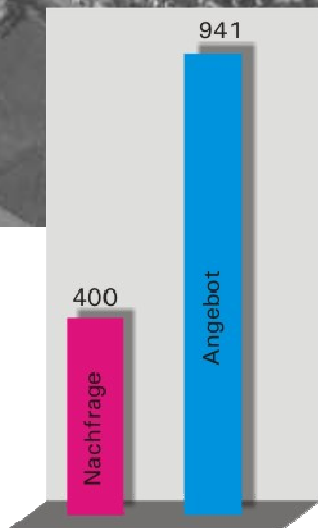
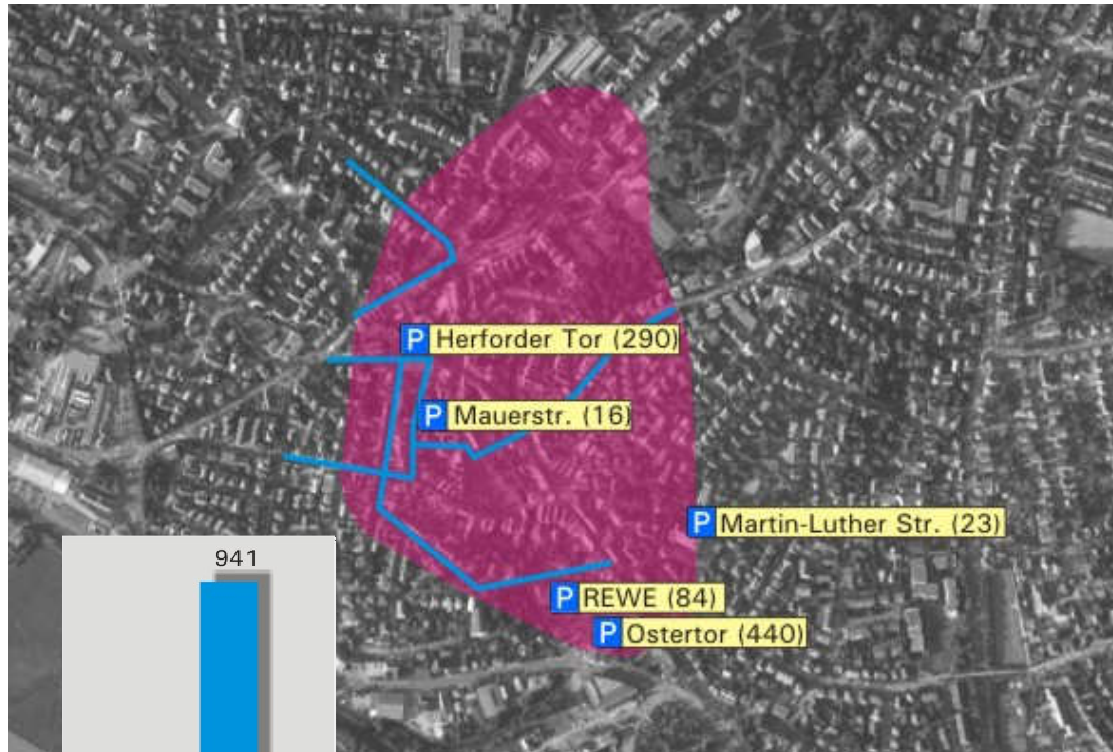


Öffnung der Ahornstraße



Verkehrskonzept Innenstadt

Ruhender Verkehr – Analyse



Gesamtauslastung der innenstadtnahen Stellplätze liegt bei etwa 45 % (Stichprobe)!

- Untersuchung des Parkraumangebots im Umfeld des Einkaufs- und Erholungsbereichs von etwa 200 m (Gehwegzeit von etwa 2 min)
- Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage (16-18 Uhr)
- Schnelles citynahes Parken ist in Bad Salzuflen möglich
- Freie Kapazitäten im Parkhaus Herforder Tor (Lage begünstigt schnelles Einkaufen) und im Parkhaus Ostertor
- Das Stellplatzangebot deckt auch an Wochenenden die Nachfrage und bietet Reserven

Verkehrskonzept Innenstadt

Ruhender Verkehr – Analyse

- Trotz des guten innenstadtnahen Angebots werden Kraftfahrzeuge häufig widerrechtlich im Straßenraum abgestellt
- Einschränkung der Bewegungsfreiheit für den Rad- und Fußgängerverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Mitmenschen z. B. mit Rollatoren
- Widerrechtliches Parken findet vorrangig entlang der Osterstraße, der Straße Am Markt und im Bereich des Salzhofs statt



Verkehrskonzept Innenstadt

Ruhender Verkehr – Analyse

- Derzeit besteht in umliegenden Wohnquartieren das „Trennungsprinzip“ (Bewohnerparken und Kurzzeitstellplätze)
- Änderung der Parkraumorganisation bzw. Bewirtschaftungsform ist aus juristischer Sicht erforderlich
- Nachfrage nach Stellplätzen durch die Bewohner zum Teil größer als die vorhandenen Stellplätze eines Straßenzuges
- Bewohner sollen auch zukünftig bevorrechtigt werden (Parken ohne Gebühren und Parkdauerbegrenzung, aber keine Parkplatzreservierung)



Verkehrskonzept Innenstadt

Ruhender Verkehr – Planungsziele

- hohe Attraktivität innenstadtnah zu parken
- schnelles Auffinden eines innenstadtnahen Stellplatzes
(Vermeidung von Parksuchverkehr)
- zielgerechte Nutzung der vorhandenen Parkraumressourcen
- Förderung und Aktivierung alternativer innenstadtnaher
Parkraumflächen/-standorte
- Parken als wichtiges Qualitätsmerkmal für das Wohnen in der Innenstadt
(Bewohner)
- Neuordnung des Parkraumangebots unter Berücksichtigung des
Bewohnerparkens
- Vermeidung des widerrechtlichen Parkens

Verkehrskonzept Innenstadt

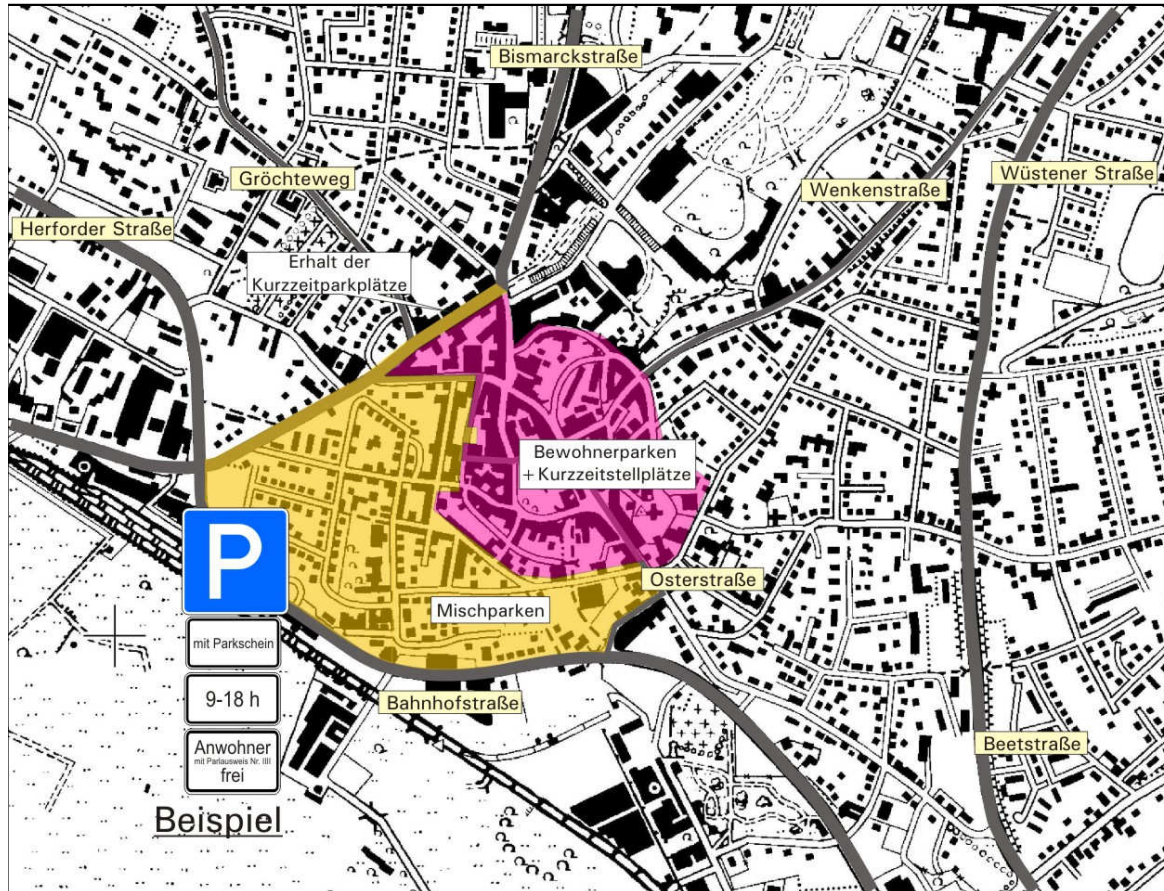
Ruhender Verkehr – Planungsziele

- Attraktivierung der Parkhäuser:
 - Anpassung/ Reduzierung der Parkgebühren
 - Einführung von kürzeren Abrechnungsintervallen, um auch den Kurzzeitparkern entgegenzukommen
 - Öffentlichkeitsarbeit und Werbung der Parkhäuser mit ihren bereits teilweise günstigen Angeboten (bis 30 Minuten kostenlos)
 - Verbesserung der Befahrbarkeit
 - Beteiligung des Einzelhandels (Ausgabe von Parkmünzen)
 - Die örtliche Zuordnung eines Parkhauses sollte sich im Namen wiederfinden (z. B. Parkhaus „Am Herforder Tor“ zu „Altstadt“)
- Entwicklung eines einfachen und verständlichen Parkleitsystems (Fachbeitrag Mobilität und Lärminderung)



Verkehrskonzept Innenstadt

Ruhender Verkehr – Planungsüberlegungen

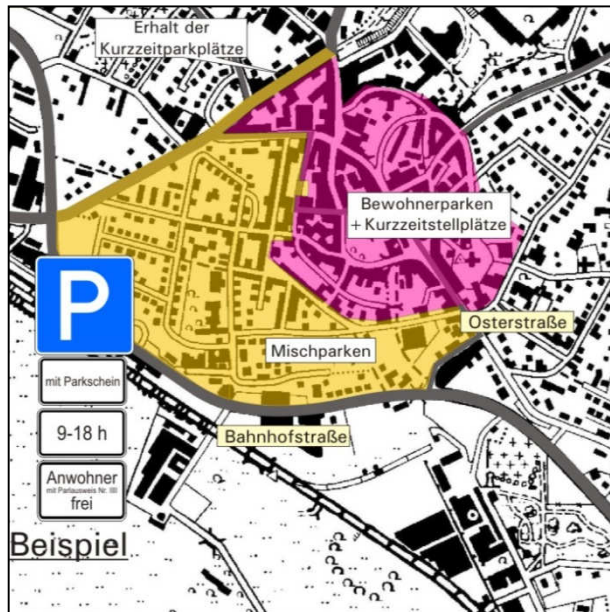


- Erhalt der Kurzzeitstellplätze in der Innenstadt
- Möglichkeit der Kombination von Bewohner- und Kurzzeitparkplätzen („Mischparken“)
- Bewohner sind von der Bewirtschaftung ausgenommen
- ermöglicht innenstadtnahes, straßenräumliches Parken
- Verbesserung der Situation für Bewohnerparken in Bereichen mit hoher Nachfrage

- Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung!
- Keine neuen/zusätzlichen Parkplätze! (Umstrukturierung)

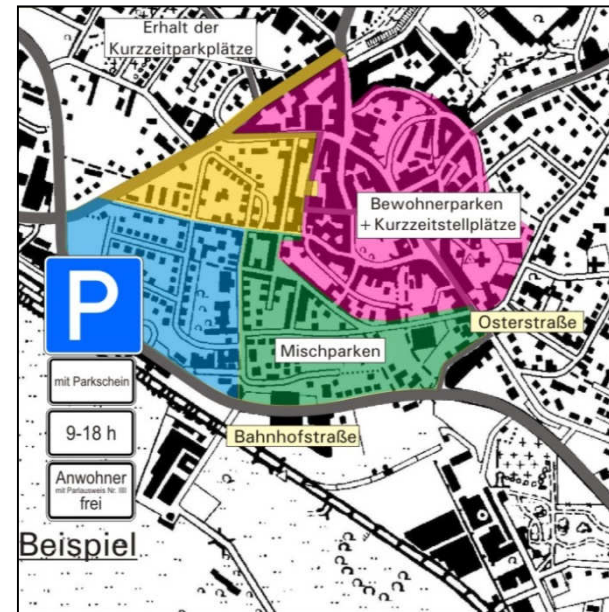
Verkehrskonzept Innenstadt

Ruhender Verkehr – Planungsüberlegungen



■ Großräumiges Parkraumgebiet:

- Binnenverkehr möglich
- größeres Stellplatzangebot für Bewohner
- höherer Parksuchverkehr



■ Kleinräumige Parkraumgebiete:

- kein Binnenverkehr
- weniger Parksuchverkehr
- räumlich begrenztes Stellplatzangebot für Bewohner

Beispiel!

Verkehrskonzept Innenstadt

Ruhender Verkehr – Planungsüberlegungen



Beispiel für die Straße Am Markt

- Widerrechtliches Parken kann verhindert werden durch:
 - verstärkte Kontrollen
 - Einrichtung von ansprechenden und attraktiven Absperrelementen zwischen Gehweg und Fahrbahn
 - Begrünung
 - An die historisch geprägte Innenstadt angepasste Absperrelemente (auch mit Beleuchtung denkbar)

Verkehrskonzept Innenstadt

Radverkehr – Analyse



- Wichtige Verbindungen können vom Radverkehr nicht genutzt werden
- Attraktive Verbindung zwischen Bahnhof/ Bega-Bad und Innenstadt fehlt
- geringes Angebot von Radabstellanlagen
- schlechte Anbindung des Gröchtewegs an die Innenstadt
- hohe Wartezeiten an LSA

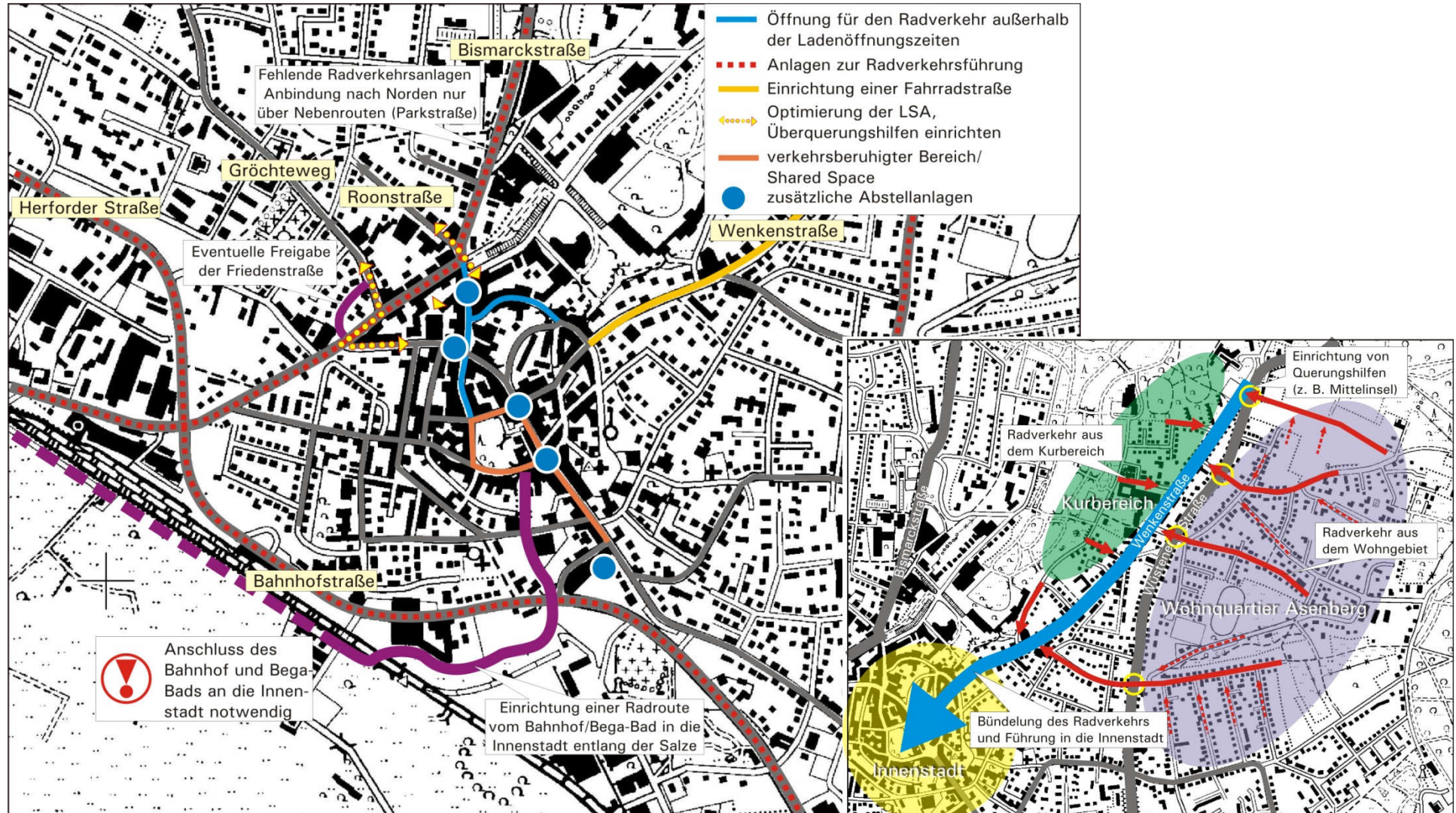
Verkehrskonzept Innenstadt

Radverkehr – Planungsziele

- Sensibilisierung der Bewohner für das Radfahren (mit dem Rad schnell und kostenlos z.B. in die City – ohne Parkgebühren und Parkplatzsuche)
- schnell und sicher in die Innenstadt gelangen (Minimierung von Wartezeiten an Überquerungsstellen)
- stärkere Aktivierung des Alltagsverkehrs/-mobilität
- Ausbau und Unterhaltung der Infrastruktur (Radverkehrsanlagen, Radabstellanlagen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Weitere Förderungen des Radverkehrs durch Aktionen („Stadtradeln“)
- Radfahrer sind attraktive Kunden

Verkehrskonzept Innenstadt

Radverkehr – Planungsüberlegungen



Verkehrskonzept Innenstadt

Fußgängerverkehr – Analyse



- zum Teil keine ausreichenden Gehwegbreiten entlang von Hauptwegebeziehungen
- Trennwirkung/ Konfliktpunkte zwischen Fußgänger und Kfz-Verkehr (Anbindung des Salzhofs an den Fußgängerbereich)
- hohe Wartezeiten an LSA
- zum Teil schlechte Oberflächenbeschaffenheit

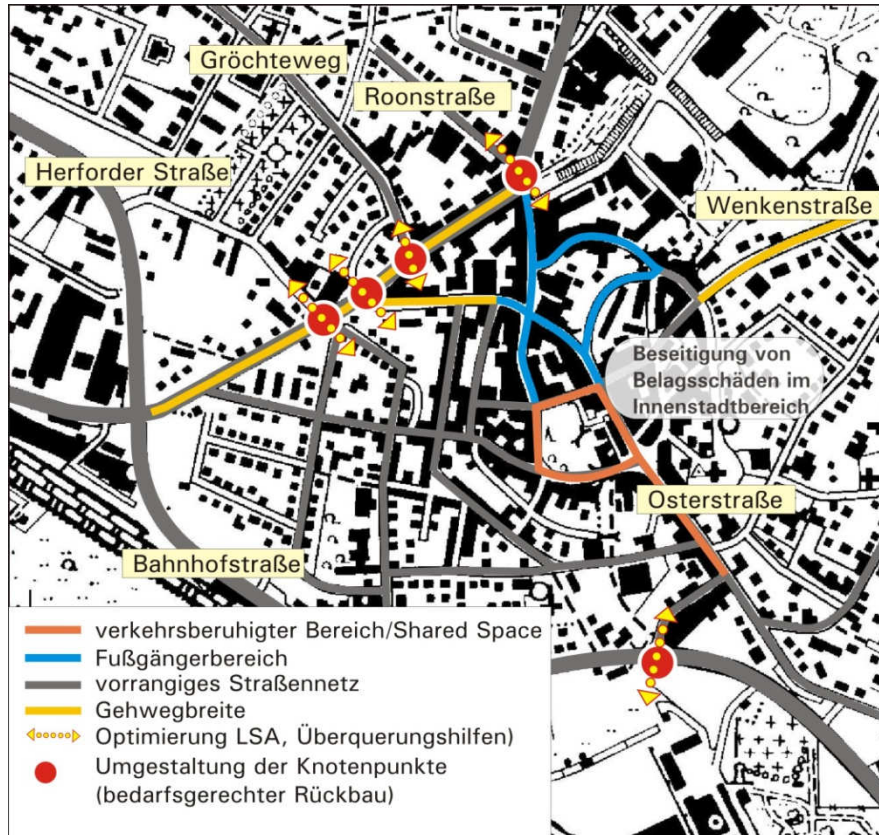
Verkehrskonzept Innenstadt

Fußgängerverkehr – Planungsziele

- Verbesserung der Qualität des Zufußgehens in der Innenstadt
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Steigerung der Aufenthalts- und Bewegungsqualität
 - Reduzierung der Lärm und Luftschadstoffe (Kurort)
- schnell und sicher in die Innenstadt gelangen
- Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Sensibilisierung aller Bewohner in Bad Salzuflen für das Zufußgehen
- Fußgänger sind attraktive Kunden

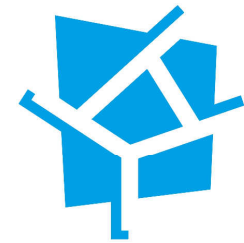
Verkehrskonzept Innenstadt

Fußgängerverkehr - Planungsüberlegungen



- Optimierung der LSA
- Einrichtung von Gehwegüberfahrten
- Einsatz zusätzlicher Überquerungshilfen im Bereich Gröchteweg/ Brüderstraße
- bedarfsgerechter Rückbau der Knotenpunkte zu Gunsten breiterer Gehwege, Einrichtung von Überquerungshilfen und Vergrößerung der Aufstellflächen an LSA
- Instandhaltung des Gehwegnetzes
 - „Masterplan Gestaltung Innenstadt“
 - Förderprogramm „Aktive Innenstadt Bad Salzuflen“





SHP Ingenieure



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Stadt Bad Salzungen Verkehrskonzept Innenstadt

– Vorstellung Ergebnisse –

10.06.2010