Stadt Hemsbach
Verkehrskonzept Ortskern
➔ Nahmobilitäts- und Parkraumkonzept

Bildquelle: Google Earth

Entwicklung eines Nahmobilitätskonzepts für den Ortskern unter Berücksichtigung verschiedener Anforderungen

STADT FAIR TEILEN

STETE PLANUNG

Was ist „Nahmobilität“?

Definition „Nahmobilität“

- *Beweglichkeit von Personen im Nahraum / Quartier durch die überwiegende Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel – d.h. zu Fuß, auf Rollen/Rädern oder auf dem Fahrrad unterwegs sein*

eigene Aufnahme

eigene Aufnahme

Bildquelle: AGFS NRW

Vorgehen bei der Entwicklung des Nahmobilitätskonzepts

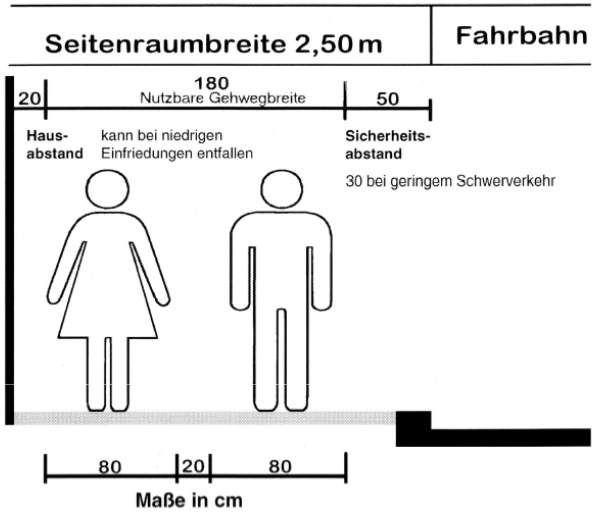
1) Recherche von Standards zur Förderung der Nahmobilität / Dimensionierung der Verkehrsflächen
2) Festlegung der Hauptwegeverbindungen für den Fuß- und den Radverkehr im Ortszentrum (Grundlage ISEK mit Ergänzungen)
3) Aufnahme der Querschnittsaufteilung in den Straßenräumen der Hauptwegeverbindungen
4) Überprüfung der Verkehrsflächen auf Hauptverbindungen hinsichtlich der Einhaltung der Standards
5) Entwicklung von Szenarien zur Förderung der Nahmobilität unter Berücksichtigung weiterer Anforderungen
6) Prüfung der Auswirkungen der Szenarien auf die Verkehrsflächen (Fahrbahn und Seitenraum) und das Parkraumangebot
7) Empfehlungen zur Weiterverfolgung einer Lösung mit dem Focus „Sanierungsgebiet Untere Bachgasse“

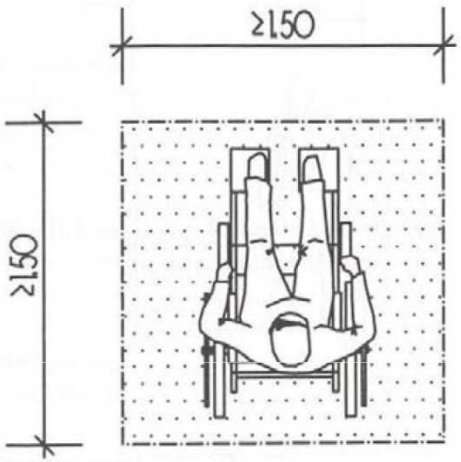
Standards für Verkehrsflächen

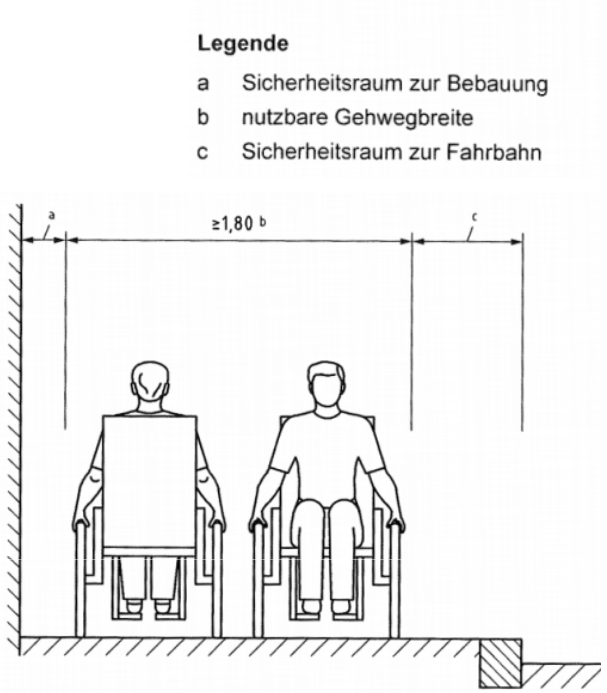
- Gehwegbreiten:
  - **Minimum 1,50 m**
  - 2,00 – 2,50 m in Wohngebieten
  - > 2,50 m in Kernzonen / Geschäftsbereichen
- Radverkehrsanlagen ➔ bei T30 nicht erforderlich
- Parkstreifen: i.d.R. 2,00 m breit bei Längsaufstellung
- Fahrbahnen bei T 30 und 2-Richtungsverkehr
  - **4,50 m bei Begegnungsfall Pkw / Pkw**
  - 5,00 m bei Begegnungsfall Pkw / Lkw bzw. Bus
  - 5,90 m bei Lkw / Lkw
- Fahrbahnen bei T 30 und 1-Richtungsverkehr (Mindestmaß)
  - **3,50 m bei Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung**
  - 3,00 m bei Freigabe Radverkehr mit Ausweichstellen
- Sonderfall Verkehrsberuhigter Bereich (Mischflächen)

Quelle: FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

Anforderungen an Barrierefreiheit im Straßenraum





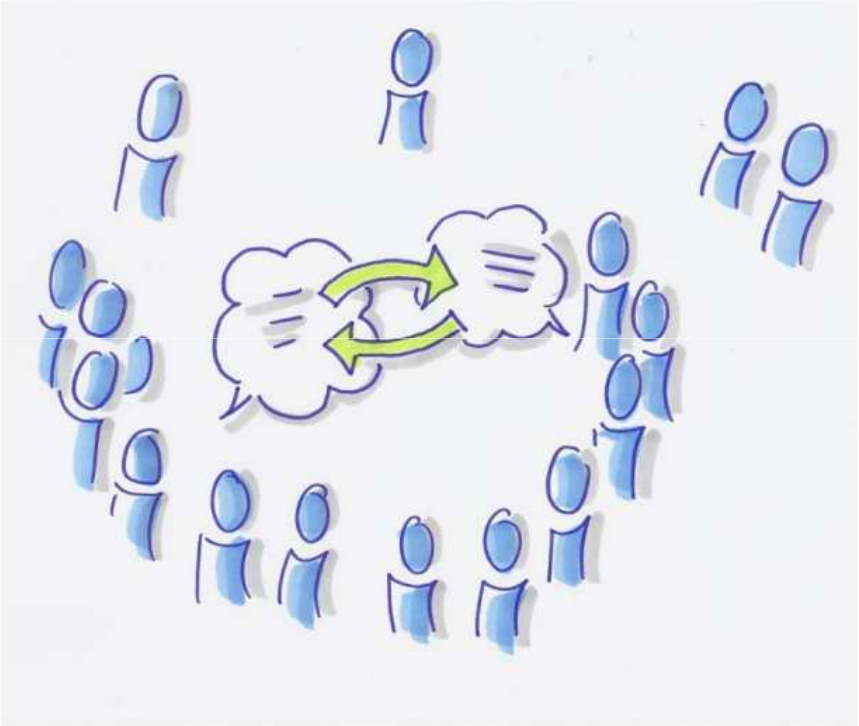


Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)
Rotationsflächenbedarf von Personen mit Rollstuhl
Begegnungsfall Rollstuhl / Rollstuhl

FGSV „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA“, 2002
und „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA“, 2010
und DIN 18040-3 (2014)

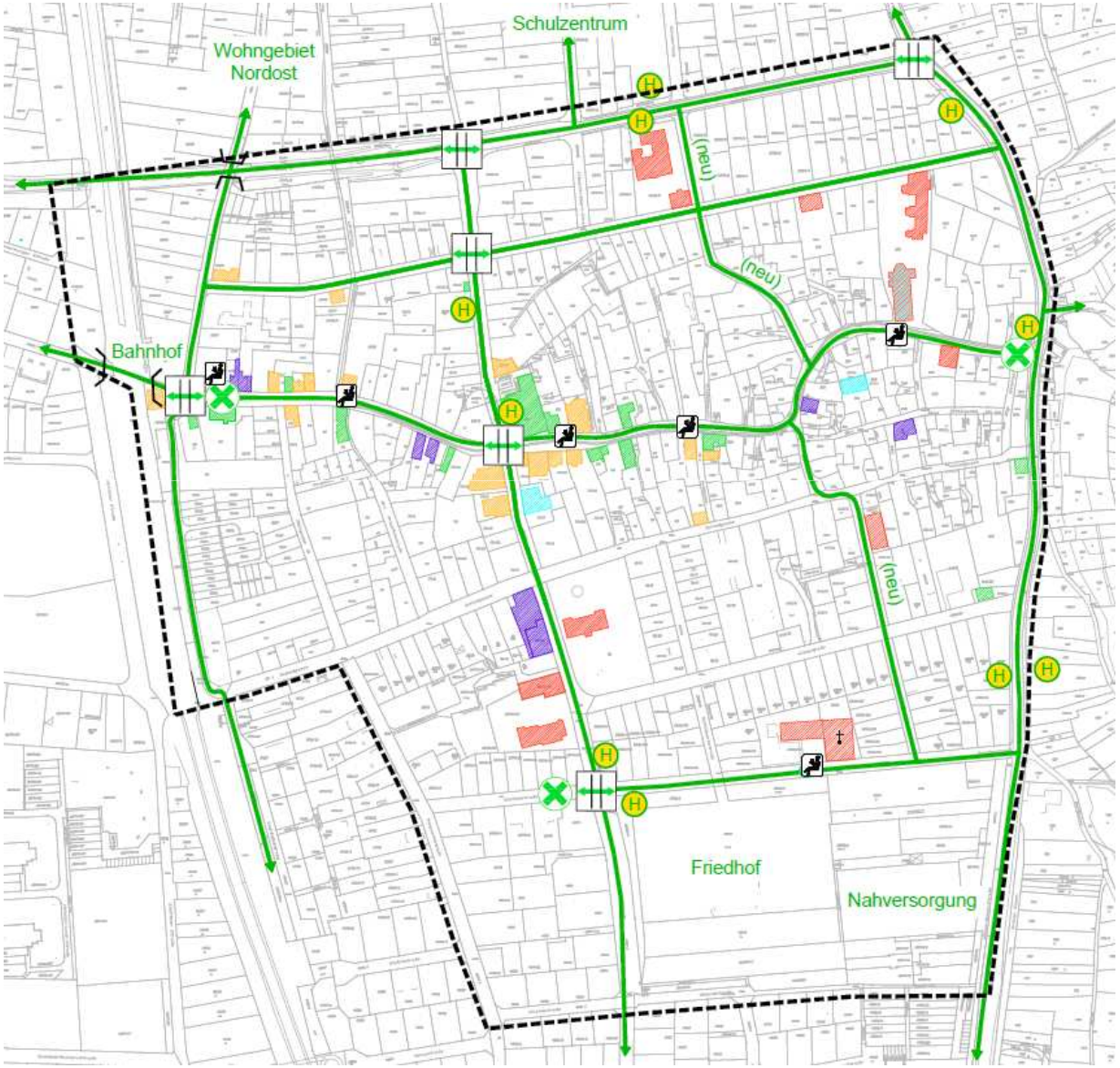
Nahmobilitätskonzept

1. Gesprächsrunde zu Vorgehen und Standards



- ***Fragen?***
- *Anregungen oder Ergänzungen?*
- *Bedenken?*

Nahmobilitätskonzept - Hauptrouten Fußverkehr



Legende

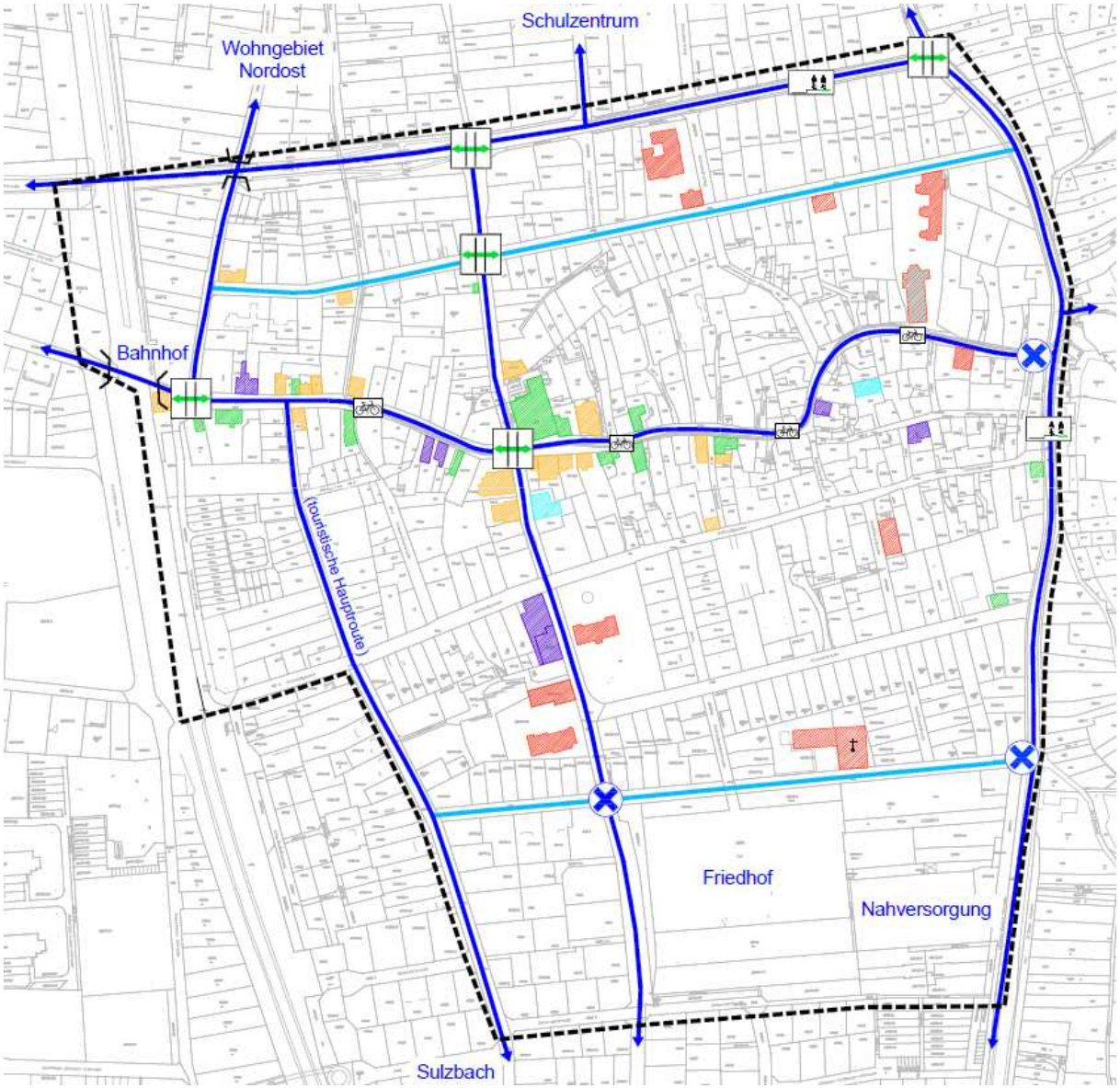
- Hauptrouten Fußverkehr (ISEK)
- Bushaltestelle
- Querung verbessern / erstellen
- Sitzgelegenheit ergänzen
- Wegweisung ergänzen
- Untersuchungsgebiet

Nutzungen

- öffentliche Nutzungen
- Einzelhandel / Versorgung
- Dienstleistungen
- Gastronomie
- kulturell / historisch bedeutsame Einrichtungen

STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept - Hauptrouten Radverkehr



Legende

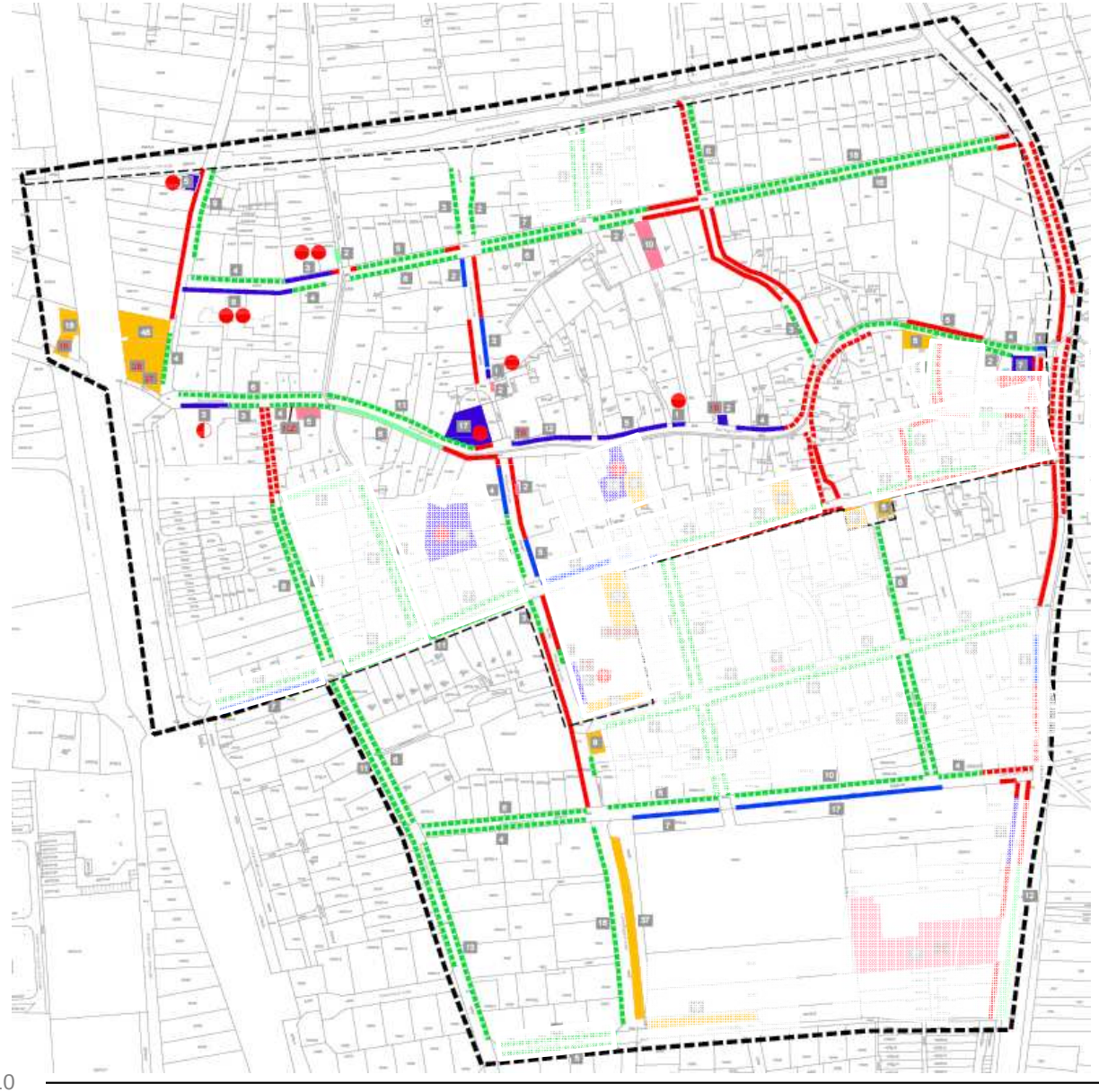
- Hauptrouten Radverkehr (ISEK)
- Quartiersrouten Radverkehr
- Querung verbessern/ erstellen
- Radverkehrsanlagen ergänzen
- Radabstellanlage ergänzen
- Wegweisung ergänzen
- Untersuchungsgebiet

Nutzungen

- öffentliche Nutzungen
- Einzelhandel / Versorgung
- Dienstleistungen
- Gastronomie
- kulturell / historisch bedeutsame Einrichtungen

STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept – Parkierungspraxis



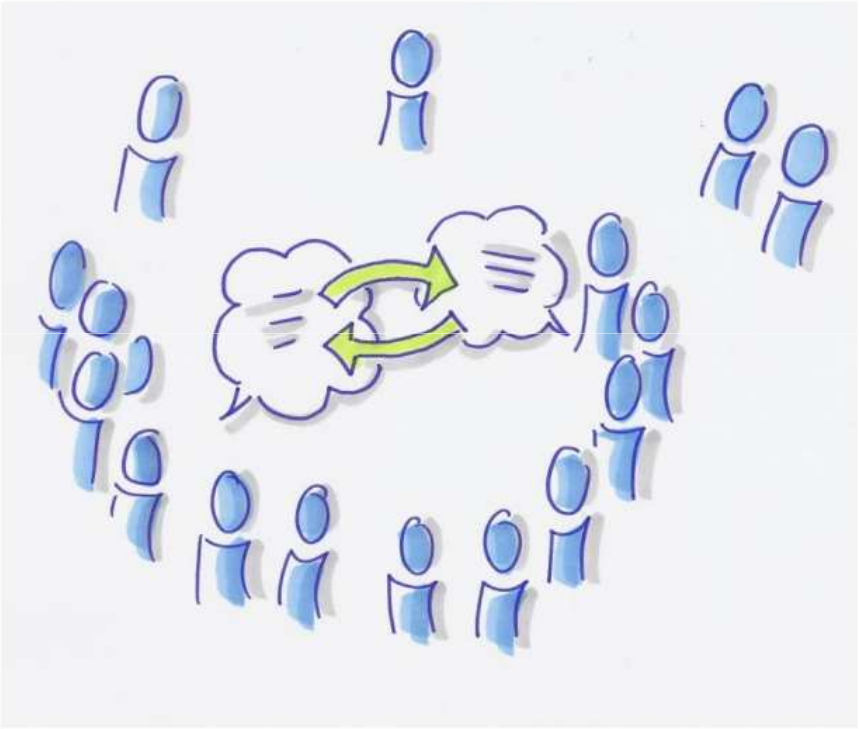
Verteilung des Angebots

- absolutes Halteverbot
- eingeschränktes Halteverbot
- Parken geregelt (markiert)
- Parken geregelt (zeitlich)
  - 1/2 h
  - 1 h
  - 2h
- Parken ungeregelt (Gehweg)
- Parken ungeregelt (Fahrbahn)
- Parken zeitlich ungeregelt auf Parkplatz
- Parken zeitlich geregelt auf Parkplatz
- Kundenparkplätze
- 4 Anzahl möglicher Stellplätze
- 1B Behindertenstellplatz (inkl.)
- 2T Taxistellplatz (inklusive)
- 1LZ Ladezone (inklusive)
- Untersuchungsgebiet
- Erhebungsgebiet

STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept

2. Gesprächsrunde zu den Hauptwegeverbindungen



- ***Fragen?***
- ***Anregungen oder Ergänzungen?***
- ***Bedenken?***

Nahmobilitätskonzept – Szenarien

Szenario 1 - Optimales Flächenangebot für den Fußverkehr

Freihalten der Gehwege von parkenden Fahrzeugen als Grundansatz unter Inkaufnahme des Wegfalls von Stellplätzen, ggfs. Einbahnstraßen

Szenario 2 - Optimales Flächenangebot für den ruhenden Kfz-Verkehr

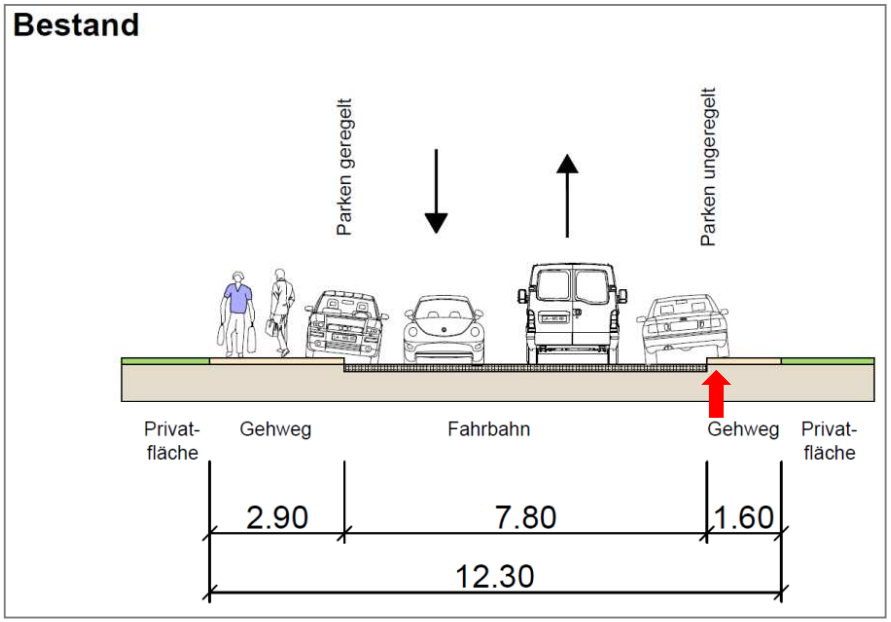
Erhalt möglichst vieler Stellplätze als Grundansatz, Berücksichtigung von Mindeststandards für den Fußverkehr, ggfs. Einrichtung von Einbahnstraßen oder Verkehrsberuhigten Bereichen

Für beide Szenarien gilt:

- Fehlende Gehwege werden angelegt / zu schmale werden erweitert, bestehende Gehwege mit Mindestbreite werden nicht umgebaut
- wenn möglich Zwei-Richtungsverkehr für Kfz- und Radverkehr
  alternativ: Einbahnstraße mit Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung
  oder alternativ: Verkehrsberuhigter Bereich mit Zwei-Richtungsverkehr

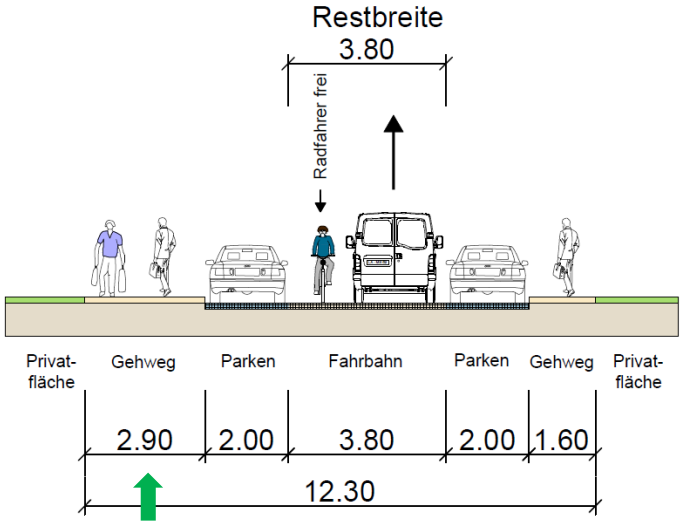
Nahmobilitätskonzept – Flächenaufteilung

Querschnitt-Szenarien Untere Bachgasse zwischen Bahnhofstr. und Rückgasse

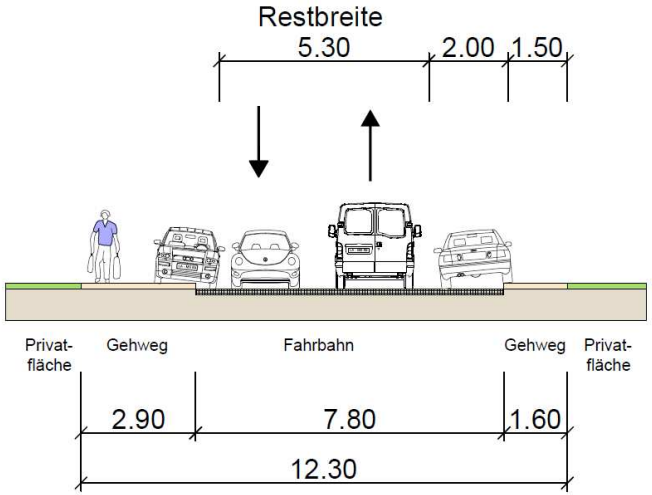


- Im Bestand 16 Stellplätze:
  3 x Gehwegparken markiert und
  13 x Gehwegparken ungeregelt
- Im Szenario 1: kein Wegfall von Stellplätzen, wenn Einrichtungsverkehr eingerichtet wird
- im Szenario 2: kein Wegfall von Stellplätzen, da weiterhin auf Gehwegen geparkt wird

Szenario 1 - Optimales Flächenangebot für Fußverkehr



Szenario 2 - Optimales Flächenangebot für ruhenden Verkehr

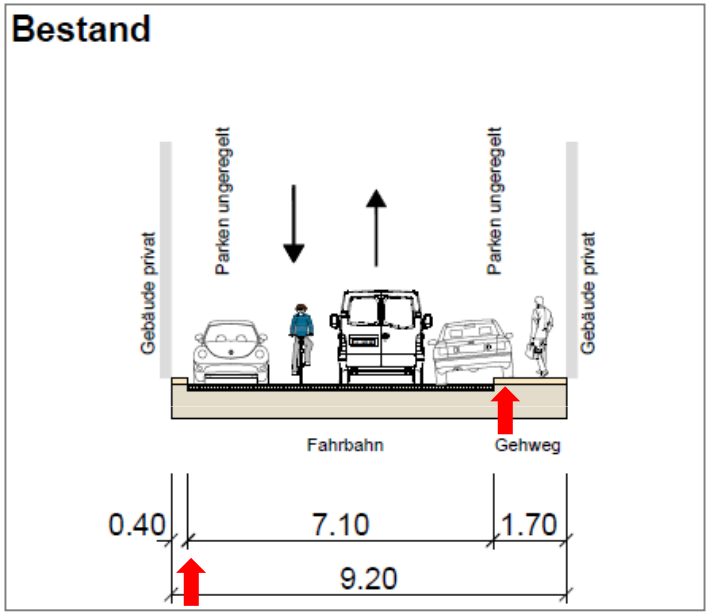


STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept – Flächenaufteilung

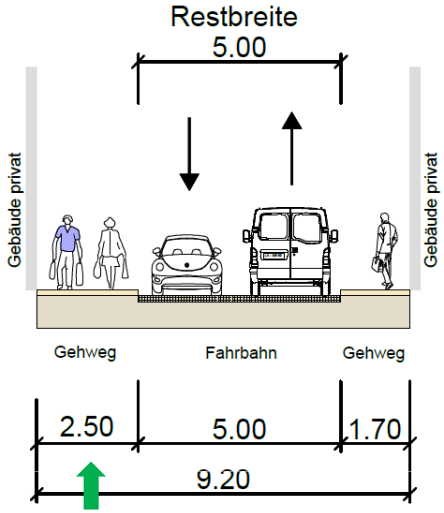
Querschnitt-Szenarien Untere Bachgasse zwischen Grabenstraße und Rückgasse

Bestand

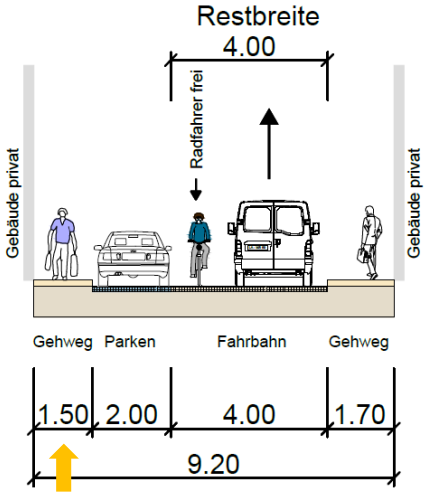


- Im Bestand 17 Stellplätze:
  6 x auf Fahrbahn markiert und
  11 x Gehwegparken
- Im Szenario 1: Wegfall von allen Stellplätzen bei Zweirichtungsverkehr
- im Szenario 2: Erhalt von 6 Stellplätzen bei Einrichtungsverkehr und Freigabe Radverkehr

Szenario 1 - Optimales Flächenangebot für Fußverkehr



Szenario 2 - Optimales Flächenangebot für ruhenden Verkehr

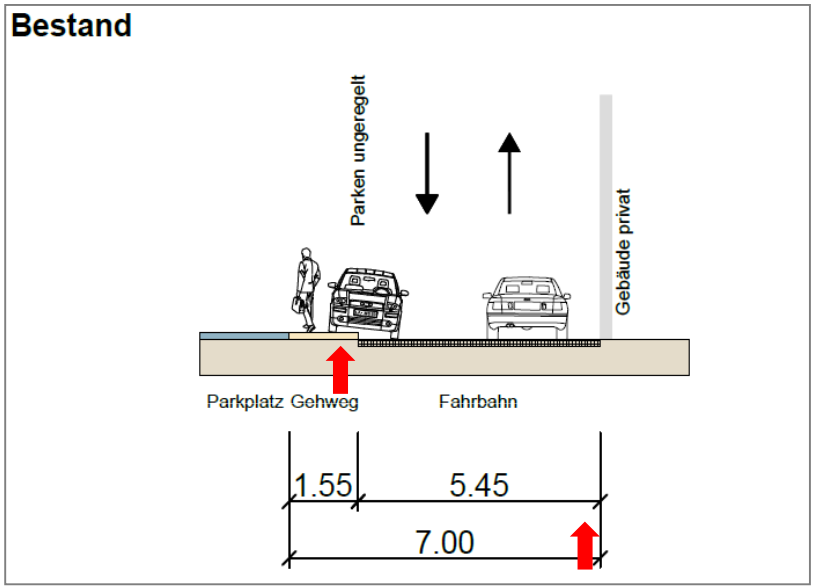


STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept – Flächenaufteilung

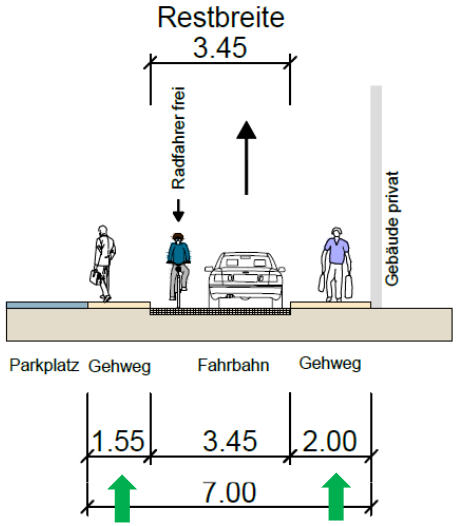
Querschnitt-Szenarien Bahnhofstraße zwischen Bachgasse und Gartenstraße

Bestand

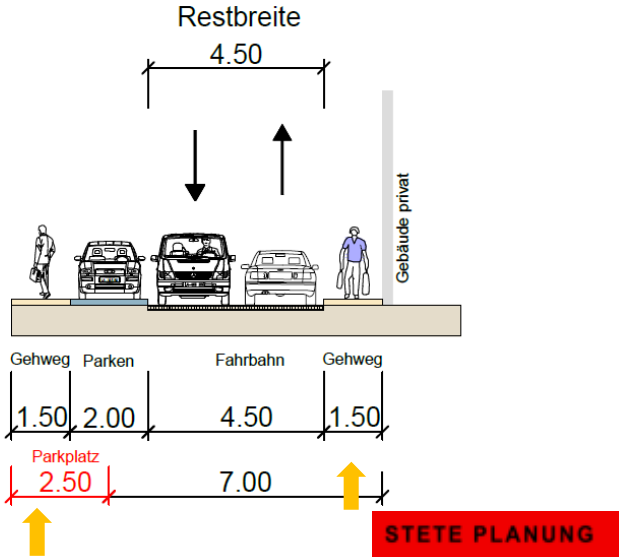


- Im Bestand 4 Stellplätze (<u>am Erhebungstag!</u>): 4 x Gehwegparken
- Im Szenario 1: Wegfall von 4 Stellplätzen und Einrichtungsverkehr notwendig + Freigabe RV
- im Szenario 2: Erhalt von 4 Stellplätzen auf der Straße bei Eingriff in Parkplatz, Zweirichtungsverkehr möglich

Szenario 1 - Optimales Flächenangebot für Fußverkehr

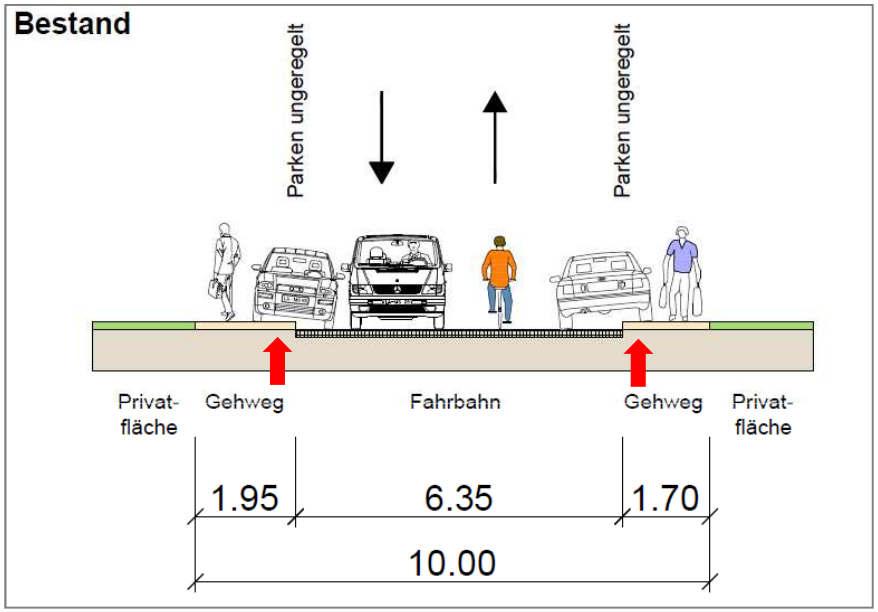


Szenario 2 - Optimales Flächenangebot für ruhenden Verkehr



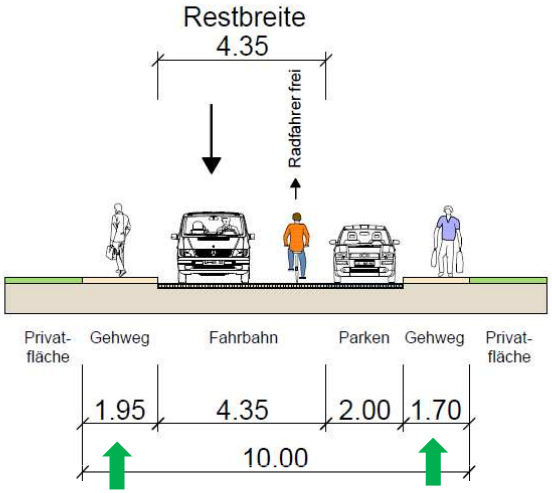
Nahmobilitätskonzept – Flächenaufteilung

Querschnitt-Szenarien Gartenstraße West zwischen Bahnhofstr. und Grabenstraße

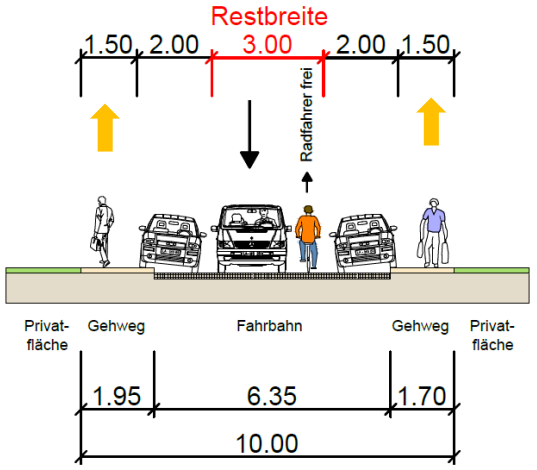


- Im Bestand 30 Stellplätze:
  11 x auf Fahrbahn markiert und
  19 x Gehwegparken ungeregelt
- Im Szenario 1: Wegfall von 12 Stellplätzen und Einrichtungsverkehr notwendig + Freigabe RV
- im Szenario 2: kein Wegfall von Stellplätzen, aber Einrichtungsverkehr notwendig + Freigabe RV (nur mit ausreichend Ausweichmöglichkeiten!)

Szenario 1 - Optimales Flächenangebot für Fußverkehr

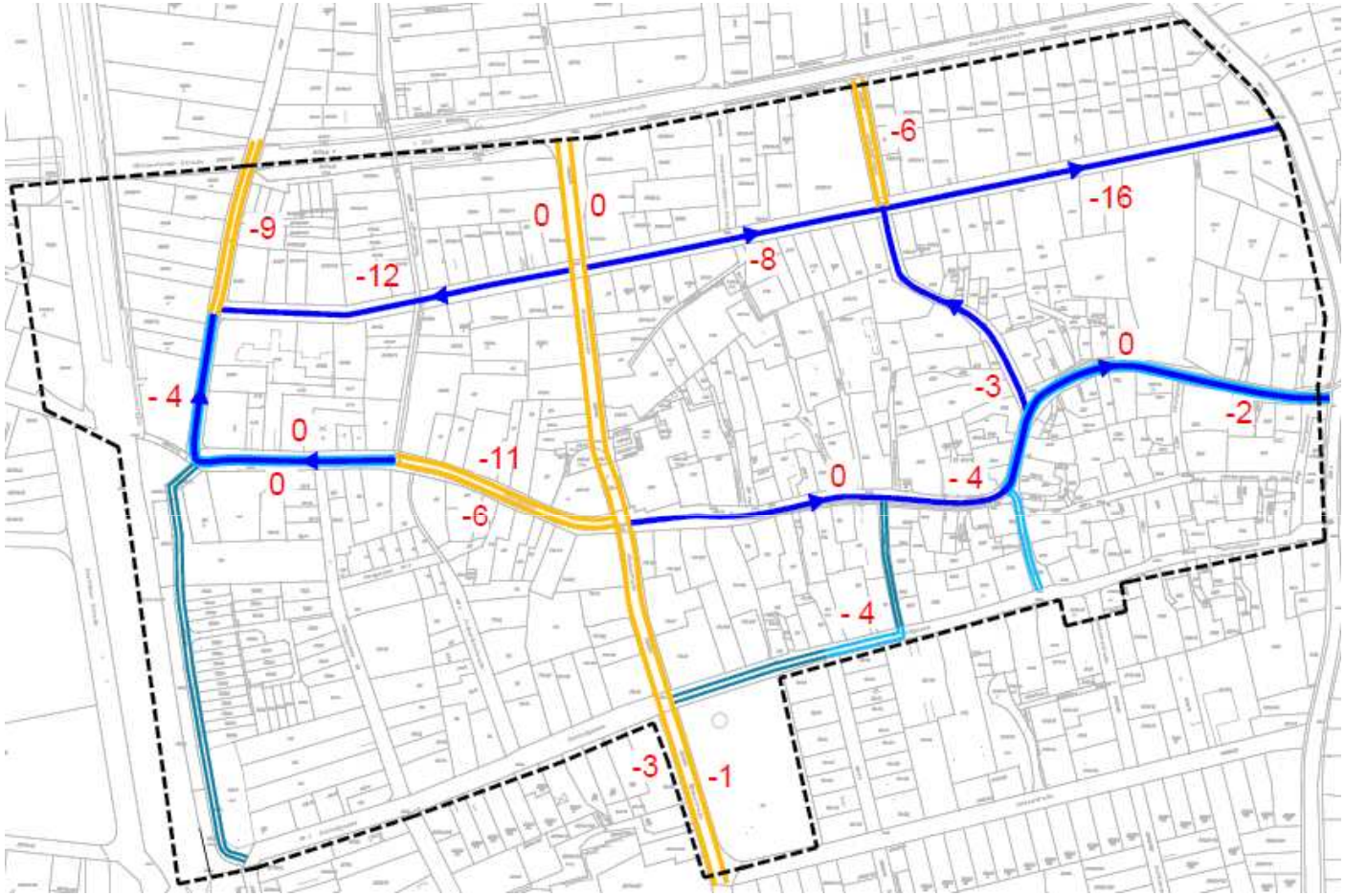


Szenario 2 - Optimales Flächenangebot für ruhenden Verkehr



STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept – Wirkungen Szenario 1



Optimales Flächenangebot für den Fußverkehr

Verkehrsführung Kfz-Verkehr

- Zweirichtungsverkehr
- Einrichtungsverkehr (Einbahnstraße)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Bestand)
- Verkehrsberuhigter Bereich, Alternative zur Einbahnstraße

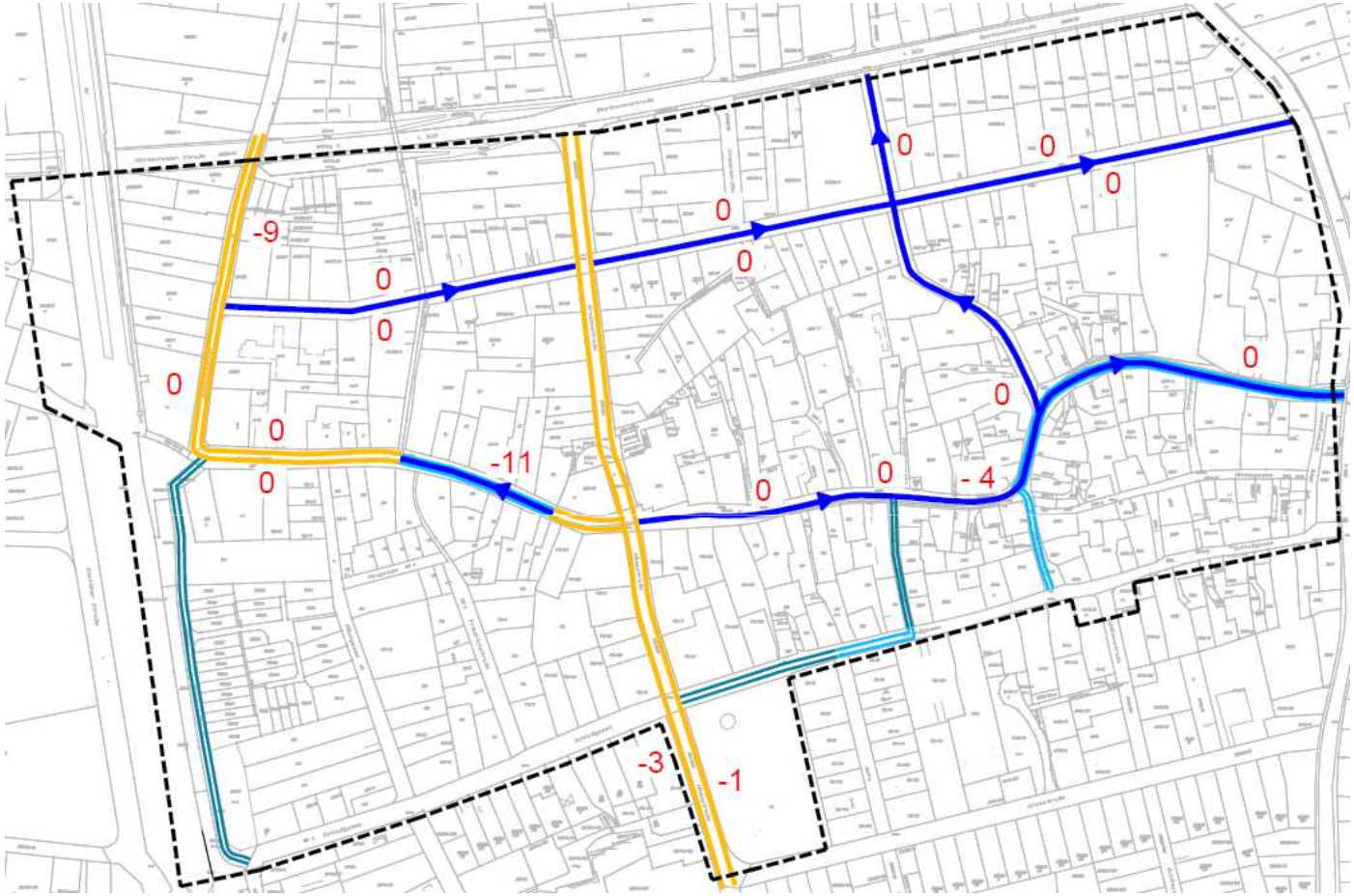
Wegfall von Stellplätzen

- -6 Anzahl des Wegfalls von Stellplätzen auf Gehwegen nach Abschnitten
- Abgrenzung Parkraumerhebung

- Wegfall von Stellplätzen im Szenario 1: - 89
  (ca. 28 % des Gesamtangebots im öffentlichen Straßenraum)

STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept – Wirkungen Szenario 2



Optimales Flächenangebot für den ruhenden Verkehr

Verkehrsführung Kfz-Verkehr

- Zweirichtungsverkehr
- Einrichtungsverkehr (Einbahnstraße)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Bestand)
- Verkehrsberuhigter Bereich, Alternative zur Einbahnstraße

Wegfall von Stellplätzen

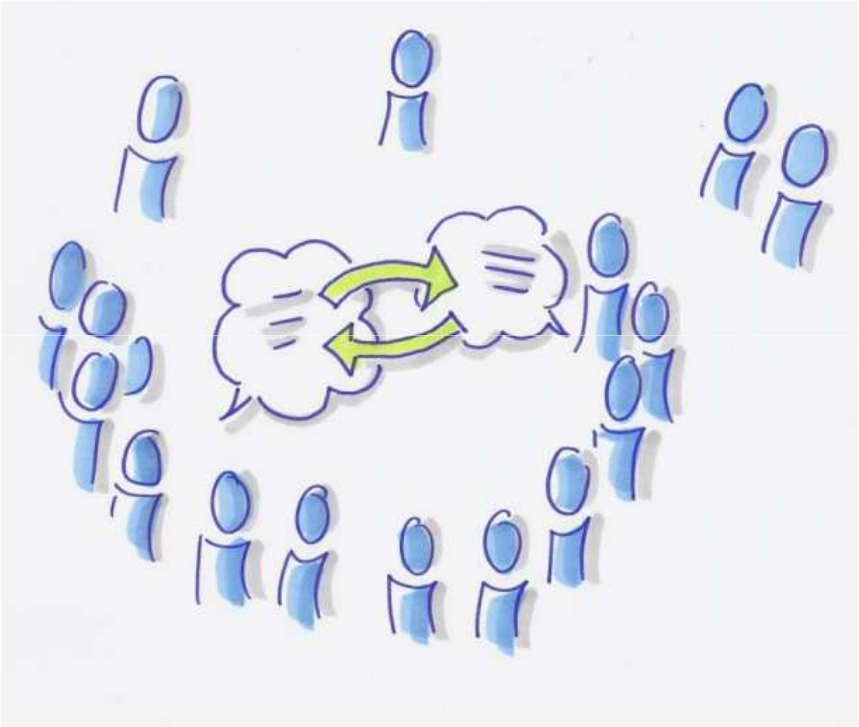
- -9 Anzahl des Wegfalls von Stellplätzen auf Gehwegen nach Abschnitten
- Abgrenzung Parkraumerhebung

- Wegfall von Stellplätzen im Szenario 2: - 28
  (ca. 9 % des Gesamtangebots im öffentlichen Straßenraum)

STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept

3. Gesprächsrunde zu Szenarien und ihren Wirkungen



- ***Fragen?***
- *Anregungen oder Ergänzungen?*
- *Bedenken?*

Verkehrskonzept Ortszentrum - Ziele

- Verstärkung der Verkehrsberuhigung
- Qualitätssicherung hinsichtlich Platzbedarf und Sicherheit, insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr
- Barrierefreie Gestaltung des Straßenraums
- Harmonisierung der Parkregelungen
- Erhaltung des Umfangs an Parkraum im Ortszentrum
- Steuerung der Parkraumnachfrage
- Vermeidung / Unterbindung von Gehwegparken
- Verringerung von Parksuchverkehr

Verkehrskonzept – Empfehlungen zur Verkehrsführung im Bereich Sanierungsgebiet

Anbindung Parkplätze:
Bray-Sur-Seine Platz und Sparkasse

- Einbahnstraßenregelung in gesamter unterer Bachgasse im Zulauf auf den Bahnhof
- Einbahnstraßenregelung in der Gartenstraße in Richtung Grabenstraße
- Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Bachgasse und Gartenstraße

➔ Ausreichend breite Gehwege und ein maximales Parkraumangebot können hergestellt und die Verkehrssicherheit auf Haupt(Schul)wegen kann verbessert werden

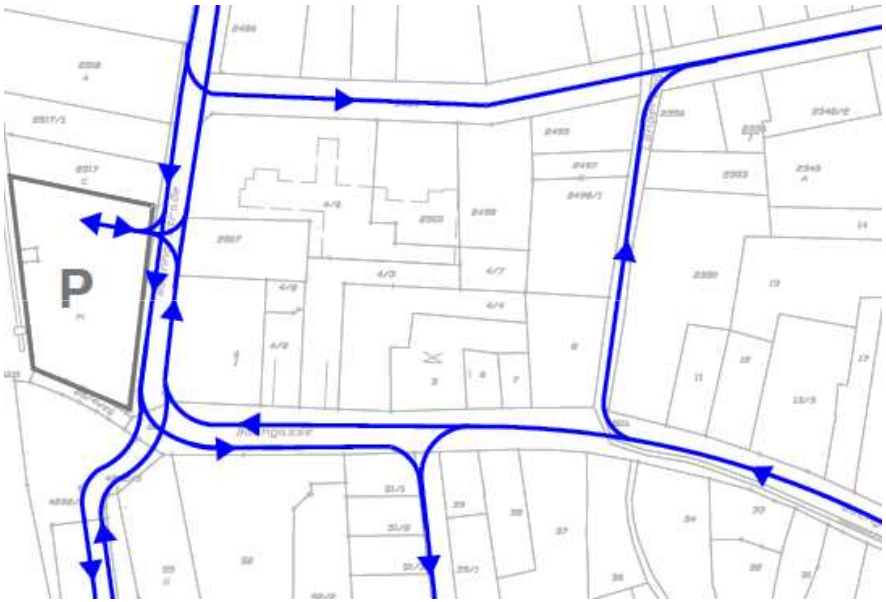
STETE PLANUNG

Verkehrskonzept – Varianten zur Verkehrsführung im Bereich Sanierungsgebiet

Variante Einbahnstraße in Bahnhof-straße bis Anbindung Parkplatz

- Einbahnstraßenregelung in der unteren Bachgasse und in der Bahnhofstraße bis nördliche Zufahrt Parkplatz
- Zu- und Ausfahrt Parkplatz von / nach Norden über die Bahnhofstraße möglich

Variante abschnittsweise Zweirichtungsverkehr in Bachgasse

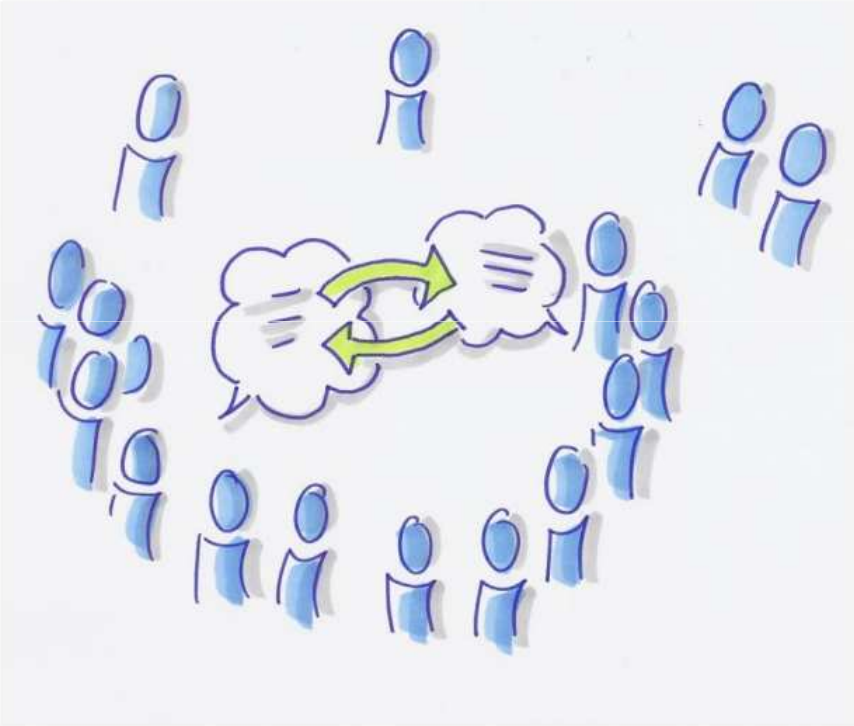


- Einbahnstraßenregelung untere Bachgasse bis zur Rückgasse
- Zufahrt untere Bachgasse aus Richtung Bahnhof möglich
- Bahnhofstraße mit Zweirichtungsverkehr

STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept

4. Gesprächsrunde zum Verkehrsführungskonzept



- ***Fragen?***
- ***Anregungen oder Ergänzungen?***
- ***Bedenken?***
- ***Was ist für die Akzeptanz ggfs. flankierend notwendig?***

Abschließendes Meinungsbild!

Verkehrs- und Gestaltungskonzept Untere Bachgasse

Verkehrsberuhigter Bereich, Zeichen 325 StVO

- für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr (VwV StVO) bzw. bis 400 Kfz/h für Mischverkehr (RASt 06)
- müssen durch ihre Gestaltung vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Kfz-Verkehr eine untergeordnete Bedeutung hat
- i. d. R. niveaugleicher Ausbau des gesamten Straßenraums
- das Zeichen darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist,
- eine Kombination mit Einbahnstraßenregelung ist möglich

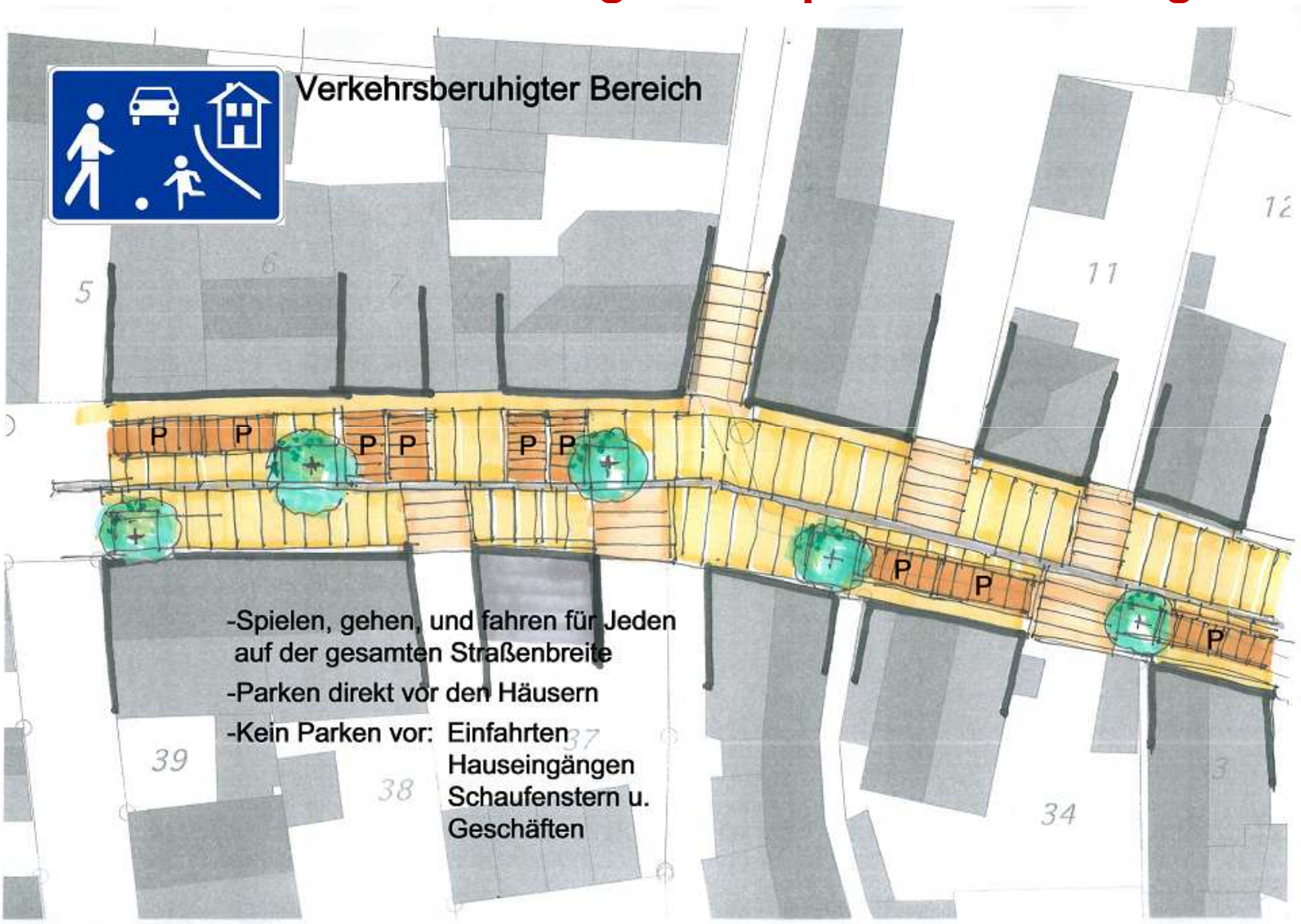
Verkehrs- und Gestaltungskonzept Untere Bachgasse

Verkehrsberuhigter Bereich,
Zeichen 325 StVO

Verkehrsrechtliche Regelungen

- Höchstgeschwindigkeit = Schrittgeschwindigkeit (max. 7 km/h)
- Vorfahrtsregelung = Rechts-vor-Links
- Bevorrechtigung des Fußverkehrs,
  aber FußgängerInnen dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern
- Aufenthalt / Spiel auf der Verkehrsfläche erlaubt
- Parken nur auf gekennzeichneten Flächen (Markierungen oder Pflasterung) zulässig, Halten grundsätzlich überall möglich
- Beschilderungen/Verkehrszeichen innerhalb i.d.R. entbehrlich

Verkehrs- und Gestaltungskonzept Untere Bachgasse



STETE PLANUNG

Verkehrs- und Gestaltungskonzept Untere Bachgasse

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Zeichen 274 StVO

- Fuß- und Kfz-Verkehr sind baulich voneinander getrennt
- eignet sich für städtische Zentren mit hohem Fußverkehrsaufkommen, überwiegender Aufenthalts- bzw. Einkaufsfunktion
- sichert die Erreichbarkeit von Geschäften und Restaurants mit dem Kfz
- eine weiche Trennung ist bei der Gestaltung anzustreben, mit Gliederung in Fahr-, Geh- und Parkbereiche
- durch Beschilderung

ist die Ausweisung von Kurzzeitparken oder zonales Parkverbot klar regelbar
- eine Kombination mit Einbahnstraßenregelung ist möglich

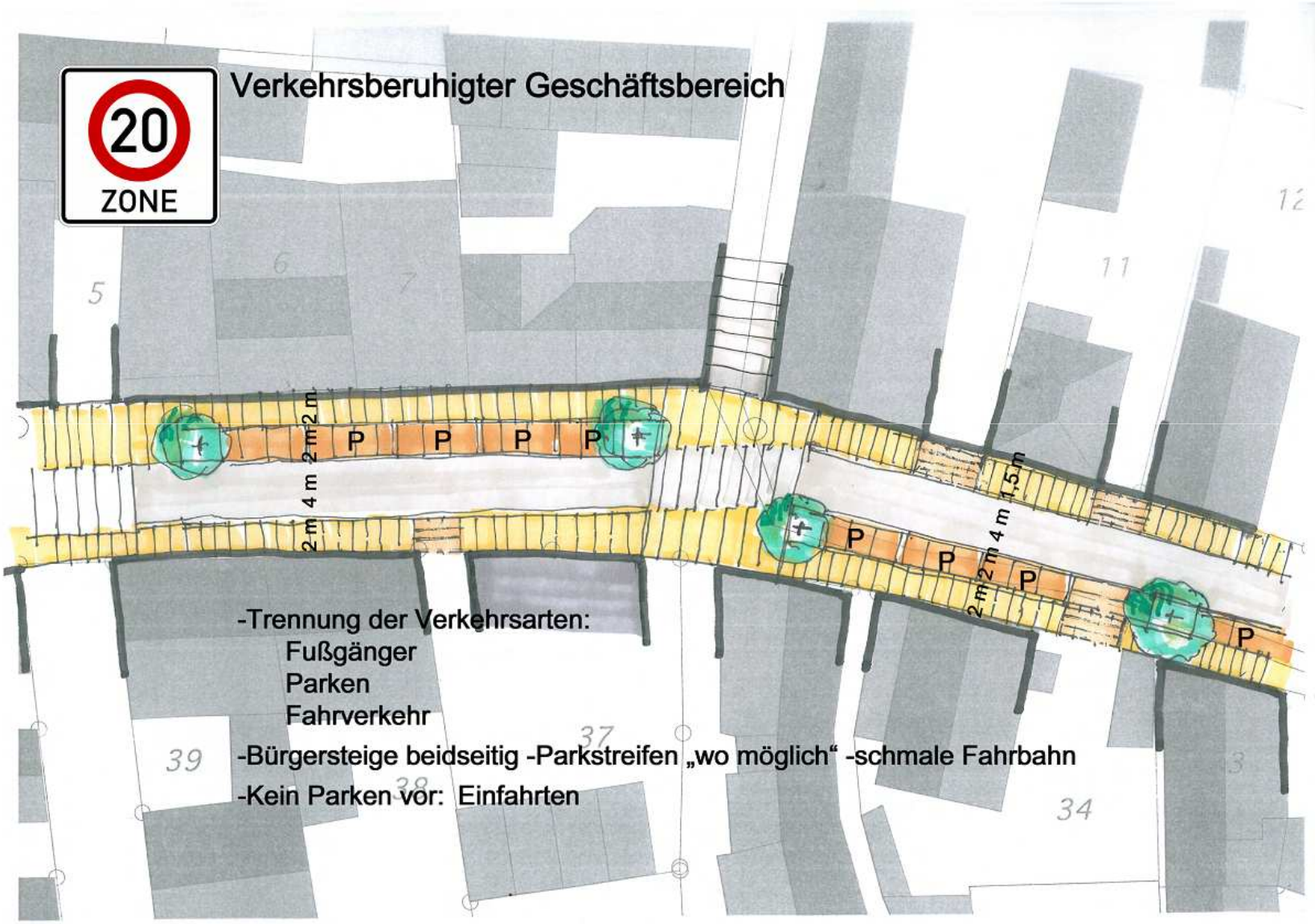
Verkehrs- und Gestaltungskonzept Untere Bachgasse

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Zeichen 274 StVO

Verkehrsrechtliche Regelungen

- Höchstgeschwindigkeit = 20 km/h
- Bevorrechtigung des Fahrverkehrs
- Trennung der Verkehrsarten
- Vorfahrtsregelung = Rechts-vor-Links
- Anordnung von Parkständen durch Beschilderung und Markierung
- Bestandsschutz für Fußgängerschutzanlagen

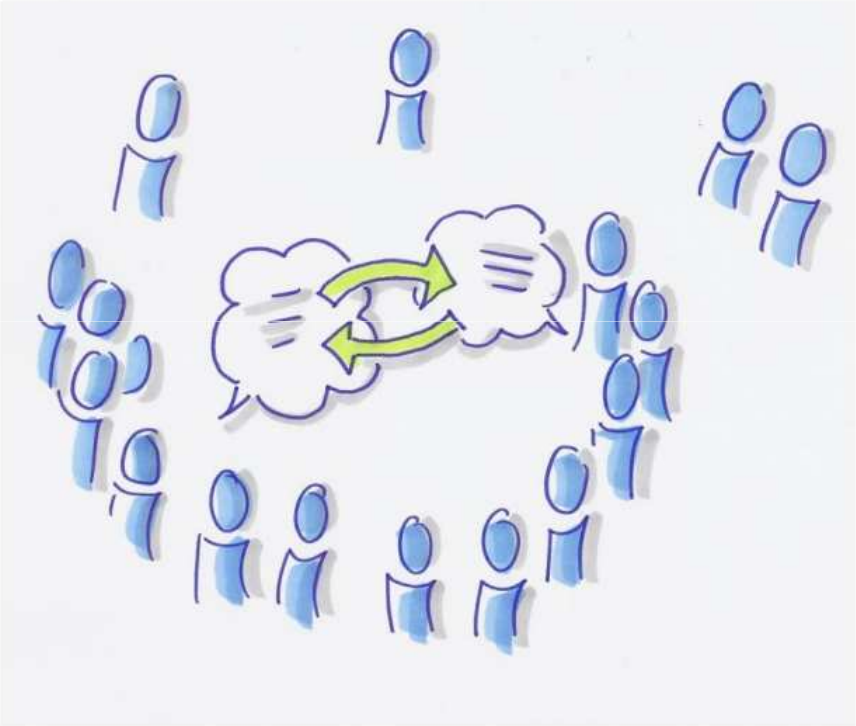
Verkehrs- und Gestaltungskonzept Untere Bachgasse



STETE PLANUNG

Nahmobilitätskonzept

5. Gesprächsrunde zum Konzept untere Bachgasse



- ***Fragen?***
- ***Anregungen oder Ergänzungen?***
- ***Bedenken?***
- ***Was ist für die Akzeptanz ggfs. flankierend notwendig?***

Erstes Meinungsbild!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Bildquelle: Google Earth