

„Am Ende der Straße“

**Ergebnisse der
AGFS-Planerwerkstatt**

Patricia Reich, Stadt Unna

Thomas Ide, Stadt Gladbeck

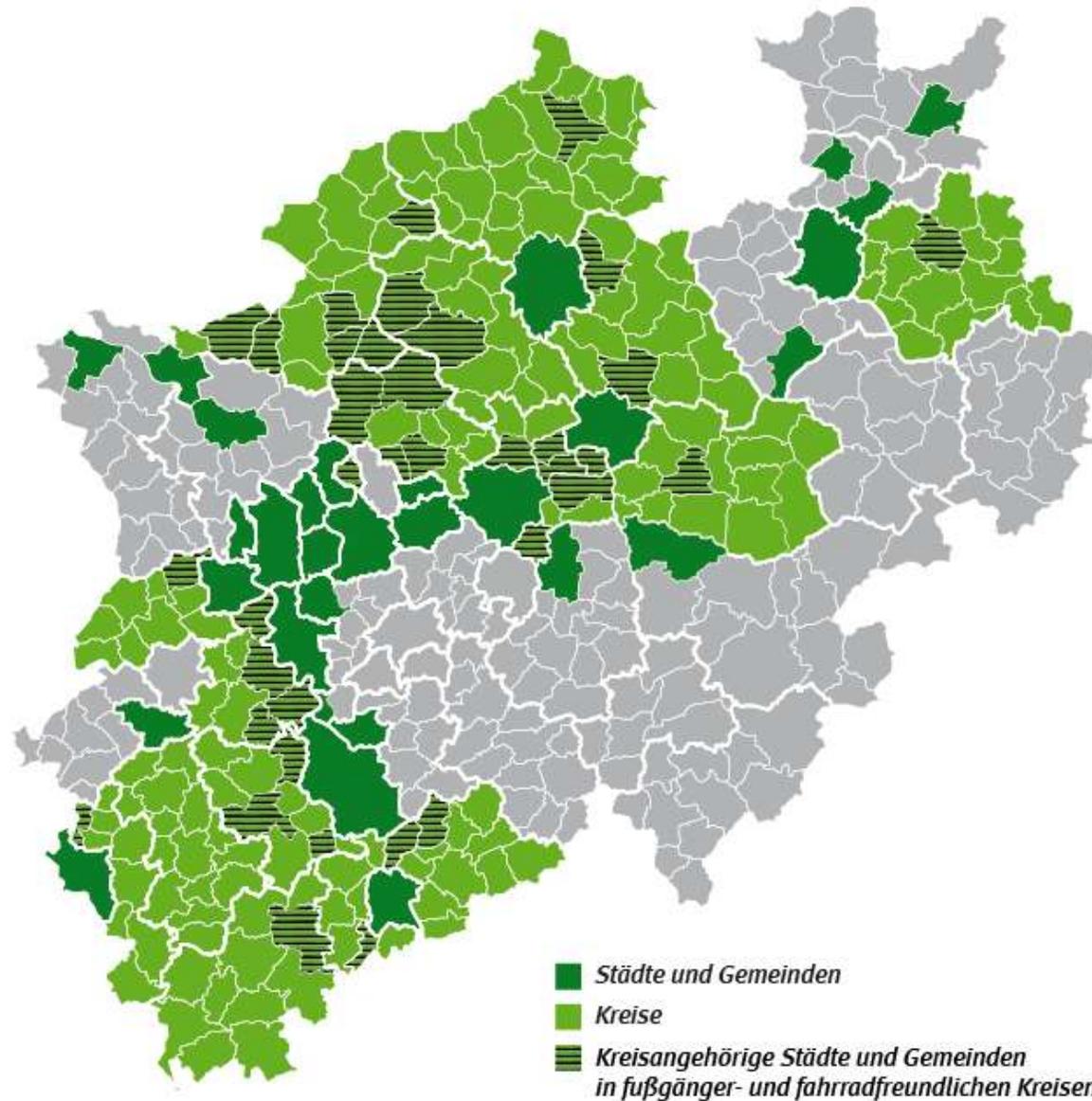


„Unlösbar“ Planungsfälle









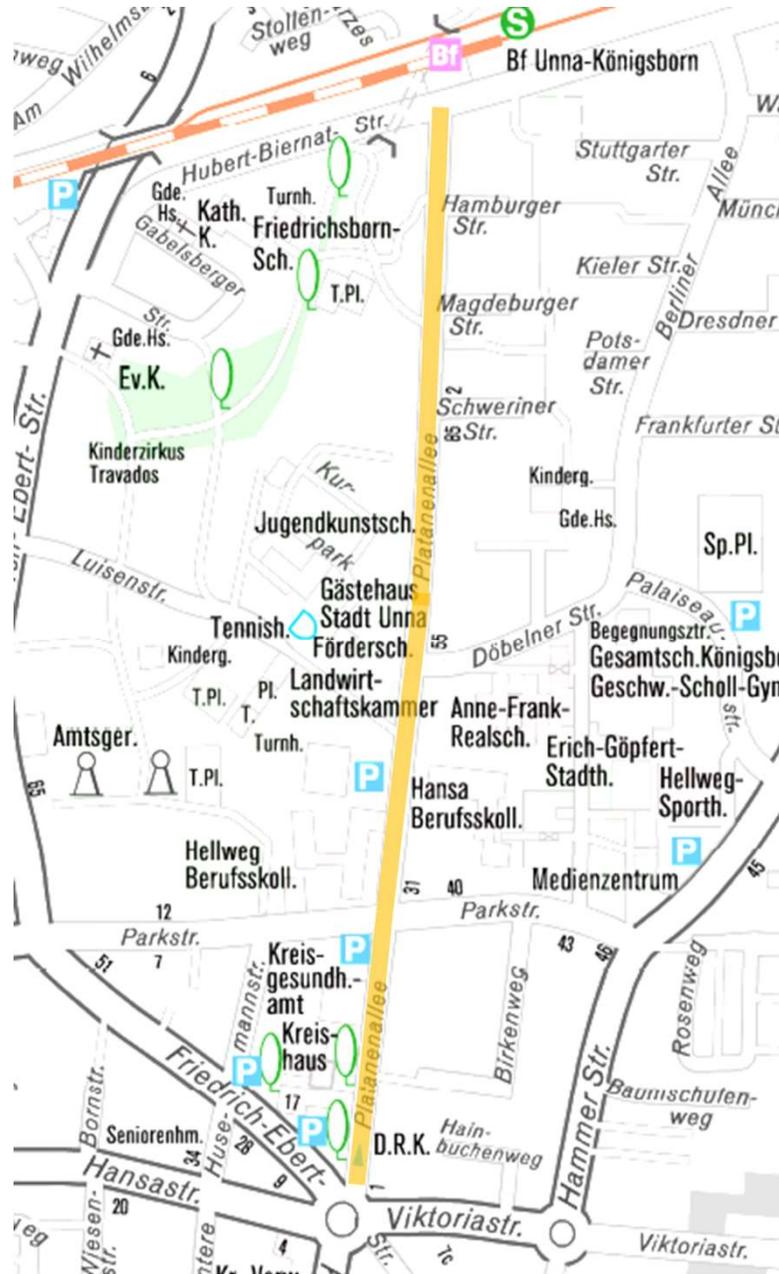






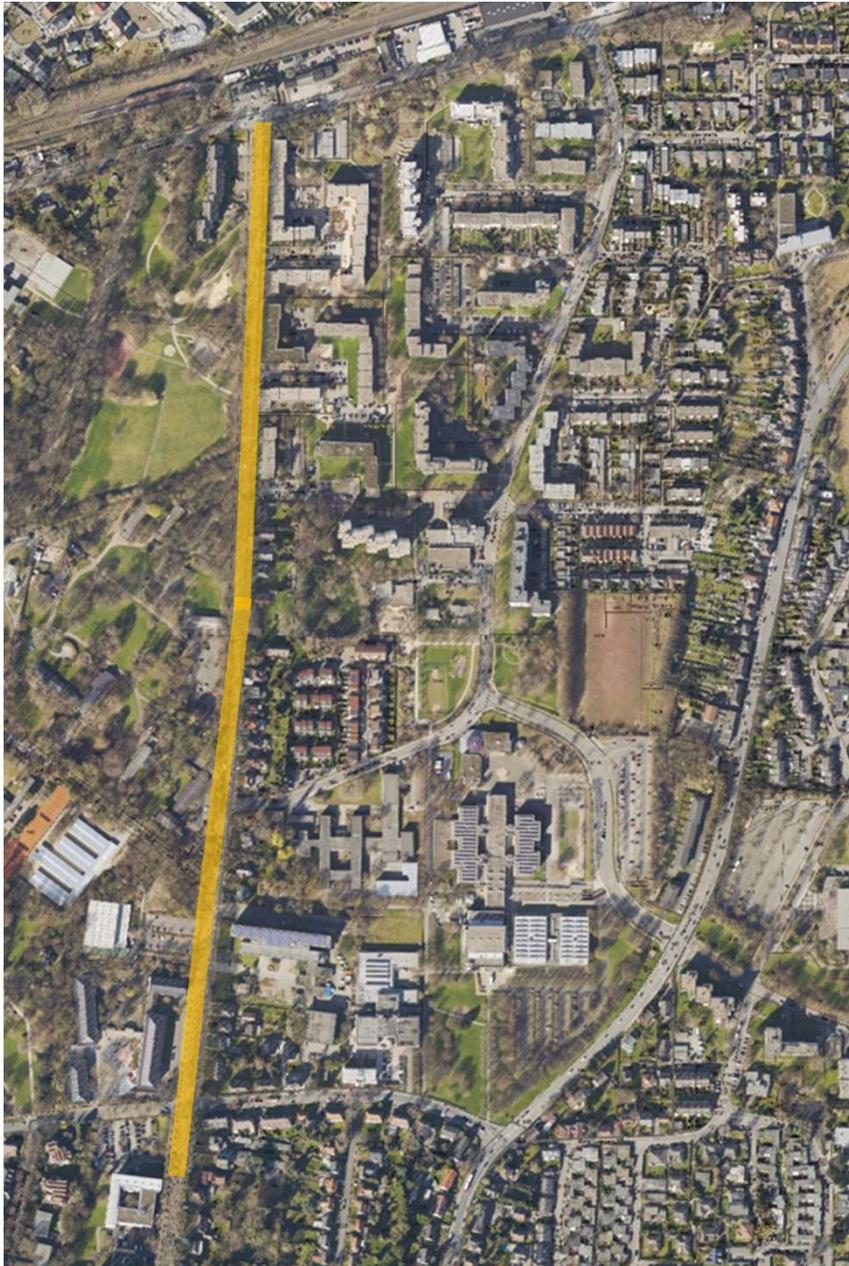


Unna – Platanenallee



Platanenallee

- DTV nördlicher Abschnitt
1.000 KFZ/Tag
- DTV südlicher Abschnitt
2.400 KFZ/Tag
- Radverkehrsanteil derzeit
unbekannt
- Steigerung in Zukunft erwartet



Platanenallee

- Verbindung Querend:
Wohngebiet und Kurpark
- Verbindung Längs:
Innenstadt und Königsborn
- Nördlicher Abschnitt:
Erschließung für Anwohner
- Südlicher Abschnitt:
Erschließung für Schulen,
Bürogebäude und Durchfahrt
Buslinie







Platanenallee – Ausgangssituation

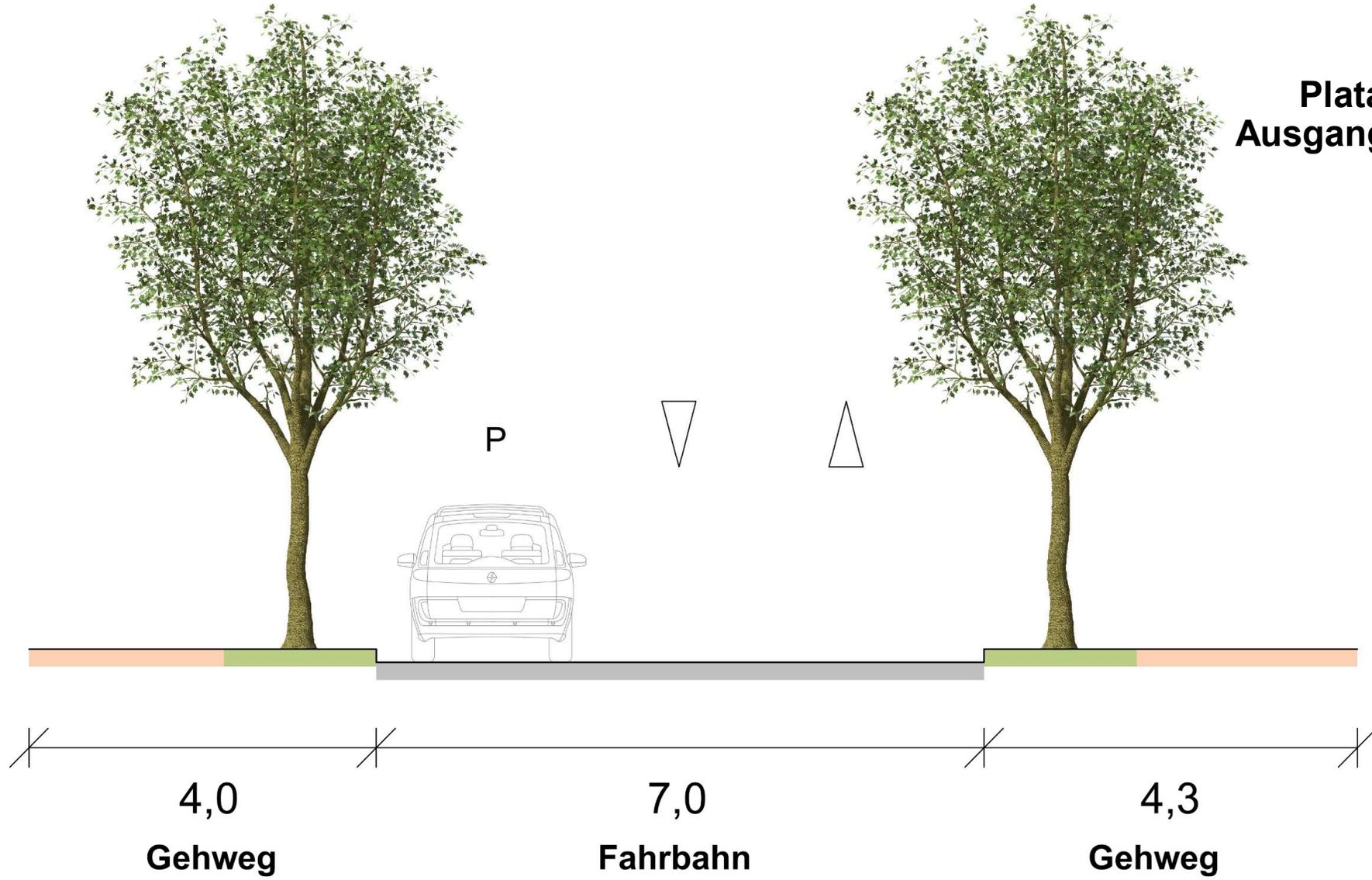
- Hoher Parkdruck durch angrenzende (Berufs-)Schulen und Bürogebäude
- Gehwegbreiten zu gering (Ostseite)



Platanenallee – Ausgangssituation

- Zusätzliche Einschränkungen durch ausgewachsene Wurzeln
- Entwicklung des Bahnhofs Königsborn im Rahmen des Innovationsbandes RS1
- Zur „Mobilitätsdrehscheibe“ für verschiedene Zielgruppen

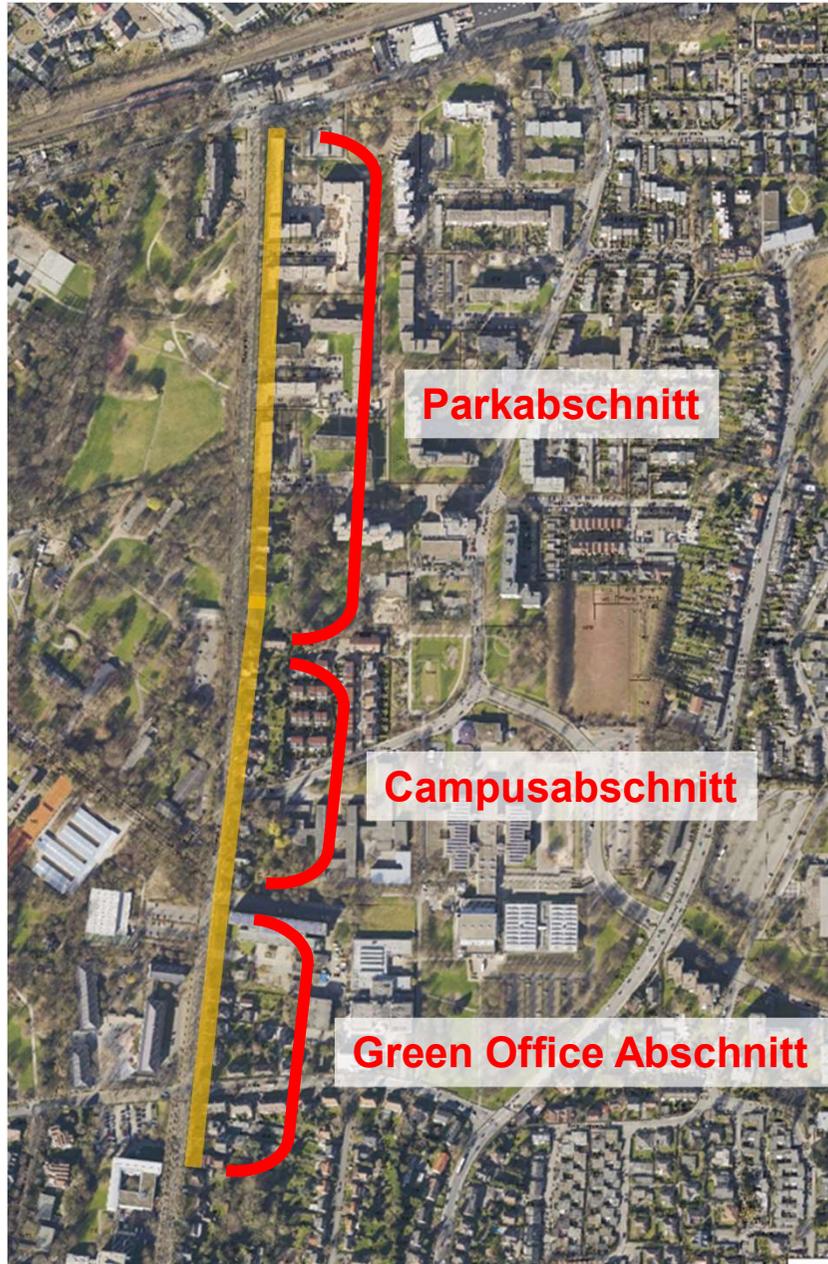
Platanenallee – Ausgangssituation



Essen, 22.2.2018



Platanenallee – Lösung

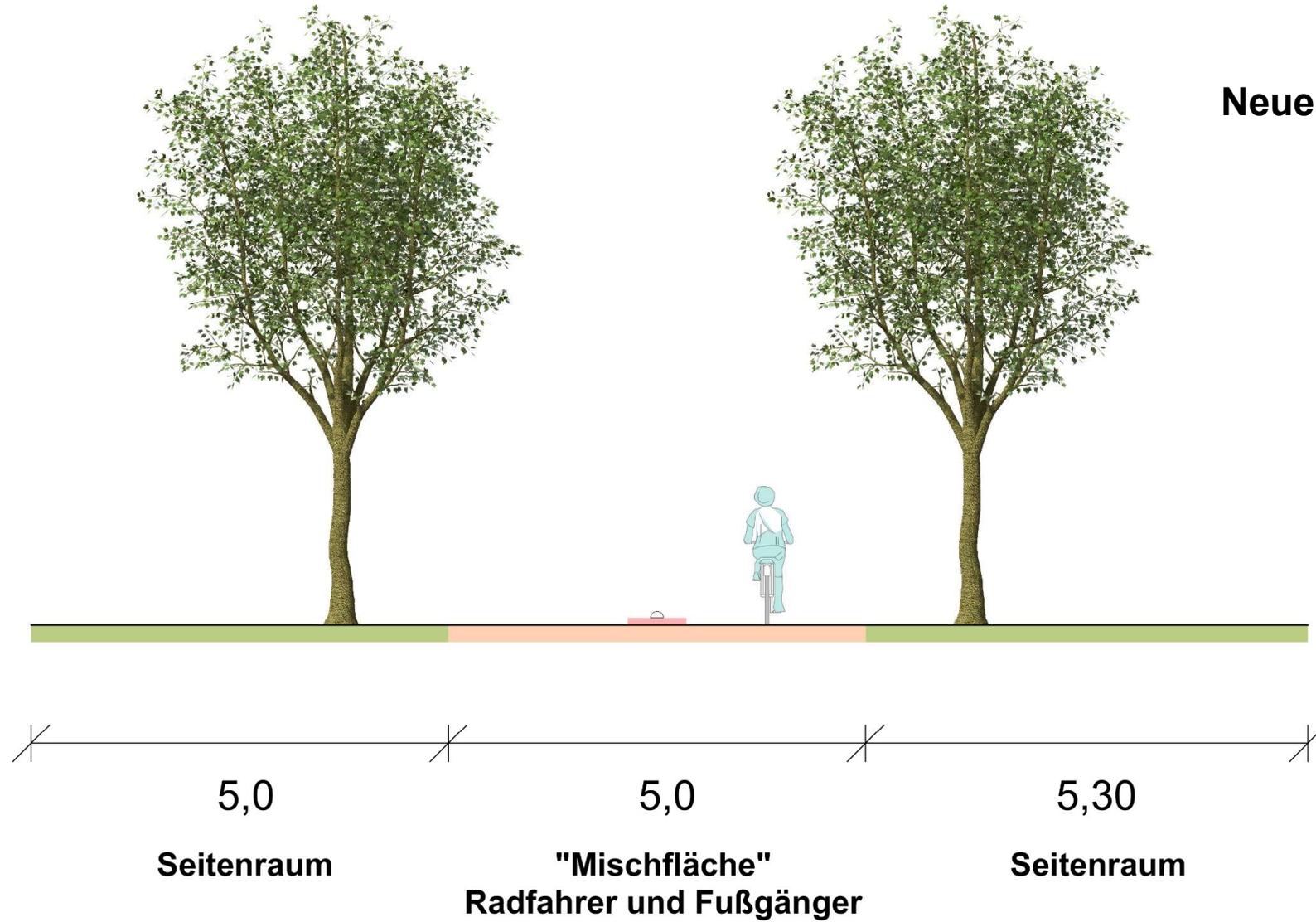


Lösung – Parkabschnitt

- Integrieren des anliegenden Kurparks in die Straßenraumgestaltung
- Fokus auf Nahmobilität in diesem Abschnitt
- Verlagerung Rad- und Fußverkehr in die Mitte der Allee
- „Allee erlebbar machen“
- Querungen zum Wohngebiet besonders gestalten um Park zu öffnen



Neuer Querschnitt – Parkabschnitt



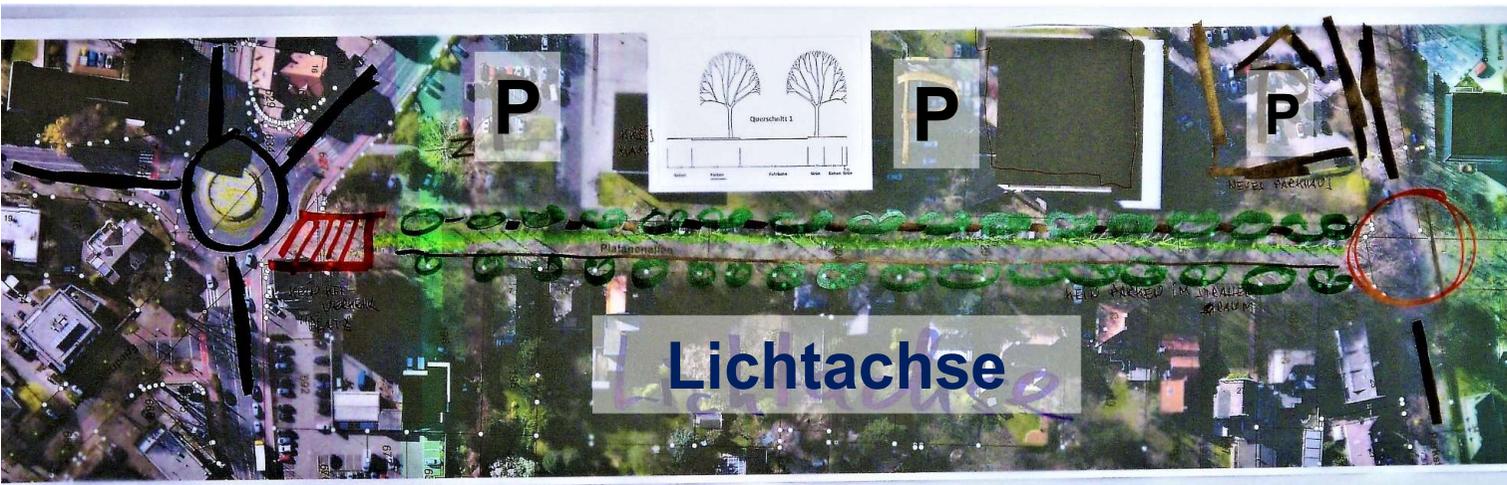
Lösung – Campusabschnitt

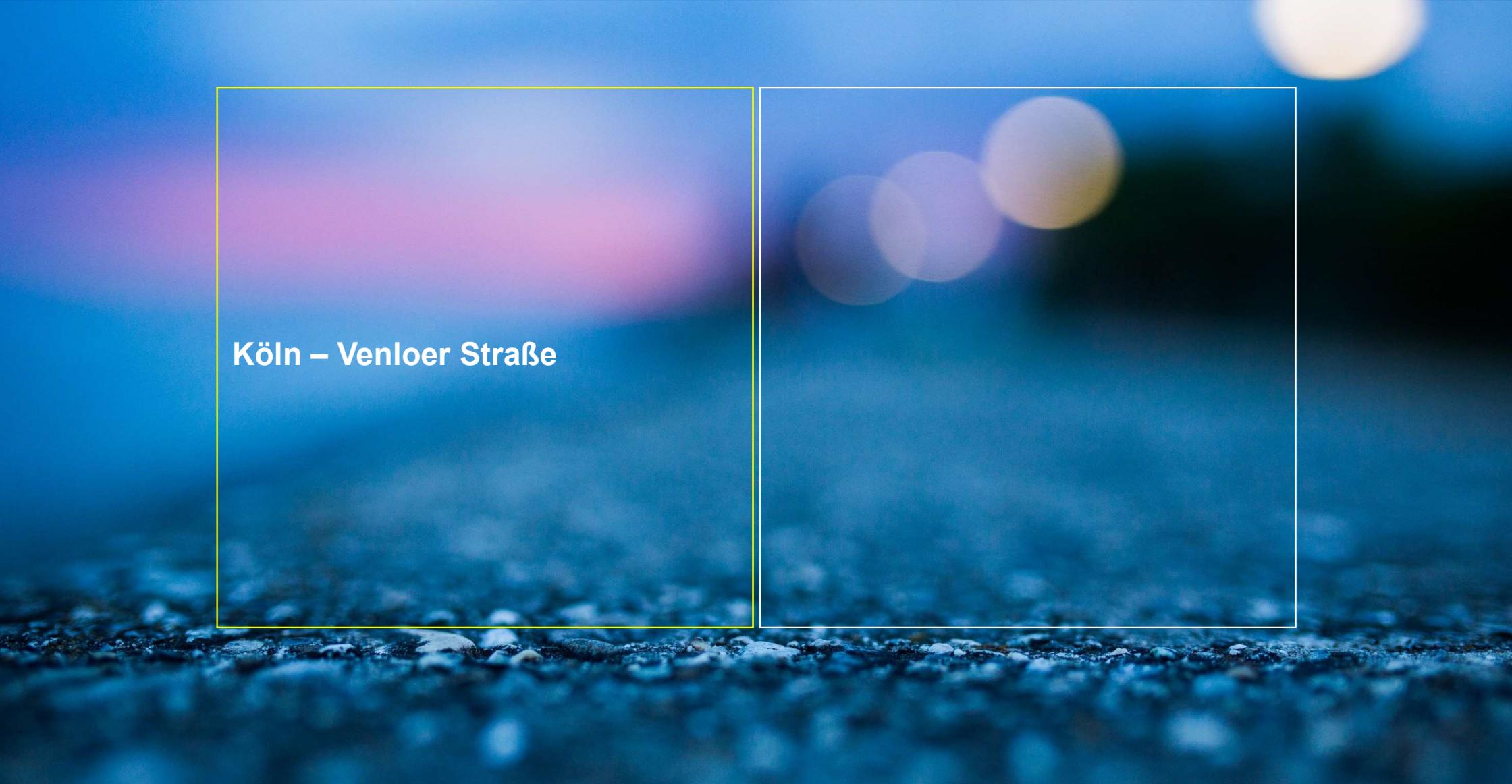
- Offene Platzgestaltung durch unterbinden von Seitenraumparken
- Aufwertung der Platzsituation durch Auflockerung bzw. Bushaltestelle
- Auslagerung des Parkdrucks auf angrenzende (neue) Parkplätze



Lösung – Green Office Abschnitt

- Stärkung der Aufenthaltsqualität
- Kein Parken im Seitenraum
- Ausnutzung der vorhandenen Parkplätze
- Neubau von Parkmöglichkeiten außerhalb der Achse
- Sperrung der Zufahrt zum südlichen Kreisverkehr



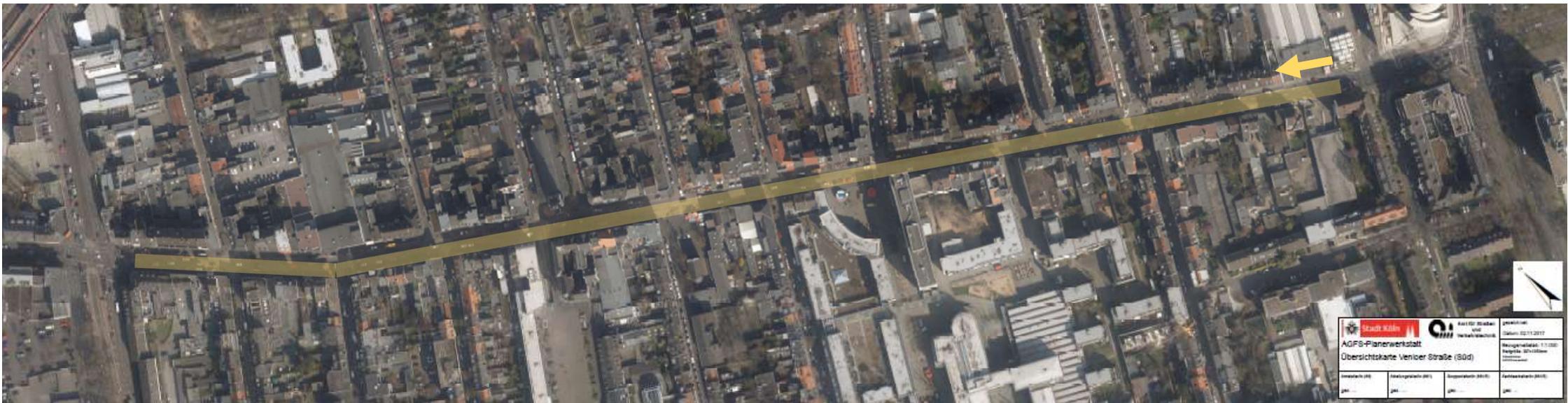
The background is a photograph of a road at night, illuminated by streetlights, creating a bokeh effect. The road surface is visible in the foreground, and the background is blurred with light spots.

Köln – Venloer Straße

Essen, 22.2.2018



Venloer Straße



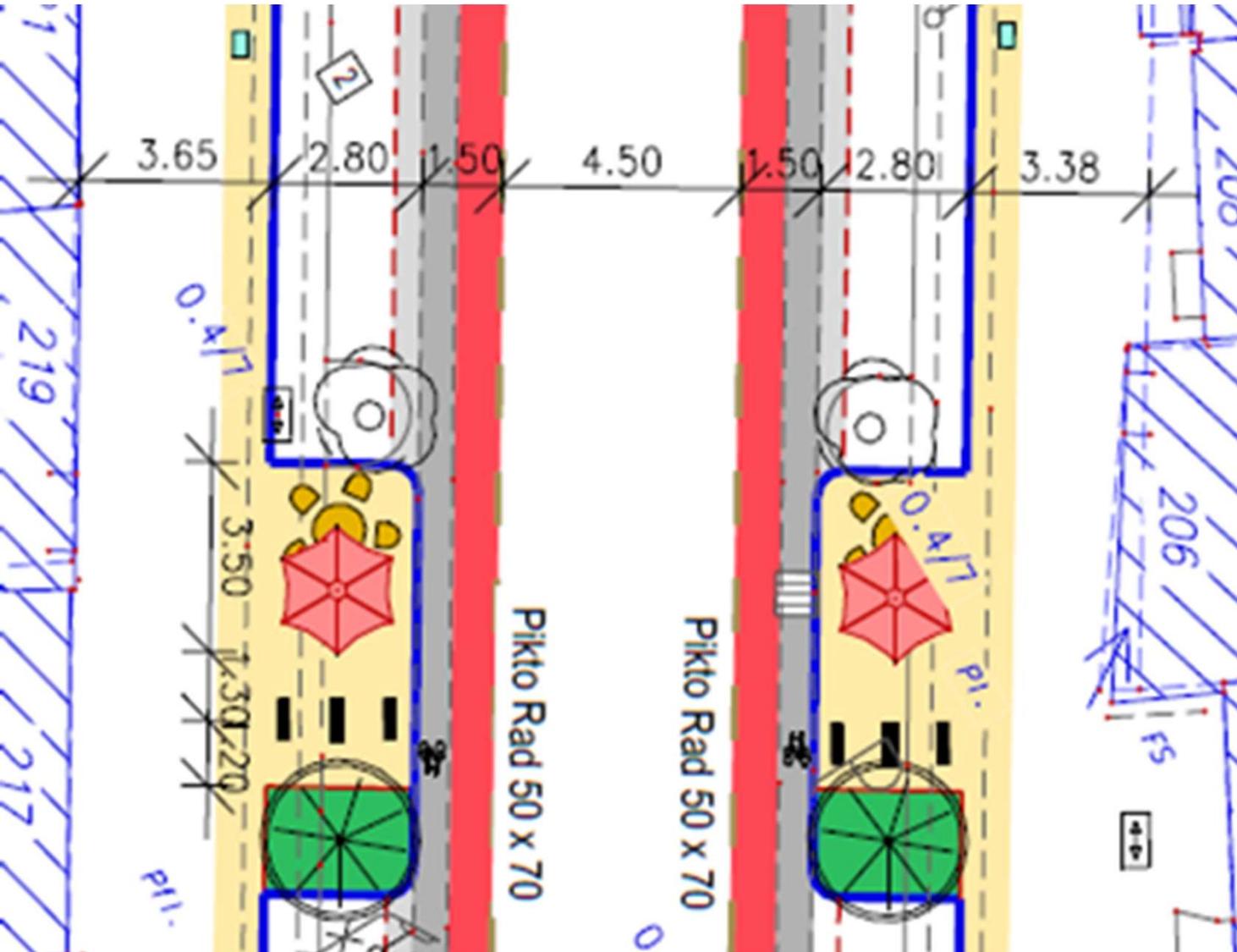
Quelle: Stadt Köln



Venloer Straße – Ausgangssituation

- Hauptgeschäftstraße im Stadtteil
- Verbindung zwischen Innenstadt und Randbezirken
- DTV ca. 9.000 – 13.000 KFZ/Tag
- Radverkehrsanteil im gesamten Stadtteil 27% (KFZ ca. 26%)

Venloer Straße		Fahrräder im Zeitraum 01.07.2014 – 14.11.2017	
Durchschnitt	Spitzenwerte		
Mo. – Fr. (tägl.)	4.983	17.05.17 (Mi)	8.779
Wöchentlich	31.685	Woche 03.07.17	51.584
Monatlich	136.785	September 2016	193.330



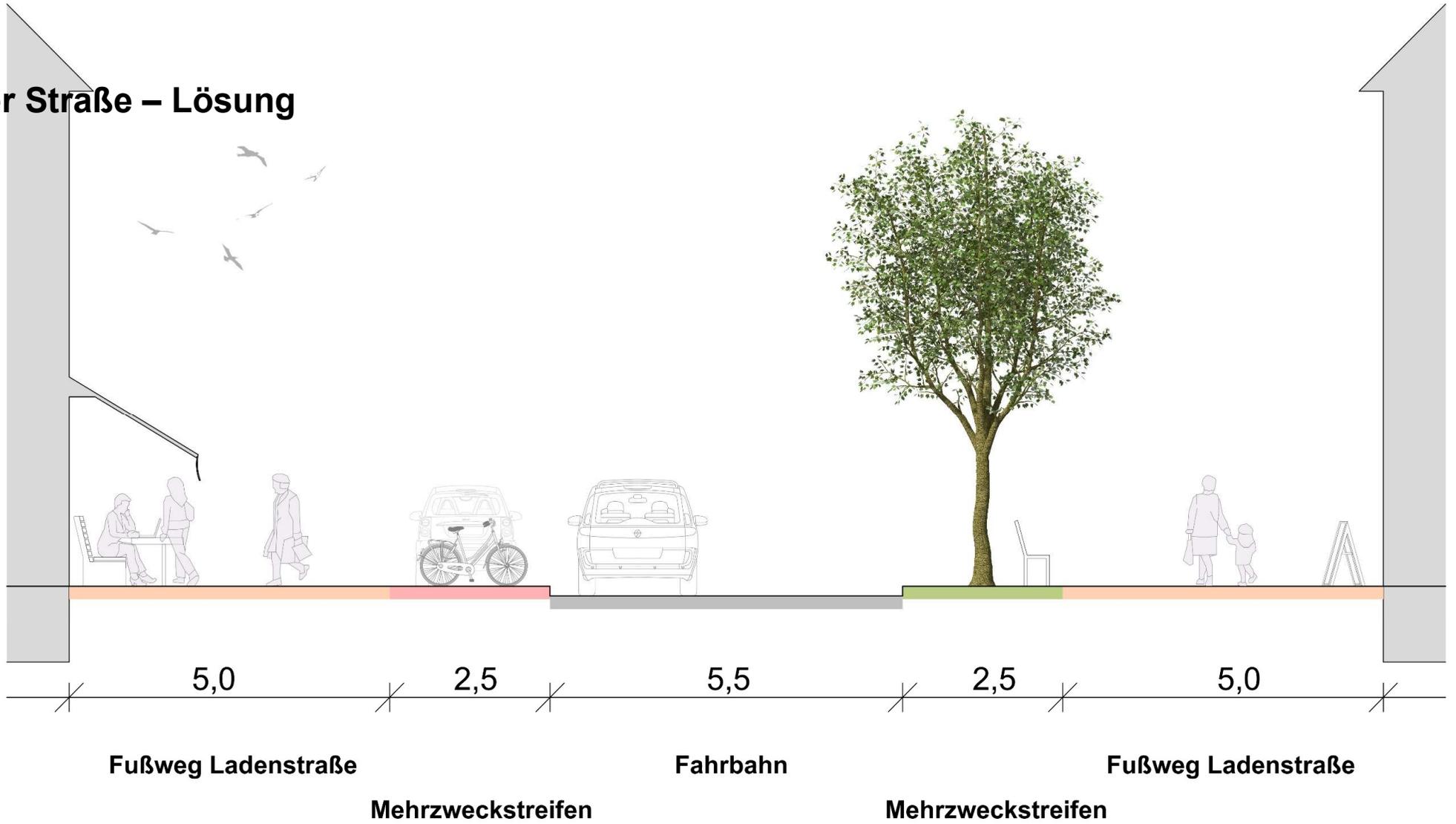
Venloer Straße – Ausgangssituation

- U-Bahn (Aufzugschächte) definiert die Linienführung
- Wegen bestehender Förderbindung im U-Bahnbau dürfen die Borde nicht versetzt werden.
- Die Schutzstreifen wurden erst zum Schluss markiert
- Deswegen haben die Autofahrer sich an die Breite der Straße gewöhnt und das Parken in der 2. Reihe fing an.

Venloer Straße – Lösung

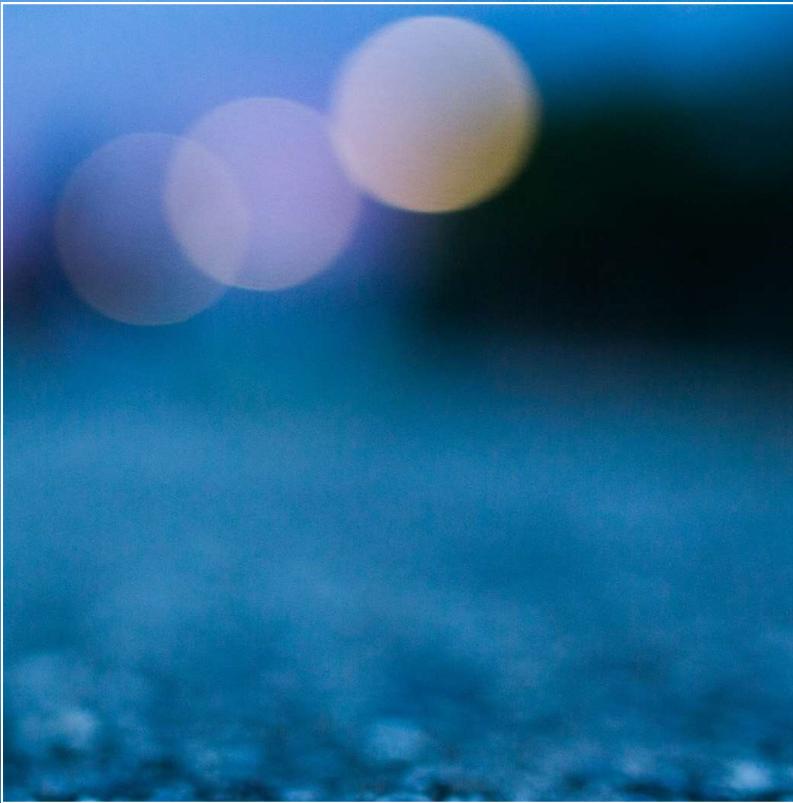


Venloer Straße – Lösung



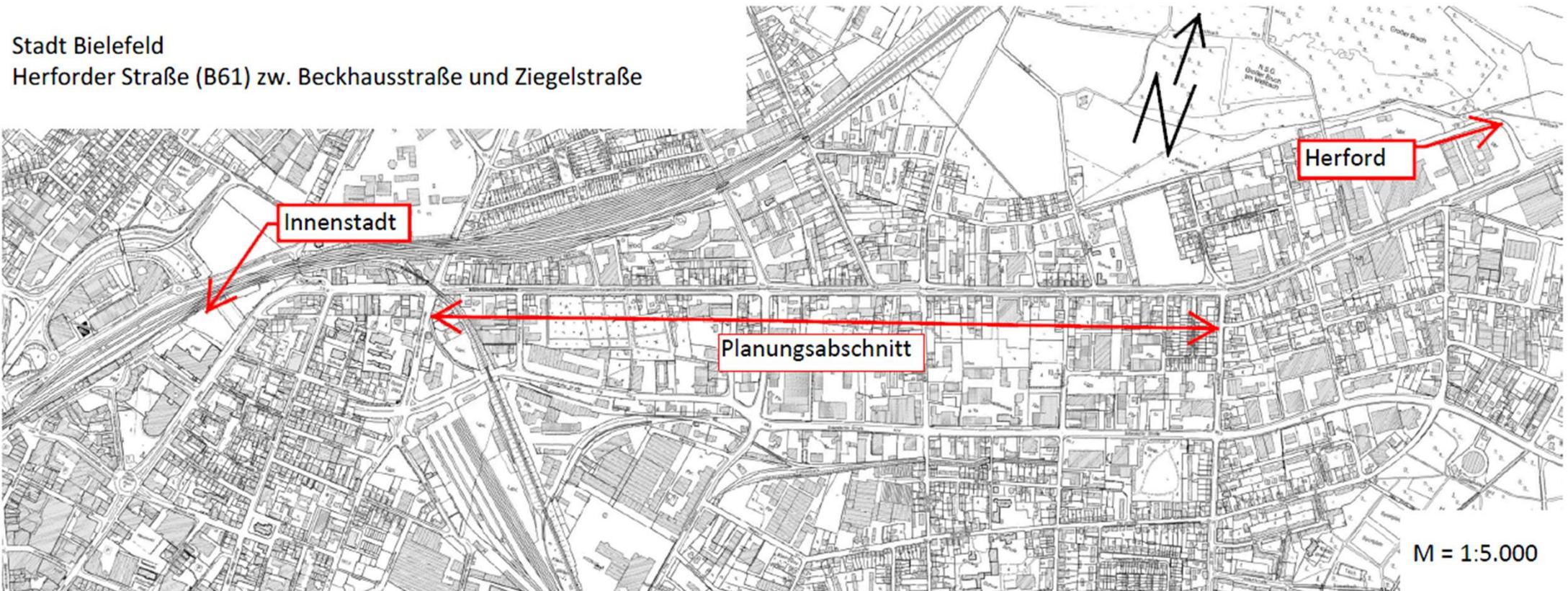


Bielefeld – Herforder Straße



Herforder Straße

Stadt Bielefeld
Herforder Straße (B61) zw. Beckhausstraße und Ziegelstraße



M = 1:5.000

Quelle: Stadt Bielefeld



Herforder Straße – Ausgangssituation

- DTV ca. 22.000 Kfz/Tag (SV-Anteil 3,4%)
- Radverkehrsanteil ca. 190 Radfahrer pro Tag (0,9%)
- Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion
- Stadtbahn in Mittellage; Gewerbe- und Wohnbebauung
- Planung einer überbreiten Fahrbahn mit Radstreifen nicht mehrheitsfähig!



Herforder Straße – Ausgangssituation

- DTV ca. 22.000 Kfz/Tag (SV-Anteil 3,4%)
- Radverkehrsanteil ca. 190 Radfahrer pro Tag (0,9%)
- Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion
- Stadtbahn in Mittellage; Gewerbe- und Wohnbebauung
- Planung einer überbreiten Fahrbahn mit Radstreifen nicht mehrheitsfähig!



Herforder Straße – Ausgangssituation

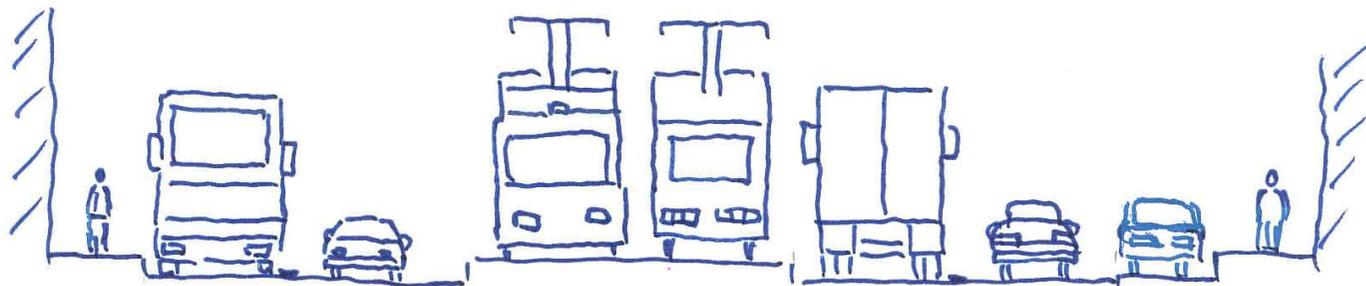
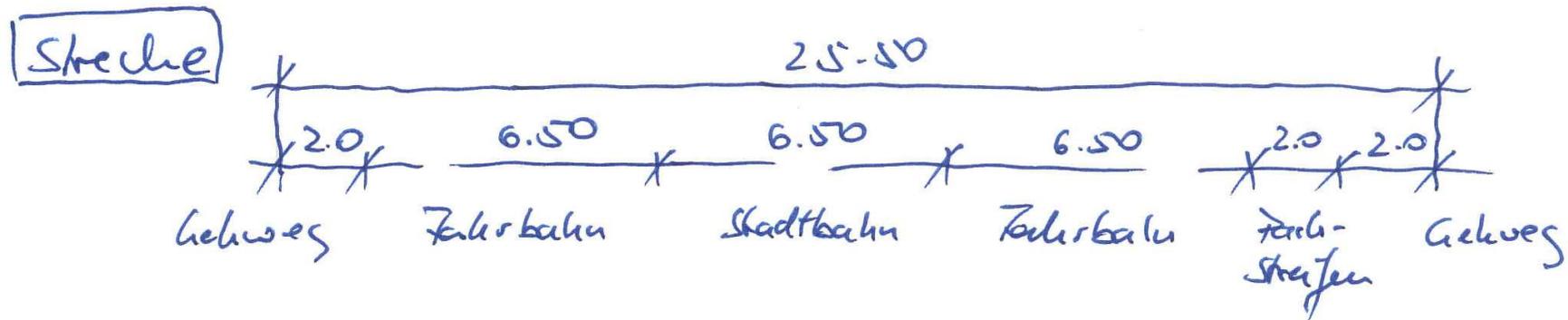
- DTV ca. 22.000 Kfz/Tag (SV-Anteil 3,4%)
- Radverkehrsanteil ca. 190 Radfahrer pro Tag (0,9%)
- Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion
- Stadtbahn in Mittellage; Gewerbe- und Wohnbebauung
- Planung einer überbreiten Fahrbahn mit Radstreifen nicht mehrheitsfähig!



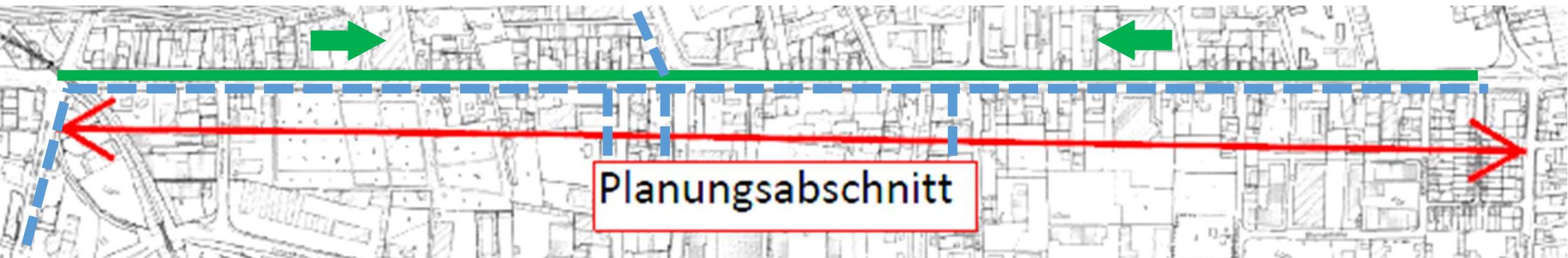
Herforder Straße – Ausgangssituation

- DTV ca. 22.000 Kfz/Tag (SV-Anteil 3,4%)
- Radverkehrsanteil ca. 190 Radfahrer pro Tag (0,9%)
- Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion
- Stadtbahn in Mittellage; Gewerbe- und Wohnbebauung
- Planung einer überbreiten Fahrbahn mit Radstreifen nicht mehrheitsfähig!

Herforder Straße – Bestand

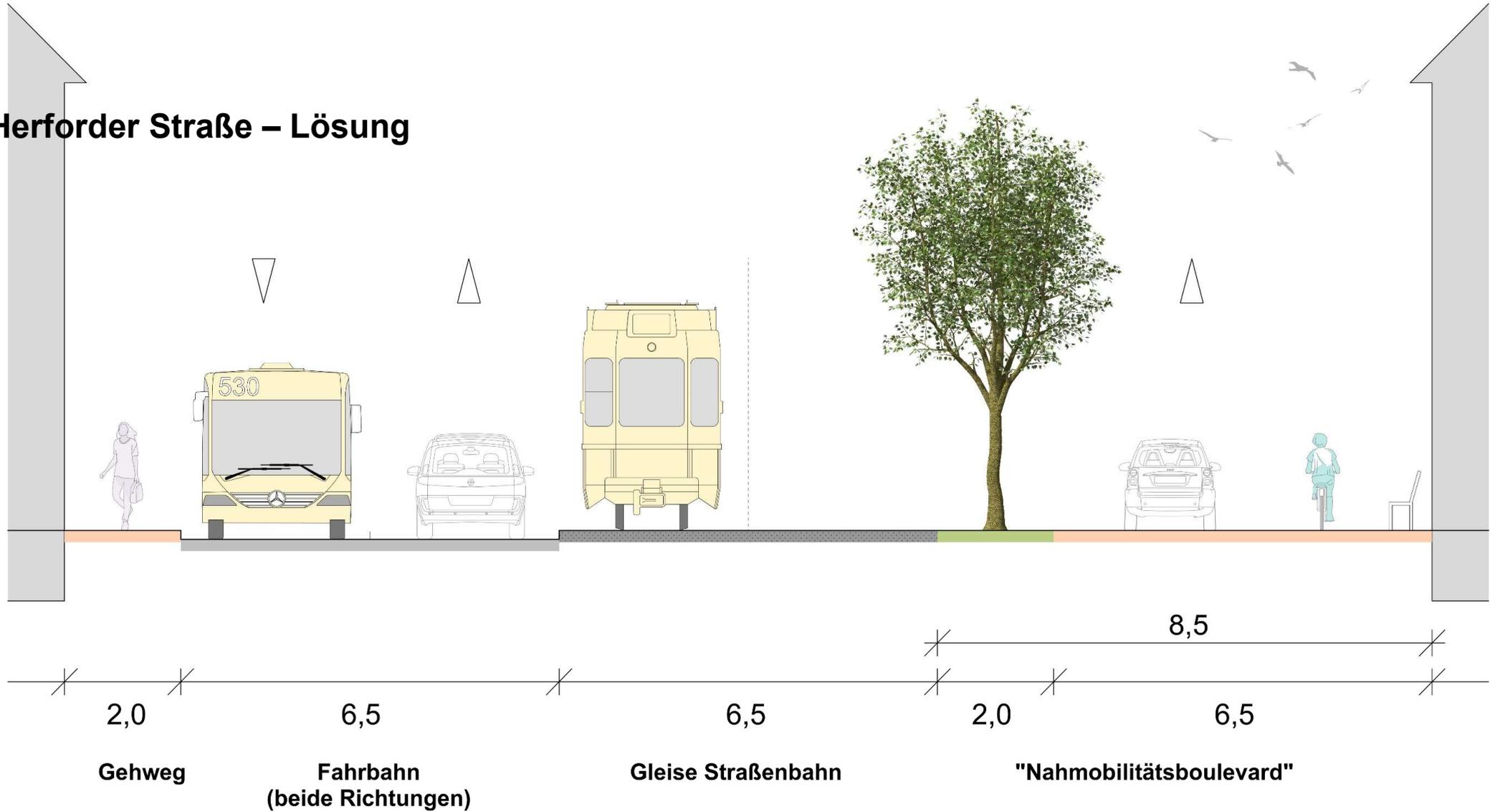


Herforder Straße – Lösung



- Nahmobilitätsboulevard als Einbahnstraßen für Kfz Verkehr
- - Beidrichtungsfahrbahn mit Anschlüssen

Herforder Straße – Lösung



Essen, 22.2.2018

Fazit



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**