


WORKSHOP Stadtumbau im Land Sachsen-Anhalt

Nachhaltig, innovativ und vernetzt – Bausteine für eine zukunftsfähige Mobilität




Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung –
wichtige Bausteine im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan für Salzweidel

Aufgabenstellung / Ablauf



Hansestadt Salzwedel

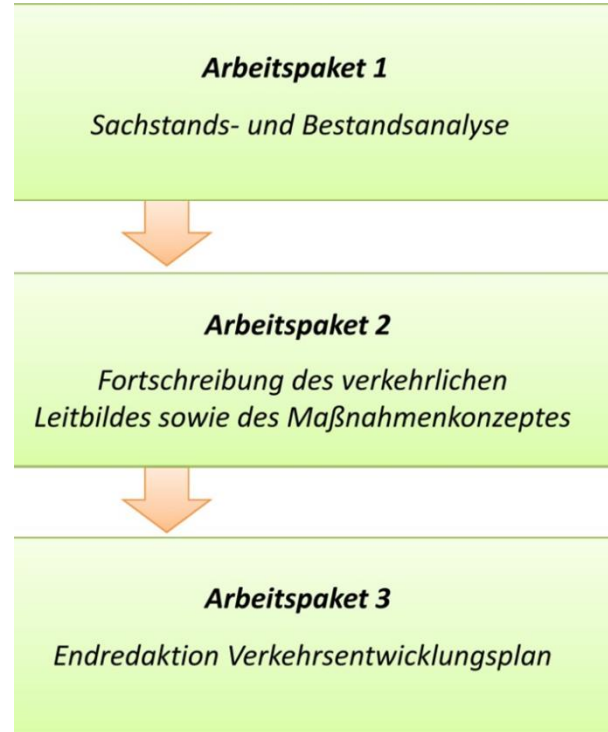


Integriertes Verkehrskonzept

Auftraggeber: Stadtverwaltung Hansestadt Salzwedel
Bauamt
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt *Verkehr *Umwelt **SVU**
Dresden / Berlin

Bearbeiter: Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Dipl.-Ing. Christiane Krause
Dipl.-Ing. Frank L. Fiedler

Dresden / Berlin im Juni 2002



Hansestadt Salzwedel

Fortschreibung
Verkehrsentwicklungsplan
Hansestadt Salzwedel

Abschlussbericht

SVU Dresden

2002

Fortschreibung

2016

Projektbegleitende Arbeitsgruppe
aus Stadtverwaltung, Politik, wichtigen städtischen Akteuren (Polizei, ÖPNV, etc.)

Ausgangssituation Verkehrsorganisation



Probleme:

- Beeinträchtigungen durch gebietsbezogenen Durchgangsverkehr
- leistungsfähige Alternative wird nicht in vollem Umfang genutzt
- Nutzungsüberlagerungen / Einschränkungen für Fuß & Rad

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.osm.org/>



Ausgangssituation Verkehrsorganisation Altstadt



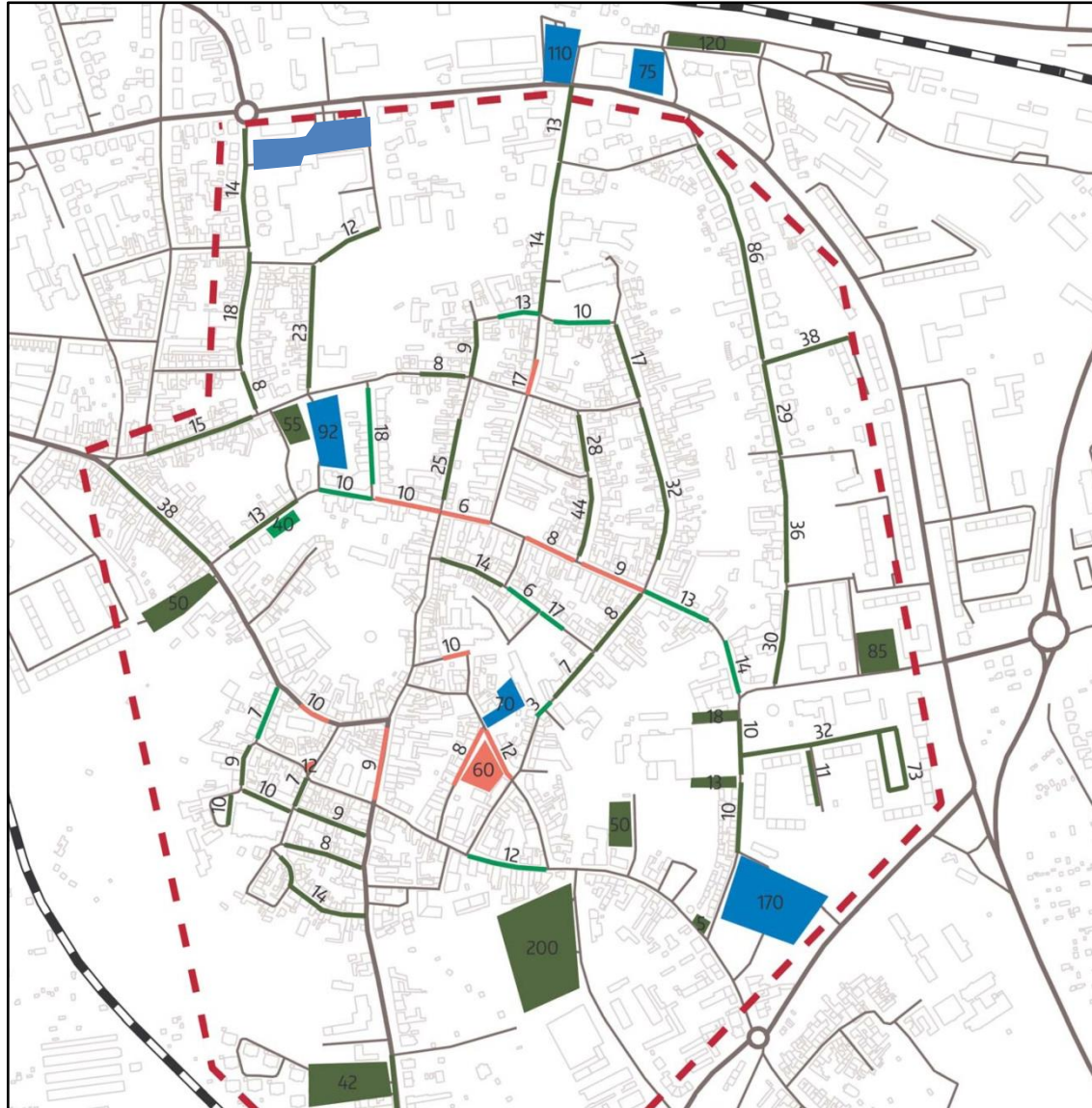
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Legende

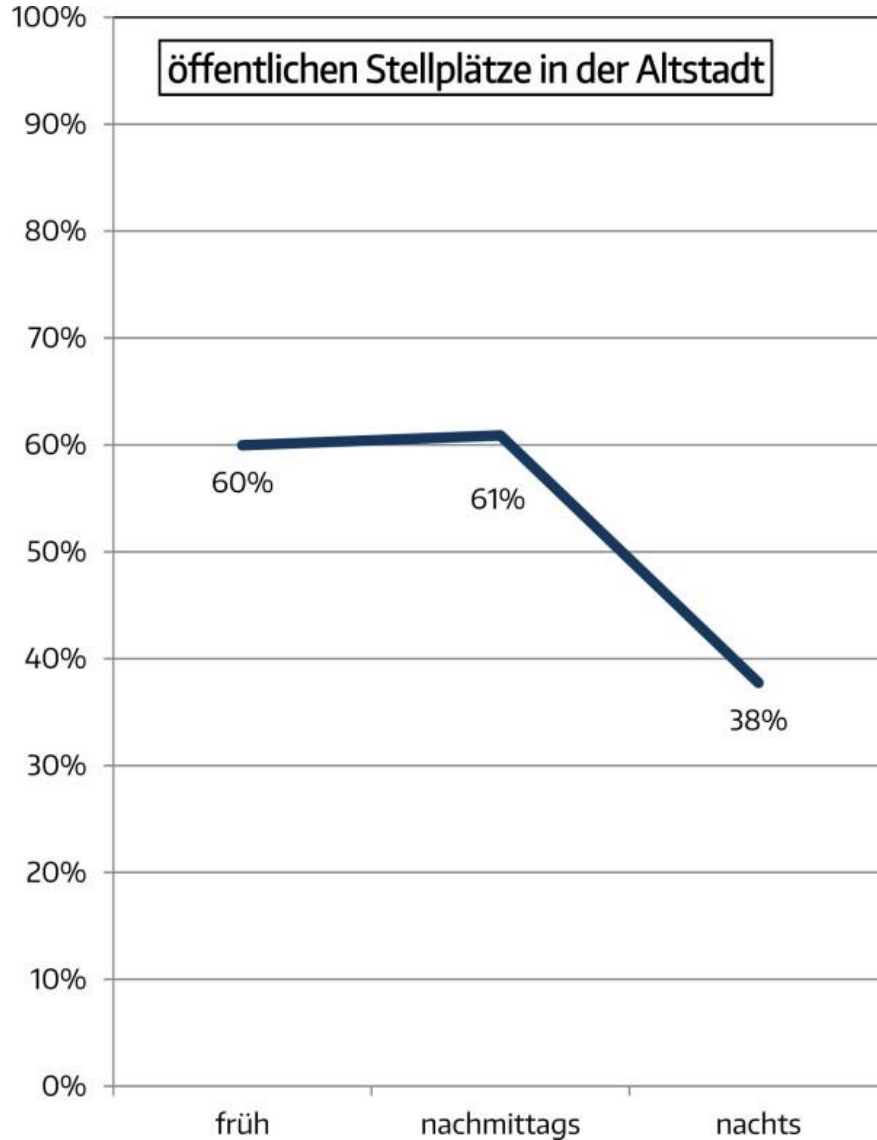
- | | | | | | |
|--|-------------------------------|--|---|--|----------------------------|
| | Bundesstraße | | Fußgänger-Lichtsignalanlage | | Einfahrtsverbote |
| | Landes- und Kreisstraße | | Fußgänger-Lichtsignalanlage (außer Betrieb) | | Tempo 30 |
| | Kreisverkehr | | Fußgängerüberweg | | Tempo 20 |
| | Lichtsignalanlage-Knotenpunkt | | Einbahnstraße | | Verkehrsberuhigter Bereich |



Ausgangssituation Kfz-Parken



Ausgangssituation Kfz-Parken



- zu jeder Tageszeit sind ausreichende Stellplätze in der Altstadt vorhanden
- in der Fläche besteht kein Stellplatzproblem sondern ein Überangebot
- punktuelle Bereiche mit starker Nachfrage
- Nutzung zentraler Stellplätze durch Dauerparker

Ausgangssituation: Konflikte durch Gehwegparken



Südbockhorn



Südbockhorn



Neuperverstraße



Breite Straße

Integriertes Maßnahmenkonzept

Bestandsanalyse & Verkehrliches Leitbild



Gesamtmaßnahmenkonzept:

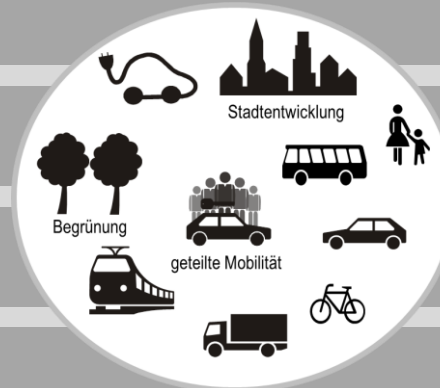
Maßnahmenpakete für:

Kfz-Verkehr

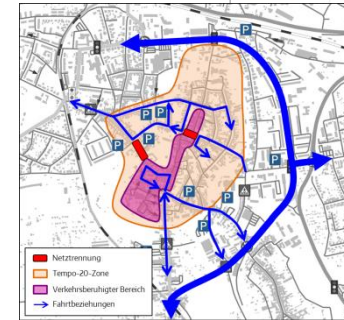
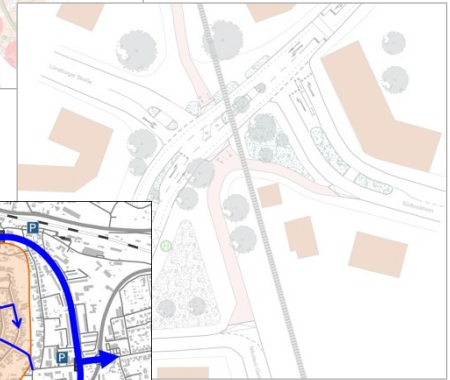
ÖPNV

Radverkehr

Fußverkehr



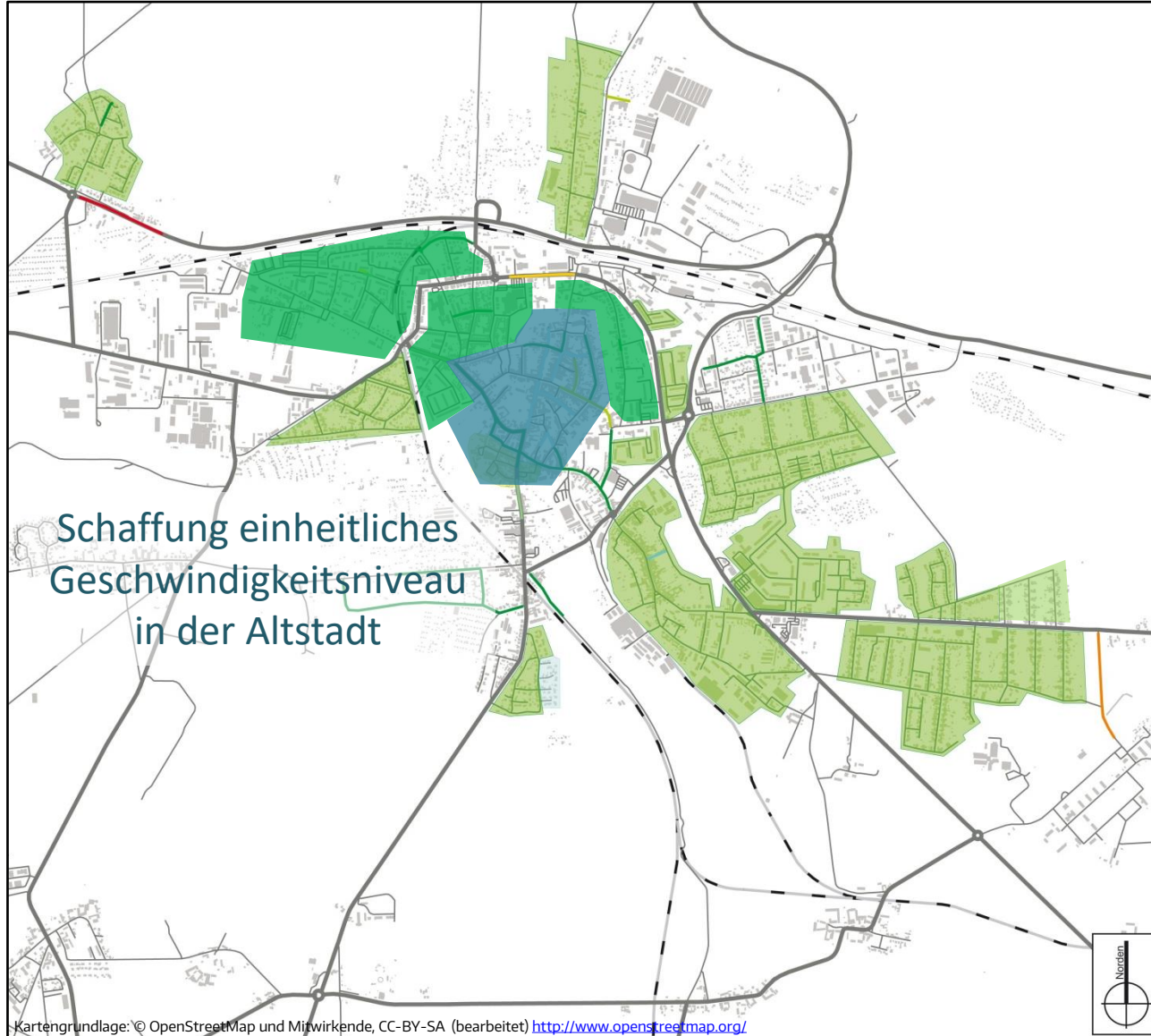
Vertiefung der Einzelmaßnahmen Umsetzung



Verkehrsorganisation Altstadt



Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung

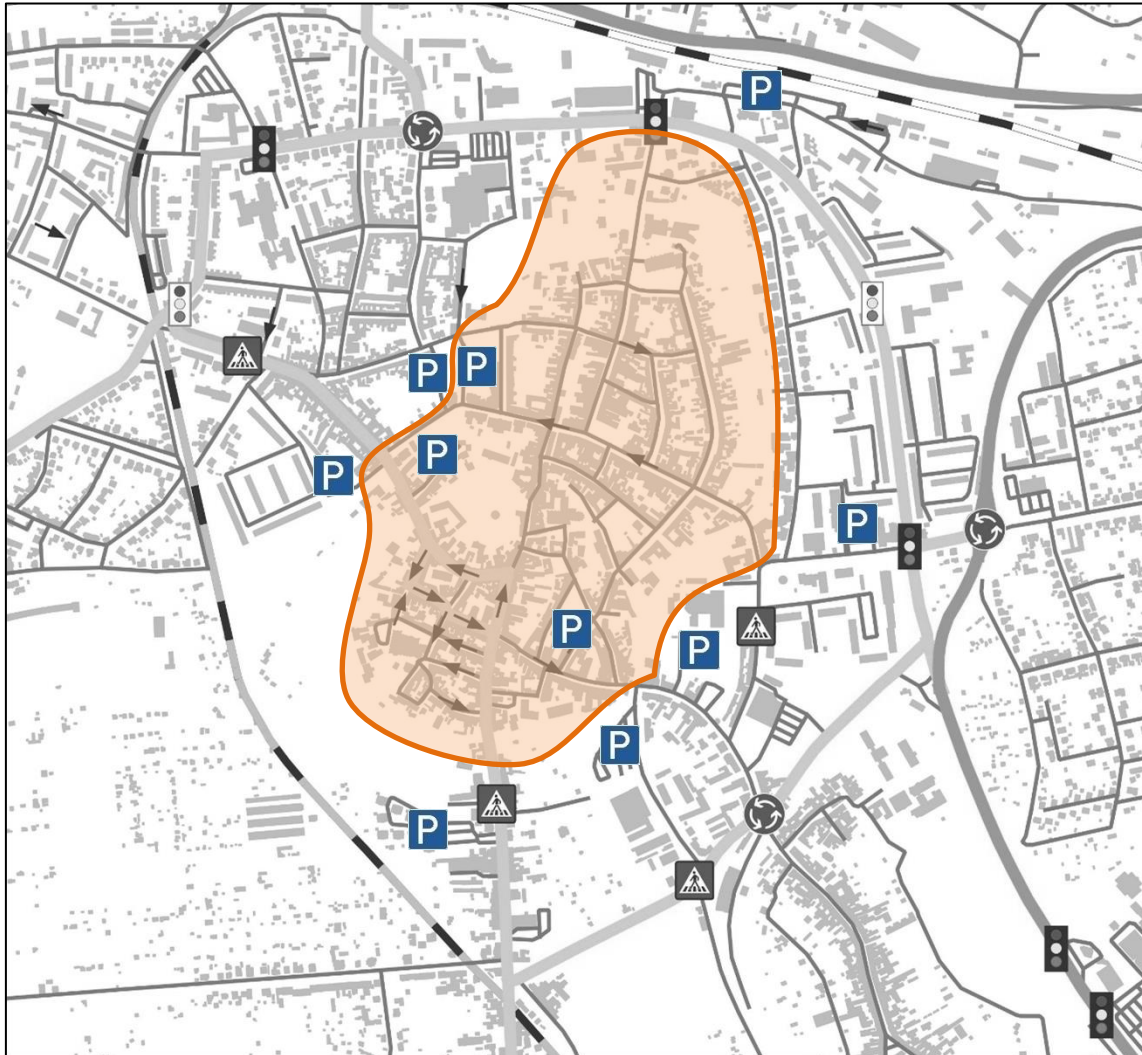


Legende

- Tempo 30 Zone
- Tempo 20 Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 70
- Tempo 60
- Tempo 40
- Tempo 30
- Tempo 30 zeitweise
- Tempo 20
- Tempo 10

- Verkehrsregelung Altstadt neu
- Tempo-30-Zone neu

Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung



Maßnahme:

- flächendeckende Parkraumbewirtschaftung Altstadt
- Bewohnerparkregelung erforderlich
- mit erhöhtem Verwaltungsaufwand verbunden

Zielstellung:

- Reduzierung von Dauerparkern in der Altstadt
- Nutzung des hochwertigen Parkraumes für den Kundenverkehr
- Minimierung des Parksuchverkehrs
- Schaffung klarer Strukturen

Optimierung Parkleitsystem



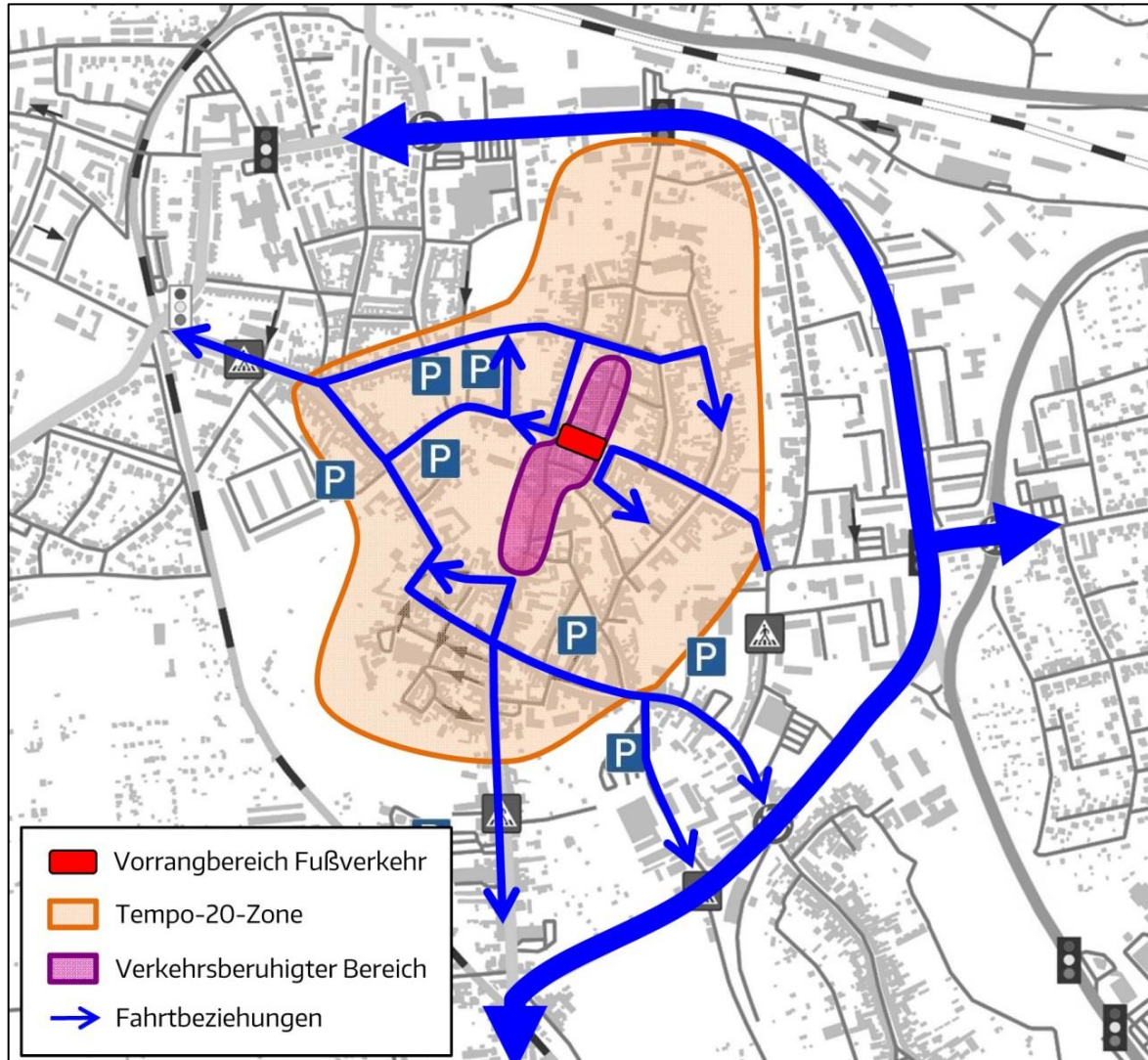
Beispiel Schmalkalden

Optimierung der Vorwegweisung und Information

Zielstellung:

- Lenkung des Zielverkehr
- frühzeitige Trennung der Nutzergruppen (Dauerparker, Kundenverkehr, etc.)
- Stärkung der zentralen Parkierungseinrichtungen am zentrumsrand
- Minimierung des Parksuchverkehrs

Entwicklungsoption Verkehrsorganisation Altstadt - Stufe 1

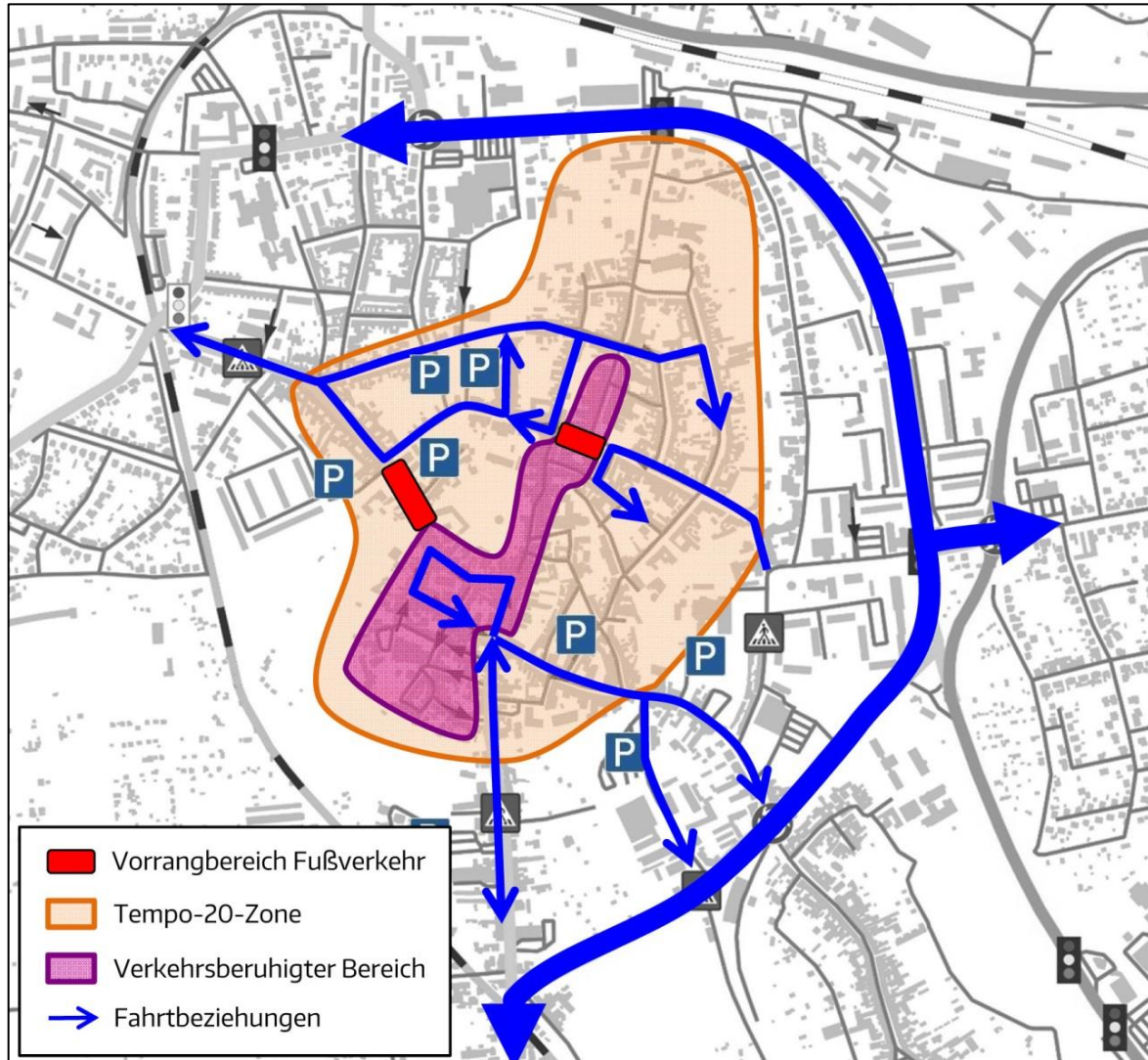


Fußgängervorrangbereich Neuperverstraße (Schrangen - Reiche Str.)

- Verknüpfung der Fußgängerbereiche Breite Straße / Burgstraße
- Unterbindung Durchfahrtsbeziehung Neuperverstr.
- geringe Zahl wegfallender Stellplätze
- Erreichbarkeit der Geschäfte weiterhin gegeben

Keine Lösung für die Probleme im südlichen Teilbereich

Entwicklungsoption Verkehrsorganisation Altstadt - Stufe 2



Fußgängervorrangbereich Holzmarktstraße (Neuperverstr. - Erster Damm)

- Unterbindung Durchfahrts-beziehung Holzmarktstraße
- Erreichbarkeit Altstadt jeweils von außen weiterhin gegeben
- Entwicklungspotenziale Achse Südbockhorn / Altperverstraße für den Radverkehr

Zentrale Frage für die zukünftige Mobilitätsstrategie

In was für einer Stadt wollen wir zukünftig leben ?

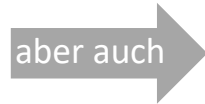
gesellschaftliche / politische
Entscheidung vor Ort

In einer lebendigen Stadt mit kurzen Wegen, viel Grün, wenig Lärm, guter Luft?
Einer Stadt mit nachhaltiger Mobilität, welche vor allem für die Menschen da ist?



weniger Kfz-Verkehr

aber auch



- weniger Belastungen für Gesundheit und Klima
- mehr Raum zum Leben
- die gleiche Mobilität, jedoch auf Art und Weise



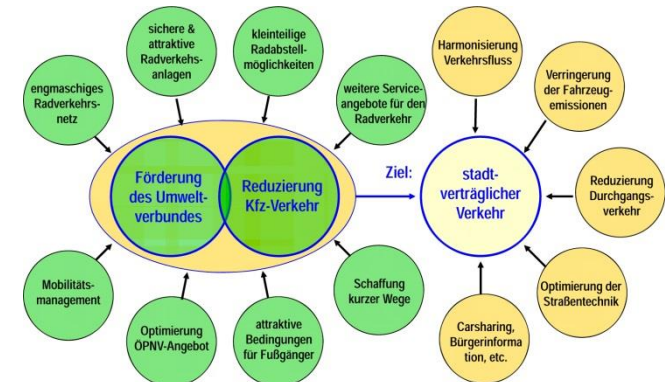
langer Prozess, kontinuierliches Handeln notwendig

Vielzahl kleinteiliger Maßnahmen umzusetzen



Rahmen- und Förderbedingungen im Sinne nachhaltiger Mobilität weiter anzupassen

teilweise Paradigmenwechsel notwendig



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Fon: 0351 – 422 11 96

Fax: 0351 – 422 11 98

Mail: schoenefeld@svu-dresden.de

Web: www.svu-dresden.de

SVU Dresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Gottfried-Keller-Straße 24

01157 Dresden