Verkehrsführung Bleckede

- Verkehrsführung
- Parken in Bleckede
- Straßendimensionierung

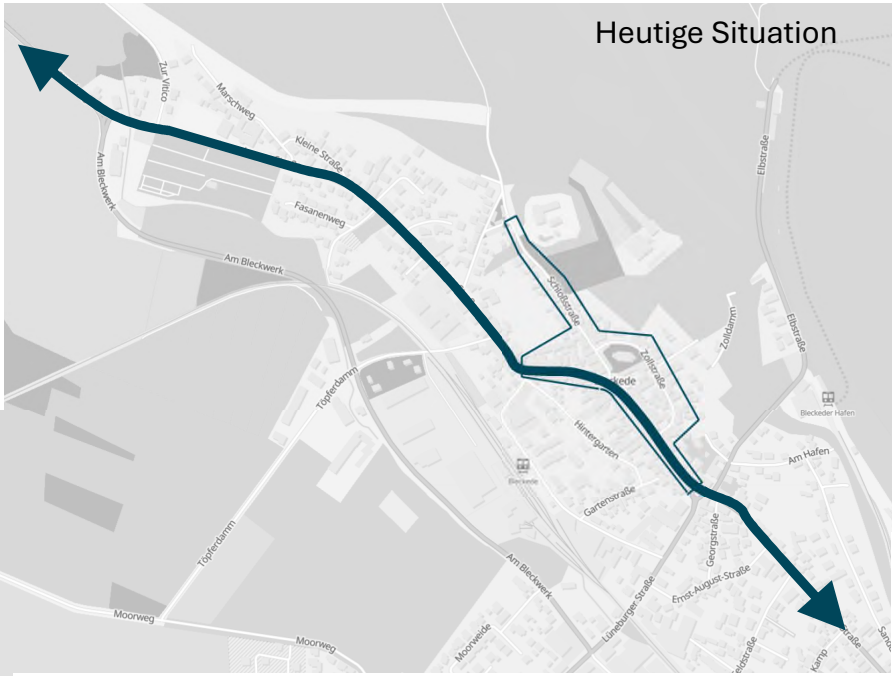
Stand: 18.02.2026

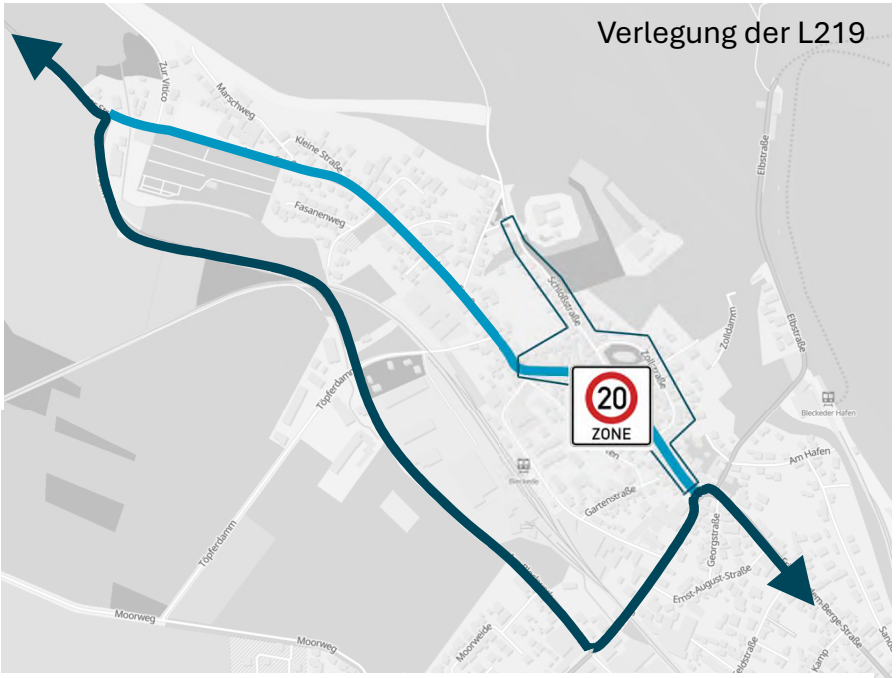
Themen

1. Rahmenbedingungen
2. Verkehrsführungen
3. Ruhender Verkehr
4. Geschwindigkeiten

Verkehrsführung Bleckede

Verlegung der Landesstraße (L 219) auf die Ortskernentlastungsstraße Am Bleckwerk

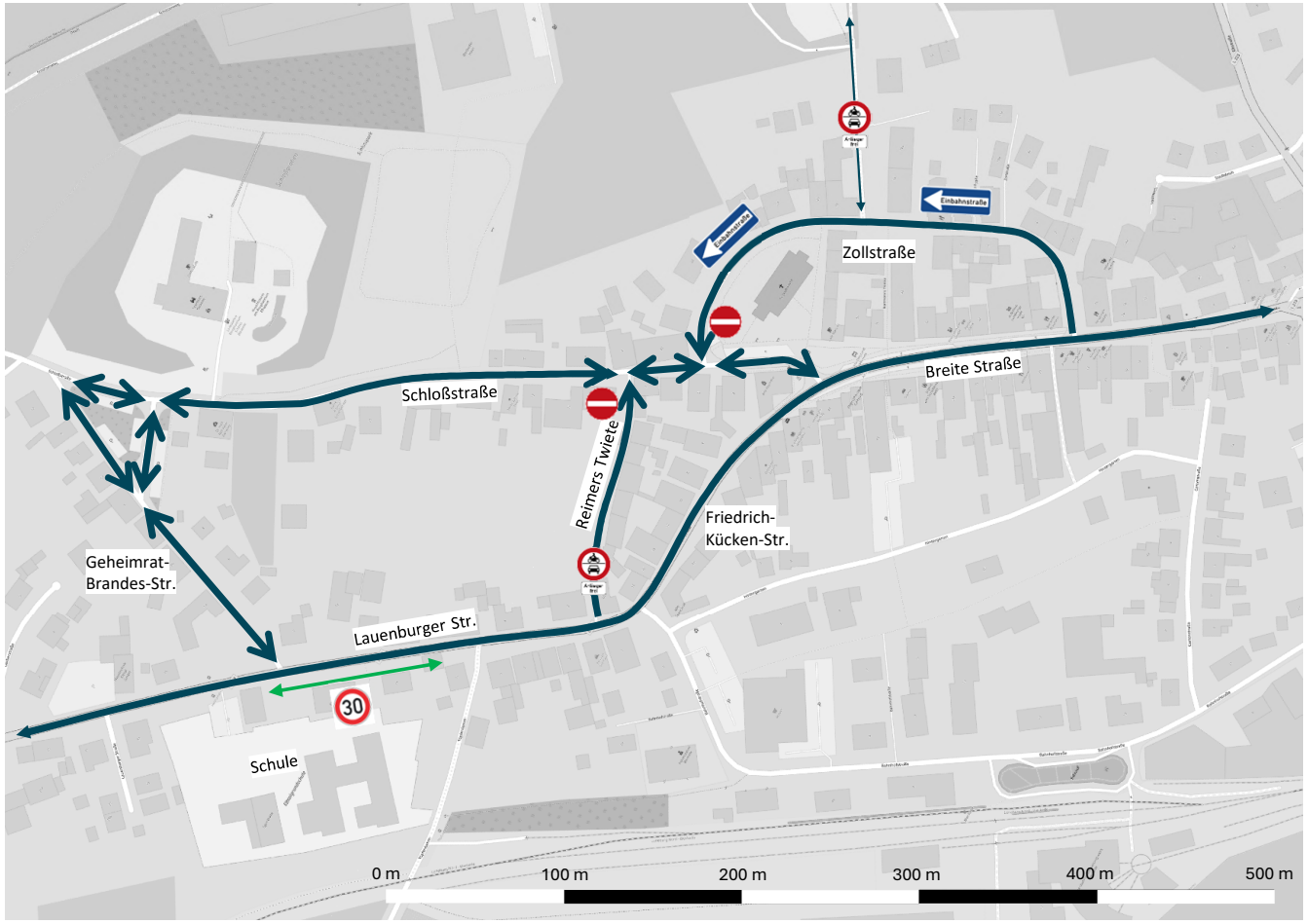




Das Verkehrsgutachten geht von einem **Verlagerungspotential** von **1.000 Kfz/d** von der heutigen L219 aus. Das entspricht einer zu erwartenden Reduktion von **ca. 20-25 % in der Breiten Straße** und bis zu **55-65 % in der Lauenburger Straße**.
Die Spitzenstunde am Nachmittag in der Breiten Straße ist mit 9% des Tagesverkehrs am höchsten ausgeprägt, was einem sehr typischer Wert entspricht.

Verkehrsführung Bleckede

Derzeitige Verkehrsführungen



Zollstraße – Einbahnstraße in Richtung Nordwesten.

Straßenzug Lauenburger Straße-Friedrich-Kücken-Straße– Breite Straße bislang als Landesstraße 219 (L 219) klassifiziert.

Verkehrsführung Bleckede

Was sind die relevanten Setzungen

Rahmenbedingungen:

- Mir der Verlegung der L219 ist eine Reduzierung des Durchgangsverkehres im Ortskern anzustreben.
- Die Anzahl der Parkstände ist aus der Neuplanung des Straßenraum abzuleiten. Es sollten 68 bis 72 Parkstände nach WB-Auslobung angeboten werden.
- Der Elberadwanderweg verläuft über die Breite Straße und Schlossstraße durch den Bleckeder Ortskern.
- Die Reisebusse mit dem Ziel Schloss, fahren über die Elbstraße und den Schützenweg zum Parkplatz. Deshalb wird die Schlossstraße nicht weiter belastet.

Setzungen:

- Einbahnstraßen sind zur Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte in der Zollstraße und Schlossstraße umzusetzen.
- Im Bereich des Marktplatzes wird ein Zweirichtungsverkehr vorgesehen.

Prüfaufträge (u.a. aus Projektbeirat):

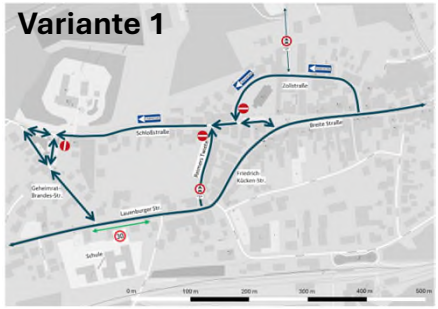
- Prüfen der grundsätzlichen Führung der Einbahnstraßen
- Prüfen, ob eine Einbahnstraße in der Breiten Straße zu einer Erhöhung der Parkstände führen kann.
- Prüfen, ob und unter welchen Umständen der Zweirichtungsverkehr in der Geheimrat-Brandes-Straße aufrecht erhalten werden kann.
- Ermitteln, wie viele Parkstände werden heute durch AnwohnerInnen und Beschäftigte im Straßenraum belegt?

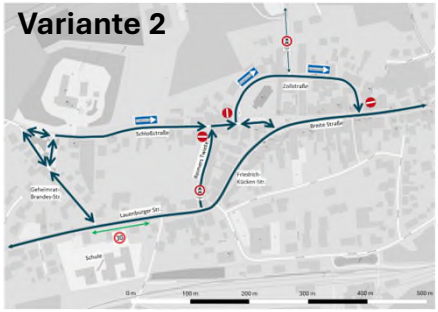
Themen

1. Rahmenbedingungen
2. Verkehrsführungen
   - Einbahnstraße in der Schlossstraße
   - Einbahnstraße in der Zollstraße
   - Einbahnstraße in der Geheimrat-Brandes-Straße
   - Einbahnstraße in der Breiten Straße
3. Ruhender Verkehr
4. Geschwindigkeiten

Verkehrsführung Bleckede

Grundlage: Erreichbarkeit der Nutzungen in der Schloßstraße





Wohnen

In der Schloßstraße wird überwiegend gewohnt.. Geschätzt 30 Wohneinheiten, je Wohneinheit ca. 3 Kfz-Fahrten/d -> Hin- und Rückfahrt ca. 180 Kfz-Fahrten/d

2 Arztpraxen

Eine durchschnittliche Allgemeinarztpraxis in Deutschland sieht etwa 50–60 Patienten pro Tag.
-> Hin- und Rückfahrt ca. 100 und 120 Kfz-Fahrten/d

1 Logopädie-Praxis

In einer typischen ambulanten Logopädie-Praxis werden pro Therapeuten etwa 6 – 12 Patienten/Termine pro Arbeitstag durchgeführt. -> Hin- und Rückfahrt ca. 20 Kfz-Fahrten/d

1 Steuerberatungsbüro

In einer typisches Steuerberatungsbüro erzeugt etwa 2 – 8 Kfz-Fahrten/d. -> Hin- und Rückfahrt ca. 16 Kfz-Fahrten/d

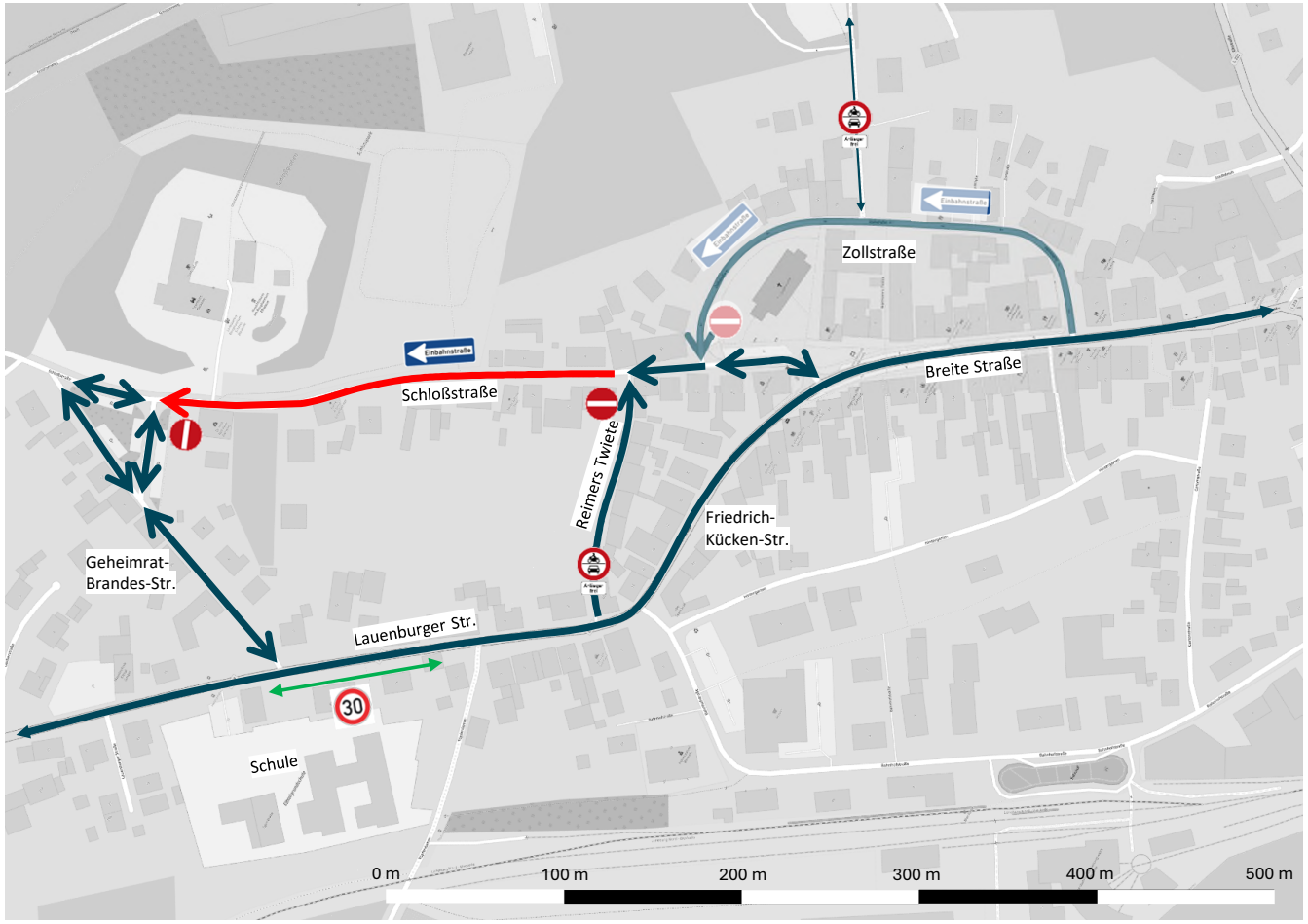
Abschätzung des Kfz-Fahrtenaufkommens in der Schlossstraße

Wohnen	180 Fahrten/d
Arztpraxen	120 Fahrten/d
Logopädie	20 Fahrten/d
Steuerberatung	16 Fahrten/d
Sonstiges	100 Fahrten/d
Summe	436 Fahrten/d → ein Spitzenstundenbelastung von ca. 40 bis 50 Kfz/h

→ Charakterlich vergleichbar mit einem Wohnweg 150 Kfz/h bzw. einer Wohnstraße 400 Kzf/h (Verkehrlich drunter)

Verkehrsführung Bleckede

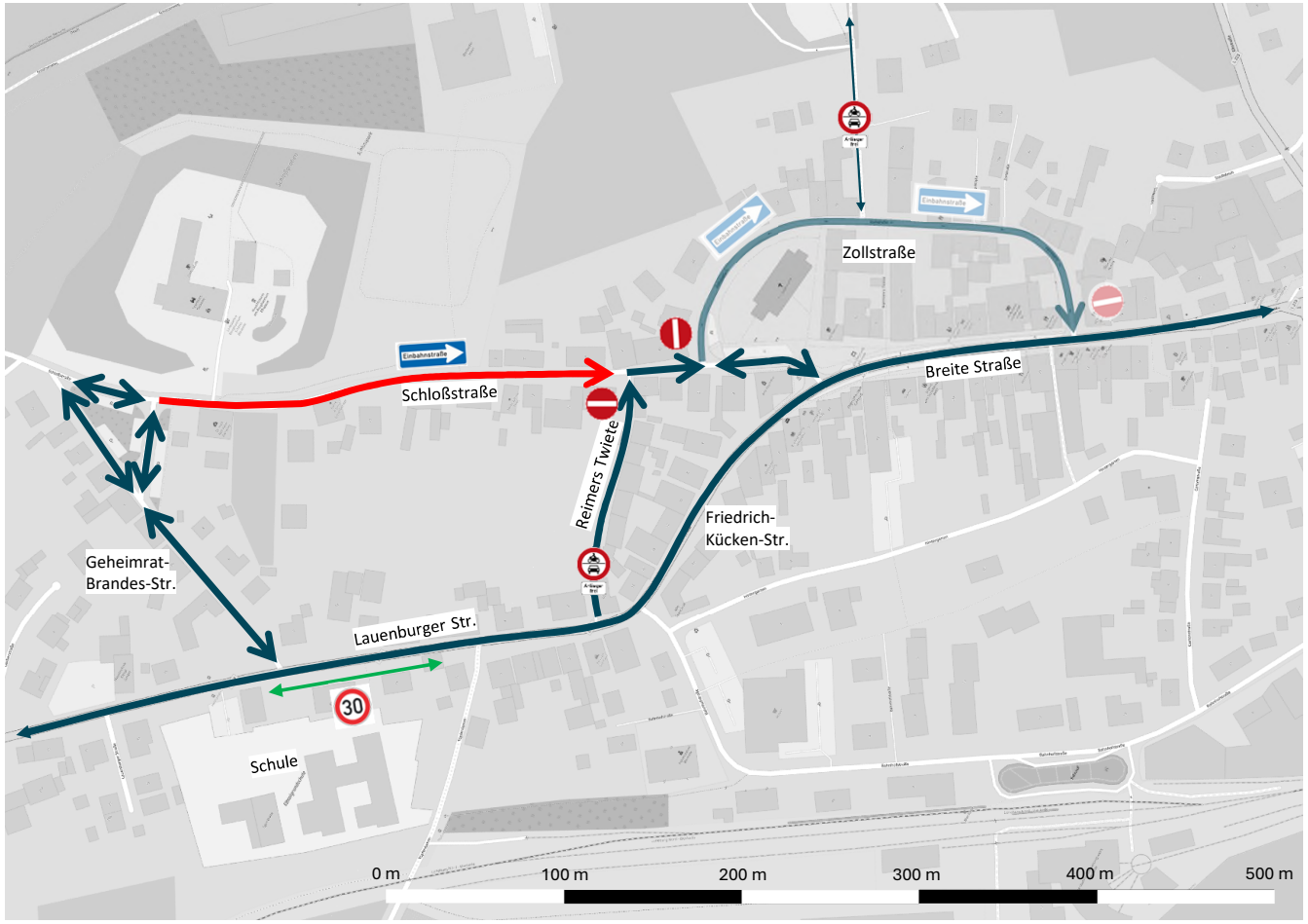
Variante 1 - Wettbewerbsergebnis



Die Schloßstraße wird wie die Zollstraße eine Einbahnstraße in Richtung Norden. Alle anderen Fahrbeziehungen sind unverändert.

Verkehrsführung Bleckede

Variante 2 – Drehung der Einbahnstraße in der Schloßstraße



Die Schloßstraße wird wie die Zollstraße eine Einbahnstraße in Richtung Süden. Alle anderen Fahrbeziehungen sind unverändert.

Verkehrsführung Bleckede

Kriterien und Indikatoren für eine Bewertung Einbahnstraßenrichtung in der Schloßstraße

Die Kriterien:	Indikatoren:
1. Flächenverfügbarkeit in der Schloßstraße	Mehr Flächen für Gehwege durch schmalere Fahrbahn
2. Berücksichtigung, dass ca. 2/3 der Verkehre aus Richtung Süden kommen	Einfluss der höheren Verkehrsbelastung aus Richtung Süden, auf die Länge der Umwegfahrten
3. Umwegfahrten durch Einbahnstraßenregelung	Länge der Umwegfahrten
4. Mehrverkehr vor der Schule	Zusätzliches Verkehrsaufkommen
5. Einfache Wegeführung zum Schloss	Selbsterklärende Führung der Zuwegung

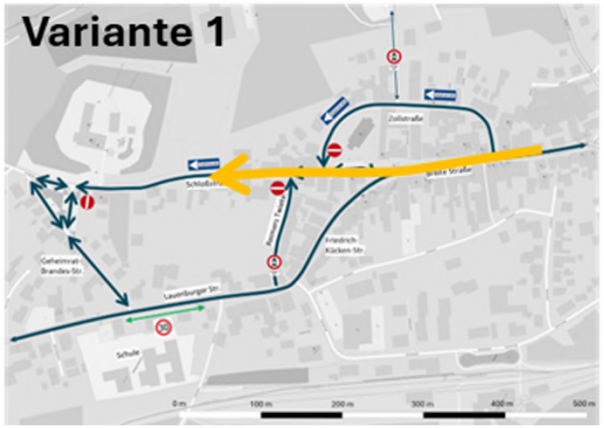
Verkehrsführung Bleckede

Kriterium: 2. Hauptzufahrtsrichtung

Aus Richtung Süden kommen ca. 70% der Kfz-Fahrten. Eine direkte Zufahrt zu den Nutzungen in der Schloßstraße kann mit einer Einbahnstraße Richtung Norden (Variante 1) gestärkt werden.

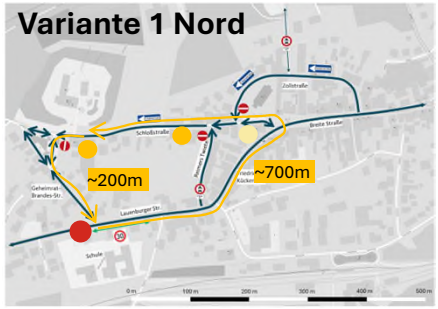
Hauptzufahrtsrichtung:
Die Variante 1 unterstützt die Hauptzufahrtsrichtung (ca. 70%) und ermöglicht dadurch eine direkter Zielanfahrt in den betroffenen Bereichen.

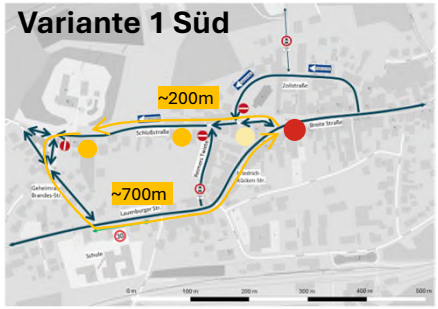
Bewertung:
Variante 1: +
Variante 2: -



Verkehrsführung Bleckede

Kriterium: 3. Erreichbarkeit der Nutzungen in der Schloßstraße





Variante 1 Nord: **Arztbesuch aus Richtung Norden**

Heute: Hin- Rückfahrt = 200m + 200m = 400m

Variante 1: Hin- Rückfahrt = 700m + Rückfahrt 200m = 900m -> + 500m

Mit Apothekenbesuch:

Heute: ● - Arzt – Apotheke -● = 200m + 200m + 500m = 900m

Variante 1: ● - Arzt – Apotheke -● = 700m + 200m + 500m + 500m = 1.900m -> +1.000m

Süd: **Arztbesuch aus Richtung Süden**

Heute: Hin- Rückfahrt = 200m + 200m = 400m

Variante 1: Hin- Rückfahrt = 200m + 700m = 900m -> + 500m

Mit Apothekenbesuch:

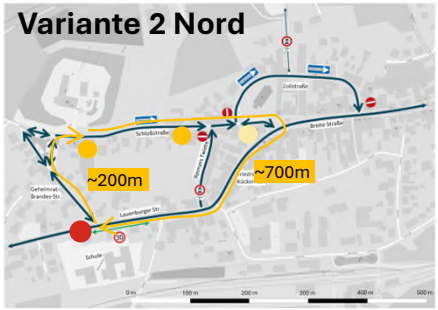
Heute: ● - Arzt – Apotheke -● = 200m + 200m = 400m

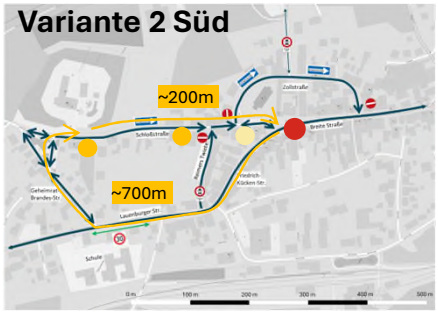
Variante 1: ● - Arzt – Apotheke -● = 200m + 700m = 900m -> + 500m

● Ausgangspunkt
● Arzt
● Apotheke
→ Fahrtrichtung

Verkehrsführung Bleckede

Kriterium: 3. Erreichbarkeit der Nutzungen in der Schloßstraße





Variante 2 Nord: **Arztbesuch aus Richtung Norden**

Heute: Hin- Rückfahrt = 200m + 200m = 400m

Variante 2: Hin- Rückfahrt = 200m + 700m = 900m -> + 500m

Mit Apothekenbesuch:

Heute: ● - Arzt – Apotheke -● = 200m + 200m + 500m = 900m

Variante 2: ● - Arzt – Apotheke -● = 200m + 200m + 500m = 900m -> + 0m

Süd: **Arztbesuch aus Richtung Süden**

Heute: Hin- Rückfahrt = 200m + 200m = 400m

Variante 2: Hin- Rückfahrt = 700m + 200m = 900m -> + 500m

Mit Apothekenbesuch:

Heute: ● - Arzt – Apotheke -● = 200m + 200m = 400m

Variante 2: ● - Arzt – Apotheke -● = 200m + 700m = 900m -> + 500m

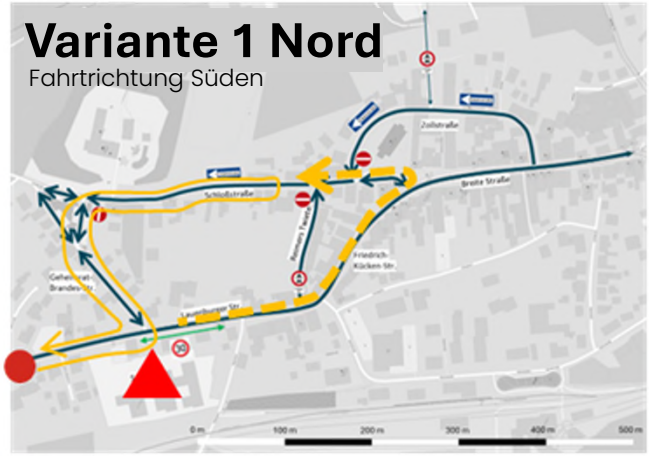
● Ausgangspunkt
● Arzt
● Apotheke
→ Fahrtrichtung

Erreichbarkeit der Nutzungen in der Schlossstraße:
Die Variante 1 hat in der Wegekette Arzt – Apotheke eine größere Wegelänge, so dass sie hier im Vergleich zur Variante 2 geringfügig schlechter abschließt. Da das aufgrund der Fahrtrichtung auf lediglich 30% des Fahrtenaufkommens zutrifft, ergibt es in Summe eine gleiche Bewertung für Variante 1 und 2.

Bewertung:
Variante 1: o (Bezug Fahrtenaufkommen – Kriterium 3)
Variante 2: o

Verkehrsführung Bleckede

Kriterium: 4. Mehrbelastung der Schule



Variante 1 und 2 – Nord und Süd: Anfahrt aus beiden Richtungen

Alle Kfz-Fahrten, die in der Schloßstraße wenden würden, ergeben eine Mehrbelastung vor der Schule. Die Richtung der Einbahnstraßenregelung in der Schloßstraße hat nur eine geringe Auswirkung auf die Mehrbelastung der vorbeifahrenden Verkehre vor der Schule.

Mehrbelastung der Schule:

Auch die Fallzahl wird als eher gering eingeschätzt und hat ebenfalls nur wenig Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen vor der Schule.

Bewertung:

Variante 1: o

Variante 2: o

Ausgangspunkt

Schule

Wendemöglichkeit im Zweirichtungsverkehr

Fahrtrichtung Einbahnstraße

Verkehrsführung Bleckede

Kriterium: 5. Einfache Wegeführung zum Schloß

Die Verkehrserhebungen zeigen, dass ca. 2/3 des Verkehrs aus Richtung Süden kommen. Eine klare Führung über die Elbstraße und den Schützenweg entlasten den Ortskern. Eine untergeordnete Wegeführung über die Breite Straße und die Schlossstraße unterstützt eine begreifbare Fahrbeziehung zu den Nutzungen in der Schloßstraße und in Richtung Schloss.

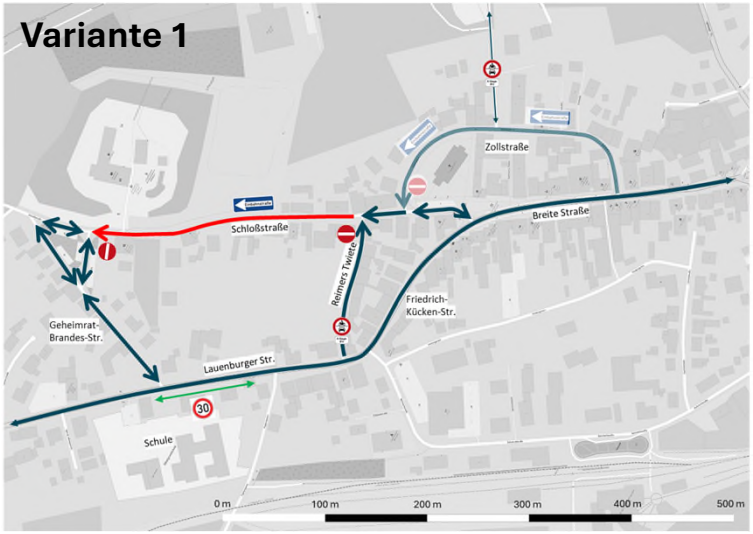
Die einfache Begreifbarkeit der Wegeführung Richtung Schloßstraße und Schloß wird durch eine Einbahnstraße in Richtung Norden unterstützt.

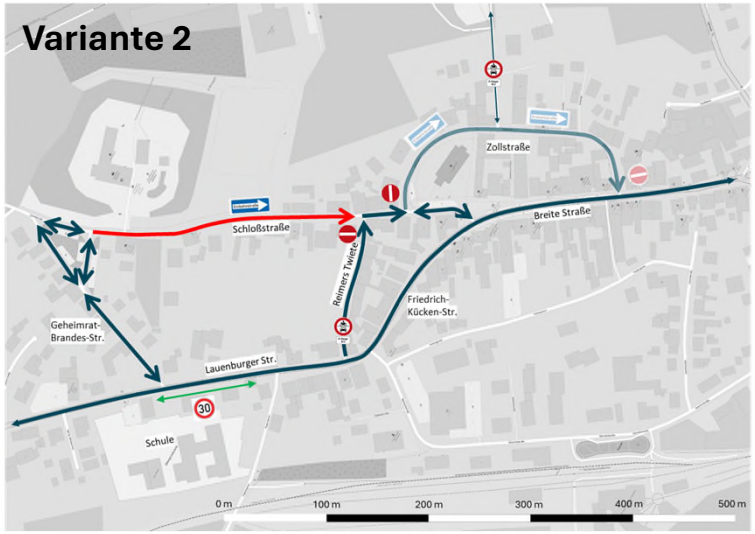
Wegeführung zur Schloßstraße und zum Schloß:
Durch eine Einbahnstraße in Richtung Norden kann eine direkte Zielführung angeboten werden.

Bewertung:
Variante 1: +
Variante 2: -

Verkehrsführung Bleckede

Variantenbewertung Einbahnstraßenrichtung Schloßstraße





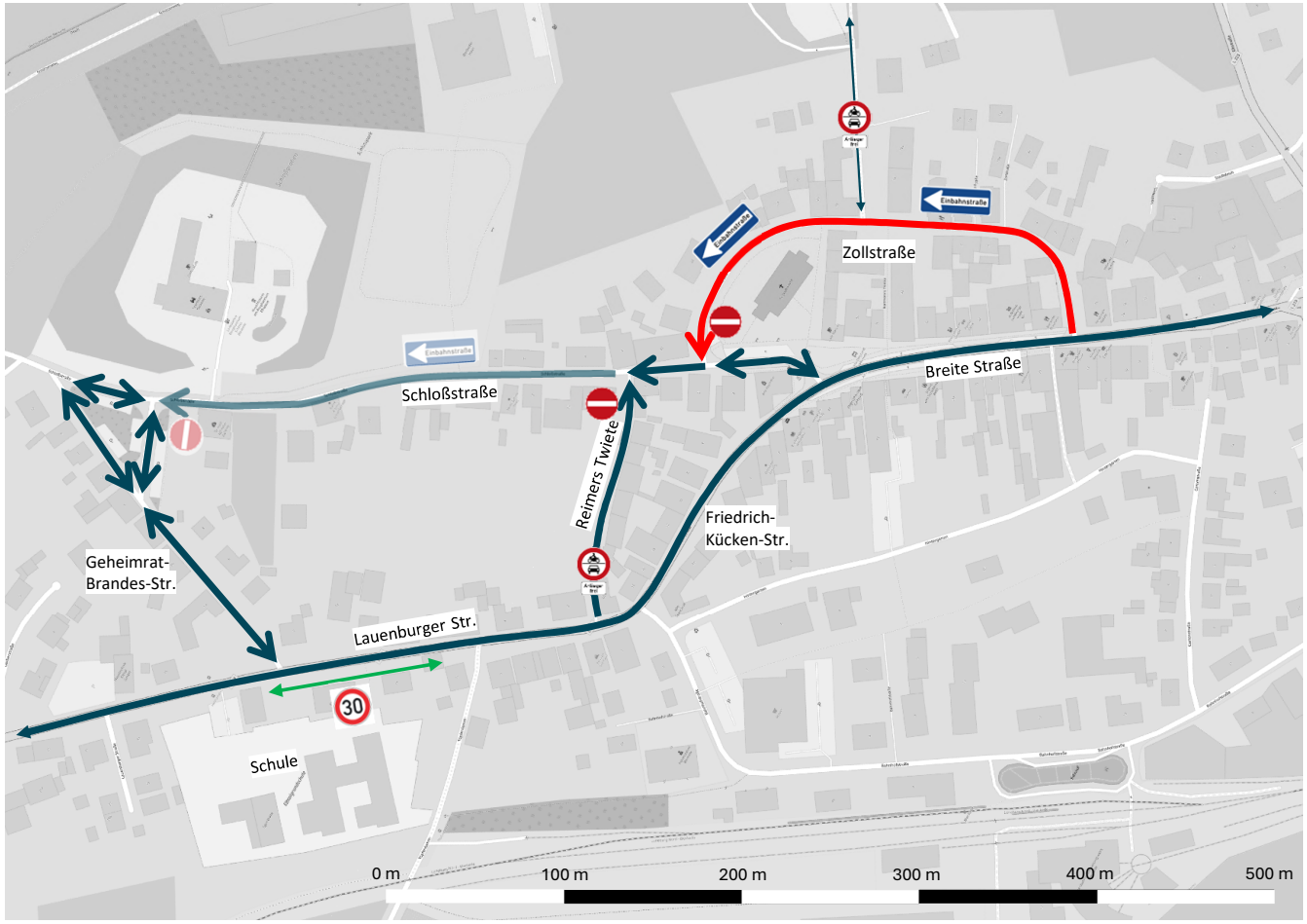
Variante	Flächenverfügbarkeit in der Schloß- und Zollstraße	Berücksichtigung, dass ca. 2/3 der Verkehre aus Richtung Süden kommen	Umwegfahrten durch Einbahnstraßenregelung	Mehrverkehr vor der Schule	Einfache Wegeführung zur Schloßstraße und zum Schloss
1	+	+	o	o	+
2	+	–	o	o	–

Fazit:

Die Einbahnstraßenregelung in Richtung Norden (Variante 1) unterstützt eine direkte Zufahrt zu den Nutzungen in der Schloßstraße. Die besonders stark ausgeprägten Umwegfahrten in dieser Verkehrsführung treffen auf sehr wenige Fahrten zu und sind deshalb in ihrer Gewichtung weniger relevant. Es wir empfohlen die derzeit berücksichtigte Einbahnstraße in Richtung Norden (Variante 1) weiterzuverfolgen.

Verkehrsführung Bleckede

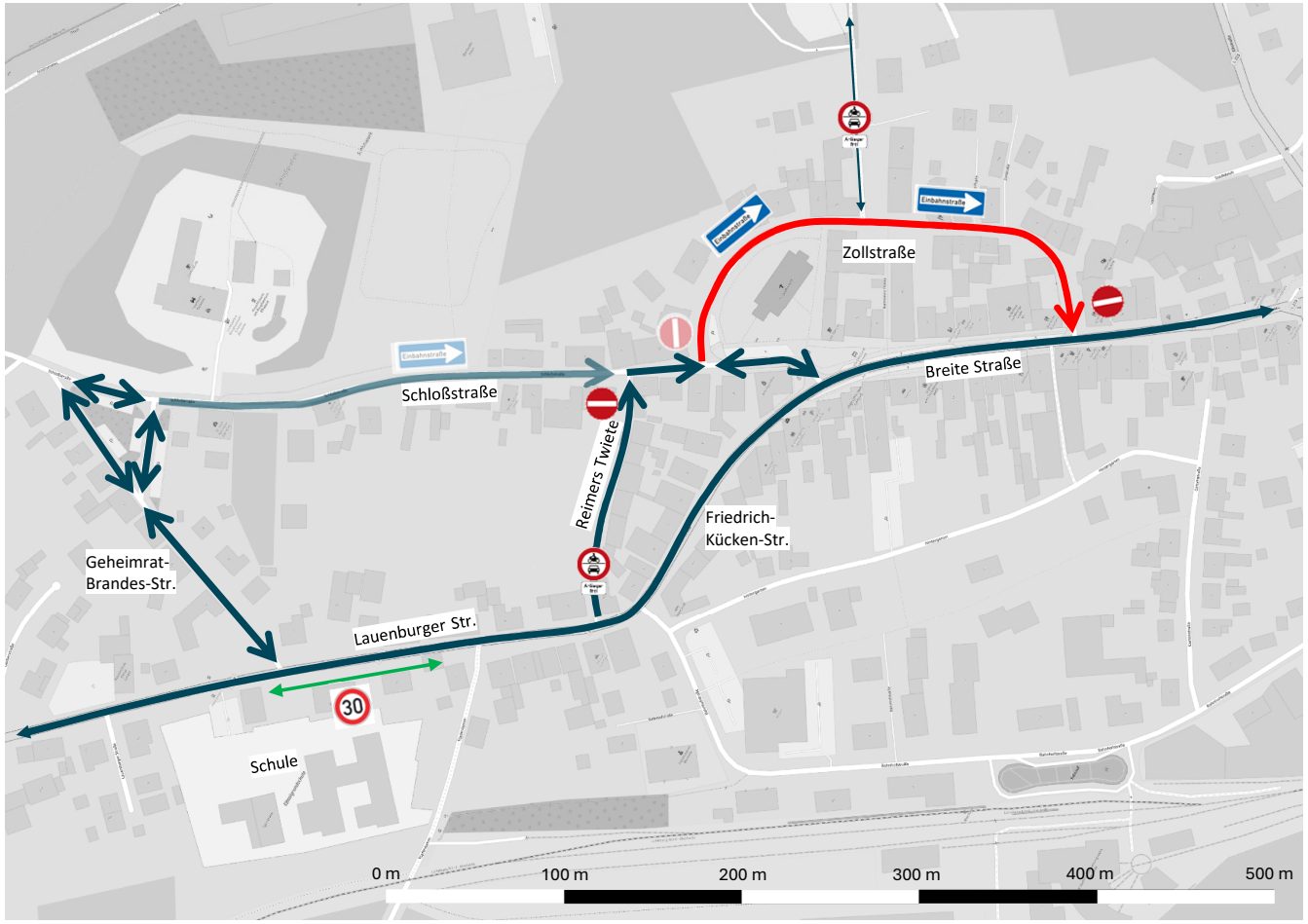
Variante 1 – Wettbewerbsergebnis in der Zollstraße



Die Zollstraße wird als Einbahnstraße in Richtung Norden beibehalten.

Verkehrsführung Bleckede

Variante 2 – Drehung der Einbahnstraße in der Zollstraße



Die Einbahnstraßenregelung wir in Richtung Süden eingerichtet.

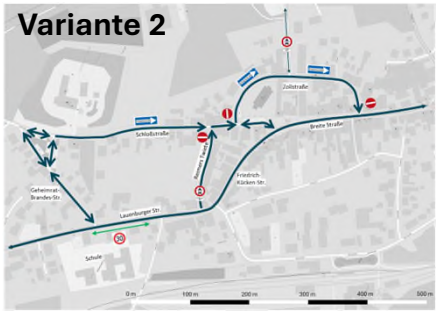
Verkehrsführung Bleckede

Kriterien und Indikatoren für eine Bewertung Einbahnstraßenrichtung in der Zollstraße

Die Kriterien:	Indikatoren:
1. Flächenverfügbarkeit in der Zollstraße	Mehr Flächen für Gehwege durch schmalere Fahrbahn
2. Verkehrssituation am Marktplatz	Verkehrsentlastung im Marktbereich
3. Verkehrssituation im Einmündungsbereich Breite Straße/Zollstraße	Verkehrsablauf für den motorisierten Verkehr
4. Radverkehr	Übersichtlichkeit zum Schutz des Radverkehr

Verkehrsführung Bleckede

Einbahnstraßenrichtung Zollstraße



Kriterium 2: Verkehrssituation am Marktplatz:
In der Variante 1 kann der Verkehr auch über die Schloßstraße abfließen und damit die Marktsituation entspannen.

Bewertung:
Variante 1: +
Variante 2: -

Kriterium 3: Verkehrssituation Breite Straße/Zollstraße:
Durch die zwei gastronomischen Einrichtungen ist der Einmündungsbereich für ausfahrende Kfz unübersichtlich.

In der Variante 2 müssen beide Hauptströme in der Breite Straße beachtet werden. In der Variante 1 muss nur der Linksabbieger aus Richtung Norden einen Hauptstrom beachten.

Daneben wird in der Variante 2 eine eingeschränkte Sicht beim Verlassen des Volksbankparkplatz sowie beim Einfahren in die Breite Straße von der „Unteren Verkehrsbehörde“ kritisch angemerkt. Im Zuge der Planung müssten vorhandene bzw. geplante Parkstände und Aufenthaltsbereiche entfallen, um die erforderlichen Sichtdreiecke freizuhalten.

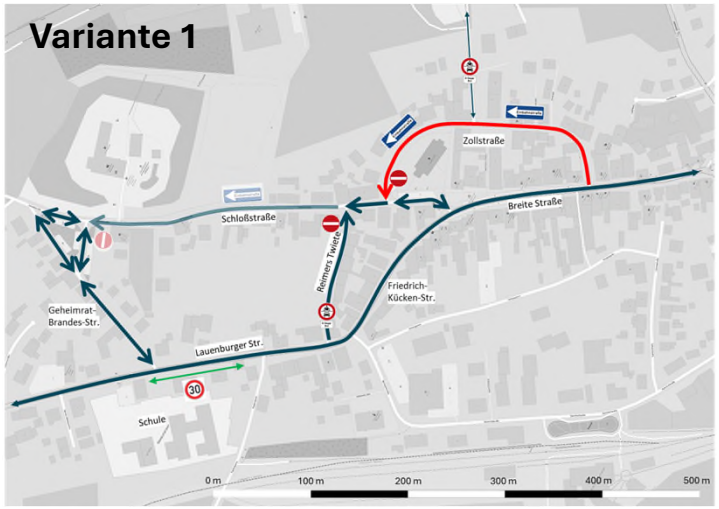
Bewertung:
Variante 1: +
Variante 2: -

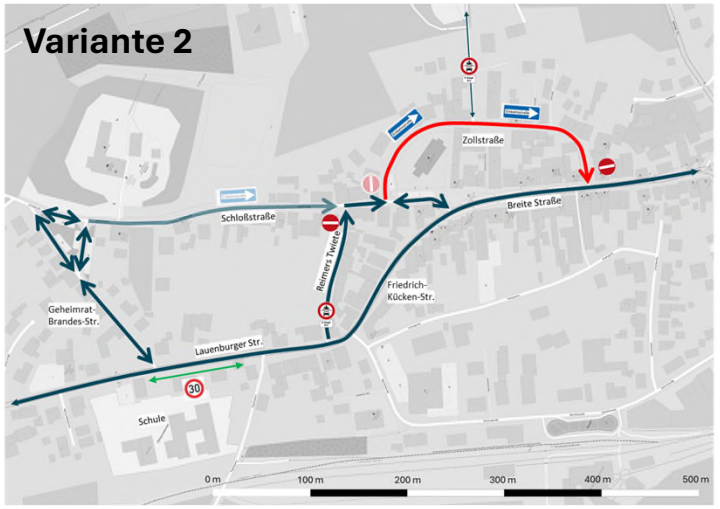
Kriterium 4: Radverkehr:
Eine Einbahnstraßenregelung in Richtung Breite Straße erhöht das Risiko für den in die Zollstraße einfahrende Radverkehr von endgegenkommenden Kfz-Verkehr nicht wahrgenommen zu werden.

Bewertung:
Variante 1: +
Variante 2: -

Verkehrsführung Bleckede

Einbahnstraßenrichtung Zollstraße



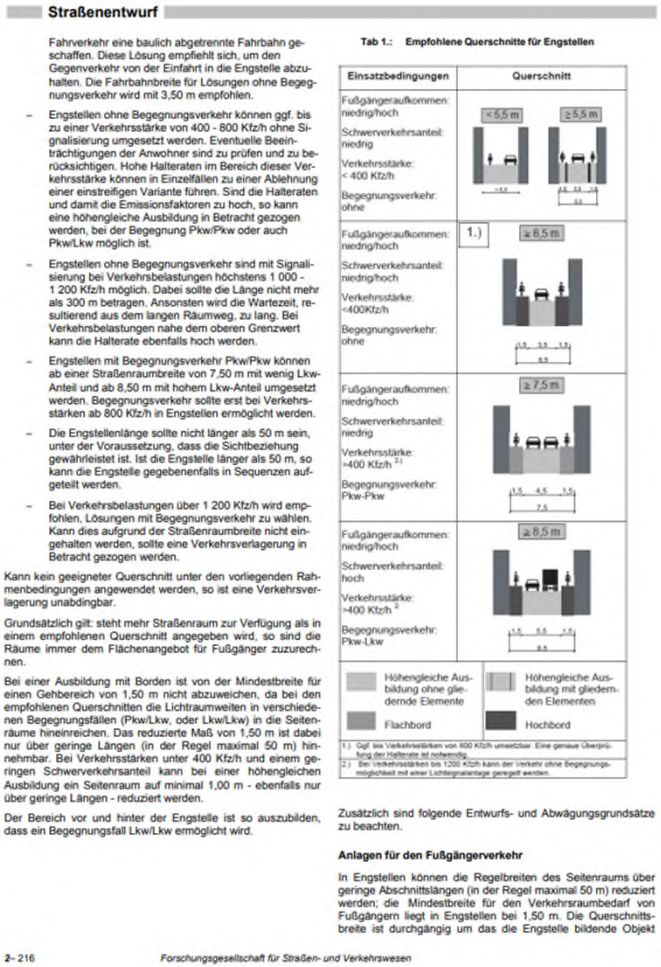


Variante	Flächenverfügbarkeit	Verkehrssituation m Marktplatz	Verkehrssituation Breite Straße/Zollstraße	Radverkehr
1	+	+	+	+
2	+	−	−	−

Fazit;
Die Verkehrssituation im Einmündungsbereich der Breiten Straße/Zollstraße sowie die Unübersichtlichkeit in dem Stadtraum und die Sicherheit des Radverkehrs spricht für eine Führung der Einbahnstraße in Richtung Norden (Variante 1). Zusätzlich wird eine Entlastung der Marktsituation mit dieser Verkehrsführung ermöglicht.

Verkehrsführung Bleckede

Einbahnstraße in der Geheimrat-Brandes-Straße



Straßenentwurf

Fahrverkehr eine baulich abgetrennte Fahrbahn geschaffen. Diese Lösung empfiehlt sich, um den Gegenverkehr von der Einfahrt in die Engstelle abzuhalten. Die Fahrbahnbreite für Lösungen ohne Begegnungsverkehr wird mit 3,50 m empfohlen.

- Engstellen ohne Begegnungsverkehr können ggf. bis zu einer Verkehrsstärke von 400 - 800 Kfz/h ohne Signalisierung umgesetzt werden. Eventuelle Beeinträchtigungen der Anwohner sind zu prüfen und zu berücksichtigen. Hohe Halteraten im Bereich dieser Verkehrsstärke können in Einzelfällen zu einer Ablehnung einer einstreifigen Variante führen. Sind die Halteraten und damit die Emissionsfaktoren zu hoch, so kann eine höhengleiche Ausbildung in Betracht gezogen werden, bei der Begegnung Pkw/Pkw oder auch Pkw/Lkw möglich ist.
- Engstellen ohne Begegnungsverkehr sind mit Signalisierung bei Verkehrsbelastungen höchstens 1 000 - 1 200 Kfz/h möglich. Dabei sollte die Länge nicht mehr als 300 m betragen. Ansonsten wird die Wartezeit, resultierend aus dem langen Räumweg, zu lang. Bei Verkehrsbelastungen nahe dem oberen Grenzwert kann die Halterate ebenfalls hoch werden.
- Engstellen mit Begegnungsverkehr Pkw/Pkw können ab einer Straßenraumbreite von 7,50 m mit wenig Lkw-Anteil und ab 8,50 m mit hohem Lkw-Anteil umgesetzt werden. Begegnungsverkehr sollte erst bei Verkehrsstärken ab 800 Kfz/h in Engstellen ermöglicht werden.
- Die Engstellenlänge sollte nicht länger als 50 m sein, unter der Voraussetzung, dass die Sichtbeziehung gewährleistet ist. Ist die Engstelle länger als 50 m, so kann die Engstelle gegebenenfalls in Sequenzen aufgeteilt werden.
- Bei Verkehrsbelastungen über 1 200 Kfz/h wird empfohlen, Lösungen mit Begegnungsverkehr zu wählen. Kann dies aufgrund der Straßenraumbreite nicht eingehalten werden, sollte eine Verkehrsverlagerung in Betracht gezogen werden.

Kann kein geeigneter Querschnitt unter den vorliegenden Rahmenbedingungen angewendet werden, so ist eine Verkehrsverlagerung unabdingbar.

Grundsätzlich gilt: steht mehr Straßenraum zur Verfügung als in einem empfohlenen Querschnitt angegeben wird, so sind die Räume immer dem Flächenangebot für Fußgänger zuzurechnen.

Bei einer Ausbildung mit Borden ist von der Mindestbreite für einen Gehbereich von 1,50 m nicht abzuweichen, da bei den empfohlenen Querschnitten die Lichtraumweiten in verschiedenen Begegnungsfällen (Pkw/Lkw, oder Lkw/Lkw) in die Seitenräume hineinreichen. Das reduzierte Maß von 1,50 m ist dabei nur über geringe Längen (in der Regel maximal 50 m) hinnehmbar. Bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und einem geringen Schwerverkehrsanteil kann bei einer höhengleichen Ausbildung ein Seitenraum auf minimal 1,00 m - ebenfalls nur über geringe Längen - reduziert werden.

Der Bereich vor und hinter der Engstelle ist so auszubilden, dass ein Begegnungsfall Lkw/Lkw ermöglicht wird.

Tab 1.: **Empfohlene Querschnitte für Engstellen**

Einsatzbedingungen	Querschnitt
Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne	< 5,5 m / ≥ 5,5 m
Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig/hoch Verkehrsstärke: <400Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne	1.) ≥ 6,5 m
Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig Verkehrsstärke: >400 Kfz/h 2) Begegnungsverkehr: Pkw-Pkw	≥ 7,5 m
Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: hoch Verkehrsstärke: >400 Kfz/h 2) Begegnungsverkehr: Pkw-Lkw	≥ 8,5 m
Höhengleiche Ausbildung ohne gliedernde Elemente / Flachbord	Höhengleiche Ausbildung mit gliedernden Elementen / Hochbord

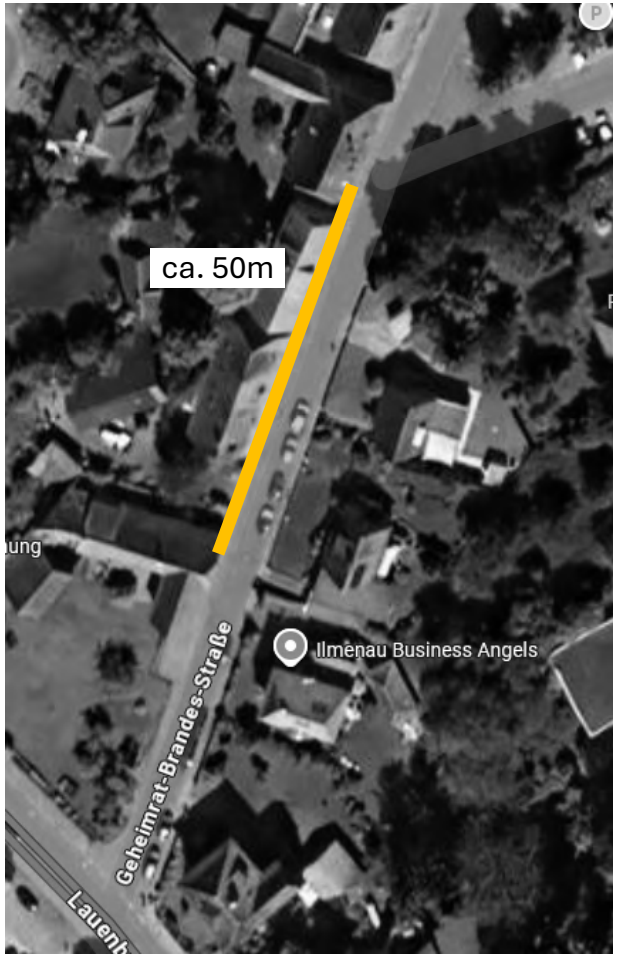
1.) Ggf. bis Verkehrsstärken von 800 Kfz/h umsetzbar. Eine genaue Überprüfung der Halterate ist notwendig.
2.) Bei Verkehrsstärken bis 1200 Kfz/h kann der Verkehr ohne Begegnungsmöglichkeit mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden.

Zusätzlich sind folgende Entwurfs- und Abwägungsgrundsätze zu beachten.

Anlagen für den Fußgängerverkehr

In Engstellen können die Regelbreiten des Seitenraums über geringe Abschnittslängen (in der Regel maximal 50 m) reduziert werden; die Mindestbreite für den Verkehrsraumbedarf von Fußgängern liegt in Engstellen bei 1,50 m. Die Querschnittsbreite ist durchgängig um das die Engstelle bildende Objekt

2- 216 *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*



Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h
Länge: < 50 m

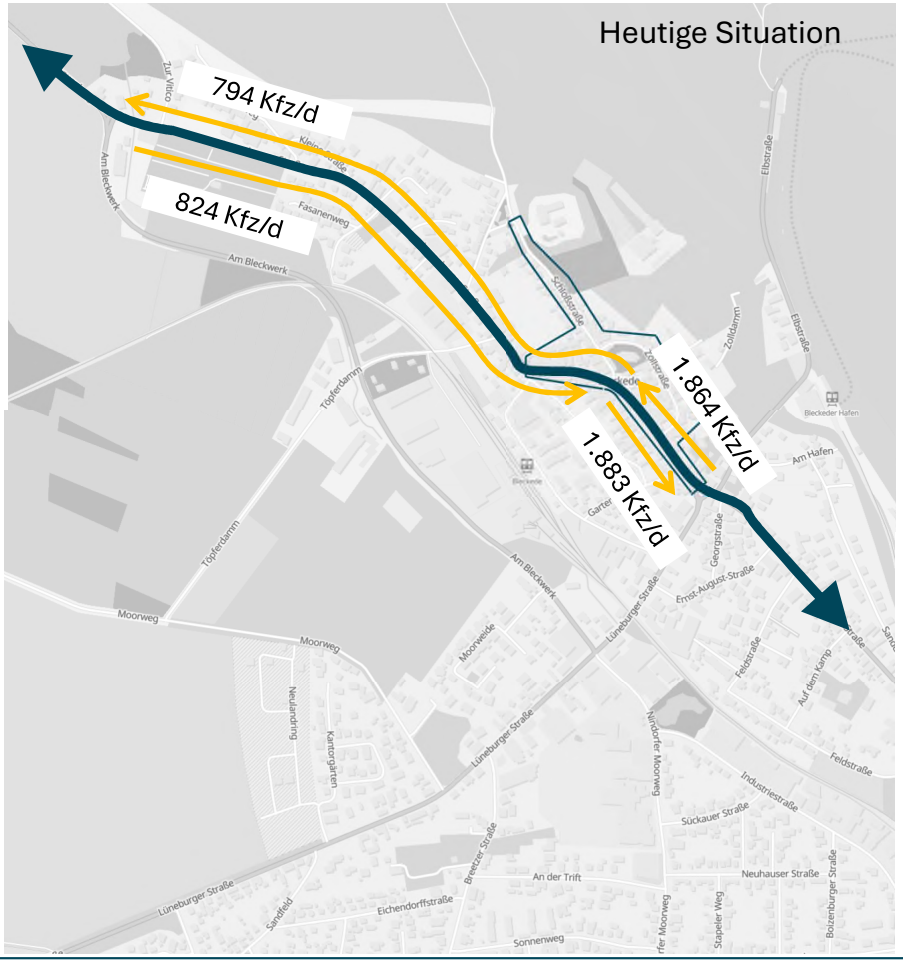
Bis zu diesen Grenzwerten sind Wartezeiten durch entgegenkommende Fahrzeuge zu erwarten, aber es werden keine nachhaltigen Behinderungen auftreten.

Fazit:

Grundsätzlich müssen keine verkehrslenkenden Maßnahmen vorgenommen werden. Sollte später eine Nachsteuerung erforderlich werden, wären die Parkstände zu bündeln.

Verkehrsführung Bleckede

Einbahnstraße in der Breite Straße/Friedrich-Kücken-Straße



Auswirkung einer Einbahnstraßenregelung (Schrägparkstände)

⇒ Geringer Anstieg der Anzahl Parkstände
⇒ Einengung der Nebenflächen
⇒ Dadurch gestalterische erhebliche Defizite
⇒ Abnahme der Sicherheit des Radverkehrs

Verkehrsführung Bleckede

Einbahnstraße in der Breiten Straße

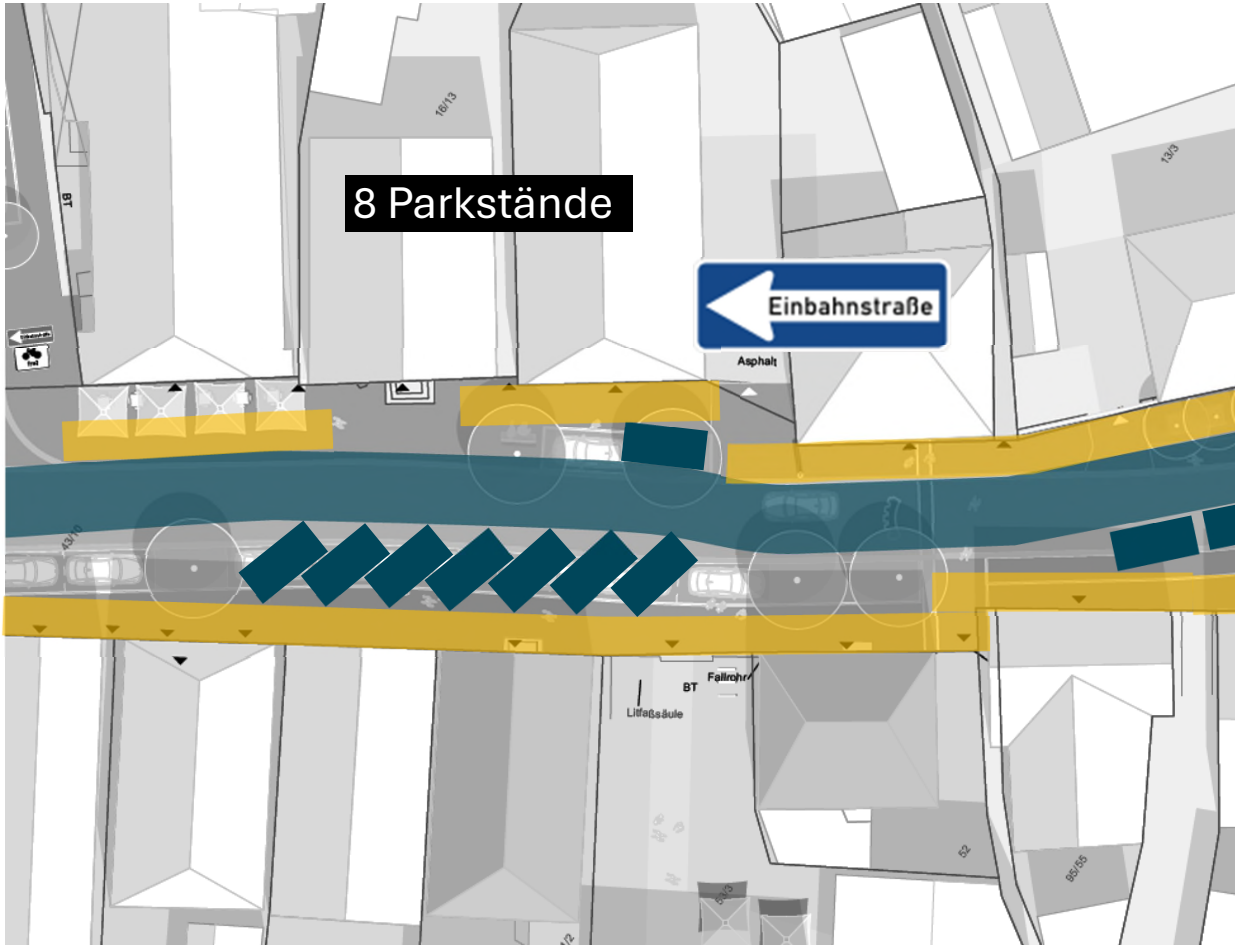
Fahrbahnbreite:
Wegen Höherem Verkehrsaufkommen und bedeutender Fahrradroute und wegen Längsparken und Dooring b=4,5m gewählt

Fußweg:
Mindestbreite wo möglich b=2,5m

Hinweis:
- viele Treppenanlage zu den Hauseingängen im Gehwegbereich
- Intensive Nutzung von Auslagen vor Geschäfte

Verkehrsführung Bleckede

Einbahnstraße in der Breiten Straße



Einbahnstraße und Schrägparken:

Sicherheit:
Durch den Ausparkvorgang ist beim Schrägparken eine erheblich eingeschränkte Sicht zu Radfahrenden, besonders entgegen der Einbahnstraße gegeben.

Trennwirkung:
Schrägparken hat eine stärkere Trennwirkung.

Stadtbild:
Schrägparken löst das lineare Straßenbild auf.

Kapazität:
Es können geringfügig mehr Parkstände eingerichtet werden.

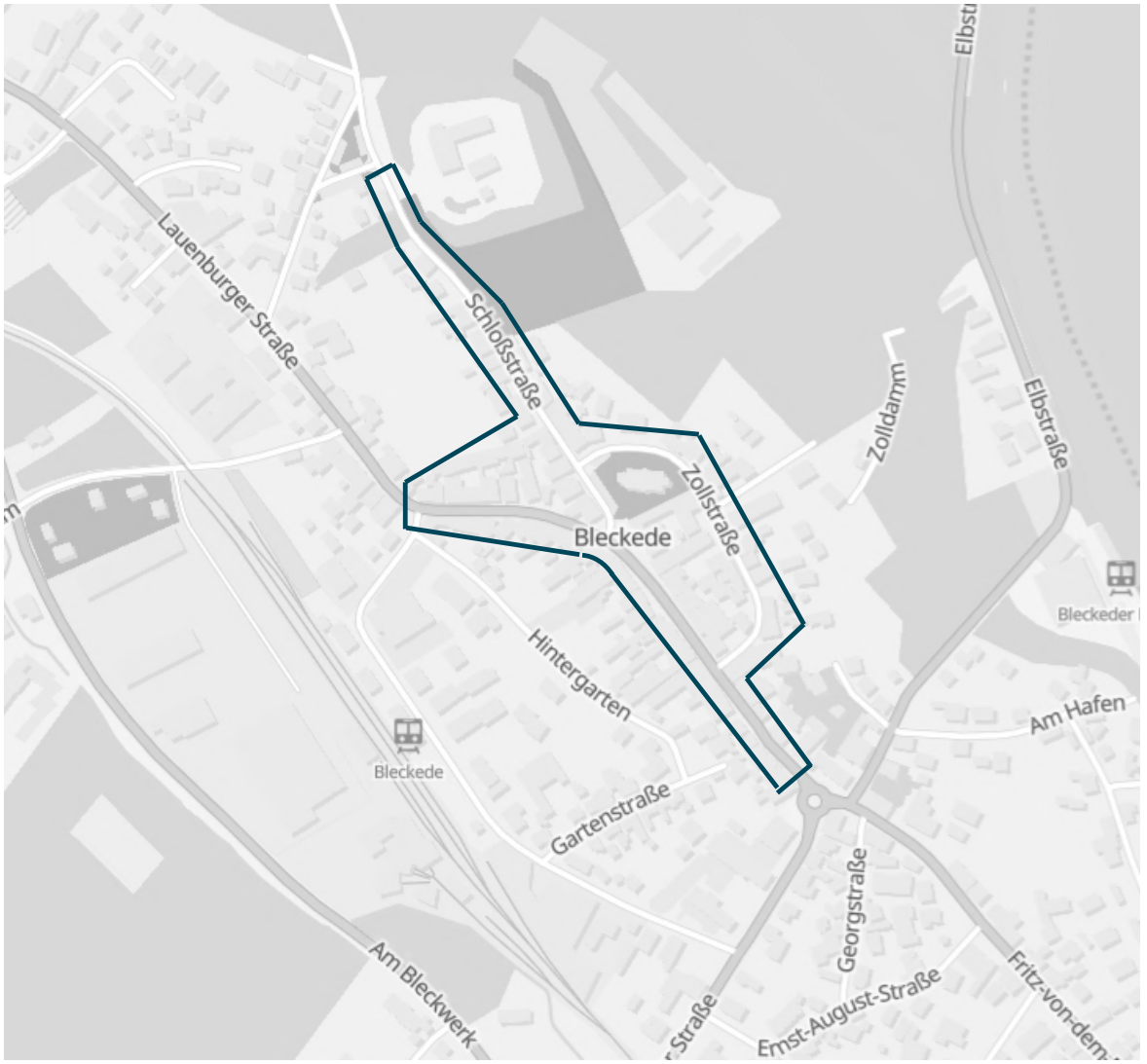
Fazit:
Eine Schrägaufstellung ermöglicht nur einen geringen Anstieg der Anzahl der Parkstände, führt aber gleichzeitig zu einer Einengung der Nebenflächen und hat gestalterische erhebliche Defizite. Die Sicherheit des Radverkehrs leidet daneben erheblich.

Themen

1. Rahmenbedingungen
2. Verkehrsführungen
3. Ruhender Verkehr
   - Erhebung der NutzerInnen
   - Ergebnisse
   - Bewirtschaftung der Parkstände
4. Geschwindigkeiten

Innenstadt Bleckede

Plangebiet



Innenstadt Bleckede

Parkraum im Bestand

- vorhandene Parkplätze im Plangebiet
- P vorhandene Parkplatzangebot
  In der näheren Umgebung

⇒ rd. 85 Parkstände im Bestand

- ⇒ rd. 41 Parkstände Breite Straße
- ⇒ rd. 12 Parkstände Friedrich-Kücken-Straße
- ⇒ rd. 11 Parkstände Zollstraße
- ⇒ rd. 9 Parkstände Schloßstraße
- ⇒ rd. 12 Parkstände südl. Schloßstraße

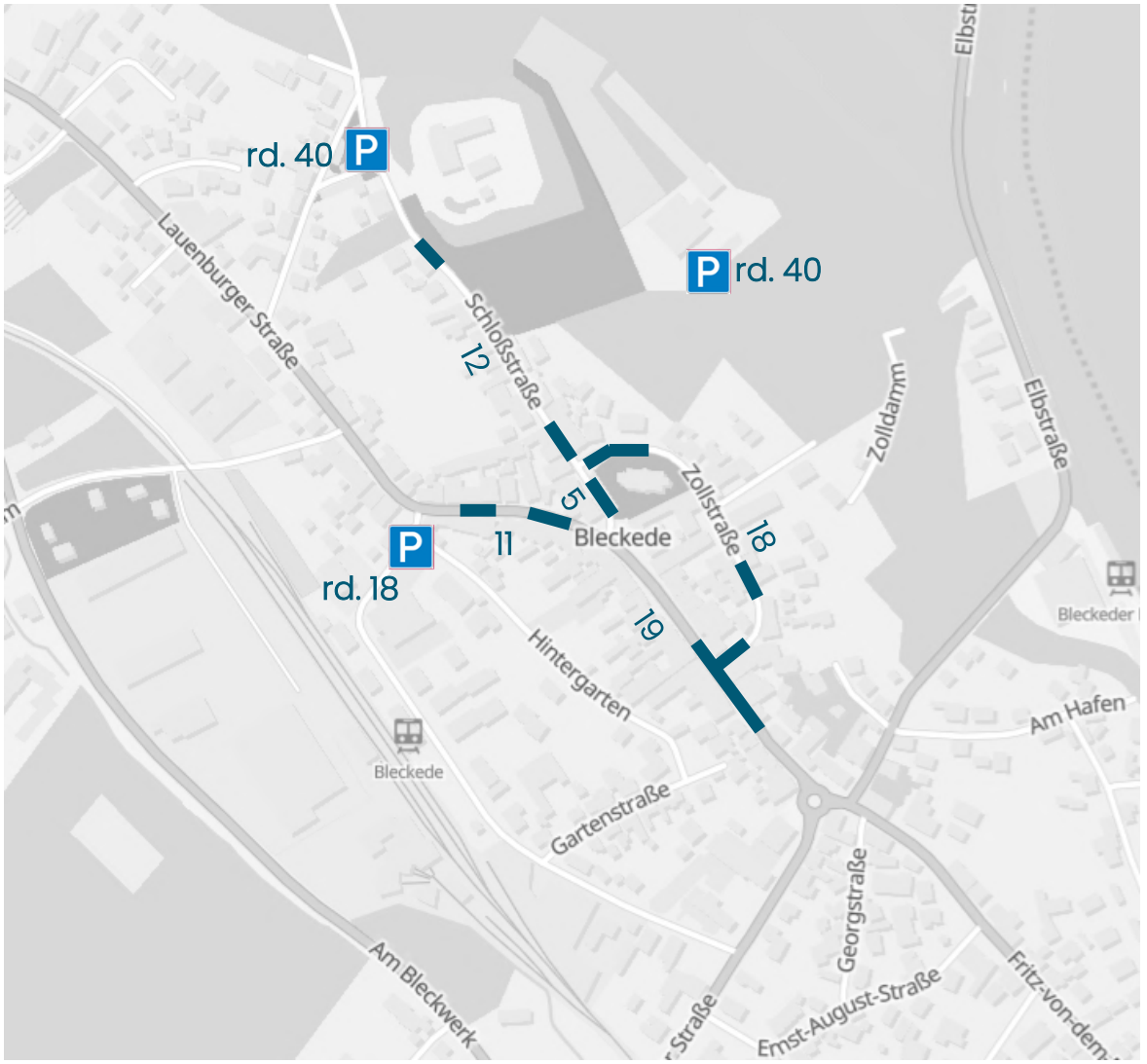
Innenstadt Bleckede

Parkraum geplant

- geplante Parkplätze im Plangebiet
- P vorhandene Parkplatzangebot
  In der näheren Umgebung

⇒ 65 geplante Parkstände

- ⇒ 19 Parkstände Breite Straße
- ⇒ 11 Parkstände Friedrich-Kücken-Straße
- ⇒ 18 Parkstände Zollstraße
- ⇒ 12 Parkstände Schloßstraße
- ⇒ 5 Parkstände südl. Schloßstraße

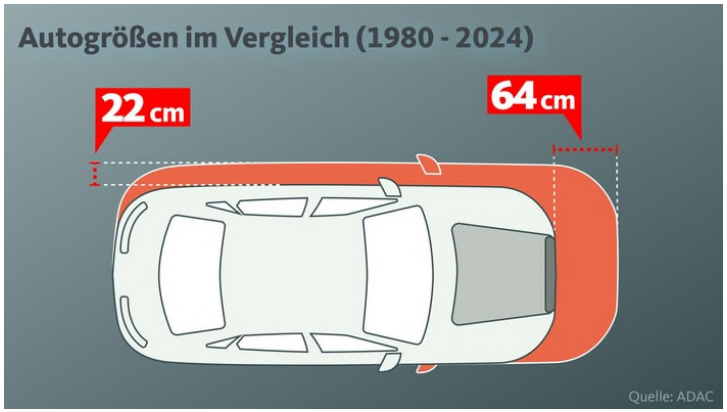


Innenstadt Bleckede

Öffentliches Parkplatzangebot im Bestand – Entwicklung im Projekt

Übersicht der Parkstände für verschiedene Betrachtungsfälle:

	Bestand	Wettbewerb (Auslobung)	Wettbewerb (Beitrag)	Planung	Parkplätze Umfeld
Parkstände	85	68-72	54	65	98

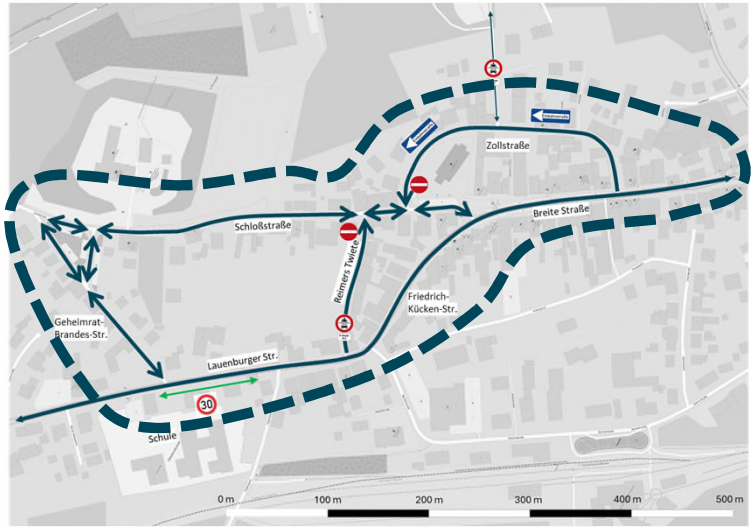


⇒ Es wird rd. 10% mehr Parkplatzfläche eingenommen.

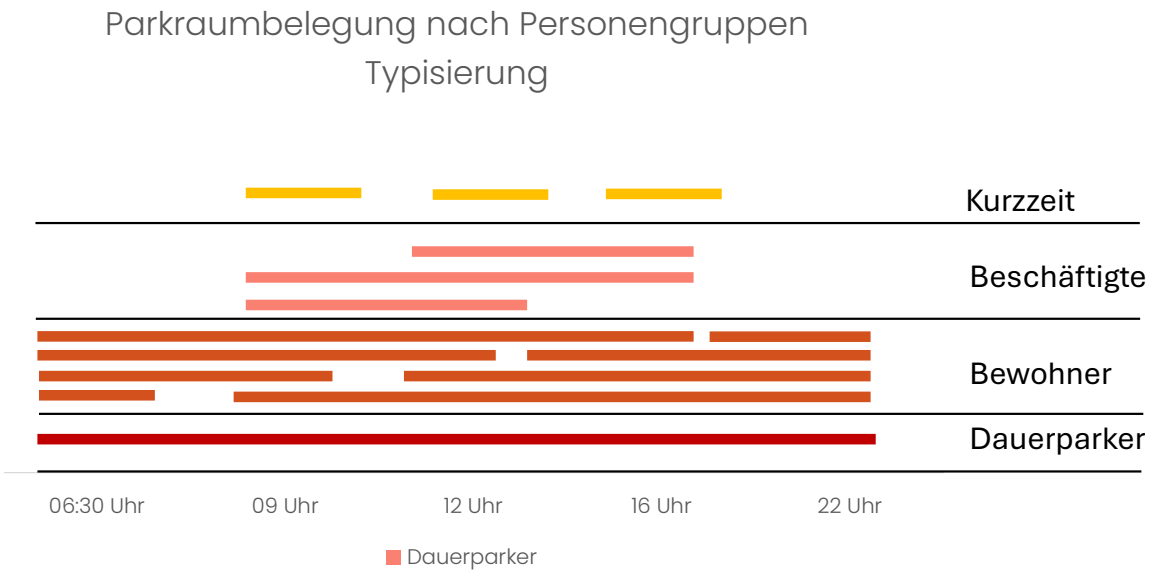
⇒ Dadurch reduziert sich auf Dauer das vorhandene Parkplatzangebot.

Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebung Gesamtgebiet - Straßenraum



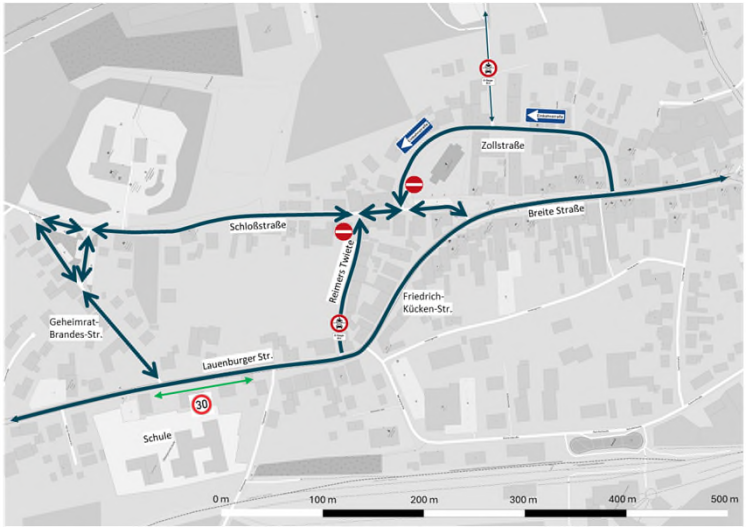
Parkraumerhebung am 26.01.2026. Durch Schneefall, besonders bei Kurzzeitparkern eine eingeschränkte Aussagekraft. Dagegen Beschäftigte und Bewohnende voraussichtlich auch bei schlechtem Wetter realistisch abgebildet.

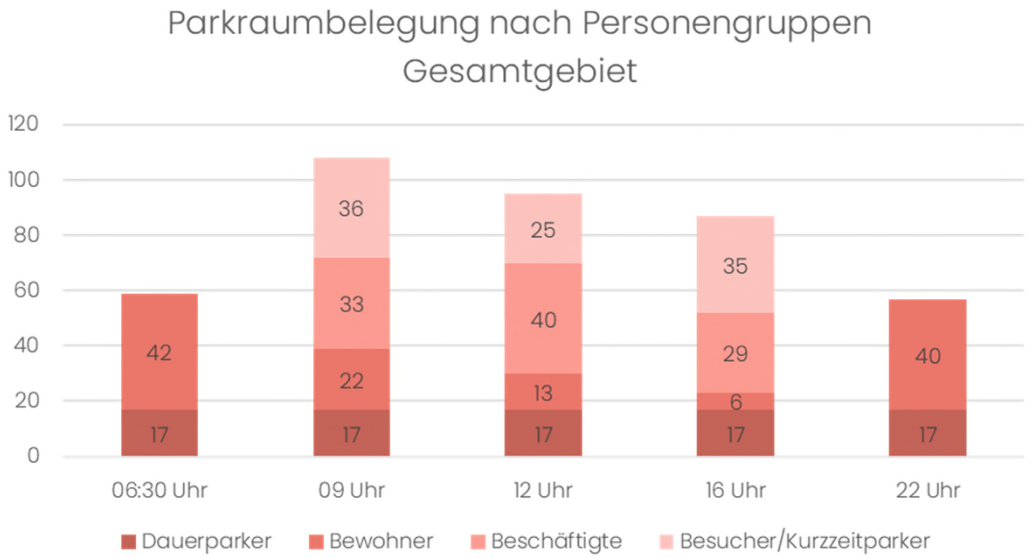


Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebung Gesamtgebiet – Straßenraum (Bestand)

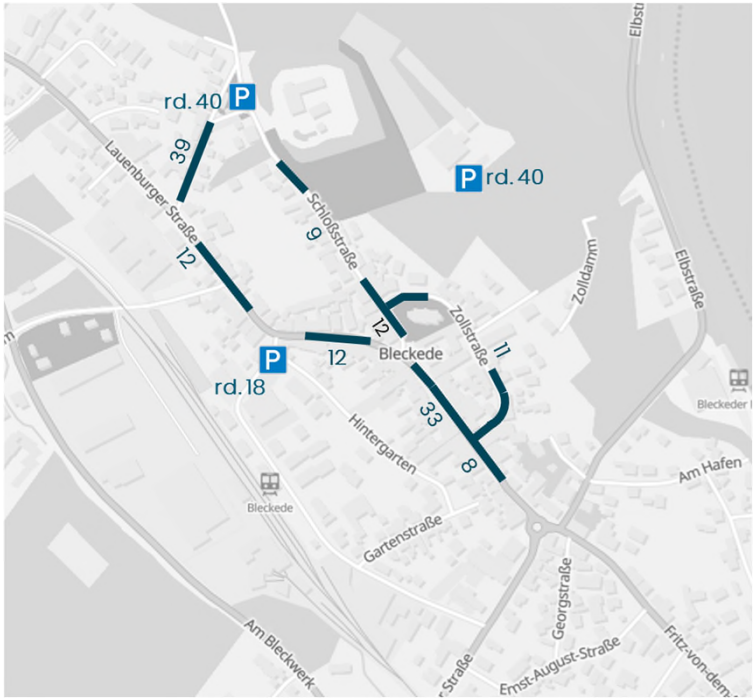
max. Besucher/Kunden:	36	min. erf. ~ 36
max. Beschäftigte:	40	
max. Bewohner	42	
max. Dauerparker	17	

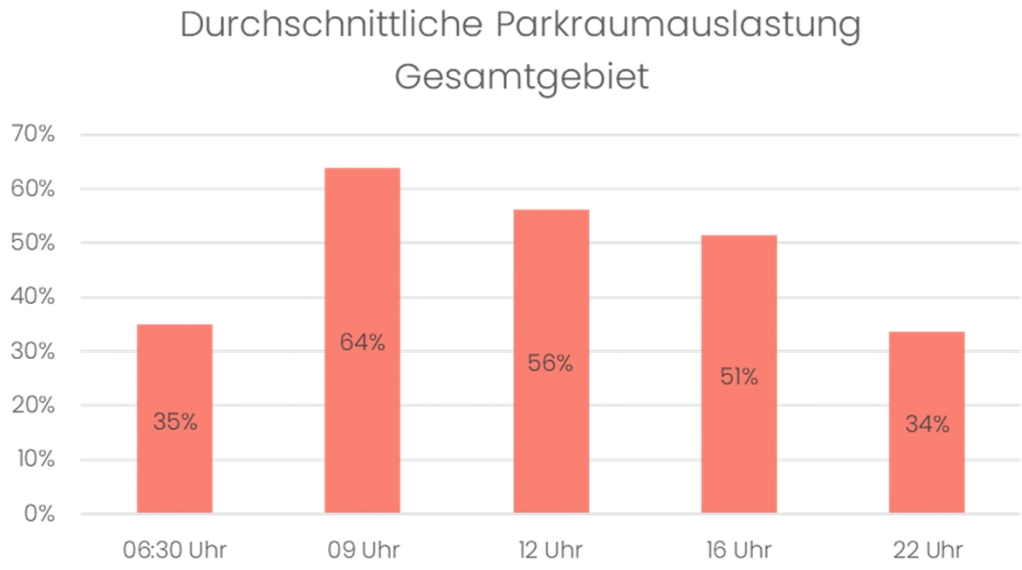




Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebung Gesamtgebiet – Straßenraum (Bestand)

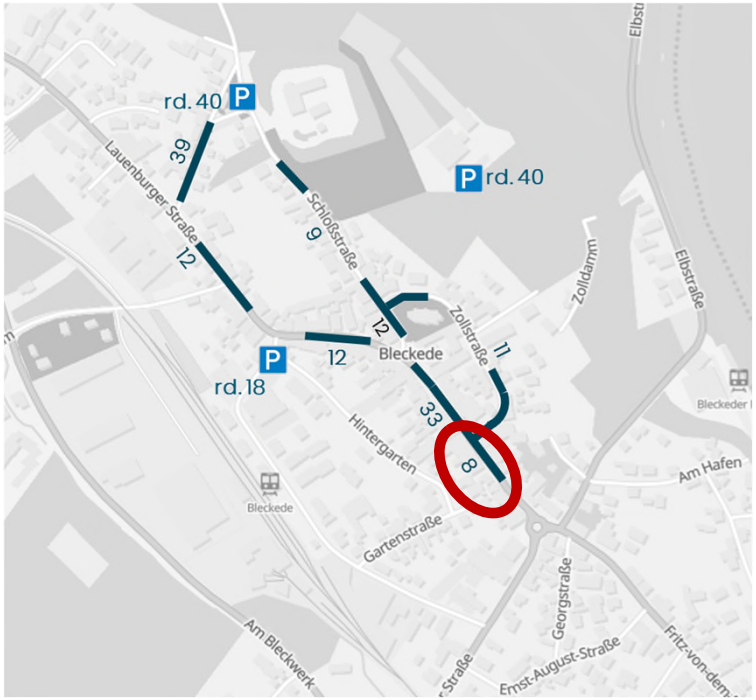




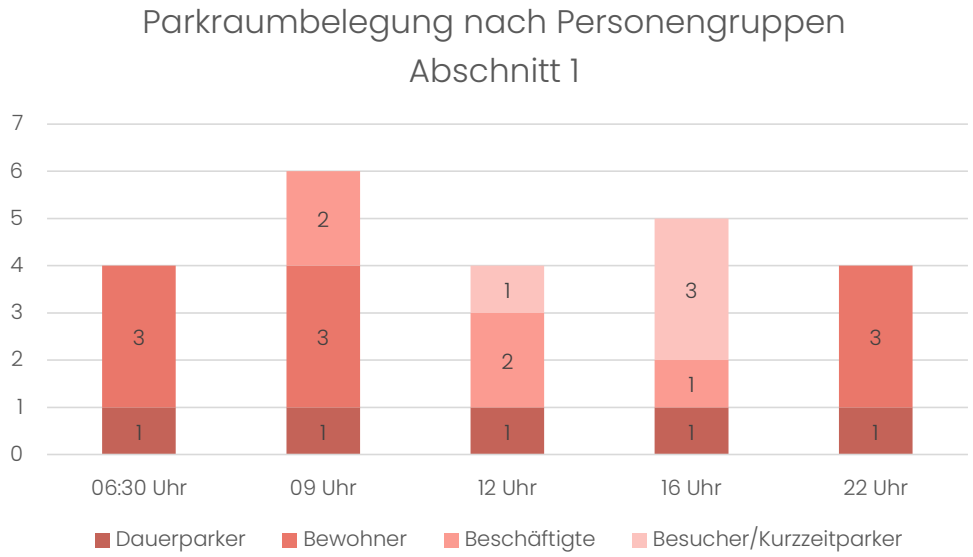
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 1

max. Besucher/Kunden:	3	min. erf. 3
max. Beschäftigte:	2	
max. Bewohner	3	
max. Dauerparker	1	



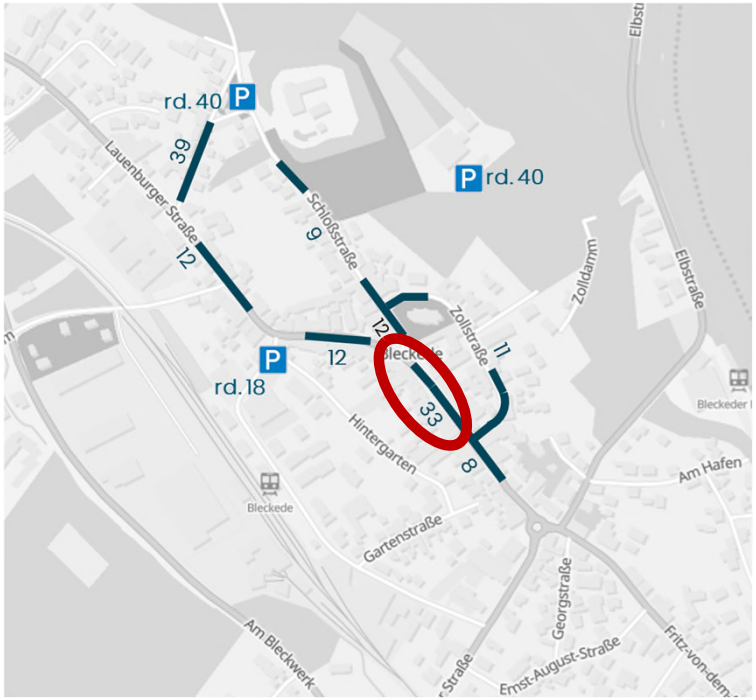
08 Stellplätze



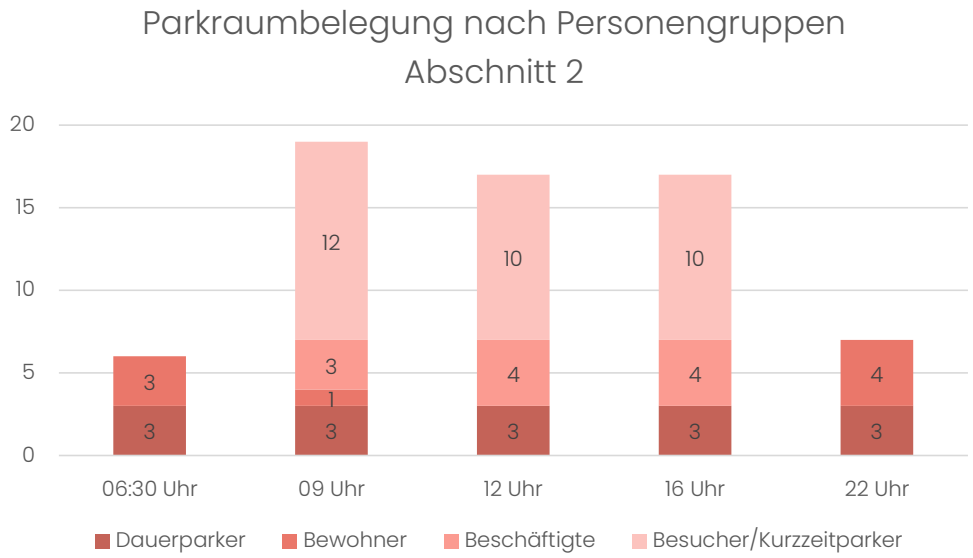
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 2

max. Besucher/Kunden:	12	min. erf. 12
max. Beschäftigte:	4	
max. Bewohner	4	
max. Dauerparker	3	



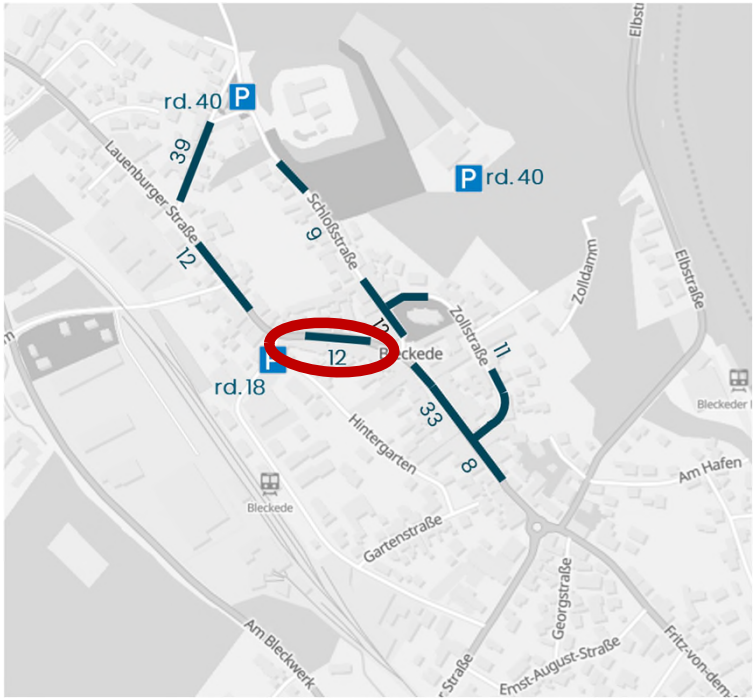
33 Stellplätze



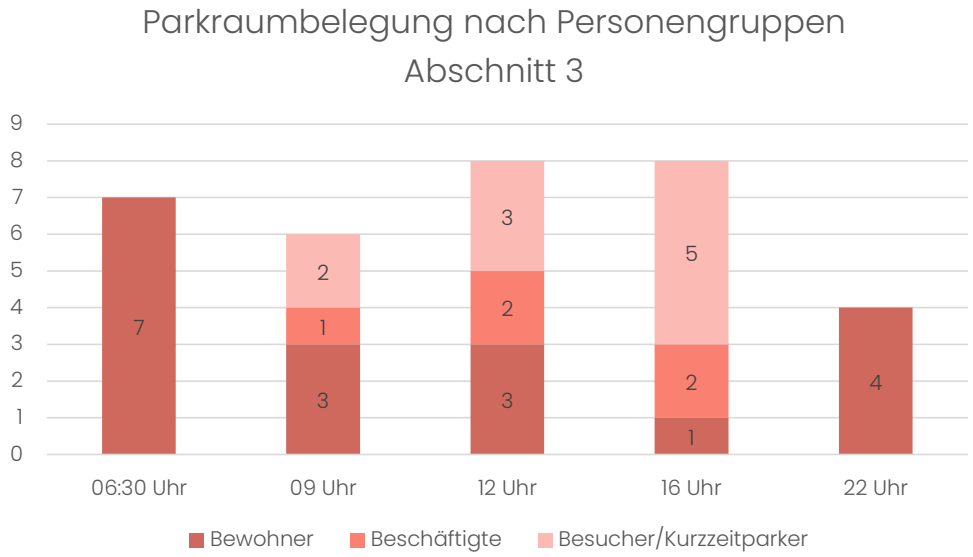
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 3

max. Besucher/Kunden:	5	min. erf. 5
max. Beschäftigte:	2	
max. Bewohner	7	
max. Dauerparker	0	



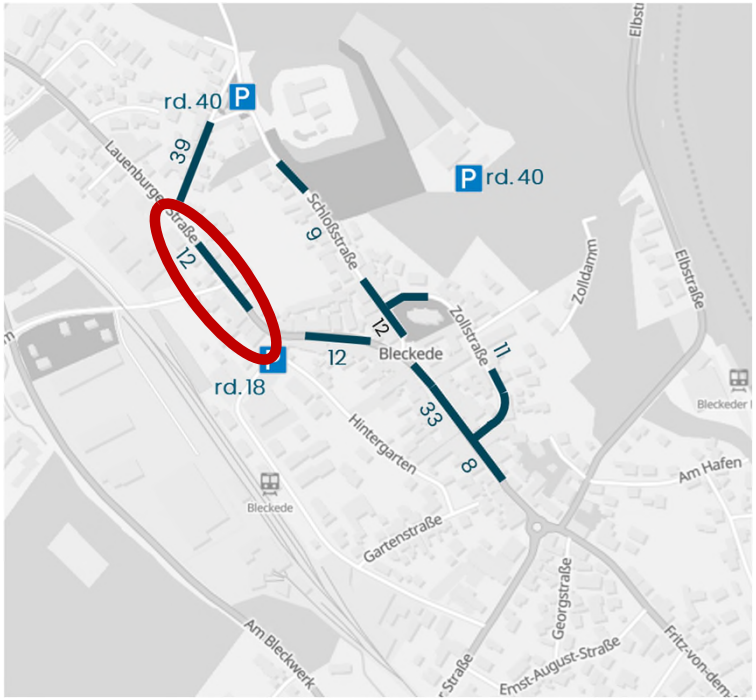
12 Stellplätze



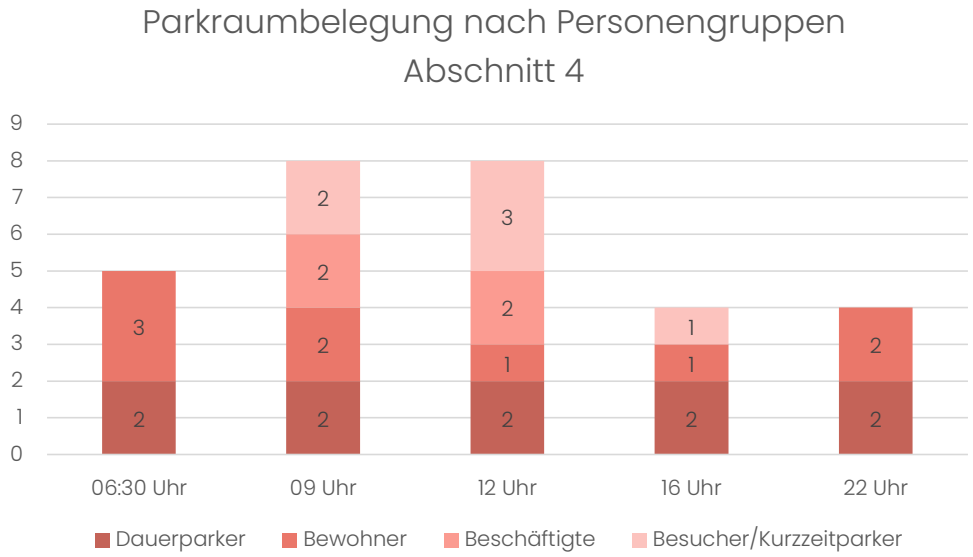
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 4

Nicht im Planungsgebiet, deshalb nicht in der Parkstandbewertung des Planungsgebietes berücksichtigt !



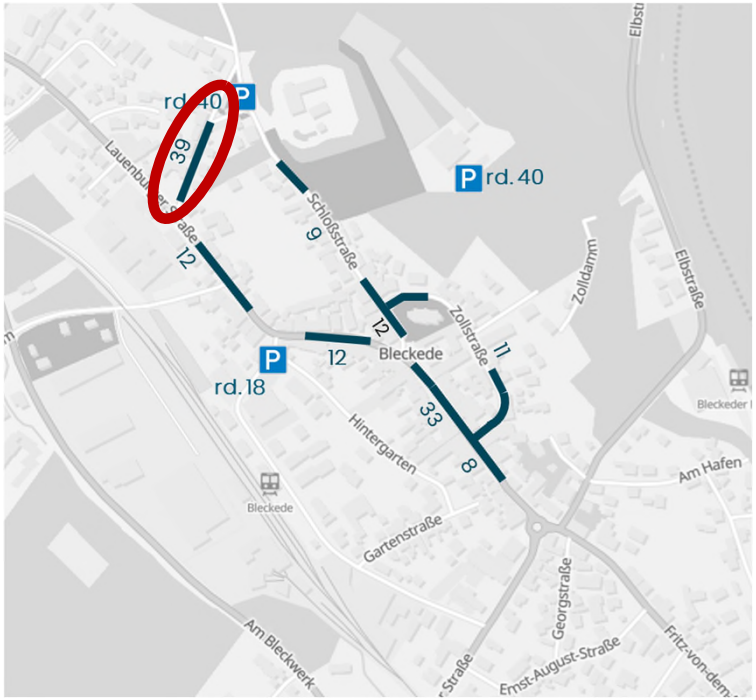
12 Stellplätze



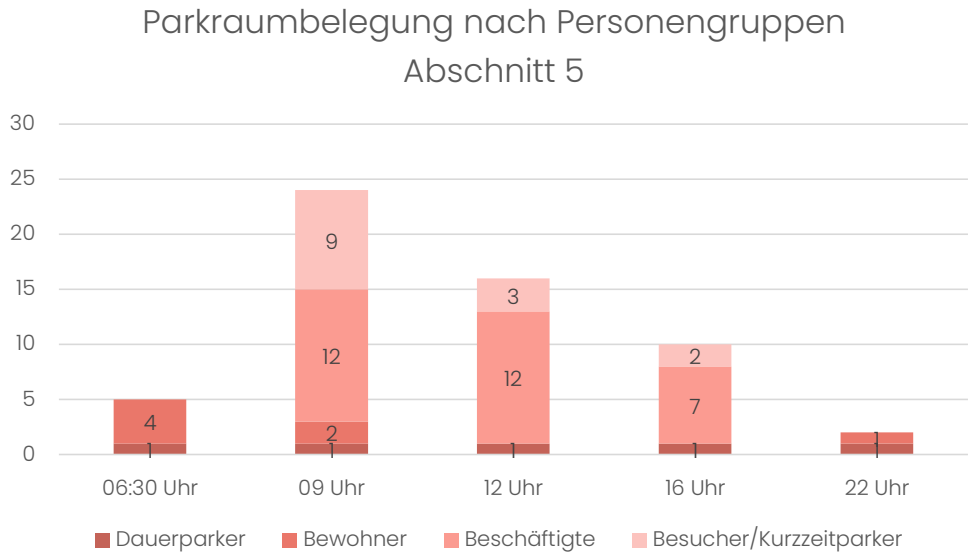
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 5

Nicht im Planungsgebiet, deshalb nicht in der Parkstandbewertung des Planungsgebietes berücksichtigt !



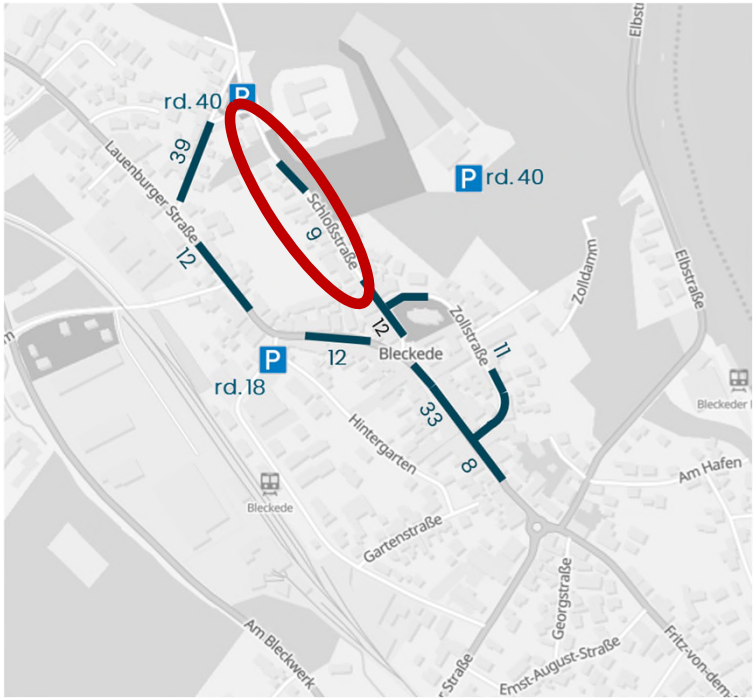
39 Stellplätze



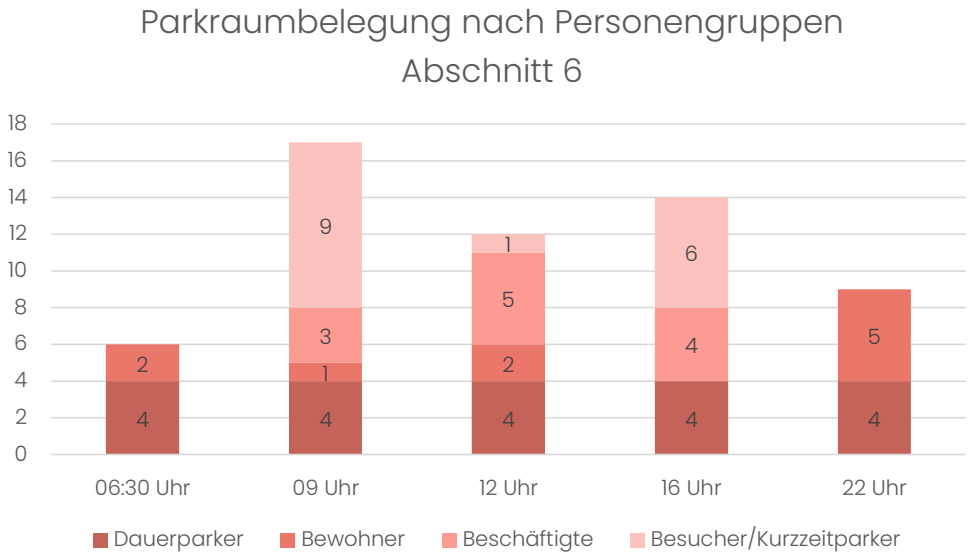
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 6

max. Besucher/Kunden:	9	min. erf. 9
max. Beschäftigte:	5	
max. Bewohner	5	
max. Dauerparker	4	



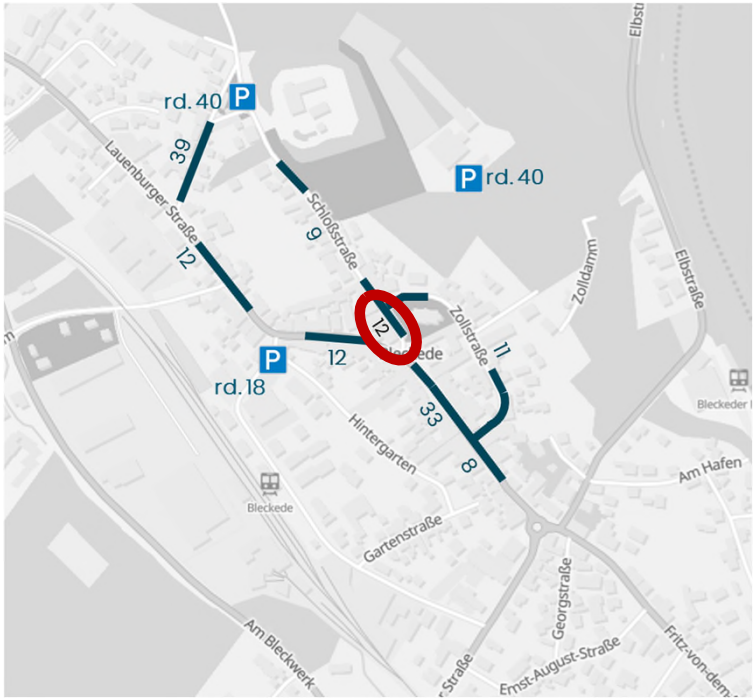
20 Stellplätze



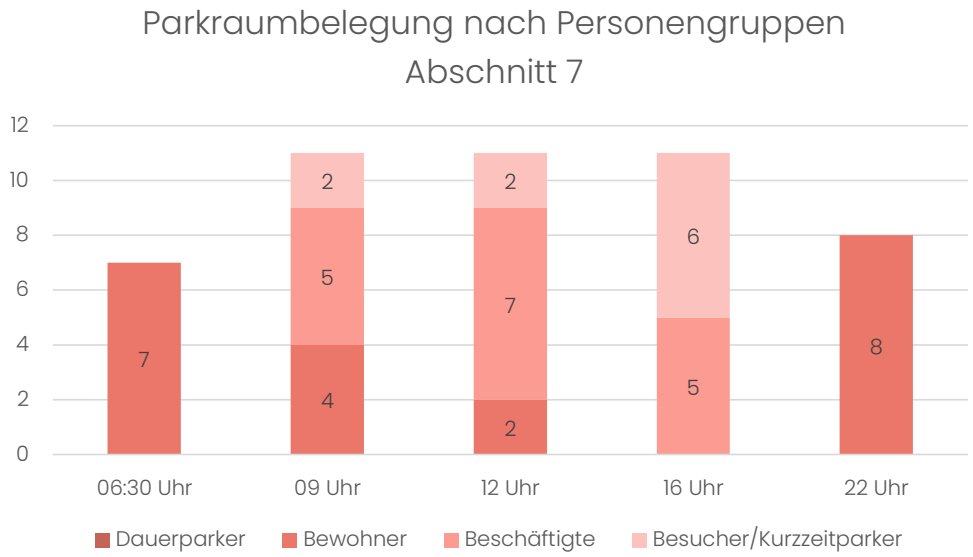
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 7

max. Besucher/Kunden:	6	min. erf. 6
max. Beschäftigte:	7	
max. Bewohner	0	
max. Dauerparker	8	



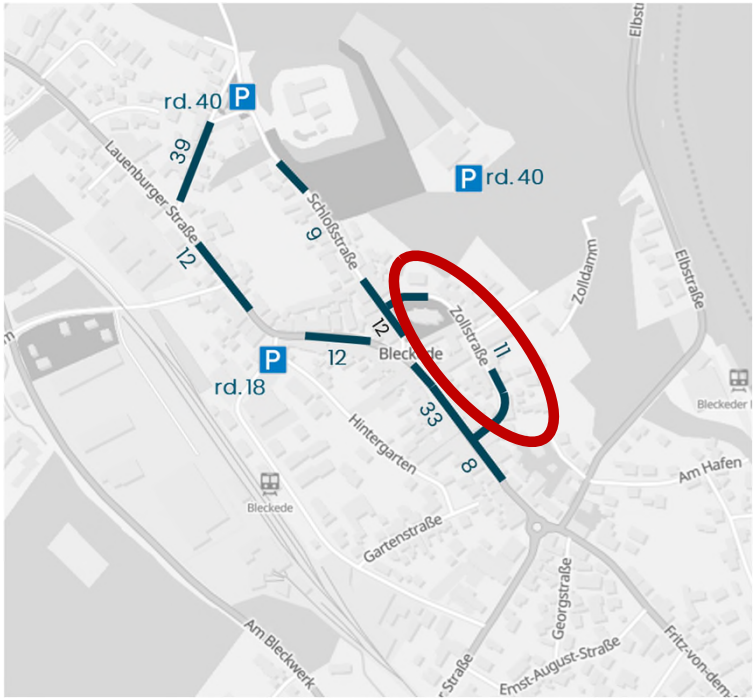
12 Stellplätze



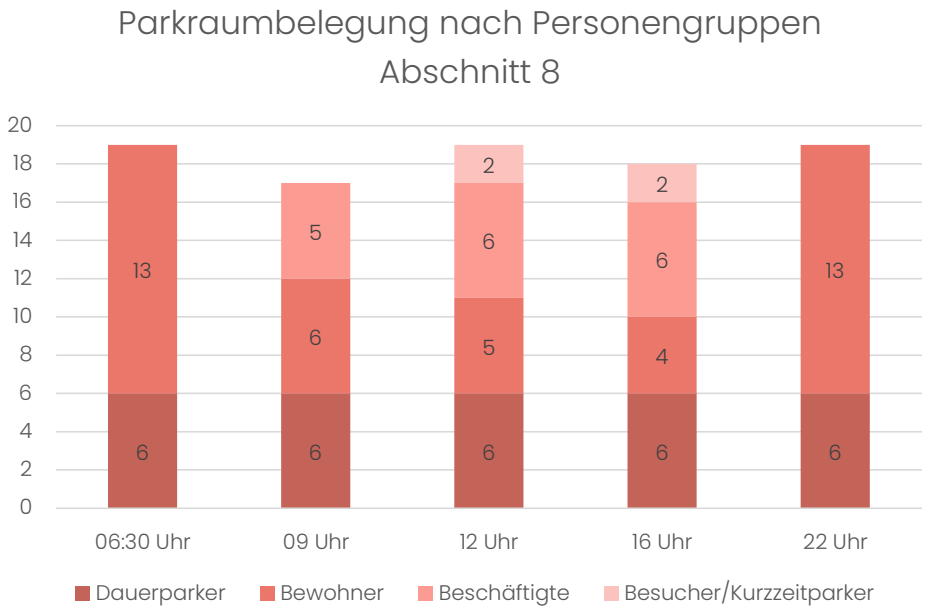
Ergebnisse Verkehrserhebung

Erhebungsabschnitt 8

max. Besucher/Kunden:	2	min. erf. 2
max. Beschäftigte:	6	
max. Bewohner	13	
max. Dauerparker	6	



33 Stellplätze



Innenstadt Bleckede

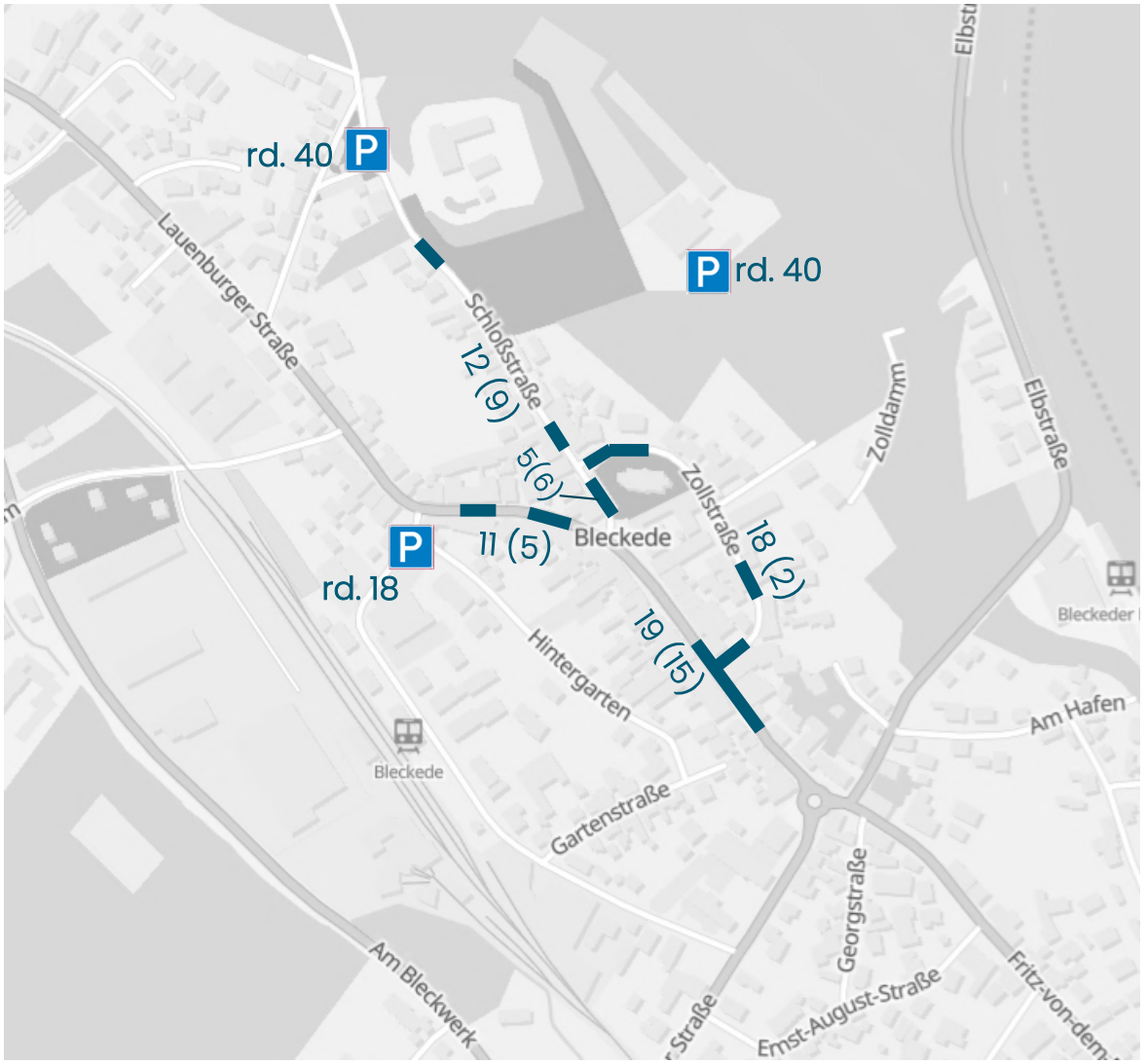
Parkraum geplant

- geplante Parkplätze im Plangebiet
- P vorhandene Parkplatzangebot
  In der näheren Umgebung

⇒ 65 geplante Parkstände

- ⇒ 19 Parkstände Breite Straße
- ⇒ 11 Parkstände Friedrich-Kücken-Straße
- ⇒ 18 Parkstände Zollstraße
- ⇒ 12 Parkstände Schloßstraße
- ⇒ 5 Parkstände südl. Schloßstraße

( ) Benötigter Parkraum für Kurzparker und Kunden gem. Erhebung



Innenstadt Bleckede

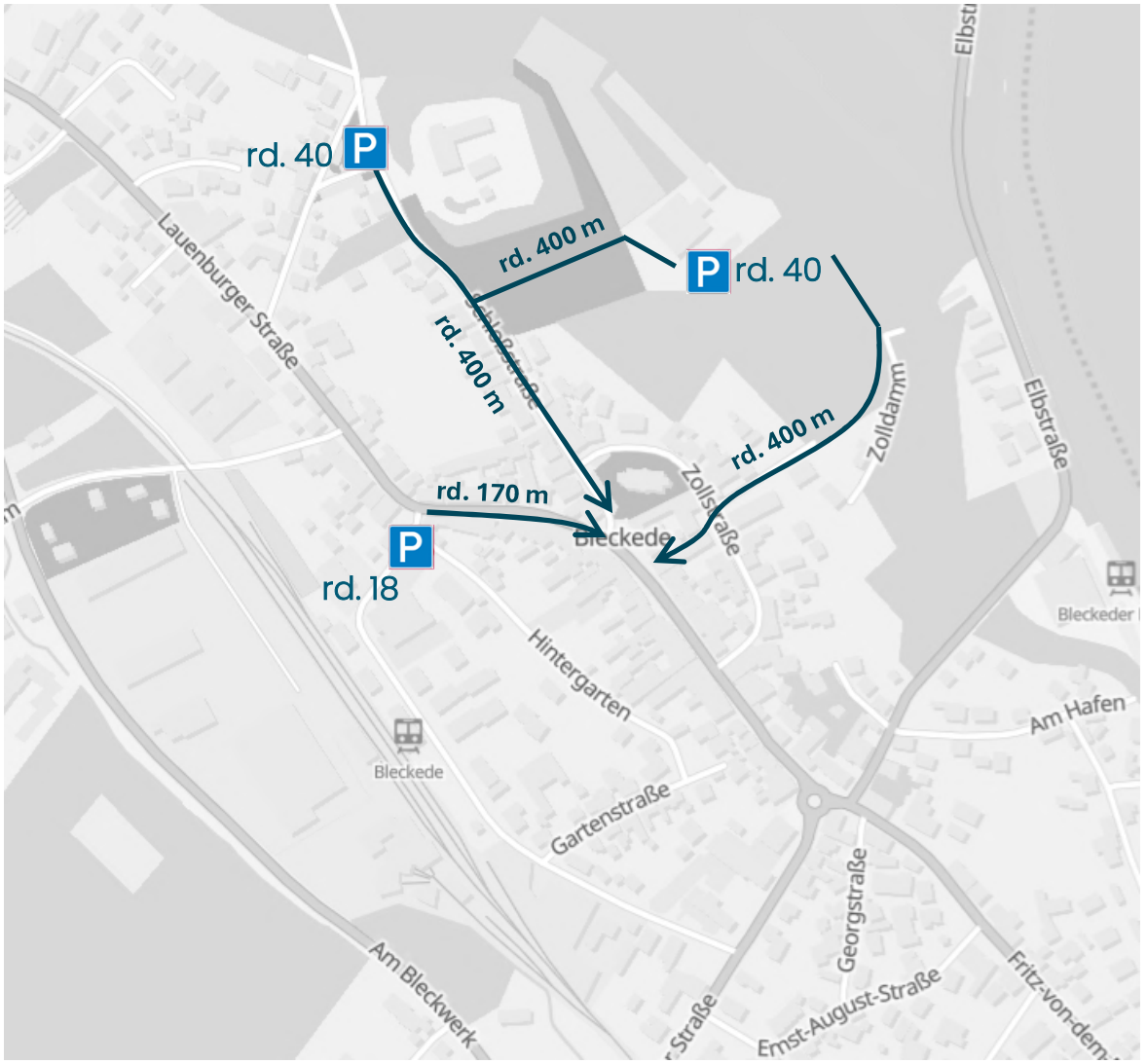
Öffentliches Parkplatzangebot im Bestand

P vorhandene Parkplatzangebot
In der näheren Umgebung

Entfernungen vom öffentlichen Parkplatz bis zum Marktplatz:

⇒ Parkplatz am Schloss: rd. 400 m (mit rd. 40 Parkständen)
⇒ Parkplatz an der Schützenweg/Elbstr.: rd. 400 m (mit rd. 40 Parkständen)
⇒ Parkplatz an der Bahnhofsstraße: rd. 170 m (mit rd. 18 Parkständen)

⇒ Insgesamt rd. **85 Parkstände** vorhanden



Ergebnisse Verkehrserhebung

Gesamtgebiet - Straßenraum

Fazit:

⇒ Erhobene Nachfrage nach Kurzzeitparkplätzen.
Max. 36 Kurzzeitparker im Gesamtbereich
Max. 32 Kurzzeitparker im Planungsbereich
(trotz der durch Schnee beeinträchtigte Situation)

⇒ Die heute auf 2 Stunden befristete Parkdauer wird missachtet.

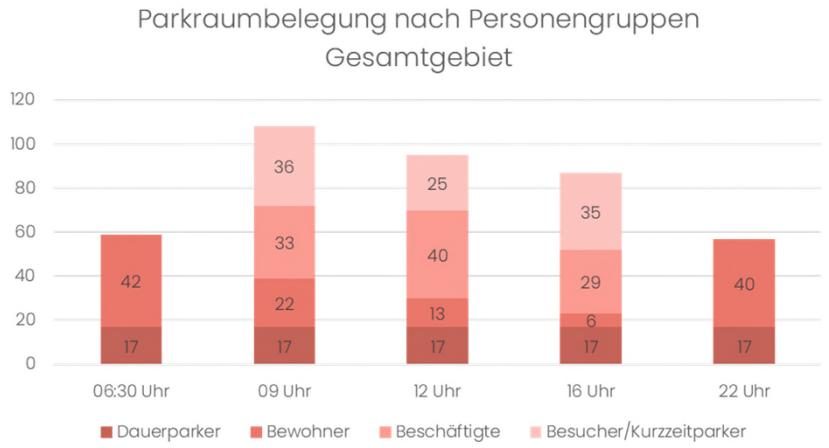
⇒ Hohe Nachfrage nach Kurzzeitparkständen um 16 Uhr

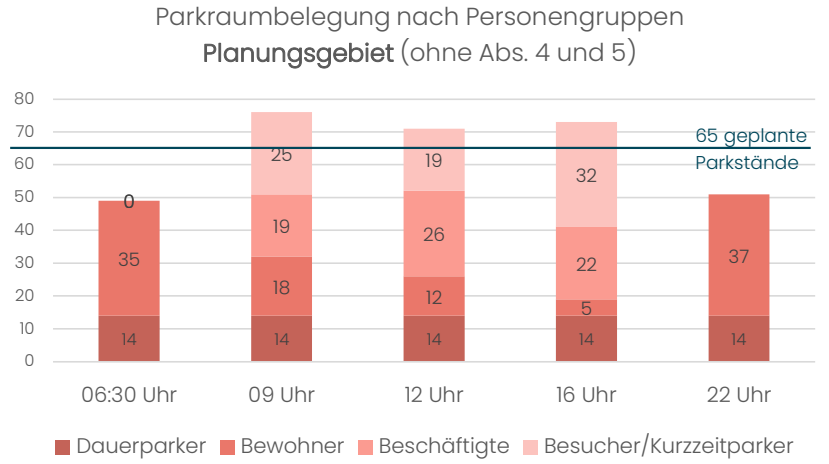
⇒ Die Gruppen „Dauerparker“ und „Beschäftigt“ belegen Großteile an Parkstände um 12 Uhr.

⇒ Bei einer konsequenten Überwachung der Parkregelung stünden heute um 16 Uhr mehr Parkstände für Besucher und Kurzzeitparker im Planungsgebiet zur Verfügung.

⇒ Nachfrage von Kurzzeitparker in der südl. Schloßstraße ist geringfügig höher als das geplante Angebot.

⇒ Das geplante Parkplatzkontingent von 65 Parkständen entspricht der ca. 2-fachen Nachfrage der erhobenen Kurzzeitparker (Achtung Schnee).





Innenstadt Bleckede

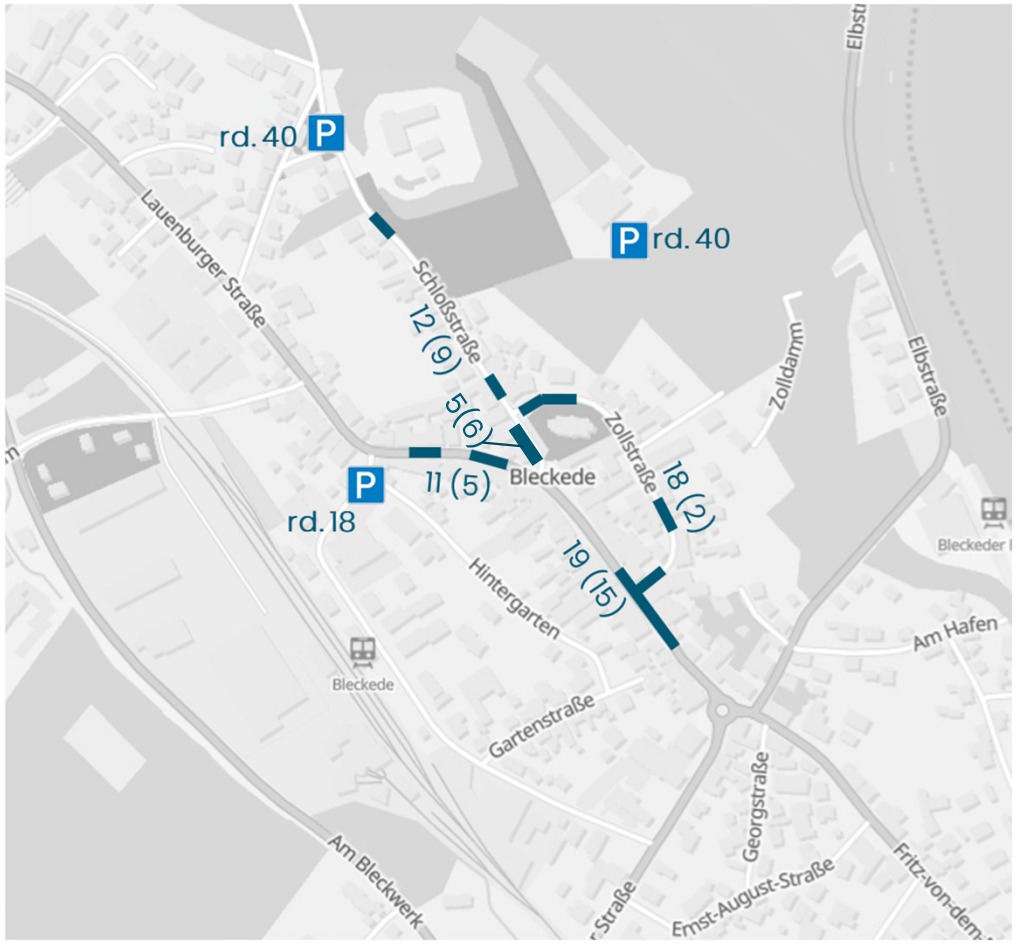
Mobilitätseingeschränkte Kirchenbesucher

An Sonntagen sind die Parkstände um die Kirche durch Bewohnenden blockiert, so dass mobilitätseingeschränkte Gottesdienstbesucher entfernter liegende Parkplätze nutzen können.

Die Planung berücksichtigt daher 3 Parkstände für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Verkehrsführung Bleckede

Fazit: ruhender Verkehr



Fazit:

⇒ Parkplätze sollen zur Förderung des Einzelhandels und der Dienstleistungen vorgehalten werden.

⇒ Gem. Erhebung werden ca. die Hälfte der Parkstände von Beschäftigten und Dauerparkern blockiert.

⇒ Konsequente Durchsetzung der heute gültigen Parkscheibenregelung würde voraussichtlich auch nach der Umgestaltung ein gutes Angebot für Kunden und Besucher sichern.

⇒ Viele Straßen am Rand des Ortskerns weisen Kapazitäten an Parkständen auf. Andere Nutzergruppen können in das Umfeld verlagert werden.

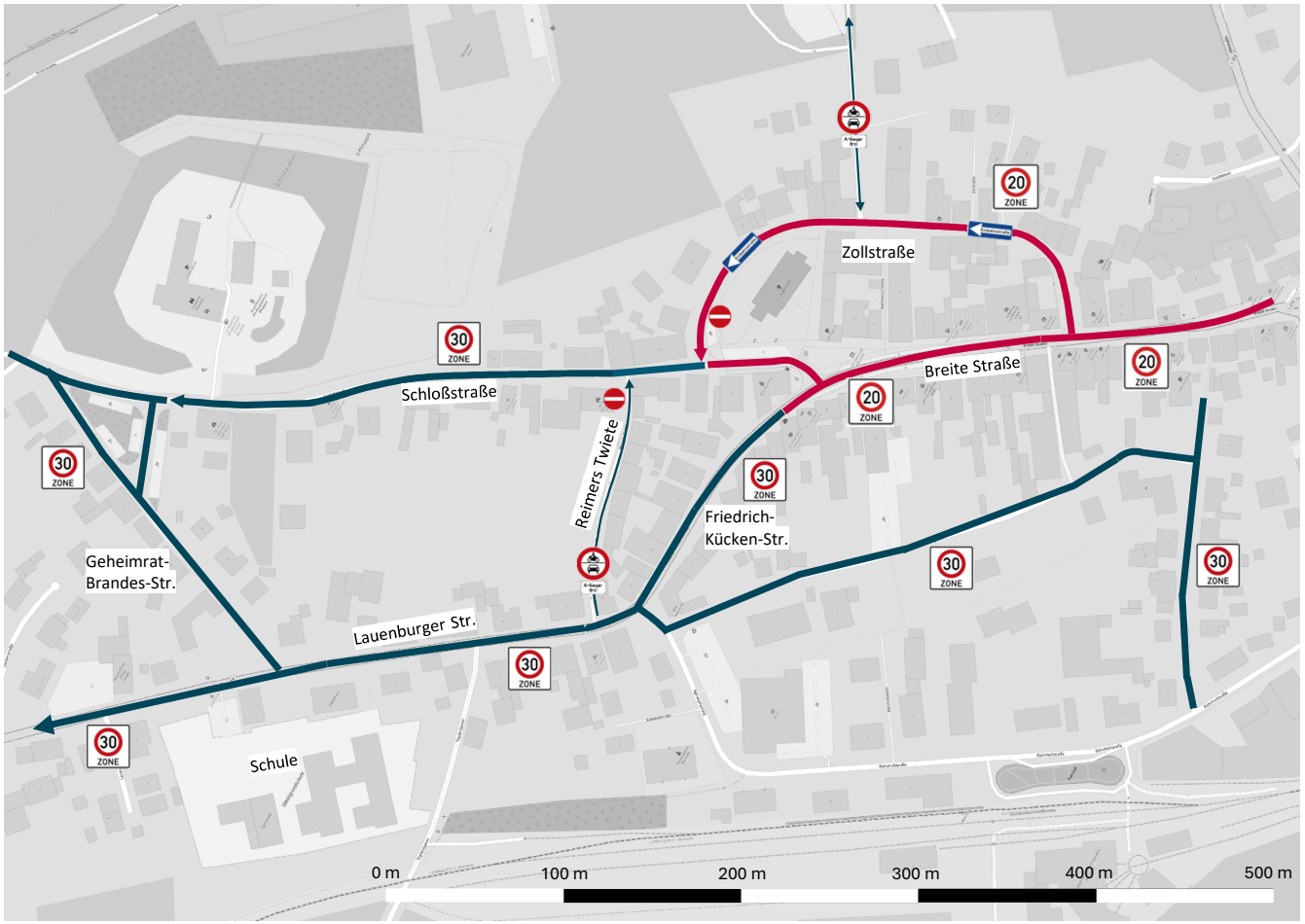
( ) Benötigter Parkraum für Kurzparker und Kunden gem. Erhebung

Themen

1. Rahmenbedingungen
2. Verkehrsführungen
3. Ruhender Verkehr
4. Geschwindigkeiten

Verkehrsführung Bleckede

Vorgesehene Zonen/Geschwindigkeits-Regelung



Vorschlag einer Geschwindigkeitsregelung
im Untersuchungsbereich
VORABZUG

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

30 ZONE

ARGUS

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Disclaimer

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: https://creativecommons.org/licenses/

© 2025 – ARGUS Stadt und Verkehr – info@argus-hh.de