



Impressum



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Röntgenstraße 6
76133 Karlsruhe
www.planersocietaet.de
Philipp Hölderich
Tim Wiesler



Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund
www.pesch-partner.de
Jacqueline Thate
Ina Schauer

Bildnachweis

Titelseite: Pesch und Partner / Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“	5
1.2	Aufgabenstellung und Prozess	6
2	Ausgangslage	9
2.1	Allgemeine Beschreibung des Untersuchungsraums	9
2.2	Status-Quo-Analyse und Verknüpfung mit dem IMOK	12
2.3	Herausforderungen	17
3	Konzeption	18
3.1	Beteiligungsveranstaltung	18
3.2	Konzeptplan	22
3.3	Maßnahmenvorschläge	24
3.4	Lupenräume	36
3.5	Skizzenhafte Visualisierung	39
4	Umsetzung und Ausblick	40

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektfamilien in der Transferphase	5
Abbildung 2: Modellprojekte in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“	6
Abbildung 3: Ablaufplan der Konzeptstudie "Neue Mobilität Burgstraße" in Büren.....	7
Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung	9
Abbildung 5: Untersuchungsraum in der Burgstraße und Gliederung in Teilräume	10
Abbildung 6: Zielsystem zum Integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Büren.....	13
Abbildung 7: Systematik zur Entwicklung und Implementierung von Maßnahmenvorschläge.....	18
Abbildung 8: Projektvorstellung bei der Beteiligungsveranstaltung.....	19
Abbildung 9: Planungsspaziergang in der Burgstraße.....	20
Abbildung 10: Moderierte Diskussion am Marktplatz	21
Abbildung 11: Konzeptplan für die Burgstraße.....	23
Abbildung 12: Lupenraum Kreuzung Briloner Straße	36
Abbildung 13: Lupenraum Kirchemfeld.....	37
Abbildung 14: Lupenraum Südeingang	38
Abbildung 15: Grundlagenfoto	39
Abbildung 16: Skizzenhafte Visualisierung der Burgstraße	39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kriterien für die Bewertung des Bestands in Bezug auf inhaltliche Ziele des IMOK	14
Tabelle 2: Exemplarische Bewertung eines inhaltlichen Ziels	15
Tabelle 3: Vergleich der Analyseergebnisse für die drei Teilräume	16

1 Einleitung

Von 2018 bis 2022 fand das Strukturentwicklungsprogramm REGIONALE des Landes Nordrhein-Westfalen in OstWestfalenLippe statt. Ziel war es, Lösungen für die Herausforderungen, vor denen die Region steht, zu entwickeln und ein neues „UrbanLand“ zu gestalten. In der nun, 2024 stattgefundenen Transferphase zur Verstetigung der Aktivitäten, werden die Erkenntnisse aus der REGIONALE umsetzungsorientiert fortgeführt. Die hier vorliegende Konzeptstudie für die Burgstraße in Büren entstammt dieser Transferphase.

1.1 Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“

Die innovativen und modellhaften Lösungen für ein gutes Leben in der Region werden im Transferprogramm UrbanLand fortgeführt. Ziel ist es, Stadt- und Ortskerne in den Städten und Gemeinden in OstWestfalenLippe zu stärken. Mit fünf Projektfamilien in den Themenfeldern Stadtentwicklung, Wohnen, Daseinsvorsorge, Begegnungsorte und Mobilität werden Kommunen in OWL unterstützt. Dies bietet den Kommunen die Chance, Ansätze aus der REGIONALE bedarfsgerecht lokal zu verwirklichen.

Abbildung 1: Projektfamilien in der Transferphase



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Mit der Teilnahme an der Transferphase bündeln die Kommunen in OWL ihr Wissen, Personal und Finanzmittel. Durch die interkommunale Zusammenarbeit erreichen sie mehrere Vorteile. Sie gehen Problemstellungen gemeinsam an und helfen sich gegenseitig mit ihren Erfahrungen.

Mit der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“ werden vier Modellprojekte gefördert. Dabei haben alle Projekte eine eigene Fragestellung und Problemlage, die jedoch auf vielfältige Kommunen übertragbar sind, sodass die Ergebnisse für die Gesamtregion nutzbar werden.

Abbildung 2: Modellprojekte in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Die vier Konzeptstudien in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“ wurden alle in einem vergleichbaren Prozess im Zeitraum April bis Dezember 2024 erstellt.

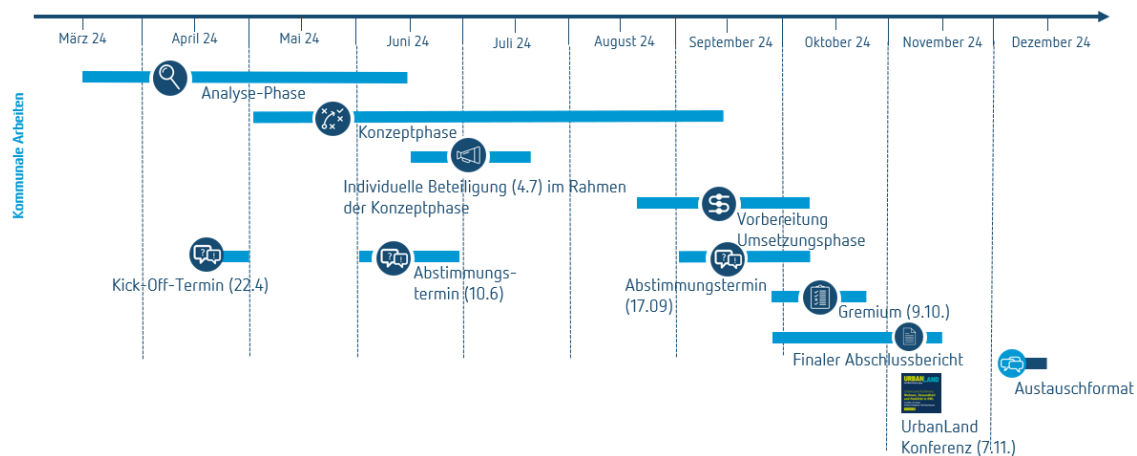
Neben den Arbeiten in den vier Kommunen fanden auch projektübergreifende Veranstaltungen statt. Abschluss der Transferphase stellte die UrbanLand Konferenz im November 2024 dar, bei der die Ergebnisse der Projekte vorgestellt und die interkommunale Zusammenarbeit über alle Projektfamilien hinaus gestärkt wurden. Innerhalb der Projektfamilie fand ein abschließender Austausch statt.

1.2 Aufgabenstellung und Prozess

Der „Masterplan Neue Mobilität Burgstraße“ für die Stadt Büren (Landkreis Paderborn) ist eine umsetzungsorientierte Konzeptstudie, in deren Rahmen die zentral gelegene Burgstraße betrachtet werden soll. Ein neu gedachter Begegnungs- und Lebensraum soll dabei skizziert sowie mögliche Maßnahmenempfehlungen aufgezeigt werden.

Der kommunal spezifische Prozess ist in drei Phasen gegliedert. In allen Phasen besteht eine laufende Abstimmung zwischen Fachbüros, der OWL GmbH sowie der Stadt Büren. Abbildung 3 stellt den Ablauf der Konzeptstudie schematisch dar:

Abbildung 3: Ablaufplan der Konzeptstudie "Neue Mobilität Burgstraße" in Büren



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Für alle Phasen der Konzeptstudie findet eine hervorgehobene Verknüpfung zum beschlossenen Zielkonzept des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Büren (IMOK)¹ statt, welches anhand übergeordneter und konkreter inhaltlicher Ziele Leitlinien für die Entwicklung der Mobilität in Büren vorgibt.

Zunächst werden in der **Analysephase** die Grundlagen für die Konzeptstudie gesammelt und der Status Quo in der Burgstraße bewertet. Neben einer Sichtung vorhandener Datengrundlagen, Satzungen, Konzepte etc. wird die Burgstraße durch die Fachbüros im Rahmen einer Ortsbegehung besucht und dokumentiert. Darauf aufbauend wird eine bedarfsorientierte Mängelanalyse der Bestandssituation durchgeführt. Hierfür wird die konkrete Analyse mit dem Zielkonzept des IMOK verknüpft. Die Bewertung erfolgt anhand der Leitfrage, wie angemessen die Bestandssituation in der Burgstraße in Bezug auf die gesetzten inhaltlichen Ziele des IMOK ist. Dabei werden für die Burgstraße im Ganzen sowie für drei definierte Abschnitte bzw. Teilräume Stärken aber auch Handlungserfordernisse erkennbar, welche in der nächsten Phase, der Konzeptphase, genauer thematisiert werden können.

In der anschließenden **Konzeptphase** werden die Erkenntnisse aus der Analysephase zu möglichen Maßnahmenempfehlungen konkretisiert. Hierzu werden im Rahmen einer Beteiligungsveranstaltung lokale Stakeholder miteinbezogen und über die zentralen Erkenntnisse der Analysephase informiert. Im direkten Anschluss werden bei einem moderierten Planungsspaziergang durch die Burgstraße Hinweise, Probleme und mögliche Lösungsansätze gesammelt und gemeinsam diskutiert. Darauf aufbauend werden Besonderheiten und Potenziale des Untersuchungsraumes herausgestellt und mögliche Entwicklungsziele, auch für die Abschnitte bzw. Teilräume, abgeleitet. Auch hier wird auf die maßgebenden und relevanten inhaltlichen Ziele aus dem IMOK zurückgegriffen. Die zur Erreichung der Entwicklungsziele konzipierten Maßnahmenempfehlungen werden kompakt in Steckbriefform dargestellt. Parallel dazu wird ein einfacher Konzeptplan erstellt, bei dem die entsprechenden Maßnahmenempfehlungen verortet werden. Ergänzt werden sogenannte

¹ Zielkonzept zum IMOK für die Stadt Büren; Auftraggeber: Stadt Büren; Auftragnehmer: Planersocietät (Dortmund); April 2024

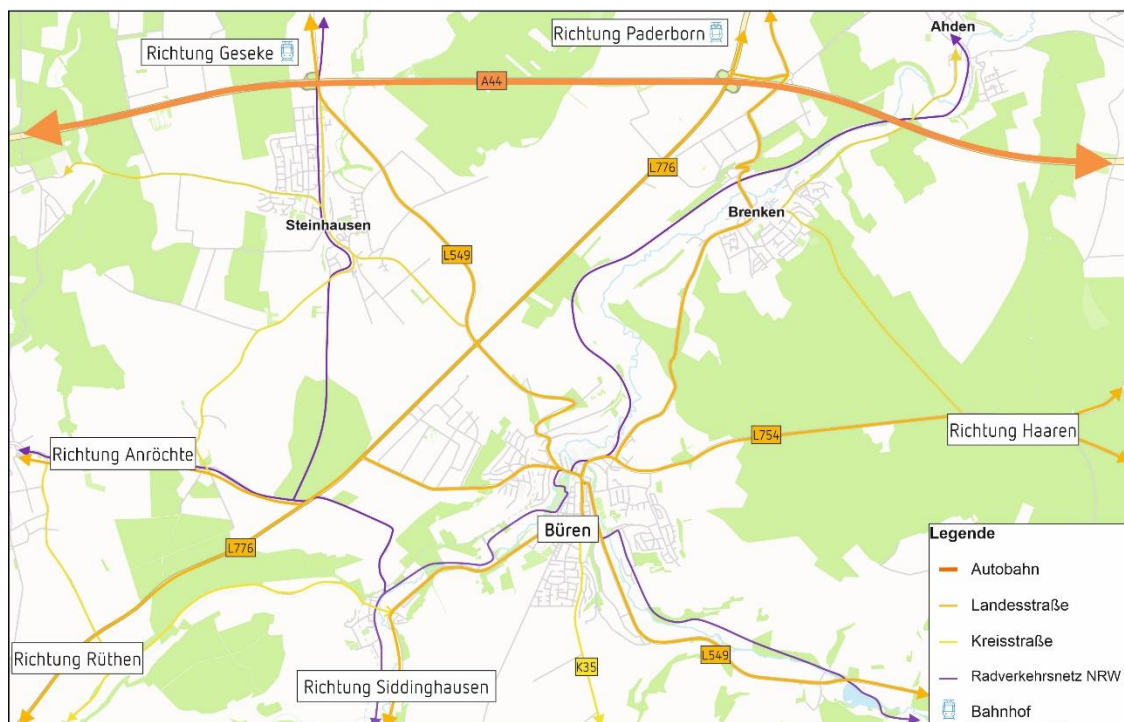
„Lupenräume“ in der Burgstraße, für welche die Maßnahmenempfehlungen in Lageplanausschnitten dargestellt werden. Eine skizzenhafte Visualisierung rundet die Konzeptphase ab.

Schließlich werden in der **Umsetzungsphase** Grobkostenschätzungen für ausgewählte Handlungsoptionen dargestellt und aktuelle Fördermöglichkeiten exemplarisch aufgezeigt. Zudem wird ein Ausblick auf nachfolgend erforderliche Arbeitsschritte gegeben, welcher die Konzeptstudie für die Burgstraße abrundet.

2 Ausgangslage

Die Stadt Büren ist ein Mittelzentrum im Landkreis Paderborn mit ca. 22.000 Einwohner:innen, davon ca. 8.500 in der Kernstadt Büren.² Die Stadt befindet sich in der Region Ostwestfalen-Lippe, ca. 20 km südwestlich von Paderborn mit Anschluss an die BAB A44. Die Burgstraße stellt die zentrale Einkaufsstraße in der Kernstadt dar und kann nach RAST 06 als örtliche Geschäftsstraße oder Hauptgeschäftsstraße³ eingeordnet werden. Die Bürener Kernstadt ist topografisch bewegt, die Burgstraße weist nach Norden ein spürbares Gefälle auf.

Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner; Kartengrundlage: Openstreetmap & Mitwirkende

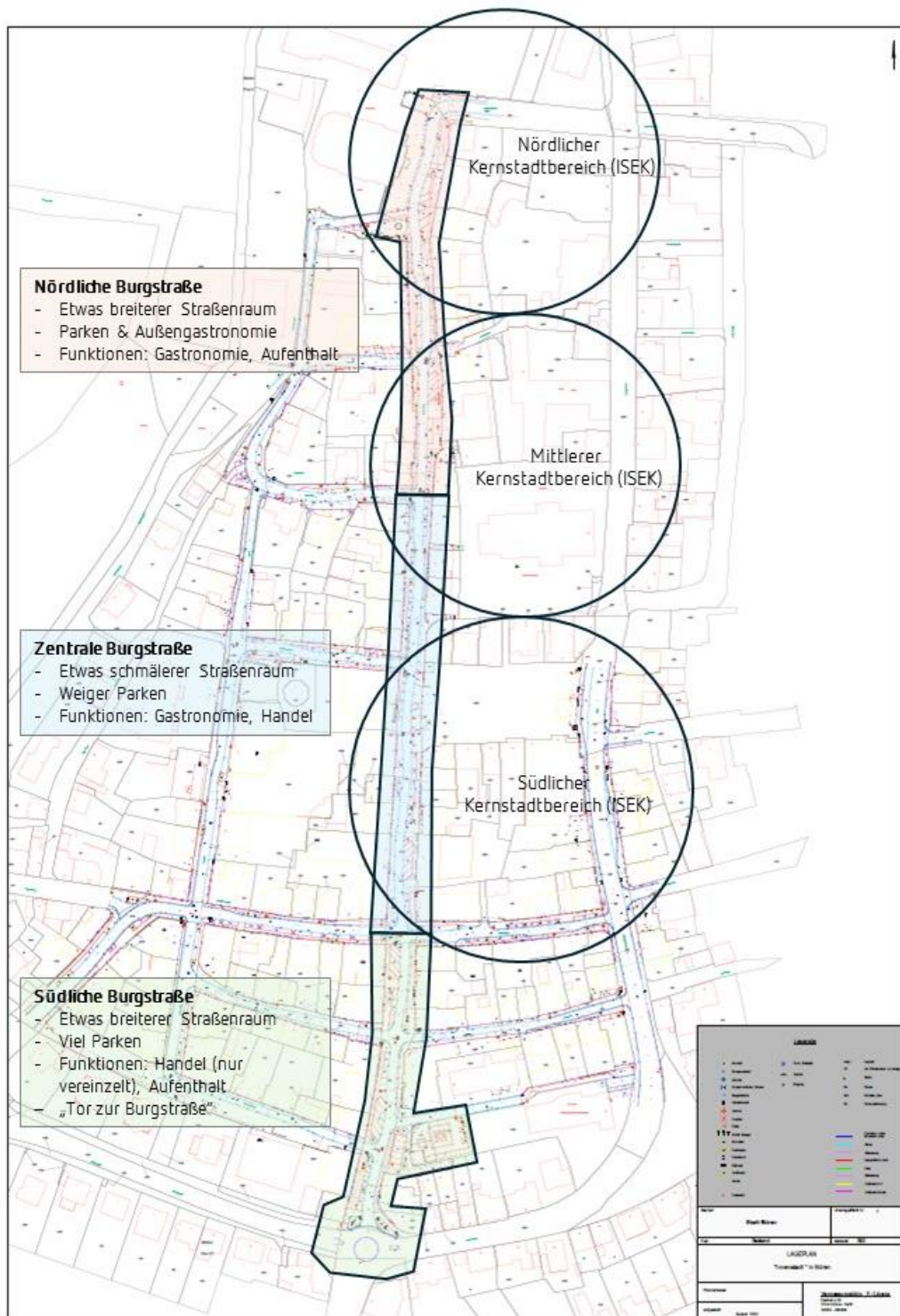
2.1 Allgemeine Beschreibung des Untersuchungsraums

Die Burgstraße wird im Rahmen der Konzeptstudie vollständig zwischen Mauritius-Gymnasium im Norden bis zum Kreisverkehr mit der Bruchstraße im Süden untersucht (s. Abbildung 5).

² Stadt Büren: Statistisches Jahrbuch 2023; Herausgeberin: Stadt Büren

³ Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Köln; 2006

Abbildung 5: Untersuchungsraum in der Burgstraße und Gliederung in Teilräume



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner; Kartengrundlage: Stadt Büren

Teil der Untersuchung sind der Straßenraum der Burgstraße sowie z.B. angrenzende Aufenthaltsflächen. Zur präziseren Verortung von Mängeln und Potenzialen wird die Burgstraße für die Analysephase in drei, in Abbildung 5 dargestellte Abschnitte bzw. Teilräume gegliedert. Diese orientieren sich an der im Verlauf der Burgstraße wechselnden Nutzungsstruktur sowie der unterschiedlichen Straßenraumbreiten. In der Folge besteht eine Abweichung zu den drei im integrierten

städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK)⁴ festgelegten Kernstadtbereichen, welche sich auf die Gebäude zwischen Burgstraße und Königsstraße/Nikolausstraße beziehen und überwiegend im städtebaulichen Kontext gegliedert sind.

Trotz der zentralen Lage im Bürener Stadtzentrum stellt die Burgstraße keine Achse für den motorisierten Durchgangsverkehr dar. Dieser wird über die Achse Bruchstraße-Nikolausstraße-Königsstraße geführt. Die Burgstraße ist ausgewiesen als Einbahnstraße (Einfahrt aus Süden) mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt aktuell 30 km/h. Die Einfahrt aus Süden ist über einen Kreisverkehr möglich, nach Norden über das (nicht mehr im Untersuchungsraum befindliche) signalisierte Ende der Bertholdstraße. Mehrere Nebenstraßen sind an die Burgstraße angeschlossen und teilweise ebenfalls nur in eine Richtung befahrbar. Insgesamt überwiegt aus verkehrlicher Perspektive die Funktion der Erschließung angrenzender Nutzungen. Die Straßenraumgestaltung im Bestand weist eine Vielzahl verschiedener Pflasterungen auf. Teilweise handelt es sich um flaches und gut befahrbare Pflasterungen, zu einem großen Teil jedoch unebenes und fugenreiches Pflaster mit Schäden.

Für den Radverkehr sind in der Netzplanung des Radverkehrsnetz NRW⁵ (s. Abbildung 4) sowie im Radnetz des Kreis Paderborn⁶ im Umfeld der Burgstraße regionale Verbindungen vorgesehen, z.B. in Nord-Südrichtung entlang der Flüsse Afte und Alme sowie nach Norden anschließend die Bahnhofstraße und Lindenstraße. Die Burgstraße selbst ist, wie auch die parallel verlaufende Rosenstraße, im Radnetz NRW als Verbindung im lokalen Radnetz verzeichnet⁷.

Teilweise zeitlich bewirtschaftete Parkmöglichkeiten für den ruhenden Kfz-Verkehr befinden sich im Straßenraum der Burgstraße sowie in angrenzenden Räumen (z.B. Tiefgarage unter dem Marktplatz, Parkplatz im Innenhof des Gebäudekomplexes zwischen Marktplatz und Mittelstraße).

Im Bestand wird die Burgstraße nicht direkt durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen. Fußläufig erreichbar ist die an der Ostseite des angrenzenden Marktplatzes gelegene Haltestelle *Büren, Markt* mit Anschluss an den Stadt- und Regionalverkehr (u.a. nach Paderborn). Eine Anbindung an den Schienenverkehr besteht in der Stadt Büren nicht.

Entlang der Burgstraße sind mehrere Einrichtungen des stationären Einzelhandels angesiedelt, z.B. Textilgeschäfte und ein Drogeriemarkt. Diese befinden sich überwiegend im südlichen sowie zentralen Teil der Burgstraße. Einen Lebensmittelhandel gibt es in der Burgstraße bzw. im näheren Umfeld nicht mehr, soll jedoch im Zuge eine Neuansiedlung auf einer Fläche zwischen Burgstraße und Briloner Straße wieder als Nahversorgungsangebot ergänzt werden. Gastronomiebetriebe verschiedener Ausrichtungen (Eiscafé, Imbiss, Bar/Kneipe, Restaurant) befinden sich im zentralen und nördlichen Teil der Burgstraße, gegenüber die Jesuitenkirche auch mit Außengastronomie. Als Einrichtung der gesundheitlichen Versorgung ist im nördlichen Teil der Burgstraße an

⁴ Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept – Kernstadt Büren – Fortschreibung 2020-2025; Herausgeberin: Stadt Büren; Bearbeitung: büro frauns kommunikation | planung | marketing (Münster); Stand: September 2019

⁵ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Radverkehrsnetz NRW; online verfügbar unter <https://radservice.radroutenplaner.nrw.de/rfp/nrw/vn/cgi?lang=DE>; abgerufen im Oktober 2024

⁶ Radnetz Kreis Paderborn – Abschlussbericht; Auftraggeber: Kreis Paderborn; Auftragnehmer: SHP Ingenieure (Hannover); Juni 2023

⁷ Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – Radrouten Planer NRW; online verfügbar unter <https://radservice.radroutenplaner.nrw.de/rfp/nrw/cgi?lang=DE>; abgerufen am 04.02.2025

der Einmündung Mühlenstraße eine Apotheke angesiedelt. Weitere Dienstleistungen sind über die gesamte Burgstraße verteilt. An dem westlich angrenzenden Marktplatz sind ebenfalls Handelsbesatz, Gastronomie und Dienstleistungen vorhanden. Weiterhin direkt oder indirekt angeschlossen sind die Jesuitenkirche, die Kirche St. Nikolaus, das private Mauritius-Gymnasium (ehem. Jesuitenkolleg) sowie mit Zugang über die Judengasse die Stadtverwaltung Büren.

Aufenthaltsflächen befinden sich im Umfeld der Burgstraße auf dem Marktplatz, der mehrere Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Wasserelemente aufweist und für diese Funktion eine zentrale Bedeutung hat, gegenüber der Einmündung Wassergraben im Süden sowie an der Einmündung Jesuitenmauer im Norden. Im Norden und Süden der Burgstraße sind (Stand Juni 2024) mobile Ausstattungselemente mit Sitzgelegenheiten vorhanden. Entlang der Burgstraße sind Baumstandorte in den Straßenraum integriert. Weitere Grünelemente oder entsiegelte Flächen sind nicht in nennenswertem Umfang Teil der Burgstraße. In fußläufiger Distanz befindet sich westlich der Burgstraße jedoch der Almenauen Bürgerpark, welcher eine hohe Aufenthaltsqualität und Naherholungsfunktion aufweist.

Bezogen auf die drei Teilräume (s. Abbildung 5) weist die nördliche Burgstraße eine etwas größere, jedoch wie in den weiteren Teilräumen stark wechselhafte Straßenraumbreite (ca. 10,0-12,0 m, stellenweise mehr) auf. Nutzungen und Funktionen in diesem Bereich sind insbesondere Aufenthalt und (Außen-)Gastronomie, auch Parkmöglichkeiten sind an mehreren Stellen vorhanden. Die zentrale Burgstraße ist insbesondere durch die Nähe zum Marktplatz charakterisiert. Hier sind ebenfalls Gastronomie sowie ein Großteil des Handels angesiedelt. Der Straßenraum ist typischerweise etwas schmaler als in den beiden angrenzenden Abschnitten (teils < 10,0 m), es finden sich weniger Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Die südliche Burgstraße weist wiederum eine etwas größere Straßenraumbreite (ca. 12,0-14,0 m, stellenweise mehr) und zahlreiche Parkmöglichkeiten auf. In diesem Bereich ist nur vereinzelter Handelsbesatz vorhanden, der Straßenraum dient im Bestand überwiegend dem fließenden und ruhenden Verkehr.

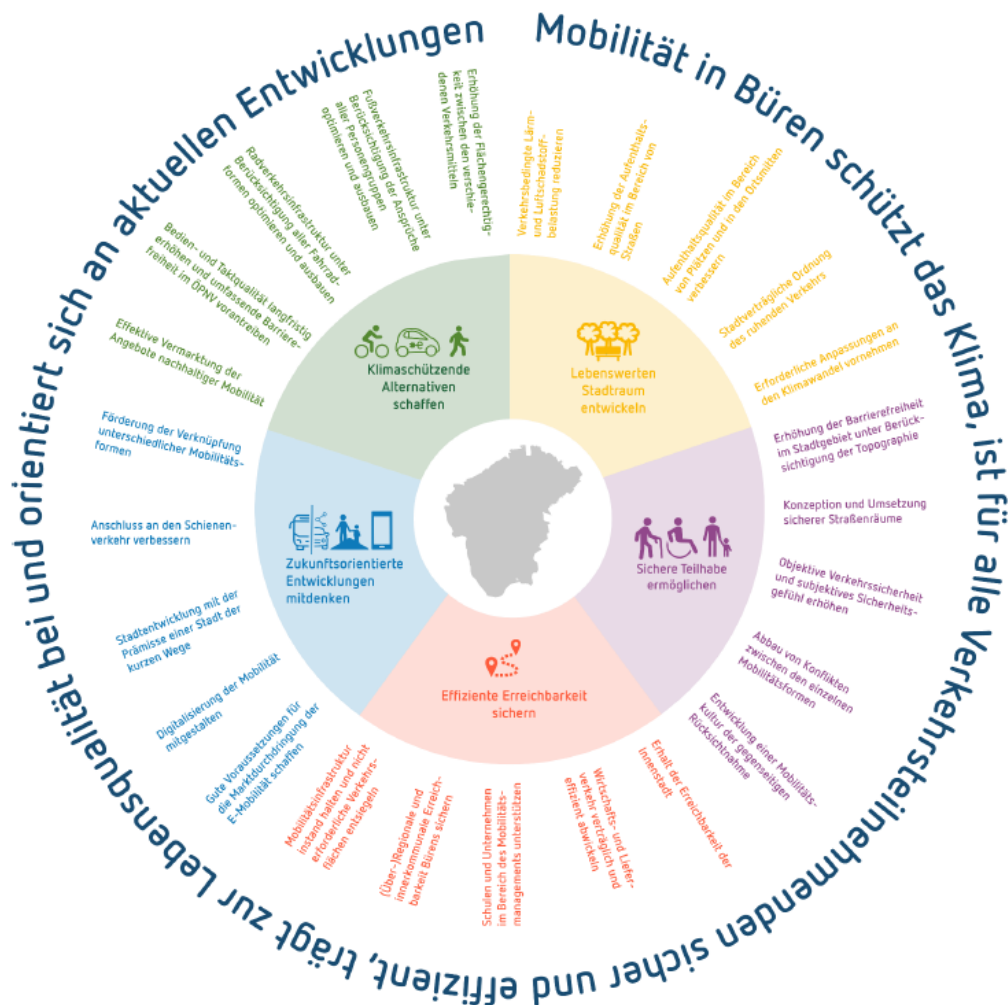
2.2 Status-Quo-Analyse und Verknüpfung mit dem IMOK

Für die bedarfsorientierte Mängelanalyse wird auf das Zielkonzept des IMOK für die Stadt Büren zurückgegriffen (vgl. Kapitel 1.2). Der Grundsatz dabei ist, dass die Bewertung der Bestandssituation in der Burgstraße in Bezug auf die Ziele des IMOK erfolgt. Für die gesamstädtischen Ziele des IMOK soll dabei geprüft werden, wie ein Erreichen der Ziele in einem konkreten Fallbeispiel möglich sein kann bzw. wo im Sinne des Zielkonzepts bei der Burgstraße nachgesteuert werden muss („vom Abstrakten zum Konkreten“). Dabei stellt die Burgstraße in ihrer Funktion als zentrale Einkaufsstraße einen Untersuchungsraum dar, der eigene Charakteristiken und Nutzungsansprüche aufweist, welche sich z.T. von denen anderer Straßenräume (z. B. reine Wohnstraßen, Straßen in Industrie- oder Gewerbegebieten etc.) unterscheidet. Beispielsweise sind die Anforderung an Aufenthalts- und Verweilqualität für eine zentrale Einkaufsstraße höher als für andere Typen von Straßenräumen. Dabei wird die folgende Leitfrage zugrunde gelegt:

Wie angemessen ist die Bestandssituation der Burgstraße in Bezug auf die gesetzten inhaltlichen Ziele für Büren?

Im Zielkonzept des IMOK werden fünf übergeordnete Ziele definiert, die wiederum mit jeweils fünf inhaltlichen Zielen konkretisiert werden (s. Abbildung 6).

Abbildung 6: Zielsystem zum Integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Büren



Quelle: Planersocietät

Von den 25 gesamtstädtischen inhaltlichen Zielen aus dem IMOK werden sechs nicht für die Analyse der Burgstraße genutzt, da diese keinen direkten Bezug zum konkreten Straßenraum haben bzw. deren Realisierung nicht im Rahmen von möglichen Maßnahmenempfehlungen in der Burgstraße veranschaulicht werden können. Beispiele sind die Erhöhung der Bedien- und Taktfrequenz im ÖPNV oder die Verbesserung des Anschlusses an den Schienenverkehr.

Zur Überprüfung der Bestandssituation in Bezug auf die inhaltlichen Ziele werden ein bis drei Kriterien (s. Tabelle 1) genutzt, welche gemeinsam die Facetten des jeweiligen inhaltlichen Ziels abdecken. Die Kriterien stammen teilweise direkt aus dem IMOK-Zielkonzept und teilweise aus vergleichbaren Bewertungs-Tools der Fachbüros. Die Kriterien werden auf eine Art gewählt und den inhaltlichen Zielen zugeordnet, die eine Mehrfachwertung bestimmter Aspekte vermeidet.

Tabelle 1: Kriterien für die Bewertung des Bestands in Bezug auf inhaltliche Ziele des IMOK

Inhaltliches Ziel	Kriterien
Erhöhung der Flächengerechtigkeit zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen	Proportionen des Straßenraums
Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Personengruppen optimieren und ausbauen	Gehwegbreiten; Vorkommen sicherer Querungsmöglichkeiten
Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradformen optimieren und ausbauen	Radverkehrsführung; Radabstellanlagen; Berücksichtigung aktueller Fahrradformen
Mobilitätsinfrastruktur instand halten und nicht erforderliche Verkehrsflächen entsiegeln	Zustand von Mobilitätsinfrastruktur; Versiegelung
(Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bürens sichern	Erreichbarkeit für den Kraftverkehr; Erreichbarkeit für den öffentlichen Verkehr; Erreichbarkeit für den Radverkehr
Wirtschafts- & Lieferverkehr verträglich & effizient abwickeln	Abwicklung von Wirtschafts- und Lieferverkehren
Erhalt der Erreichbarkeit der Innenstadt	Verfügbarkeit und Lage öffentlicher Parkmöglichkeiten; Management des öffentlichen Parkraums
Erhöhung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der Topographie	Hindernis- und Barrierefreiheit der Infrastruktur; Regelmäßigkeit von Sitz-/Ruhegelegenheiten; Überwindbarkeit von Höhenunterschieden
Objektive Verkehrssicherheit & subjektives Sicherheitsgefühl erhöhen	Objektive Sicherheit; Subjektive Sicherheit
Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen	Intuitive, klare Regeln für alle Verkehrsarten
Förderung der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen	Sharing-Angebote
Stadtentwicklung mit der Prämisse einer Stadt der kurzen Wege	Erreichbarkeit für Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
Digitalisierung der Mobilität mitgestalten	Anwendung digitaler Tools
Gute Voraussetzungen für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen	Voraussetzungen für batterieelektrische Kfz
Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren	Lärm- und Schadstoffemissionen; Temporeduzierungen; Verkehrsbelastung
Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßen	Aufenthaltsqualität im Straßenraum; Nutzbarkeit von Aufenthaltsflächen
Aufenthaltsqualität im Bereich von Plätzen & Ortsmitten verbessern	Verbindung von Straßenraum und angrenzenden Aufenthaltsflächen
Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs	Gehwegparken
Erforderliche Anpassungen an den Klimawandel vornehmen	Grüngestaltung; Verschattung von Aufenthaltsräumen; Klimaangepasste Oberflächengestaltung

Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Für jedes Kriterium wird eine dreistufige Bewertung vorgenommen. Die jeweilige Einstufung erfolgt nach planerischem Ermessen für den Einzelfall und wird im Rahmen einer kurzen Begründung erläutert. Dabei erfolgt eine Einschätzung, ob die Bestandssituation im jeweiligen Kriterium für die Funktion der Burgstraße als zentrale Einkaufsstraße mit dementsprechenden Anforderungen „angemessen“, „teilweise angemessen“ oder „nicht angemessen“ ist. Grundsätzlich besteht daher, durch den Verzicht auf klar definierte quantitative Qualitätskriterien, auch eine

Übertragbarkeit der Analysemethodik auf Straßenräume mit anderer Funktion (z. B. Hauptverkehrsstraßen). Um eine einfache quantitative Bewertung der Bestandssituation für die inhaltlichen Ziele zu ermöglichen und für die Teilräume Vergleichbarkeit herzustellen, werden für die drei Bewertungsstufen -1, 0 bzw. 1 Punkt vergeben. Der Durchschnitt der Punkte über die bis zu 3 Kriterien ergibt in der Folge die Gesamtwertung für das inhaltliche Ziel. In Tabelle 2 wird exemplarisch die Bewertung des inhaltlichen Ziels „Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Personengruppen optimieren und ausbauen“ für den Teilraum zentrale Burgstraße dargestellt, wobei sich die Gesamtwertung 0,50 aus dem Durchschnitt der Bewertungen 0,00 und 1,00 ergibt:

Tabelle 2: Exemplarische Bewertung eines inhaltlichen Ziels

Inhaltliches Ziel	Gesamtwertung	Kriterium: Gehwegbreiten		Kriterium: Vorkommen sicherer Querungsmöglichkeiten	
Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Personengruppen optimieren und ausbauen	0,50	Die Gehwegbreite unterschreitet an mehreren Stellen das Regelmaß von 2,50 m	Angemessen	Die Fahrbahn kann grundsätzlich gequert werden. Es gibt nur wenige Stellen, wo das Queren durch Hindernisse oder schlechte Sichtbeziehungen eingeschränkt ist.	Angemessen
			Teilweise angemessen		Teilweise angemessen
			Nicht angemessen		Nicht angemessen

Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Folgende Grundlagen werden für die Analyse genutzt:

- Eigene überschlägige/grobe Messungen und Dokumentationen im Rahmen der Ortsbegehung am 28.05.2024
- Lageplan der Bestandsvermessung der Burgstraße aus August 2023⁸
- Unfalldaten aus der Burgstraße und angrenzenden Straßen zwischen dem 01.01.2021 und dem 29.02.2024
- Radnetz Kreis Paderborn⁶

In Tabelle 3 wird die durchschnittliche Bewertung der Kriterien für jedes inhaltliche Ziel separat für die drei Teilräume dargestellt.

⁸ Lageplan „Innenstadt“ in Büren; Auftraggeber: Stadt Büren; Auftragnehmer: Vermessungsbüro F.J. -Ahrens (Büren); August 2023

Tabelle 3: Vergleich der Analyseergebnisse für die drei Teilräume

Übergeordnete Ziele	Inhaltliche Ziele	Nördlicher Abschnitt	Zentraler Abschnitt	Südlicher Abschnitt
Klimaschützende Alternativen schaffen	Erhöhung der Flächengerechtigkeit zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen	0,00	1,00	0,00
	Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Personengruppen optimieren und ausbauen	0,00	0,50	0,00
	Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradformen optimieren und ausbauen	-0,33	-0,67	-0,33
	<i>Bedien- & Taktqualität langfristig erhöhen und umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben</i>	Inhaltliches Ziel wird nicht berücksichtigt		
	<i>Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds</i>	Inhaltliches Ziel wird nicht berücksichtigt		
Übergeordnete Ziele	Inhaltliche Ziele	Nördlicher Abschnitt	Zentraler Abschnitt	Südlicher Abschnitt
Effiziente Erreichbarkeit sichern	Mobilitätsinfrastruktur instand halten und nicht erforderliche Verkehrsflächen entsiegeln	-1,00	-0,50	-1,00
	(Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bürens sichern	0,33	0,33	0,33
	<i>Schulen und Unternehmen im Bereich des Mobilitätsmanagements unterstützen</i>	Inhaltliches Ziel wird nicht berücksichtigt		
	Wirtschafts- & Lieferverkehr verträglich & effizient abwickeln	0,00	-1,00	-1,00
	Erhalt der Erreichbarkeit der Innenstadt	0,50	0,50	0,50
Übergeordnete Ziele	Inhaltliche Ziele	Nördlicher Abschnitt	Zentraler Abschnitt	Südlicher Abschnitt
Sichere Teilhabe ermöglichen	Erhöhung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der Topographie	0,33	-0,67	0,33
	<i>Konzeption sicherer Straßenräume</i>	Inhaltliches Ziel wird nicht berücksichtigt		
	Objektive Verkehrssicherheit & subjektives Sicherheitsgefühl erhöhen	0,00	-0,50	0,00
	Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen	-1,00	-1,00	1,00
	<i>Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme</i>	Inhaltliches Ziel wird nicht berücksichtigt		
Übergeordnete Ziele	Inhaltliche Ziele	Nördlicher Abschnitt	Zentraler Abschnitt	Südlicher Abschnitt
Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken	Förderung der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen	-1,00	-1,00	-1,00
	<i>Anschluss an den Schienenverkehr verbessern</i>	Inhaltliches Ziel wird nicht berücksichtigt		
	Stadtentwicklung mit der Prämisse einer Stadt der kurzen Wege	0,00	0,00	0,00
	Digitalisierung der Mobilität mitgestalten	-1,00	-1,00	-1,00
	Gute Voraussetzungen für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen	-1,00	-1,00	-1,00
Übergeordnete Ziele	Inhaltliche Ziele	Nördlicher Abschnitt	Zentraler Abschnitt	Südlicher Abschnitt
Lebenswerten Stadtraum entwickeln	Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren	0,33	0,33	0,33
	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßen	0,50	-1,00	0,50
	Aufenthaltsqualität im Bereich von Plätzen & Ortsmitten verbessern	0,00	-1,00	-1,00
	Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs	1,00	0,00	1,00
	Erforderliche Anpassungen an den Klimawandel vornehmen	0,33	-0,33	0,00

Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Die angewandte Analysemethodik ist auf Übertragbarkeit auf andere Kommunen ausgelegt. Der zentrale Faktor ist dabei der direkte Bezug auf ein beschlossenes, kommunalspezifisches Zielkonzept. Ein solches ist für viele Kommunen im Rahmen gesamtstädtischer Mobilitätskonzepte vorhanden. Aufgrund der gesamtstädtischen Ebene können die gesetzten übergeordneten Ziele jedoch teilweise abstrakt wirken. Basierend auf ihren individuellen Zielen auf inhaltlicher Ebene können Kommunen ihre Bestandssituation mit verschiedenen Kriterien abgleichen, welche die anzustrebenden Standards für einen bestimmten Straßentyp wiedergeben. So lässt sich beispielsweise auch die vorliegende Analysemethodik für die Stadt Büren auf andere Straßenräume, z. B. Wohnstraßen, übertragen, indem die für die Bewertung relevanten Kriterien angepasst werden.

2.3 Herausforderungen

Aus der Status-Quo-Analyse können verschiedene Herausforderungen für die Entwicklung der Burgstraße in Bezug auf die Ziele des IMOK abgeleitet werden. Um dem Ziel **„Klimaschützende Alternativen schaffen“** besser entsprechen zu können, müssen die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in allen Abschnitten gestärkt werden. Beispielsweise liegen die Gehwegbreiten an vielen Stellen unter dem Regellaß von 2,50 m, das eine komfortable Nutzung ermöglichen würde. Im nördlichen und südlichen Abschnitt sind nur Vorderradhalterungen für das Abstellen von Fahrrädern vorhanden. Im zentralen Abschnitt sind keine Halterungen vorhanden, wodurch dieser als für den Radverkehr am wenigsten erschlossen betrachtet wird. Dem Ziel **„Effiziente Erreichbarkeit sichern“** steht insbesondere der schlechte bauliche Zustand z. B. der Pflasterung entgegen, der das Befahren (insbesondere mit Gehhilfen oder Kinderwagen) erschwert. Während die generelle Erreichbarkeit der Innenstadt in Bezug auf das Parken gut ist, fehlt es an passenden Lösungen für Bereiche mit erhöhtem Lade- und Lieferverkehr, z. B. Ladezonen im zentralen Bereich mit erhöhtem Handelsbesatz. Der nördliche und zentrale Abschnitt ist durch die Nähe zu den Haltestellen Markt und Aftestraße besser an den ÖPNV angebunden, im südlichen Abschnitt ist hingegen die Erreichbarkeit mit dem Auto besser. Die regionale und innerkommunale Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ist in der gesamten Burgstraße nur teilweise angemessen. Für das Ziel **„Sichere Teilhabe ermöglichen“** sollte insbesondere im topografisch bewegten Zentrum der Burgstraße die Barrierefreiheit erhöht werden. Außerdem bestehen in der gesamten Burgstraße Konfliktpotenziale zwischen Verkehrsteilnehmenden (z. B. unklare Flächenaufteilungen im nördlichen und zentralen Abschnitt durch verschiedene Pflasterungen mit Gefahr von Fehlnutzungen) sowie einzelne Sicherheitsdefizite (z. B. mangelhafte Sichtbeziehungen durch Anordnung der Parkstände). Dem Ziel **„Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken“** wird weitestgehend nicht entsprochen, diese spielen in der Burgstraße noch keine Rolle. Hier kann im Rahmen der Konzeptstudie jedoch ein Grundstein gelegt werden, um die entsprechenden Themen in Büren zu verfolgen. In Bezug auf das Ziel **„Lebenswerten Stadtraum entwickeln“** fallen Elemente wie Baumstandorte, Sitzgelegenheiten und das lärmindernde Tempo 30 bereits positiv ins Gewicht. Die Ausgestaltung von Grünelementen und Aufenthaltsflächen sowie die räumliche und gestalterische Verbindung dieser mit dem Straßenraum bieten jedoch noch Möglichkeiten zur Optimierung.

3 Konzeption

Aufbauend auf die Ergebnisse der Analysephase folgt die Konzeptphase. Zunächst werden im Rahmen einer Beteiligungsveranstaltung die Analyseergebnisse sowie eine erste Ideensammlung mit den beteiligten Akteur:innen geteilt, diskutiert und um neue Ansätze ergänzt. In einem Konzeptplan werden grundsätzliche Maßnahmenvorschläge für die gesamte Burgstraße verortet. Thematische Steckbriefe stellen Maßnahmenbündel vor, welche direkten Bezug auf die (noch stärker) zu verfolgenden Ziele des IMOK nehmen. Wie die in den Steckbriefen enthaltenen Maßnahmenvorschläge konkret umgesetzt werden können, wird anhand von drei Lupenräumen in der Burgstraße einfach veranschaulicht. Für eine ausgewählte Perspektive wird mit einer skizzenhaften Visualisierung eine Vision der Burgstraße grafisch aufbereitet, um die Kernideen der Konzeptstudie für Verwaltung und Politik, aber auch die Öffentlichkeit visuell zu unterstützen und noch greifbarer zu machen. Die Systematik zur Entwicklung und Implementierung von Maßnahmenvorschlägen im Rahmen der Konzeptstudie ist in Abbildung 7 dargestellt.

Abbildung 7: Systematik zur Entwicklung und Implementierung von Maßnahmenvorschläge



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

3.1 Beteiligungsveranstaltung

Als ergänzender Abschluss der Analysephase sowie als erster Teil der Konzeptphase wurde am 04.07.2024 eine Beteiligungsveranstaltung in Büren durchgeführt, gegliedert in eine Präsentation im Bürgersaal sowie einen anschließenden Planungsspaziergang in der Burgstraße. Die Beteiligung hatte zum Ziel, geladene Stakeholder über das Projekt zu informieren, zentrale Erkenntnisse der Analyse darzustellen und vor Ort zu veranschaulichen sowie gemeinsam mit den Beteiligten Probleme, Hinweise und Ideen zu sammeln und zu diskutieren. Dabei sollte auch nach der Analysephase die Möglichkeit geschaffen werden, Erkenntnisse durch lokales Expertenwissen zu ergänzen und zusätzliche mögliche Ansätze zu identifizieren. Die geladenen Stakeholder, von denen 16

Personen an der Veranstaltung teilnahmen, setzten sich aus Akteur:innen aus Verwaltung, Kommunalpolitik, Einzelhandel und Interessensvertretungen zusammen.

Nach einer Begrüßung wurde für die Beteiligten eine Vorstellung der Zielsetzung und des Ablaufs des Projektes sowie eine Einordnung in das Gesamtprojekt „Stadträume für Neue Mobilität“ vorgenommen (s. Abbildung 8).

Abbildung 8: Projektvorstellung bei der Beteiligungsveranstaltung



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Als Zusammenfassung der Analysephase wurden die Bewertungen der Teilräume für inhaltliche Ziele dargestellt und exemplarisch erläutert. Abgeleitet wurden Leitfragen für die Diskussion:

- Wie können Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten vermieden werden?
- Wie kann eine sichere und barrierefreie Nutzung der Burgstraße gewährleistet werden?
- Welche Maßnahmen können nachhaltige Mobilitätsformen stärken?
- Wie kann eine gerechte Flächenverteilung aussehen?
- Wie kann die Erreichbarkeit für Kunden- und Wirtschaftsverkehre verträglich und effizient gesichert werden?
- Wie können die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der Räume verbessert werden?
- Wie können zukunftsorientierte Themen in der Burgstraße mitgedacht werden?

Im Anschluss erfolgte ein ca. 90-minütiger Planungsspaziergang durch die Burgstraße. Dabei wurden an fünf Stationen in einer durch die Fachbüros moderierten Diskussion verschiedene

Themen besprochen. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Beobachtungen, Probleme und Lösungsideen zu äußern und gemeinsam zu diskutieren. Dabei konnten neben den vorgeschlagenen Themen für die Stationen auch weitere Themen behandelt werden. Der Planungsspaziergang wurde mit verschiedenen Darstellungen/Beispielskizzen sowie einem Rollator zur Veranschaulichung von Problemen bei der Barrierefreiheit unterstützt (s. Abbildung 9 und Abbildung 10). Dabei wurden durch die Fachbüros exemplarische Lösungen für Problemstellen vorgestellt und Einblicke in das Vorgehen der planerischen Abwägung (z. B. bei der Zuweisung von Flächen an Stellen mit erhöhter Flächenkonkurrenz) gegeben. Die Diskussion erfolgte ergebnisoffen, wobei Teilnehmende zum Beitrag eigener Erfahrungen, Sichtweisen und Lösungsansätze ermutigt wurden.

Abbildung 9: Planungsspaziergang in der Burgstraße



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Abbildung 10: Moderierte Diskussion am Marktplatz



Quelle: OWL GmbH / Katharina Neubert

Die fünf Stationen des Planungsspaziergangs befanden sich am Marktplatz, dem Bereich Ross-mann/Takko, dem südlichen Ende der Burgstraße, dem Bereich Einmündung Bornstraße sowie dem Bereich vor der Jesuitenkirche. Besprochen wurden dort jeweils Themen mit Bezug zur jeweiligen Station bzw. dem Wegeabschnitt zu dieser. Die Auswahl der Stationen sowie die Zuweisung der Themen erfolgte in Einklang mit den in der Analysephase festgestellten Defiziten und möglichen Potenzialen. Neben den jeweils 2-4 Themen pro Station, welche den Teilnehmenden vorab mitgeteilt wurden, wurde auch die Möglichkeit genutzt, weitere Themen und Probleme anzusprechen.

Insgesamt kann durch die vielfältigen Hintergründe und Blickwinkel der Anwesenden und deren aktive Teilnahme an den Diskussionen die Beteiligung als in Bezug auf die Zielsetzung sehr erfolgreich gewertet werden. Neben einer lokalen Sichtweise auf bereits festgestellte Mängel und Potenziale wurden auch weitere Themen, Zusammenhänge und örtliche Besonderheiten besprochen, welche zuvor weniger oder nicht im Fokus standen. Die teilweise kontroverse Diskussion bestimmter Ideen und Lösungsansätze, ergänzt durch Hilfsmittel und passende visuelle Materialien, ermöglichten den Beteiligten Perspektivwechsel und einen sachlichen Austausch von Ansichten und Standpunkten. Dabei konnte in den meisten Fällen ein Konsens hinsichtlich Problemstellungen und möglichen Lösungen gefunden werden. Beispielsweise entwickelten die Beteiligten unter Mitwirken eines Vertreters des Einzelhandels eine zuvor nicht in Erwägung gezogene Idee, Flächenbedarf und Konflikte durch den ruhenden Kfz Verkehr unter Wahrung der Erreichbarkeit der Burgstraße auch für den Kraftverkehr zu reduzieren.

Die vollständige Dokumentation der Beteiligungsveranstaltung mit einer ausführlichen Zusammenfassung der Beiträge und Rückmeldungen liegt der Stadtverwaltung vor.

3.2 Konzeptplan

Der einfache Konzeptplan stellt das erste visuelle Produkt der Konzeptstudie dar. In diesem werden, gegliedert in die zwei Teilbereiche „Gestaltung“ und „Mobilität“, zentrale Konzeptideen dargestellt und verortet.

Im Unterschied zu den konkreteren Lupenräumen (vgl. Kapitel 3.4) werden die zentralen Konzeptideen als Maßnahmenschwerpunkte dargestellt und verortet. Dies sind Bereiche, in welchen in der Burgstraße ein Handlungsbedarf festgestellt wurde, welcher mit den in den Steckbriefen (vgl. Kapitel 3.3) dargestellten Maßnahmenvorschläge adressiert werden könnte. Beispiele hierfür sind:

- Das Sichern von Stadtgrün und Beschattung und das Etablieren von Sitzgelegenheiten in Bereichen mit Aufenthaltsfunktion und hierfür geeigneten Flächen
- Mögliche Standorte von Radabstellanlagen
- Bereich, in dem das sichere Queren z.B. durch geänderte Seitenraumnutzung gewährleistet werden sollte
- Bereiche, in denen eine Neuorganisation des Parkens für sinnvoll erachtet wird

Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltung wurde deutlich, dass die Almenauen als attraktive und in geringer Distanz zur Burgstraße befindliche Naherholungsanlage den Bedarf an designierten Aufenthaltsbereichen zwar nicht aufheben, aber begrenzen. Dementsprechend sind die verbindenden Achsen zwischen Burgstraße und Almenauen verzeichnet. Zur räumlichen Einordnung wird auch die Begrenzung der drei Lupenräume (vgl. Abbildung 11) dargestellt, in welchen die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge (vgl. Kapitel 3.3) exemplarisch veranschaulicht werden.

Die dargestellten Maßnahmenschwerpunkte stellen im Rahmen der Konzeptstudie vorgeschlagene Handlungsbereiche mit einer möglichen Verortung dar. Die Genaue Verortung und Umsetzung von Maßnahmenvorschlägen ist Teil einer weiterführenden und konkreten Entwurfsplanung, die nicht Teil des Projektes sein kann.

Abbildung 11: Konzeptplan für die Burgstraße



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

3.3 Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenvorschläge zeigen Ideen und Ansätze zum Erreichen der gesetzten Ziele auf. In insgesamt elf Steckbriefen werden verschiedene Themenbereiche behandelt, welche die wesentlichen Nutzungsansprüche in der Burgstraße abdecken. Dabei wird jeweils ein direkter Bezug zu jenen inhaltlichen Zielen des IMOK hergestellt, zu dessen die Erfüllung der Maßnahmenvorschläge beitragen können. Aufgrund der thematischen Breite der Konzeptstudie wird nicht jede Einzelmaßnahme mit einem eigenen Steckbrief erläutert. Die Themenbereiche bündeln stattdessen jeweils mehrere Maßnahmenvorschläge und erläutern deren mögliche Wirkung. Bestimmte Einzelmaßnahmen können dabei Bestandteil verschiedener Themenbereiche sein, wodurch deren Relevanz unterstrichen wird. Sofern erforderlich, werden zudem das Zusammenspiel mit anderen Themenbereichen sowie mögliche Herausforderungen erläutert. Bilder von Good-Practice-Beispielen und vereinfachten Skizzen stellen eine visuelle Ergänzung dar.

Angemessene und intuitive Flächenverteilung



Kurzbeschreibung

Im Rahmen einer Umgestaltung der Burgstraße sollte eine flächengerechte **Neuverteilung** des Straßenraums entsprechend den verschiedenen Nutzungsansprüchen in der zentralen Einkaufsstraße angestrebt werden. Hierfür bietet sich ein **Straßenraumquerschnitt** an, welcher als Einbahnstraße (Radverkehr in Gegenrichtung frei) mit einer Fahrbahnbreite von 4,25 m den erforderlichen Raum für Kraft- und Radverkehr bietet und mit einer ausreichenden Gehwegbreite von mind. 2,50 m komfortables Flanieren ermöglicht. Weiteren Nutzungen wie **Längsparken**, **Fahrradbügel**, **Verweilangebote** (z. B. Sitzgelegenheiten) oder einer **Ergänzung des Baumbestands** kann bedarfsgerecht in einem Multifunktionsstreifen entsprochen werden, der bei ausreichender Straßenraumbreite zwischen Fahrbahn und Gehweg angelegt wird. Die Funktion von Flächen kann durch **Zonierung** mit intuitiver und klarer Oberflächengestaltung kenntlich gemacht werden, die nur auf die zwingend erforderliche Anzahl verschiedener Materialien zurückgreift. Dies kann Missverständnissen in der Nutzung vorbeugen.



Beispielbild | Pesch und Partner

Rechts:
Exemplarischer
Querschnitt für eine
Straßenraumbreite
≥ 12,15 m



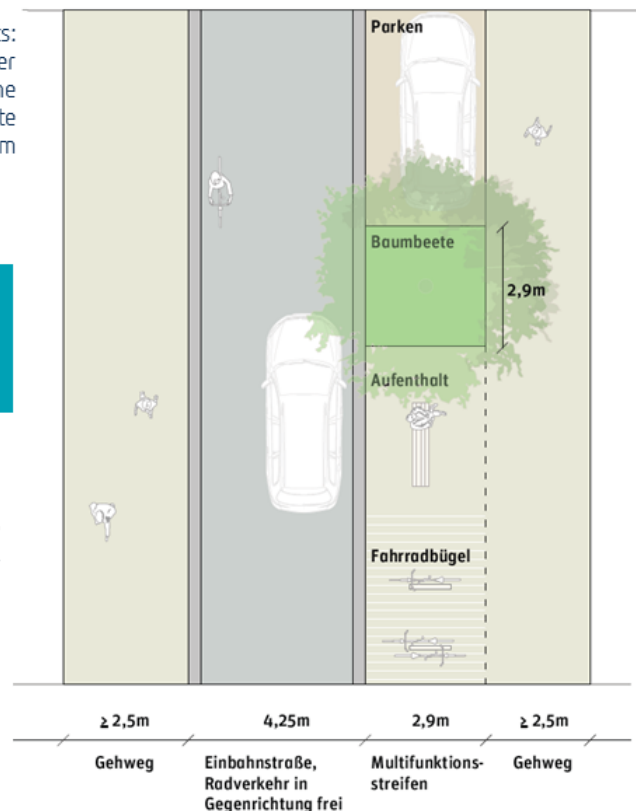
Zusammenspiel

Eine angemessene Flächenverteilung stellt im Rahmen der planerischen Abwägung eine mögliche Zuweisung von Flächen zur Umsetzung weiterer Maßnahmenvorschläge dar.



Herausforderungen

Eine umfassende Neugestaltung der Burgstraße erfordert höhere Investitionen und Unterstützung der Akteur:innen. An Stellen mit geringer Straßenraumbreite und hoher Flächenkonkurrenz sind detaillierte planerische Abwägungen erforderlich.



Zielbezug

- Erhöhung der Flächengerechtigkeit zwischen den Mobilitätsformen
- Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen

Stärkung des Charakters als zentrale Einkaufsstraße



Kurzbeschreibung

Die Burgstraße erfüllt noch nicht die Anforderungen einer lebendigen und attraktiven Einkaufsstraße. Es besteht Potenzial für die Ausweisung eines **verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs** („Tempo-20-Zone“). Diese Regelung ermöglicht durch geringere Geschwindigkeiten verbesserte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie eine erhöhte Aufenthaltsqualität (z. B. durch geringere Lärmbelastung), was bessere Voraussetzungen für einen lebendigen und einladenden Straßenraum schafft. Die bestehende **niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums** ist ein guter Ausgangspunkt, um die Gleichberechtigung der Verkehrsarten zu verdeutlichen. Mit dem Einbau einer **leiseren Asphaltoberfläche** könnte die Lärmbelastung in der Burgstraße noch weiter reduziert werden. Gestalterisch sollte die Burgstraße dabei vom umliegenden Straßennetz abgehoben werden. Die besondere Stellung kann auch durch das **Inszenieren einer auffälligen und ansprechenden Eingangssituation**, etwa durch eine Kombination aus **Grünstrukturen und einer Fahrbahneinengung** und ggf. einer **Stele**, unterstrichen werden. Aber auch an Zu- und Abflüssen von Seitenstraßen sollten sich ändernde Rahmenbindungen kenntlich gemacht werden.



Herausforderungen

Der Einbau einer Asphaltoberfläche ist, analog zur restlichen Umgestaltung des Straßenraums, mit höheren Kosten verbunden und daher eher mittelfristig anzustreben. Die Regeln und Eigenschaften eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs müssen frühzeitig und verständlich kommuniziert werden.



Zusammenspiel

Im Rahmen der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit niveaugleicher Gestaltung sollte eine dieser Funktion angemessene und intuitive Flächenverteilung angestrebt werden.



Beispielbild | Planersocietät



Beispielbild | Pesch und Partner



Zielbezug

- Objektive Verkehrssicherheit und subjektives Sicherheitsgefühl erhöhen
- Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen
- Aufenthaltsqualität im Bereich von Plätzen und Ortsmitten verbessern
- Verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduzieren

Stärkung der Bedingungen für den Fußverkehr



Kurzbeschreibung

Die Stärkung der Bedingungen für den Fußverkehr ist eine zentrale Maßnahme, um die Burgstraße als attraktiven Ort zum Flanieren und sicheren Erreichen der angesiedelten Nutzungen zu stärken. Zur Gewährleistung einer komfortablen und sicheren Begehrbarkeit mit Begegnungsmöglichkeiten sollte eine **Gehwegbreite von mind. 2,50 m** gegeben sein. Die Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen eines **verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs** ermöglicht es in Kombination mit der **Behebung von Sichteinschränkungen**, die Burgstraße an fast jedem Ort **sicher queren** und Ziele umwegfrei erreichen zu können. Möglichst **ebene und gut berollbare Oberflächen** gewährleisten eine komfortablere Benutzung der Gehwege auch für mobilitätseingeschränkte Personen.

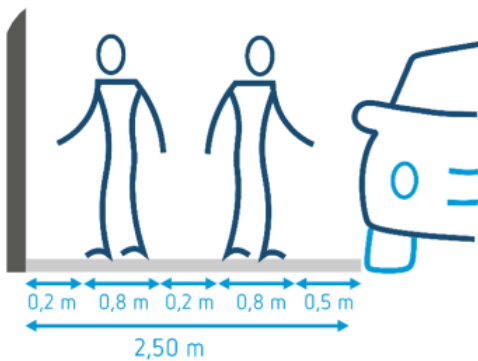


Beispielbild | Pesch und Partner

Zusammenspiel



Die Bereitstellung ausreichend breiter Gehwege ist im Rahmen der Neuverteilung von Flächen für eine neue Mobilität in der Burgstraße sowie der spezifischen Anforderungen einer attraktiven Flaniermöglichkeit besonders zu berücksichtigen. Maßnahmen zur Steigerung der Barrierefreiheit sind eng mit dem Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur verzahnt.



Skizze | Planersocietät



Herausforderungen

Die Gewährleistung guter Fußverkehrsinfrastruktur kann, z. B. in Zusammenhang mit der Herstellung ausreichender Gehwegbreiten, zu Nutzungskonflikten führen. In einer zentralen Einkaufsstraße sind die Belange des Fußverkehrs jedoch in der Abwägung mit höchster Priorität zu berücksichtigen.



Beispielbild | Planersocietät



Zielbezug

- Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Personengruppen optimieren und ausbauen
- Stadtentwicklung mit der Prämisse der Stadt der kurzen Wege

Stärkung der Bedingungen für den Radverkehr



Kurzbeschreibung

Als zentrale Einkaufsstraße sollte die Burgstraße trotz der topografischen Herausforderungen bestmöglich für den Radverkehr erreichbar sein. Der **Straßenraumquerschnitt** sollte eine Fahrbahnbreite ermöglichen, die weiterhin das sichere Befahren der Einbahnstraße in Gegenrichtung zulässt. Durch die Ausweisung eines **verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs** werden Geschwindigkeiten weiter gesenkt, was ein sicheres Miteinander der Verkehrsarten stärkt. Durch eine **Neuorganisation des Parkens** mit Beschränkung auf **Längsparkstände** werden potenziell gefährliche Konflikte mit ausparkenden Kfz minimiert. Das Bereitstellen **eingangsnaher Fahrradstellplätze**, in Form sicherer und komfortabler **Fahrradbügel**, ermöglicht es Besucher:innen, Geschäfte und Dienstleistungen bequem zu erreichen, auch z. B. mit E-Bikes oder Lastenfahrrädern. Standorte von Fahrradbügeln sollten im Bereich der Aufenthaltsbereiche sowie nahe an den Destinationen liegen. Hierfür könnten **Multifunktionsstreifen** genutzt werden, sodass auch im Straßenraum Fahrradbügel eingerichtet werden können.



Beispielbild | Planersocietät



Beispielbild | Planersocietät



Beispielbild | Planersocietät



Zusammenspiel

Für Radabstellanlagen müssen auf Plätzen sowie im Rahmen sogenannter „Multifunktionsstreifen“ im Straßenraum geeignete Flächen gefunden werden.



Herausforderungen

Das Fahrradparken muss auf Flächen beschränkt sein, bei denen nicht die Hindernisfreiheit von Gehwegen beeinträchtigt wird. Radfahrende sollten, als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende, zu einem konfliktarmen Verhalten insbesondere gegenüber dem Fußverkehr bewegt werden.



Zielbezug

- Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradformen ausbauen
- Stadtentwicklung mit der Prämisse der Stadt der kurzen Wege

Barrierefreier Straßenraum



Kurzbeschreibung

Der öffentliche Raum steht allen Bürger:innen zur Verfügung, daher sollten auch die Burgstraße und angrenzende Bereiche für alle Personen mit verschiedenen Mobilitätseinschränkungen gut erreichbar sein. Eine **niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums** mit gut **berollbaren Oberflächen** und **sicheren Querungsmöglichkeiten** ermöglicht direkte Wege auch mit rollenden Hilfsmitteln und sensorischen Einschränkungen. Wo möglich, werden topographische Hürden auf Wegen oder an Eingängen mit **Rampen und/oder Geländern** zugänglicher gemacht, Gefälle sollten dabei nie größer als 6 % sein. Verbleibende Hindernisse oder Elemente im Straßenraum können durch Kontrastierung erkennbar gemacht werden. An bestimmten Stellen können sehbeeinträchtigte Personen mit **taktilen Leitelementen** sicherer geführt werden.



Beispielbild | Planersocietät



Beispielbild | Pesch und Partner



Lokales Beispiel | Planersocietät



Zusammenspiel

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind bei allen Aspekten der Gestaltung des öffentlichen Raums von Bedeutung. Zugänglichkeit und multisensorische Erkennbarkeit für verschiedene Mobilitätseinschränkungen sollten daher bei jeder Planung, idealerweise unter Beteiligung der Zielgruppe, berücksichtigt werden.



Herausforderungen

Wo keine ausreichende Barrierefreiheit hergestellt werden kann, z. B. da keine Fläche für eine Rampe zur Verfügung steht, sollten Alternativen identifiziert und gut erkennbar ausgewiesen werden. Bei der Umsetzung von z. B. taktilen Leitelementen oder Kontrastierungen ist eine stadtgestalterische Verträglichkeit sinnvoll, solange diese nicht die angedachte Funktion beeinträchtigt.



Zielbezug

- Erhöhung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der Topographie

Schaffung und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten



Kurzbeschreibung

Um die Burgstraße für alle Bürger:innen Bürens gut und komfortabel zugänglich zu machen, gilt es, das Mobilitätsangebot zu erweitern und Angebote sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Dies stärkt die Alltagstauglichkeit von Wegekettten ohne den privaten Pkw. Als Ausgangspunkt für mögliche stadtweite Angebote ist die **Etablierung von Sharing-Angeboten** (z.B. Carsharing und (Lasten-) Bikeshaing) in der Burgstraße denkbar, z. B. auf zentral gelegenen Parkständen. Räumlich verknüpft sowie auch im Umfeld bestehender Haltepunkte sollten hochwertige **Fahrradstellplätze** bereitgestellt werden, um einen Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Diese können gebündelt Zusatzausstattung wie eine Reparaturstation zur Verfügung stellen.



Herausforderungen

Für die Etablierung von Sharing-Angeboten muss ein geeignetes Betriebsmodell und ggf. ein externer Betreiber gefunden werden. Die Einführung sollte gut kommuniziert und sukzessive mit weiteren Standorten ergänzt werden.



Zusammenspiel

Sharing-Angebote sollten gut sichtbar und zugänglich im Straßenraum eingerichtet werden, z. B. als Teil eines Multifunktionsstreifens entlang der Burgstraße.



Beispielbild | Planersocietät



Beispielbild | Planersocietät



Beispielbild | Planersocietät



Zielbezug

- Förderung der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen
- Digitalisierung der Mobilität mitgestalten

Verträgliche Gestaltung von Parkmöglichkeiten



Kurzbeschreibung

Das bestehende Parkangebot für den Kraftverkehr sollte im Rahmen einer **Neuorganisation des Parkens** auf **Längsparkstände**, parallel zur Fahrbahn, fokussiert werden. Diese weisen aufgrund besserer Sichtbeziehungen beim Ein- und Ausparken ein geringeres Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr auf und können somit zu einer besseren objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit beitragen. Außerdem können durch die im Vergleich zu Senkrechtparkständen geringere Tiefe Flächen im Seitenraum gewonnen werden, die zur Verbreiterung der Gehwege, der Einrichtung von Grünelementen, Sitzgelegenheiten oder Fahrradstellplätzen genutzt werden können. Im öffentlichen Straßenraum direkt an der Burgstraße sollten alle Parkstände **zeitlich bewirtschaftet** werden, um Langzeitparken zu verhindern. Ein ausreichend dimensioniertes Angebot an **Sonderparkständen** (z. B. Behindertenparkstände, Ladezonen, Ladesäulen) ist sinnvoll, um den jeweiligen Zielgruppen eingangsnahes Halten/Parken zu ermöglichen.



Herausforderungen

Die Fokussierung auf Längsparkstände führt zu einer quantitativen Reduktion des Parkraumangebots im Straßenraum der Burgstraße. Die Vorteile einer Neuorganisation des Parkens müssen gegenüber den beteiligten Akteur:innen daher frühzeitig und transparent kommuniziert werden.



Zusammenspiel

Längsparkstände im öffentlichen Straßenraum können im Sinne sogenannter „Multifunktionsstreifen“ alternierend mit anderen Elementen, z. B. Baumstandorten, Sitzgelegenheiten oder Fahrradstellplätze angeordnet werden. Im Rahmen der bedarfsgerechten Organisation des ruhenden Verkehrs können Parkmöglichkeiten auf alternative Flächen verlagert werden.



Zielbezug

- Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradformen ausbauen
- Gute Voraussetzungen für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen
- Objektive Verkehrssicherheit und subjektives Sicherheitsgefühl erhöhen

Bedarfsgerechte Organisation des ruhenden Verkehrs



Kurzbeschreibung

Die **Längsparkstände** im öffentlichen Straßenraum der Burgstraße sollten dort vorgesehen werden, wo Bedarf insb. für Sonderparkstände besteht und anderen Nutzungsansprüchen bereits ausreichend entsprochen wird. Sie sollten Gruppen zur Verfügung stehen, welche einen dringlichen Bedarf haben, direkt in der Burgstraße zu parken/halten (Lieferfahrzeuge, Personen mit Mobilitätseinschränkung). Im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen ist eine quantitative Reduktion des öffentlichen Parkraumangebots in der Burgstraße erforderlich, um Raum für Grünelemente, Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten und komfortable Gehwege zu schaffen. Um die Erreichbarkeit der Innenstadt auch mit dem Pkw zu sichern, könnte eine **Verlagerung von Parkraum** angestrebt werden. Als Ausgleich für im Rahmen einer Neuorganisation des Parkens entfallene Parkstände könnte z. B. im Bereich der im Bestand wenig genutzten Aufenthaltsfläche nahe dem südlichen Teil der Burgstraße (gegenüber Haus Nr. 47) eine zeitlich bewirtschaftete Parkierungsanlage für Besucher:innen der Burgstraße geschaffen werden. Durch die Lage abseits des Straßenraums können Ein-/Ausparkvorgänge weniger konfliktreich stattfinden.



Beispielbild | Planersocietät

Zusammenspiel



Bei einer Verlagerung des Parkraums auf die bisher wenig genutzte Aufenthaltsfläche ist es erforderlich, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie auf anderen Flächen zu erhöhen.



Herausforderungen

Im Rahmen einer möglichen Umnutzung der Aufenthaltsfläche sollte ein neuer Standort für das Denkmal und den Bücherschrank gefunden werden, welches dort installiert sind (z. B. Marktplatz).



Beispielbild | Planersocietät



Zielbezug

- Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Wirtschafts- und Lieferverkehr verträglich und effizient abwickeln
- (Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bürens sichern
- Erhalt der Erreichbarkeit der Innenstadt



Bestandssituation | Planersocietät

Steigerung der Aufenthaltsqualität



Kurzbeschreibung

Um für Besucher:innen und Anwohner:innen gleichermaßen ein Ort zum Verweilen zu sein, ist eine hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum von zentraler Bedeutung. Insbesondere in der Funktion als zentrale Einkaufsstraße sind längere Aufenthalte erwünscht und steigern auch die Attraktivität der angesiedelten Dienstleistungen, des Handels und der Gastronomie. Für letztere sollten ausreichende und attraktive Flächen für **Außengastronomie** vorgesehen werden. Zu einem attraktiven Stadtbild mit Verweilfunktion tragen auch (mobile) **Begrünung** sowie **Beschattung** bei. Saisonal können im nördlichen Bereich der Burgstraße Außengastronomie und **optionales Parken** als wechselnde Nutzungen vorgesehen werden. In möglichst beschatteten Bereichen sollten zudem barrierefreie **Sitzgelegenheiten** in regelmäßigen Abständen eingerichtet werden. Sie dienen im Bereich von Aufenthaltsflächen dem Verweilen und sorgen im Verlauf des Straßenraums insbesondere für ältere Personen für regelmäßige Ruhemöglichkeiten.



Beispielbild | Pesch und Partner



Beispielbild | Planersocietät



Zusammenspiel

Im öffentlichen Straßenraum können im Sinne sogenannter „Multifunktionsstreifen“ Sitzgelegenheiten und Grünelemente genutzt werden, um Längsparkstände zu unterbrechen.



Beispielbild | Planersocietät



Zielbezug

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßen
- Objektive Verkehrssicherheit und subjektives Sicherheitsgefühl erhöhen

Klimaangepasste Straßenraumgestaltung



Kurzbeschreibung

Eine klimaangepasste Straßenraumgestaltung der Burgstraße erhöht die Aufenthaltsqualität insbesondere in den wärmeren Monaten des Jahres. Sie kommt allen Personen, insbesondere jedoch hitzesensiblen Gruppen wie älteren Menschen, zugute. Zentraler Baustein ist der **Erhalt und die Erweiterung von Stadtgrün** im Straßenraum. Baumstandorte mit ausreichend großem Substratvolumen ermöglichen langfristig Beschattung und ein angenehmeres Mikroklima. Auf größeren Flächen wie dem Marktplatz und dem Vorplatz der Jesuitenkirche sind auch temporäre Beschattungen denkbar. Dezentrale Grünbeete wirken sich positiv auf die lokale Biodiversität und das Ortsbild aus. Wo eine dauerhafte Anlage nicht möglich ist (Mehrfachnutzung, Denkmalschutz) können **mobile Grünelemente** eingesetzt werden, sie eignen sich auch als optisch ansprechendere Alternative zu Pollern als Trennelemente. Durch Entsiegelung und Schaffung von Versickerungsflächen kann der Straßenraum auch resistenter z. B. gegenüber Starkregenereignissen werden.



Beispielbild | Planersocietät



Beispielbild | Pesch und Partner



Beispielbild | Pesch und Partner



Zusammenspiel

Die angemessene Entsiegelung und Begrünung ist eine zentrale Aufgabe der Straßenraumgestaltung. Im Rahmen der Neuorganisation des Straßenraums sollten hierfür passende Flächen vorgesehen werden.



Herausforderungen

Bei der Auswahl von Grünelementen sind landschaftsplanerische Aspekte zu berücksichtigen. Eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs durch Grünelemente (z. B. Sichtbeziehungen beim Queren) sollte vermieden werden. Für eine dauerhafte Gewährleistung von Attraktivität und Funktion der Grünelemente müssen Ressourcen z. B. für die Grünpflege eingeplant werden.



Zielbezug

- Erforderliche Anpassungen an den Klimawandel vornehmen
- Mobilitätsinfrastruktur instand halten und nicht erforderliche Verkehrsflächen entsiegeln

Räumliche Verbindung von Burgstraße und Aufenthaltsflächen



Kurzbeschreibung

Um das Potenzial der Burgstraße als attraktiven Raum zum Flanieren und Verweilen nutzen zu können, kann die Verbindung zu angrenzenden Aufenthaltsflächen weiter gestärkt werden. Der Übergang zum Marktplatz kann durch den Verzicht auf Poller als „harte“ Trennelemente oder den Ersatz durch **mobile Grünelemente** ansprechender gestaltet werden. Im Bereich der Jesuitenkirche kann durch ein **Qualifizieren der Platzsituation** mit ansprechenderen **Sitzgelegenheiten** und einer erweiterten **Außengastronomie** ein Ort geschaffen werden, an dem sich Schüler:innen, Besucher:innen und Anwohner:innen jederzeit gerne aufhalten. **Multifunktionale Flächen** auf beiden Seiten der Burgstraße, insbesondere jedoch vor der Jesuitenkirche, ermöglichen saisonale Nutzungen und können abseits von Veranstaltungen mit mobilen Ausstattungselementen bespielt werden. Die Straßenfläche der einmündenden Jesuitenmauer kann **gestalterisch untergeordnet** werden, um die Platzsituation weiter hervorzuheben. Ein **Straßenverschwenk** am südlichen Eingang des Raums bremst einfahrende Fahrzeuge ab und trägt so zur verbesserten und sichereren Querbarkeit bei.



Beispielbild | Pesch und Partner



Zusammenspiel

Bei einer perspektivischen Umgestaltung von Aufenthaltsflächen können diese gestalterisch, z. B. in Bezug auf die Materialien der Oberflächen, an den Straßenraum angepasst werden.



Herausforderungen

Der Denkmalschutz der Jesuitenkirche muss bei der Gestaltung des umliegenden Raumes berücksichtigt werden.



Beispielbild | Planersocietät



Zielbezug

- Aufenthaltsqualität im Bereich von Plätzen und Ortsmitten verbessern

3.4 Lupenräume

Die in Kapitel 3.3 dargestellten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf die gesamte Burgstraße. Um eine beispielhafte Umsetzung zu veranschaulichen, werden drei Lupenräume ausgewählt. Für diese wird in einem vereinfachten Lageplan eine mögliche Anordnung der vorgeschlagenen Gestaltungselemente dargestellt. Sie stellen keine konkrete Entwurfsplanung dar, sondern sollen als Diskussionsgrundlage für weitergehende Planungen dienen und Entwurfsituationen in einer frühen Konzeptphase veranschaulichen, welche auch in anderen Teilen der Burgstraße umgesetzt werden könnten (bspw. Seitenraumgestaltung). Die ausgewählten Lupenräume stellen gemeinsam die zuvor skizzierten Maßnahmenvorschläge für die festgestellten Herausforderungen zum Erreichen der Ziele des IMOK dar.

Im **Lupenraum Kreuzung Briloner Straße** wird die niveaugleiche Straßenraumgestaltung dargestellt. Das Parken ist auf Längsparkständen weiterhin möglich, insbesondere auf Sonderparkständen für Gruppen wie mobilitätseingeschränkte Personen oder den Lade-/Lieferverkehr. Durch die Beschränkung auf Längsparkstände können dabei Sichtbeziehungen beim Ein- und Ausparken verbessert werden, was dem Radverkehr zugutekommt. Außerdem wird so das Queren der Straße für zu Fuß Gehende erleichtert. An einzelnen Stellen können Radabstellanlagen mit Anlehnhaltern und Sitzgelegenheiten die Ausstattung des Straßenraums ergänzen.

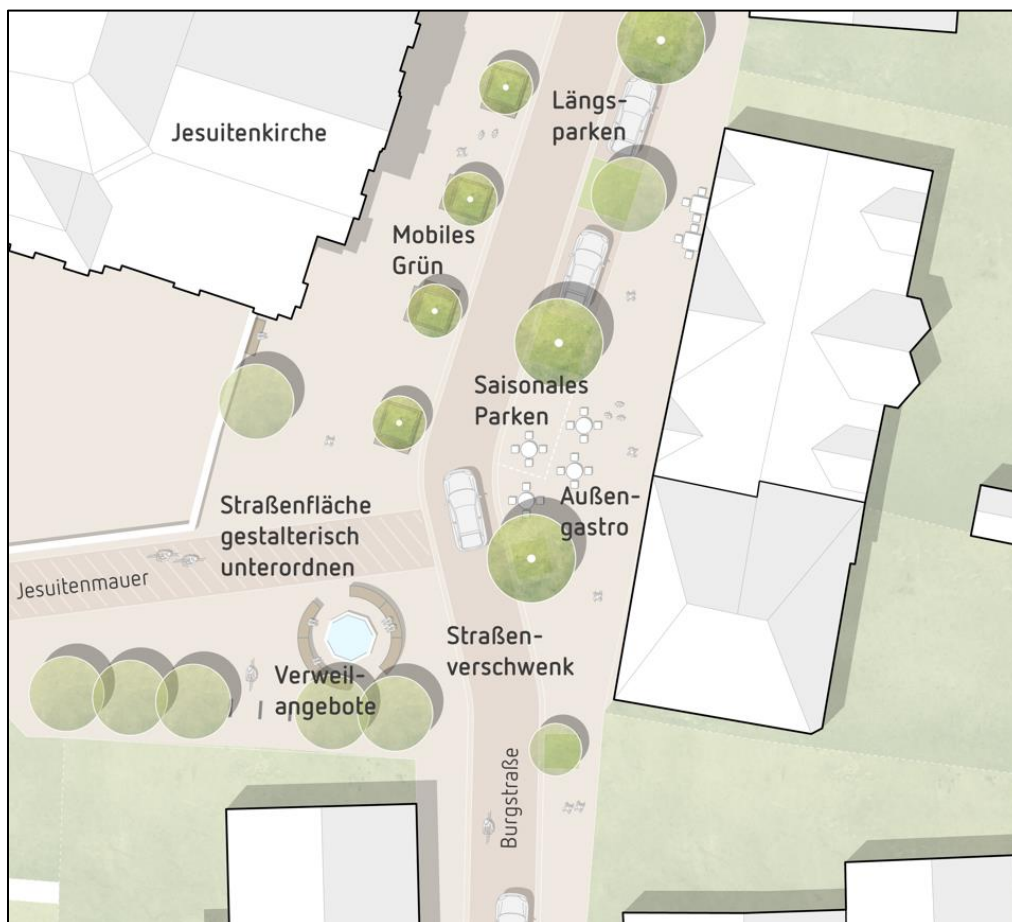
Abbildung 12: Lupenraum Kreuzung Briloner Straße



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Der **Lupenraum Kirchemfeld** stellt den nördlichen Teil der Burgstraße dar, in dem eine wesentliche Aufenthaltsfunktion gegeben ist. Für den Vorplatz der Jesuitenkirche werden mobile Grünelemente dargestellt. Diese nehmen die funktionale Aufgabe der im Bestand vorhandenen Poller (Verhindern von Parken) wahr, werten jedoch das Straßenbild optisch auf und tragen zur Begrünung bei. Bei Bedarf, etwa für die Dauer von Veranstaltungen, können sie aus dem Bereich entfernt werden. Die Außengastronomie auf der gegenüberliegenden Straßenseite stellt eine wichtige frequenzbringende Nutzung für den Bereich dar. Insbesondere im Sommer sollte die hierfür verfügbare Fläche erweitert werden, wobei Teilflächen im saisonalen Wechsel auch zum Parken genutzt werden können. Für eine erhöhte dauerhafte Aufenthaltsqualität sollten die Verweilangebote im Bereich des Brunnes attraktiviert werden, eine Möglichkeit könnte etwa die Schaffung von Sitzgelegenheiten um den Brunnen herum sein. Außerdem können in diesem Bereich Radabstellanlagen mit Anlehnhalterungen eingerichtet werden, an denen Fahrräder sicher und komfortabel angeschlossen werden können. Der Verschwenk der Fahrbahn könnte verstärkt werden, um bei Kfz-Fahrer:innen die Aufmerksamkeit vor Einfahrt auf den Abschnitt mit Platzcharakter zu steigern und gefahrene Geschwindigkeiten zu dämpfen. Die Einmündung der Jesuitenmauer könnte gestalterisch stärker untergeordnet werden, um Querungsbeziehungen in Nord-Süd-Richtung zu verdeutlichen und die Sicherheit beim Ein- und Abbiegen zu erhöhen.

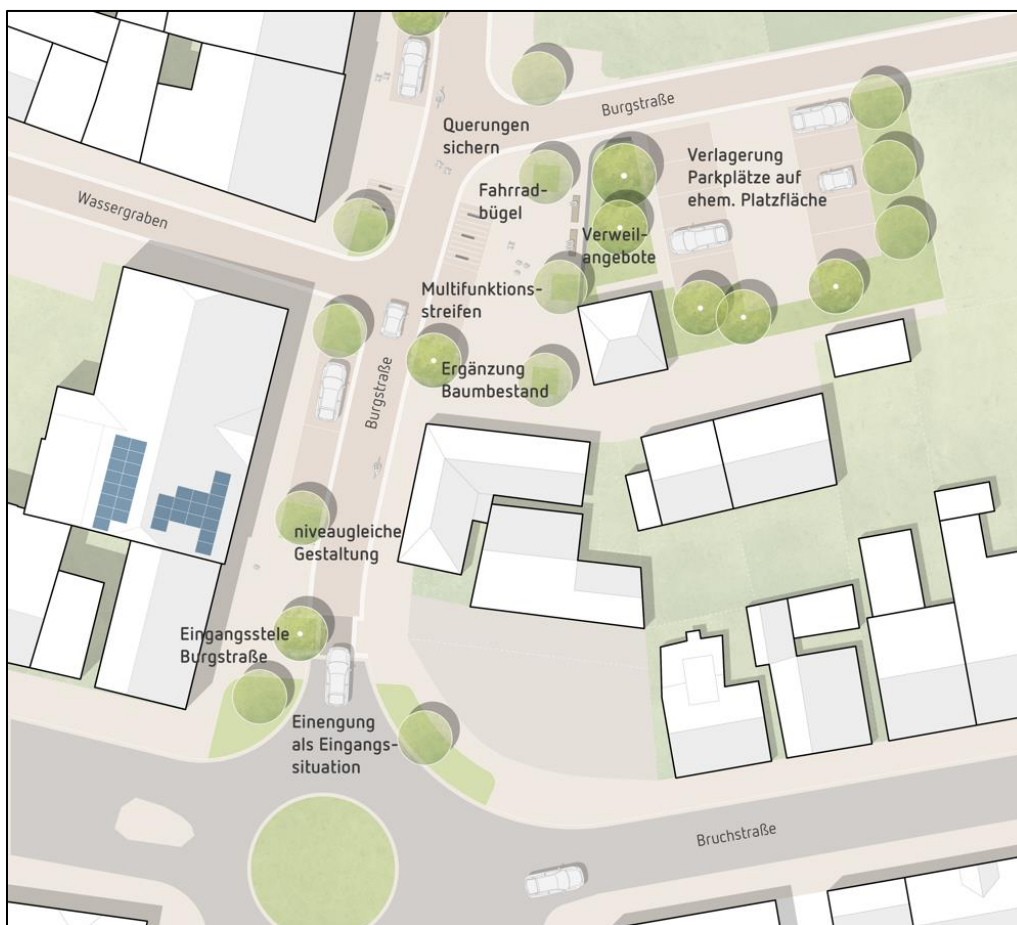
Abbildung 13: Lupenraum Kirchemfeld



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

Der **Lupenraum Südeingang** stellt dar, wie mit einer Eingangsstele und einer Einengung eine Eingangssituation geschaffen werden kann, welche für Besucher:innen die besondere Funktion der Burgstraße verdeutlicht und den Übergang zu ggf. geänderten Regelungen (z. B. Tempo 20-Zone) deutlich macht. So kann die Burgstraße als zentrale Einkaufsstraße in Büren vom übrigen Straßennetz hervorgehoben und in ihrer Identität gestärkt werden. Ein weiterer zentraler Baustein, welcher im Lupenraum veranschaulicht wird, ist die Verlagerung von Parkraum auf den Bereich, welcher bisher als unattraktiv wahrgenommene Aufenthaltsfläche genutzt wird. Im Gegenzug können Parkmöglichkeiten entlang der Burgstraße im Rahmen eines Multifunktionsstreifens mit zusätzlichen Baumstandorten, Sitzgelegenheiten und einer Radabstellanlage unterbrochen werden, somit wird der Aufenthalt gegenläufig in den Straßenraum verlagert. Durch die Verlagerung von Parkraum können also die Nutzungsansprüche entlang der Haupteinkaufsstraße besser berücksichtigt werden, während für Besucher:innen weiterhin in fußläufiger Entfernung zu den angesiedelten Nutzungen Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Durch eine offenere Gestaltung mit weniger Parkmöglichkeiten für Kfz nördlich der Einmündung Wassergraben werden zudem die Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmenden gestärkt, sodass ein Überqueren der Burgstraße einfacher und sicherer möglich ist.

Abbildung 14: Lupenraum Südeingang



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

3.5 Skizzenhafte Visualisierung

Die skizzenhafte Visualisierung stellt die Vision einer lebendigen, attraktiven und verkehrsberuhigten Burgstraße dar. Wie die Darstellung der Lupenräume stellt sie keinen finalen Entwurf dar, sondern soll auf konzeptioneller Ebene eine mögliche Implementierung der Maßnahmenvorschläge veranschaulichen. Gewählt wurde eine Perspektive im südlichen Abschnitt der Burgstraße, unmittelbar südlich der Einmündung Wassergraben mit Blickrichtung Nordost. Dargestellt werden unter anderem die niveaugleiche Straßenraumgestaltung mit intuitiver Zonierung, Grünstrukturen und die wechselnde Seitenraumnutzung für Parkstände, Radabstellanlagen und Sitzgelegenheiten.

Abbildung 15: Grundlagenfoto



Quelle: Stadt Büren / Florian Unterhalt

Abbildung 16: Skizzenhafte Visualisierung der Burgstraße



Quelle: Planersocietät & Pesch Partner

4 Umsetzung und Ausblick

Die Neugestaltung der Burgstraße bietet die Möglichkeit als Teil einer Gesamtmaßnahme über die Städtebauförderung finanzielle Zuschüsse zu erhalten. Gemäß § 136 Abs. 1 BauGB sind Maßnahmen förderfähig, die zur Behebung städtebaulicher Missstände beitragen. Fördervoraussetzung ist die Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK), welches die zur Förderung angemeldete Gesamtmaßnahme definiert sowie Teilmaßnahmen darstellt.

Im Rahmen der Städtebauförderung können Maßnahmen zur Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen zur Förderung beantragt werden. Hierbei gilt ein Verbesserungsgebot, sodass die jeweilige Maßnahme zu einer Verbesserung der Bestandssituation beitragen muss. Die Verbesserung kann sich dabei auf unterschiedliche Aspekte beziehen, wie das Stadtklima, den lokalen Wasserhaushalt, die Biodiversität oder auch temperaturwirksame Maßnahmen durch Verschattung oder eine Verringerung des Versiegelungsgrades. Die Stärkung der Nahmobilität ist ebenfalls Fördergegenstand, sodass Angebote für zu Fuß Gehende und Radfahrende durch frei werdende Flächen im Straßenraum zu berücksichtigen sind.

Eine Förderung von Parkplätzen ist nicht möglich. Wenn der öffentliche Raum insgesamt zugunsten einer erhöhten Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit, einer größeren Begrünung und Entsiegelung sowie verbesserte Aufenthaltsqualität neuorganisiert wird und keine Erhöhung der Stellplatzanzahl angestrebt wird, kann die Verlagerung der Parkplätze Teil der Fördermaßnahme werden.

Die Neugestaltung der Burgstraße könnte demnach perspektivisch als Gesamtmaßnahme aufbauend auf einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Städtebauförderung angemeldet werden. Die grundsätzlichen Fördervoraussetzungen sind bei der Ausarbeitung einer konkreten Entwurfsplanung unbedingt zu berücksichtigen, sodass die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie Aspekte der Klimaanpassung als Förderbasis erfüllt werden.

Selbst wenn die Neugestaltung der Burgstraße als Gesamtmaßnahme nicht möglich sein sollte oder angegangen werden kann, sind viele Maßnahmenvorschläge dennoch auch im Einzelnen zweckdienlich, um den Zielen des IMOK nachzugehen. Beispielhaft und nicht abschließend sind hier folgende Maßnahmen mit exemplarischen Fördermöglichkeiten zu benennen:

- Die **Einrichtung von Radabstellanlagen** kann über das Nahmobilitäts-Sonderprogramm „Stadt und Land“ des MUNV NRW gefördert werden. Durch mit der Landesförderung aufgestockte Bundesmittel können bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten (Mindestzuwendung 5.000 Euro) gefördert werden.
- Die **Einrichtung von Stadtmobiliar oder Beschattungs- und Begrünungselementen** kann über die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen des MUNV NRW gefördert werden. Dabei werden Maßnahmenpakete gefördert, welche z. B. einen Beitrag zur Umsetzung nachhaltiger kommunaler Mobilitätspläne leisten. Der Fördersatz beträgt dabei i.d.R. 80 % (Mindestzuwendung 100.000 Euro, im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 Mindestzuwendung 200.000 Euro). Förderfähig sind

außerdem weitere Maßnahmenvorschläge, z. B. die „Einrichtung verkehrsberuhigter, autoarmer oder autofreier Zonen“ (**Tempo-20-Zone/Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und Neuverteilung des Straßenraums**).

- Maßnahmen, die dem Fußverkehr zugutekommen, etwa zur **Herstellung von Barrierefreiheit** und Ausbau von **Gehwegen**, können über die Förderinitiative Fußverkehr des BMDV mit einem Fördersatz von bis zu 75 % bezuschusst werden. Voraussetzung ist unter anderem, dass das Vorhaben eine (überregionale) räumliche Übertragbarkeit erwarten lässt.

Für ausgewählte Maßnahmenvorschläge können auf Erfahrungsbasis mögliche Kostensätze als Orientierungswert dargestellt werden, wenn gleich eine Preisentwicklung aktuell dynamisch ist und auch in der Ausgestaltung eine Spannbreite vorahnenden ist:

- Kostensatz für Radabstellanlagen: ca. 400 EUR pro Anlehnhalterung
- Kostensatz für barrierefreie Sitzgelegenheiten: ca. 5.000 EUR pro Sitzgelegenheit
- Kostensatz für Baumstandorte: ca. 8.000 – 10.000 EUR pro Baumstandort inkl. Substratvolumen
- Kostensatz für Hochbeete zur Straßenraumbegrünung: ca. 5.000 – 8.000 EUR pro Hochbeet
- Kostensatz für Abfallbehälter: ca. 1.500 EUR pro Abfallbehälter

Sollte der Umbau als Gesamtmaßnahme angestrebt werden, kann von einer Kostenspanne zwischen 250 und 350 €/qm ausgegangen werden. Die Kosten variieren stark je nach Wahl des Oberflächenmaterials sowie der Wahl und Anzahl an Begrünungs- und Möblierungselementen. Im Rahmen konkreter Planungsschritte sind die Kostenansätze zu validieren.

Die vorliegende Konzeptstudie soll der Stadt Büren wesentliche Impulse für eine Entwicklung aufzeigen, die den im IMOK gesteckten Zielen gerecht wird. Sie umfasst insgesamt wirtschaftlich umsetzbare Maßnahmen, die der Stadtverwaltung als Grundlage für die weitere Projektentwicklung dienen.