



Stadt Hameln – Rahmenplan Verkehr Beschreibung der Abbildungen 5a bis 5k

Arbeitsschritt Therapie – Schwerpunkt Straßenraum

(1) Die Baustraße sowie der Kopmanshof sind zwei wichtige Erschließungsstraßen in der Kernstadt. Durch die Nähe zu den Einkaufsmöglichkeiten werden die Straßen zum einen durch Kfz frequentiert, um Stellplätze aufzusuchen. Zum anderen herrscht durch die Nähe zur Fußgängerzone ein reger Fußgänger- und Radfahrerstrom.

(2) Zwangsweise sind hier Nutzungskonflikte vorprogrammiert, die teilweise auch ein Sicherheitsdefizit darstellen. Hierbei sind aber auch gute Lösungsansätze zu finden, die in ihrer Ausführung verkehrlich optimiert werden können.

Baustraße

Abb. 5a

(3) Die Querungsstelle Ritterstraße ist ein guter Ansatz, um den bevorrechtigten Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) gegenüber der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs hervorzuheben. Dabei ist die Querungsstelle auf Bordsteinniveau aufgepflastert und angeschrägt, so dass der Kfz-Verkehr hier ein leichtes Hindernis überwinden muss. Hierdurch wird die Aufmerksamkeit gesteigert und die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) erhöht.

(4) Baulich ist dieser Bereich jedoch in keinem guten Zustand. Eine Mischung verschiedener Pflastersteine sowie geflickte Asphaltdecken sehen eher nach einem Provisorium aus. Optisch aufgewertet würde diese Querungsstelle den Eingangsbereich in die Fußgängerzone betonen sowie den angrenzenden Bereich bis zum Innenstadtring besser integrieren. Der Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) selber könnte auch gepflastert werden, um der heutigen Abnutzung der Markierung vorzubeugen.

(5) Der Standardquerschnitt der Baustraße sieht einseitiges Parken vor. Die Einbahnstraße ist dabei auch gegen die Fahrtrichtung für den Radverkehr nutzbar. Die Gehwege weisen ausreichende Breiten auf. Im Verlauf der Straße sind keine gestalterischen Elemente sowie Begrünung vorhanden, die den Abschnitt städtebaulich aufwerten würden.

Abb. 5b

(6) Der Knotenpunkt Baustraße/ Emmernstraße stellt eine der Hauptzufahrten vom Innenstadtring in den Altstadtbereich dar. Daraus resultiert ein stetiger Kfz-Strom als Abbieger von der Emmern- in die Baustraße.



(7) Der Knotenpunkt ist aber auch eine Hauptquerungsstelle für den nichtmotorisierten Verkehr. Fußgänger queren aus der Fußgängerzone in die Emmernstraße. Auch Radfahrer nutzen diese Route, um von der Kernstadt in die nordwestlich angrenzenden Wohngebiete zu gelangen (u.a. wichtige Fahrradachse über Wettorstraße). Es herrscht allgemein erhöhter Querungsbedarf.

(8) Das Kreuzen des Kfz-Verkehrs mit den Fußgänger- und Radfahrerströmen stellt hier aber einen Gefahrenpunkt dar. Zwar ist der nichtmotorisierte Verkehr wartepflichtig, aufgrund des stetigen Kfz-Verkehrs werden aber auch kleinere Lücken genutzt, um den Knotenpunkt zu queren. Konflikte sind nicht auszuschließen.

Abb. 5c

(9) In der Emmernstraße wurde ein Schutzstreifen für Radfahrer angelegt, um das Fahren entgegen der eigentlichen Einbahnrichtung zu ermöglichen und abzusichern. Ein Schutzstreifen darf von Kfz überfahren werden, jedoch ist dies nicht der Regelfall. Die Fahrbahnbreite sollte so bemessen sein, dass Pkw passieren können, ohne den Schutzstreifen zu befahren, größere Fahrzeuge können diesen dann bei Bedarf mitbenutzen. Dies ist auch in der Emmernstraße der Fall.

(10) Jedoch wird der Schutzstreifen punktuell von parkenden Fahrzeugen blockiert. Dies kann u.a. daran liegen, dass nicht geschickt genug eingeparkt wird. Vielmehr fehlt hier aber auch der notwendige Sicherheitsabstand von 0,50 Metern zwischen Parkstand und Schutzstreifen. Diese Fläche soll eigentlich verhindern, dass Radfahrer nicht durch plötzlich geöffnete Autotüren gefährdet werden. Andererseits wäre so aber auch eine Reservefläche für ungünstig abgestellte Fahrzeuge vorhanden. Pkw, die den Schutzstreifen komplett blockieren stehen verkehrswidrig und sollten verwarnt oder abgeschleppt werden.

(11) Es sollte geprüft werden, ob der Schutzstreifen einen halben Meter zur Fahrbahnmitte verschoben werden kann (Ummarkierung für Sicherheitsabstand). Alternativ könnte die Lieferzone auf die Ostseite der Emmernstraße verlegt werden, die Pkw-Parkplätze befänden sich dann auf der Westseite.

(12) Zum einen kann davon ausgegangen werden, dass Berufsfahrer ihr Fahrzeug zielgenauer abstellen können, zum anderen ist die Gesamtmenge sowie die Fluktuation im Bereich der Lieferzone deutlich geringer. Im Gegensatz zum Pkw-Verkehr müssen entsprechend weniger Fahrzeuge den Schutzstreifen beim Parkvorgang kreuzen. In Tageszeiten, in denen kein Lieferverkehr stattfindet wäre der Bereich neben dem Schutzstreifen dann sogar unbenutzt, die Gefahrenquelle damit spürbar reduziert.

Abb. 5d

(13) Eine weitere Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer ist der Knotenpunkt Baustraße in Höhe des DAK-Gebäudes. Der Querungsbedarf vom Innenstadtring in die Altstadt ist zwar geringer, sollte aber ebenfalls gesichert werden.



(14) Der Abschnitt der Baustraße, der vom Innenstadtring als Einbahnstraße zur Altstadt führt (Verlängerung Sedanstraße) hat verkehrlich nur eine geringe Bedeutung. Es stellt sich hier die Frage, ob diese Verbindung für den Kfz-Verkehr weiterhin notwendig ist.

(15) Denkbar wäre ein Rückbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich, der weiterhin für Anlieger und Lieferverkehr befahrbar wäre. Durch eine einheitliche Pflasterung wird der Abschnitt städtebaulich aufgewertet, womit auch die Aufenthaltsqualität steigt. Die Gastronomiebetriebe könnten dabei Ihren Außenbereich erweitern, so dass diese Nutzungen hier im Vordergrund stehen. Momentan ist die Baustraße in diesem Abschnitt – gerade auch hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme – baulich sehr verkehrlich geprägt.

Abb. 5e

(16) Um den Querungsbedarf in den Knotenpunkten entlang der Baustraße zu verdeutlichen, sollten diese Bereiche mit Aufpflasterungen versehen werden. Zwar hat der nichtmotorisierte Verkehr hierdurch keinen Vorrang, jedoch führen die Aufpflasterungen hier zu einer deutlich reduzierten Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr und erzeugen eine erhöhte Aufmerksamkeit.

(17) In der Praxis wird sich einstellen, dass Fahrzeugführer aufgrund der besonderen Situation durchaus den Fußgängern und Radfahrern die Vorfahrt lassen. Das Konfliktpotenzial wird mit dieser Baumaßnahme spürbar reduziert, der Verkehrsfluss beruhigt.

(18) Der Straßenraum der Baustraße kann optisch weiter gegliedert werden, in dem das Parken mit einem gesonderten Pflaster eingefasst wird. Punktuell ist hier auch Begrünung denkbar, um den Straßencharakter etwas aufzulockern.

(19) Ein Verlegen der Parkplätze auf die andere Straßenseite ist in bestimmten Abschnitten denkbar, damit die Radfahrer entgegen der Einbahnrichtung nicht zwischen geparkten Fahrzeugen und dem Gegenverkehr fahren müssen (dann am Straßenrand). Jedoch ist bei dieser Planung zu bedenken, dass Radfahrer die geparkten Fahrzeuge in Einbahnrichtung an der Fahrerseite passieren und ggf. durch das Öffnen von Türen gefährdet werden. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Aufteilung von Fahrgasse und Parken im Bestand zu belassen und nur optisch gliedernde Maßnahmen durchzuführen, um den Straßenraum weiter aufzuwerten.

Kopmanshof

Abb. 5f

(20) Im Verlauf der Straße Kopmanshof herrscht durch die Nähe zur Fußgängerzone (hintere Erschließung der Geschäfte) ein enormer Parkdruck. Dies zeigt sich auch an den vielen Wildparkern, die entweder den Gehweg oder die Lieferzone blockieren.



(21) Um den Querungsbedarf zwischen den Seitenstraßen und der Fußgängerzone zu sichern, sind auch im Kopmanshof Querungsstellen in Form von Zebrastrifen vorhanden, die durch eine leichte Aufpflasterung ergänzt werden (hier Bungalosenstraße).

(22) Die Aufpflasterung ist jedoch sehr unauffällig, da sie sich durch ihren Grauton kaum von der Asphaltfahrbahn absetzt. Die Markierung des Zebrastrifens ist stark abgefahren. Hinzu kommt ein wahrer Schilderwald, der die Fahrzeugführer leicht überfordern kann. Wichtige Hinweise, wie auf den Zebrastrifen oder die hier gültige Parkregelung, gehen leicht unter.

Abb. 5g

(23) Während auf einer Seite des Kopmanshof das Parken erlaubt ist, wird auf der anderen Seite im Bereich der Lieferzone ebenfalls geparkt. Reguläre Parkzone und Lieferzone heben sich jedoch baulich nicht voneinander ab, die Beschilderung der Flächen ist lückenhaft. Falschnutzung, ob bewusst oder unbewusst, ist hier in der Regel vorprogrammiert.

(24) In den Bereichen, an denen kein Platz im Seitenraum vorhanden ist, wird teilweise auf der Fahrbahn geparkt. Im Prinzip stellen die hier abgestellten Fahrzeuge zwar eine indirekte Verkehrsberuhigung dar, da sie das Querschnittsprofil einengen und so zu einer Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeiten beitragen. Problematisch wird dies aber bei größeren Lieferfahrzeugen (Lkw), zudem wird die Sicht auf querende Personen eingeschränkt.

Abb.5h

(25) Die Querungsstelle im Bereich der Kleinen Straße gestaltet sich analog zur Querungsstelle Bungalosenstraße sehr unauffällig. Neben den vielen Schildern tragen auch die „wild“ abgestellten Fahrzeuge zu einer unübersichtlichen Situation bei. Die Querungsstelle stellt so einen Gefahrenpunkt dar.

(26) Fußgänger und Radfahrer werden durch die vorhandene Bebauung relativ spät wahrgenommen und tauchen hierdurch oft unvermittelt vor den Fahrzeugen auf.

(27) Durch die relativ geringe Aufpflasterung tritt ein kaum wahrnehmbarer Höhenunterschied auf. Die Fahrzeuggeschwindigkeiten in diesem Abschnitt sind dementsprechend unangepasst hoch.

Abb. 5i

(28) Im südwestlichen Abschnitt des Kopmanshof im Bereich des Parkhauses mischt sich wieder Parken mit Lieferzone. Trotz des hohen Parkdrucks und des relativ breiten Straßenquerschnitts werden aber keine Fahrzeuge auf der Fahrbahn abgestellt.



(29) Unabhängig davon, ob der Seitenbereich als Park- oder Lieferzone genutzt wird, ist in Teilbereichen kein Gehweg vorhanden. Personen, die den Kopmanshof entlanggehen, müssen zwangsweise die Straßenseite wechseln oder zeitweise die Fahrbahn benutzen.

(30) Wird der Kopmanshof einmal umgebaut, sollte eine Querschnittsaufteilung gewählt werden, die alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Die Fahrbahn kann dabei auf das Mindestmaß in Einbahnrichtung reduziert werden, so dass im Seitenraum ausreichend Platz für Fußgänger eingeplant werden kann.

Abb. 5j

(31) Im Abschnitt der Neuen Marktstraße herrscht reger Querungsbedarf in Richtung Fußgängerzone. Die Fußgänger werden hier aber nicht bevorrechtigt geführt, sondern müssen warten, bis in dem Fahrzeugstrom entlang des Kopmanshof eine ausreichende Lücke auftaucht. Hier herrscht (sichtbarer) Handlungsbedarf.

Abb. 5k

(32) Die teilweise vorhandenen Aufpflasterungen im Verlauf des Kopmanshof sind ein guter Ansatz, um den Querungsbedarf von Fußgängern zu sichern. Jedoch sollte die bauliche Ausführung optimiert werden, um die Akzeptanz bei den Autofahrern zu erhöhen.

(33) Die Aufpflasterung sollte deutlich spürbar sein, so dass die Geschwindigkeit der Pkw reduziert werden muss. Zudem sollte sich der Bereich durch ein entsprechendes Pflaster gut von der vorhandenen Asphaltdecke abheben. Optimal wäre es, wenn sich der Pflasterbereich auf Hochbordniveau in gleicher Form ein Stück in den querenden Gassen fortsetzt, um eine Einheit zu bilden.

(34) Auch direkt gegenüber des Einmündungsbereiches der Neuen Marktstraße ist ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) möglich, hierfür gibt es zahlreiche Beispiele. Ggf. kann der Überweg inkl. Aufpflasterung aber auch leicht versetzt realisiert werden.

(35) Im Verlauf des Kopmanshof sollten weitere Standorte für Bäume geplant werden, um den Straßenzug städtebaulich aufzuwerten. Es ist dabei darauf zu achten, dass die Ladezonen nicht eingeschränkt werden. Vor diesem Hintergrund sind aber auch die Ausbildung und die Lage der vorhandenen Ladezonen zu überprüfen.

Hannover, Oktober 2013

i.A. Dipl.-Ing. Felix Bögert



1. Querungsstelle Ritterstraße



2. Standardquerschnitt Baustraße



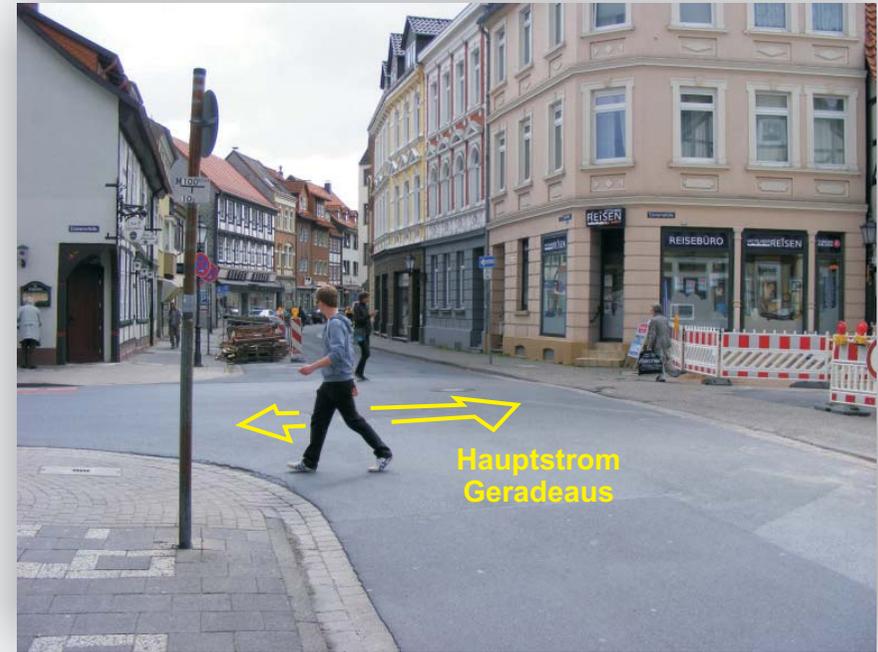
ABB.
5a

Straßenraum Baustraße



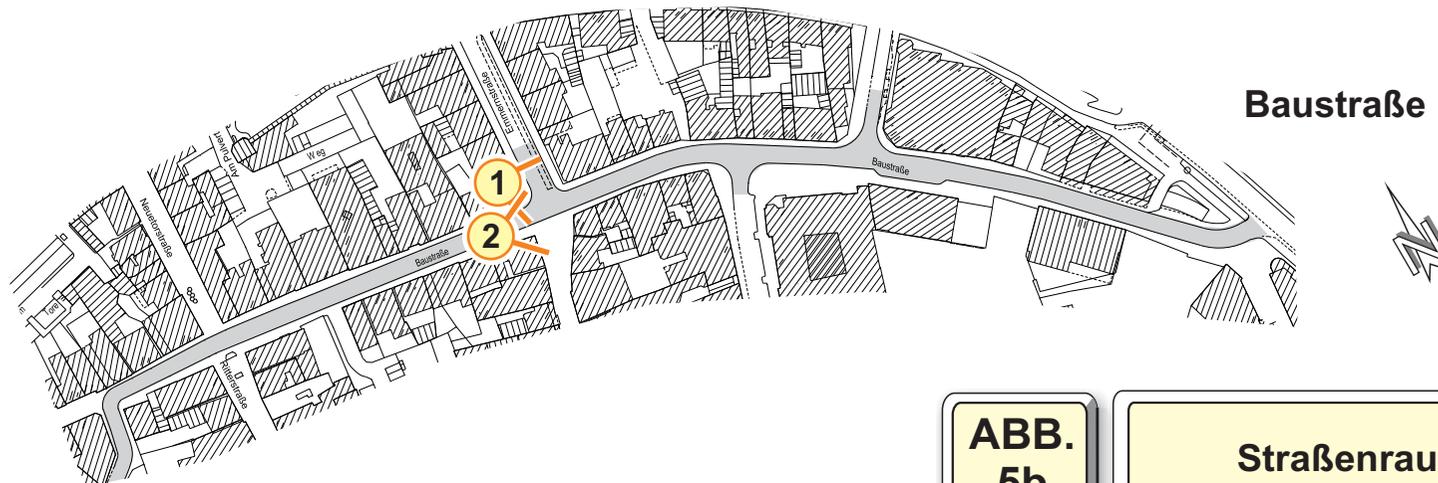
Hauptstrom
Linksabbieger

1. Knotenpunkt Baustraße/ Emmernstraße
(stetiger Kfz-Strom, da Hauptzufahrt zu Baustr.)



Hauptstrom
Geradeaus

2. Aber auch: hoher Querungsbedarf für
Fußgänger und Radfahrer



Baustraße

ABB.
5b

Straßenraum Baustraße



1. Emmernstraße, Schutzstreifen für Radfahrer entgegen der Einbahnrichtung



2. Abgestellte Fahrzeuge blockieren teilweise den Schutzstreifen



ABB.
5c

Straßenraum Baustraße



1. Knotenpunkt Baustraße/ Höhe DAK
 Querungsbedarf Fußgänger und Radfahrer



2. Anbindung Baustraße über Einbahnstraße
 (Blickrichtung Sedanstraße/ Rathaus)



ABB.
5d

Straßenraum Baustraße





1. Verdeutlichung des Querungsbedarfs durch Aufpflasterung



2. Einfassung Parken, optische Reduzierung des Straßenquerschnittes



Lösungsansätze

Baustraße

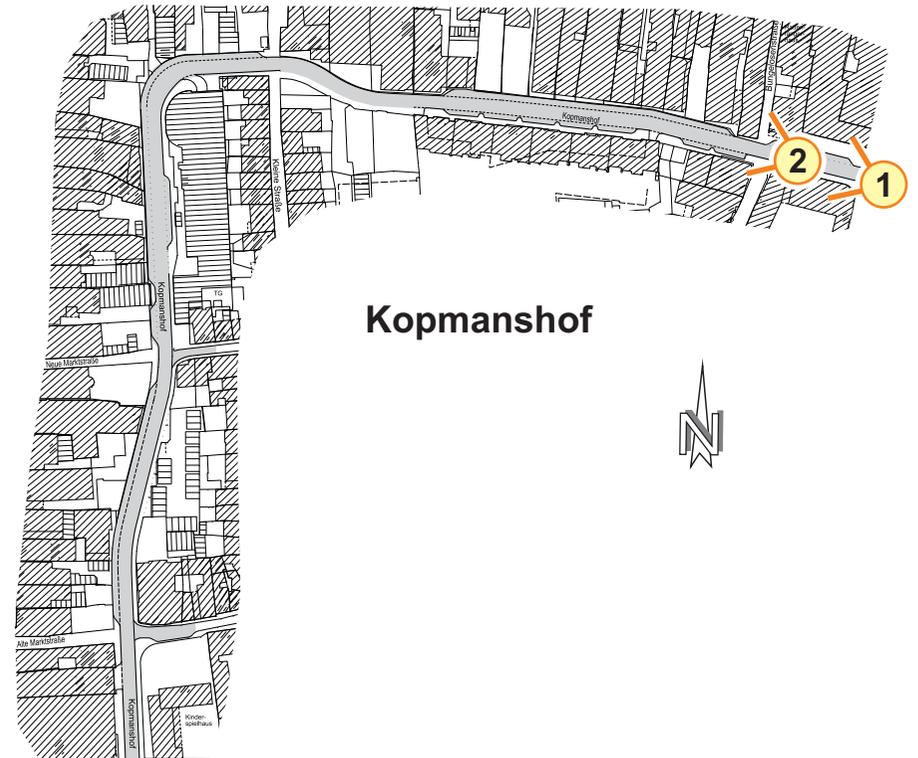
**ABB.
5e**

Straßenraum Baustraße





1. Wildparker Kopmanshof



Kopmanshof



2. Querungsstelle Bungelosenstraße

ABB.
5f

Straßenraum Kopmanshof

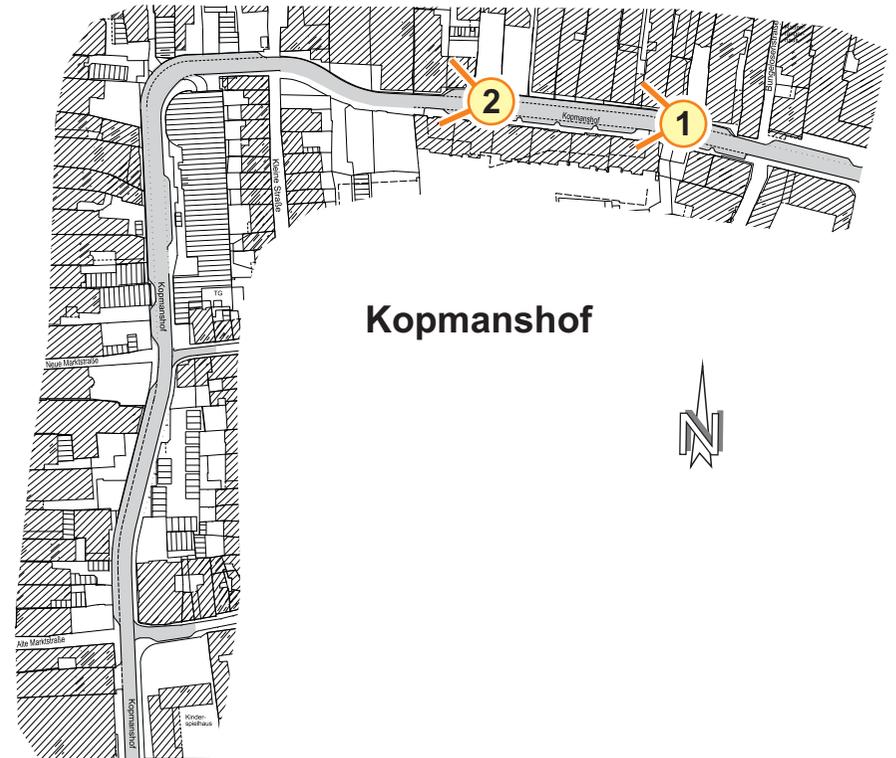




1. Stellplätze (links), „Ladezone“ (rechts)



2. Teilweise Wildparker



Kopmanshof

ABB.
5g

Straßenraum Kopmanshof

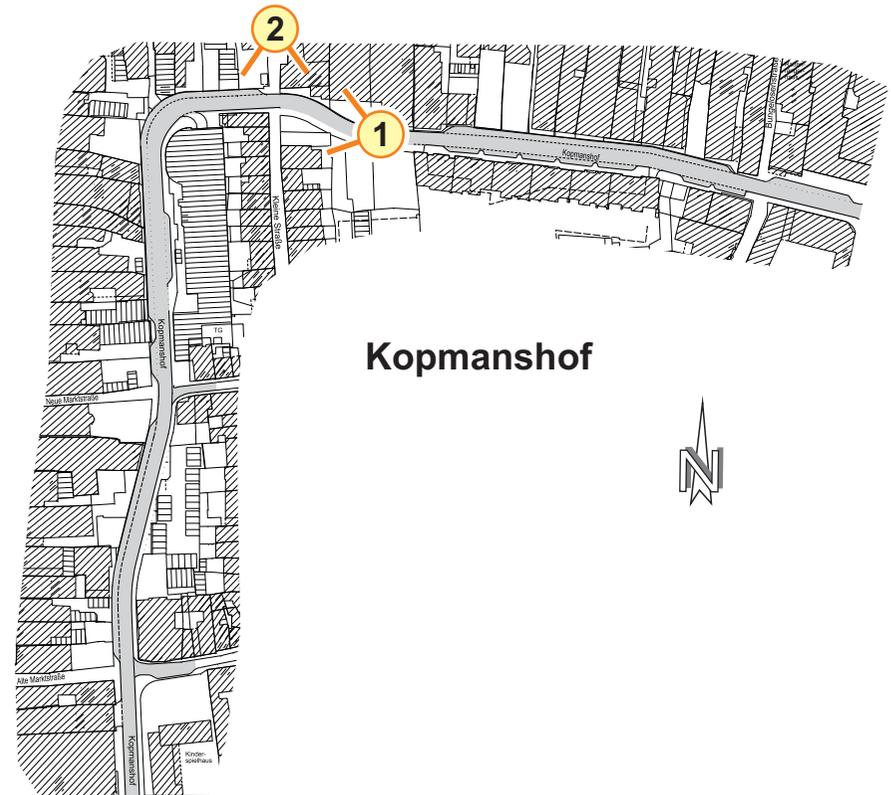




1. Querungsstelle Kleine Straße



2. Fußgängerzone Kleine Straße



Kopmanshof

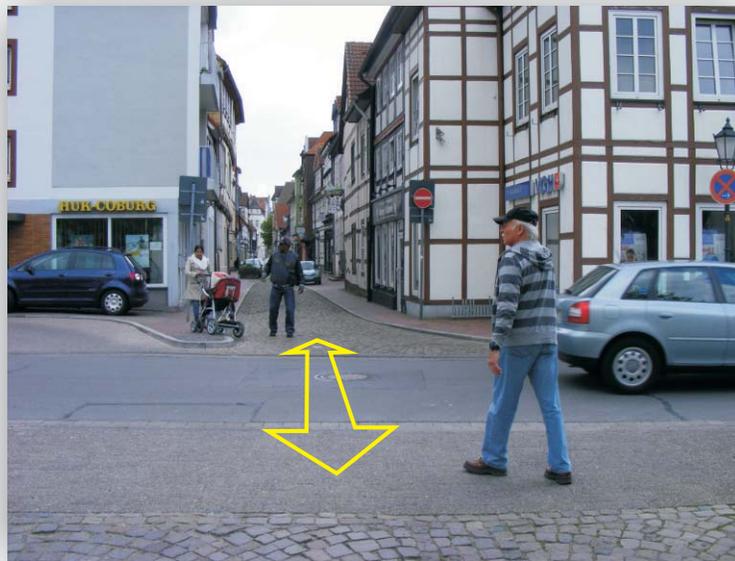
ABB.
5h

Straßenraum Kopmanshof





1. Querungsbedarf Neue Marktstraße



2. Neue Marktstraße (Rtg. Ostertorwall)

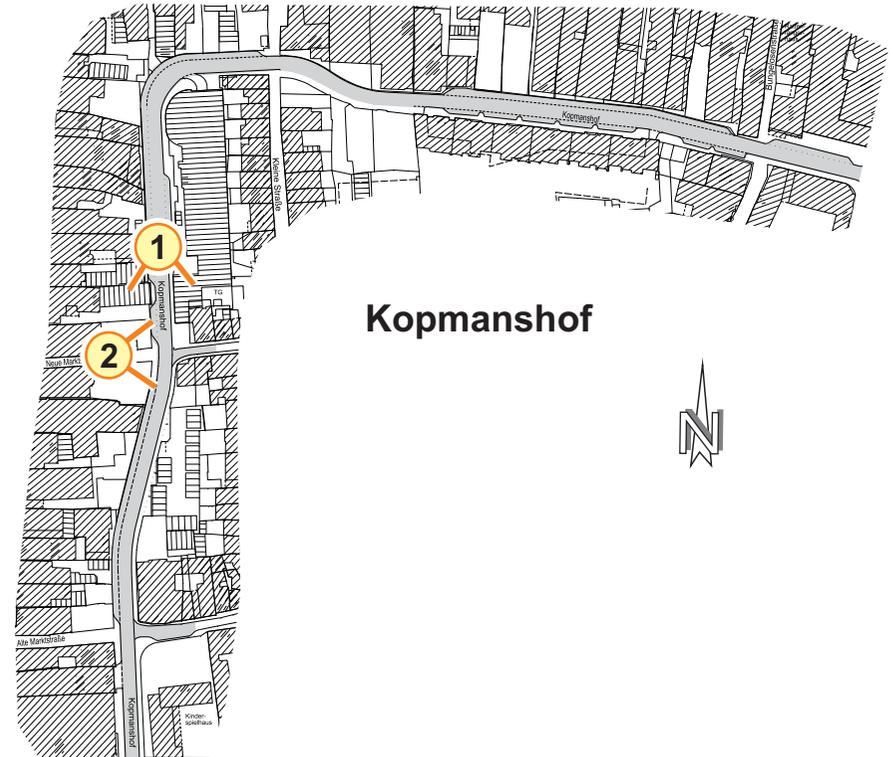


ABB.
5j

Straßenraum Kopmanshof



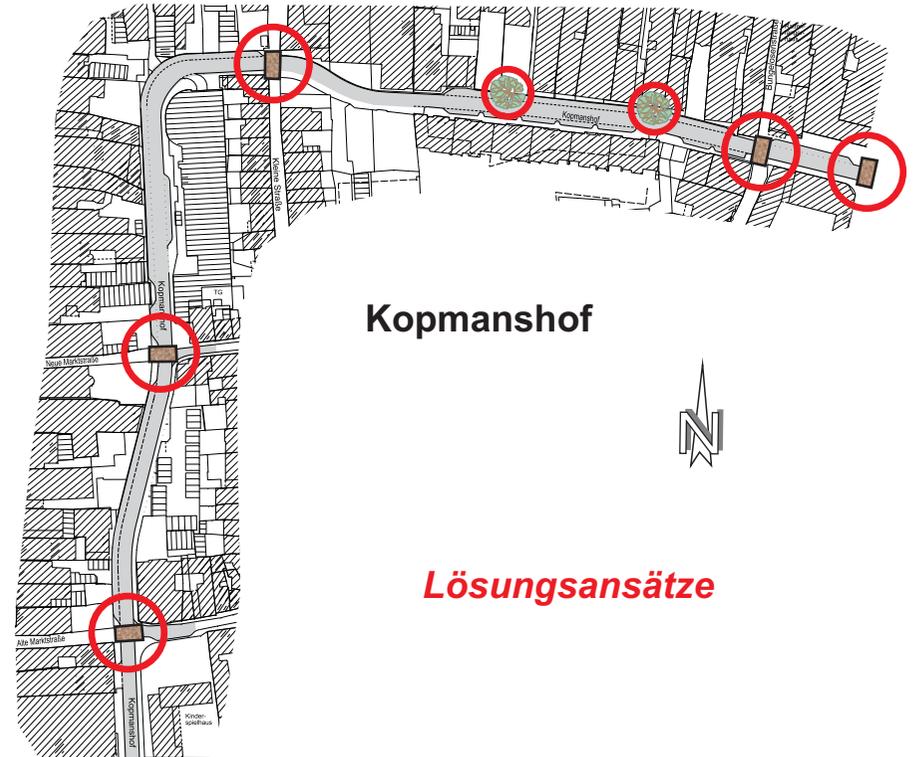


1. Deutliche Aufpflasterung, inkl. Seitenraum



Baumstandorte prüfen,
(keine Einschränkung der Ladezone)

2. Raumgliedernde Elemente



Kopmanshof



Lösungsansätze

ABB.
5k

Straßenraum Kopmanshof

