



Stadt Hameln – Rahmenplan Verkehr Beschreibung der Abbildungen 6a bis 6c

Arbeitsschritt Therapie – Schwerpunkt Knotenpunkte

(1) Im Stadtgebiet von Hameln gibt es zahlreiche Knotenpunkte, die mit Lichtsignalanlagen ausgestattet sind. Häufig sind die Anlagen notwendig, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Da neben der Leistungsfähigkeit aber auch die Leichtigkeit des Verkehrsflusses sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden sollte, ist hier die Anlage von Kreisverkehren eine denkbare Alternative.

(2) Durch den Bau eines Kreisverkehrs kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (auch nichtmotorisierter Verkehr) spürbar gesteigert werden. Sie liegt dabei um ein vielfaches höher als bei herkömmlichen Kreuzungsanlagen. Dies schlägt sich auch in einer geringeren Unfallschwere nieder, da das Geschwindigkeitsniveau im Kreisverkehr deutlich abnimmt. Hinzu kommen umweltpolitische Aspekte, denn ein flüssigerer Verkehrsablauf bedeutet auch einen geringeren Schadstoffausstoß der Fahrzeuge.

Knotenpunkt Fahlte/ Schillerstraße (Abb. 6a)

(3) U.a. könnte der Knotenpunkt Fahlte/ Schillerstraße als Kreisverkehr ausgebaut werden. Zwar hat die vorhandene Signalanlage bei den Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 eine gute Verkehrsqualität der Stufe B (freier Verkehrsfluss), jedoch bietet ein Kreisverkehr ebenfalls eine gute Verkehrsqualität der Stufe B mit den o.g. weiteren Vorteilen. Zudem treten nach dem Bau entgegen einer Signalanlage keine weiteren Folgekosten auf.

(4) Städtebaulich könnte der Kreisverkehr für Fahrten von der Holtenser Landstraße als „Eingangstor“ zur Innenstadt dienen. Für die Verbindung Reimerdeskamp – Fahlte stellt der Kreisverkehr ebenfalls eine Besonderheit dar, da der relativ lange Straßenzug hier räumlich getrennt wird. Werden hier weitere Kreisverkehre ergänzt, so kann dies auch Auswirkungen auf den Schwerverkehr haben, der die Knotenpunkte langsamer und aufwendiger durchfahren muss.

(5) Bei einem Durchmesser von 30 Metern werden die Grundstücksgrenzen durch die Kreisfahrbahn nicht tangiert. Lediglich im Südwesten und Nordosten müssten die Seitenanlagen teilweise über angrenzende Grundstücke verlaufen. Ein geringerer Kreisdurchmesser (minimal 26 Meter) ist denkbar, sollte aber ebenfalls in einem Vorentwurf geprüft werden.

(6) Entscheidend für die Bemessung sind hier die Fahrten von der Schillerstraße in die Fahlte (Rechtseinbieger), da durch die Schleppkurve größerer Fahrzeuge der Seitenstreifen überstrichen wird (als gesonderte Pflasterfläche auszubilden).



(7) Alternativ könnte hier ein Bypass (b) eingerichtet werden oder der Schwerverkehr durch Beschilderung auf eine zunächst notwendige komplette Kreisdurchfahrt (c) hingewiesen werden. Die Gesamtverkehrsmenge in dieser Relation ist ohnehin eher gering, Schwerverkehr tritt hier äußerst selten auf.

Knotenpunkt Mühlenstraße/ Hafenstraße (Abb. 6b)

(8) Der vorfahrtsgerichtete Knotenpunkt Mühlenstraße/ Hafenstraße ist sehr verkehrlich geprägt. Entlang der Mühlenstraße verlaufen im Bestand jeweils zwei Geradeausfahrstreifen, was u.a. auch die Ausfahrt aus der Hafenstraße erschwert. Nördlich vom Knotenpunkt ist eine Fußgängersignalanlage vorhanden.

(9) In der Prognose 2025 verfügt der Knotenpunkt über eine ungenügende Leistungsfähigkeit der Stufe F. Die Kapazität des Knotenpunktes ist überschritten. Dies gilt in erster Linie für den Linkseinbieger aus der Hafenstraße, der aufgrund der Verkehrsbelastung in der Mühlenstraße rechnerisch nicht mehr einfahren kann bzw. eine extrem hohe Wartezeit aufweist. Bei der Realisierung der Südumgehung wird die Mühlenstraße leicht entlastet, jedoch ändert sich die Verkehrsqualität im vorfahrtsgerichteten Knotenpunkt hierdurch nicht.

(10) Durch einen Kreisverkehr (hier Durchmesser 35 Meter) kann die Leistungsfähigkeit in der Prognose 2025 auch nicht weiter verbessert werden (QSV = F). Jedoch führen die Verkehrsverlagerungen, die sich durch die Südumfahrung ergeben, bei einem Kreisverkehr zu einer befriedigenden Verkehrsqualität der Stufe C. Der Verkehrszustand ist stabil. Fahrzeuge aus der Hafenstraße können problemlos in den Knotenpunkt einfahren.

(11) Ein Umbau zum Kreisverkehr sollte nach der Realisierung der Südumfahrung im Auge behalten werden, um die Hafenstraße besser an das Hauptverkehrsnetz anzubinden. Dies ist insbesondere von Interesse, da sich mehrere Infrastruktureinrichtungen mitsamt ihren Parkplätzen (Rattenfängerhalle, Hochschule Weserbergland, Handelslehranstalt, etc.) an dieser Anbindung befinden. Die Prognoseannahmen hinsichtlich der Verkehrsmengen sollten hierbei dann zunächst durch erneute Zählungen überprüft werden.

Knotenpunkt Mertensplatz (Abb. 6c)

(12) Die Straßenverbindung Fischbecker Straße – Erichstraße ist eine der Hauptzufahrtsstraßen zum Innenstadtring. Alle Verkehre von und nach Norden passieren dabei den signalgeregelten Mertensplatz, der u.a. noch die Süntel- und die Goethestraße anbindet. Es herrschen hohe Verkehrsbelastungen.

(13) Durch die Signalanlage verfügt der Mertensplatz in der Prognose 2025 über eine befriedigende Verkehrsqualität der Stufe C, was auch weiterhin nach der Realisierung der Südumfahrung der Fall ist. Wird zusätzlich eine Westumfahrung geplant, so verbessert sich die Leistungsfähigkeit des signalgeregelten Knotenpunktes auf die Stufe B (gut).



(14) Durch den Bau eines Kreisverkehrs könnte der durch mehrere Fahrstreifen geprägte Platz städtebaulich aufgewertet werden, womit auch die starke Trennwirkung durch den Verkehr aufgelockert wird. Zudem könnte der 164er Ring in den Knotenpunkt integriert werden, so dass über den Kreisverkehr auch Fahrten nach Süden denkbar sind.

(15) Jedoch ist die Leistungsfähigkeit in alle Prognoseszenarien (auch mit Süd- und Westumfahrung) nicht gegeben. Der Knotenpunkt bietet als Kreisverkehr nur eine ungenügende Verkehrsqualität der Stufe F und ist somit überlastet. Die Verkehrsmengen müssten hier spürbar sinken, um solch eine Planung realisieren zu können.

(16) Das Verkehrsgeschehen am Mertensplatz muss auch zukünftig über eine Signalanlage geregelt werden.

Hannover, Oktober 2013

i.A. Dipl.-Ing. Felix Bögert

Prinzipskizze



Gwh
Gwh

Schule

Kreisverkehr	Signalanlage				
QSV=B	QSV=B	Prognose 2025			
Qualitätsstufen (QSV): HBS 2001, Ausgabe 2009					
QSV = A	QSV = B	QSV = C	QSV = D	QSV = E	QSV = F

Schillerstraße -K1-

D=30m

Kleingarten

Fahlte

Fahlte

Fußweg

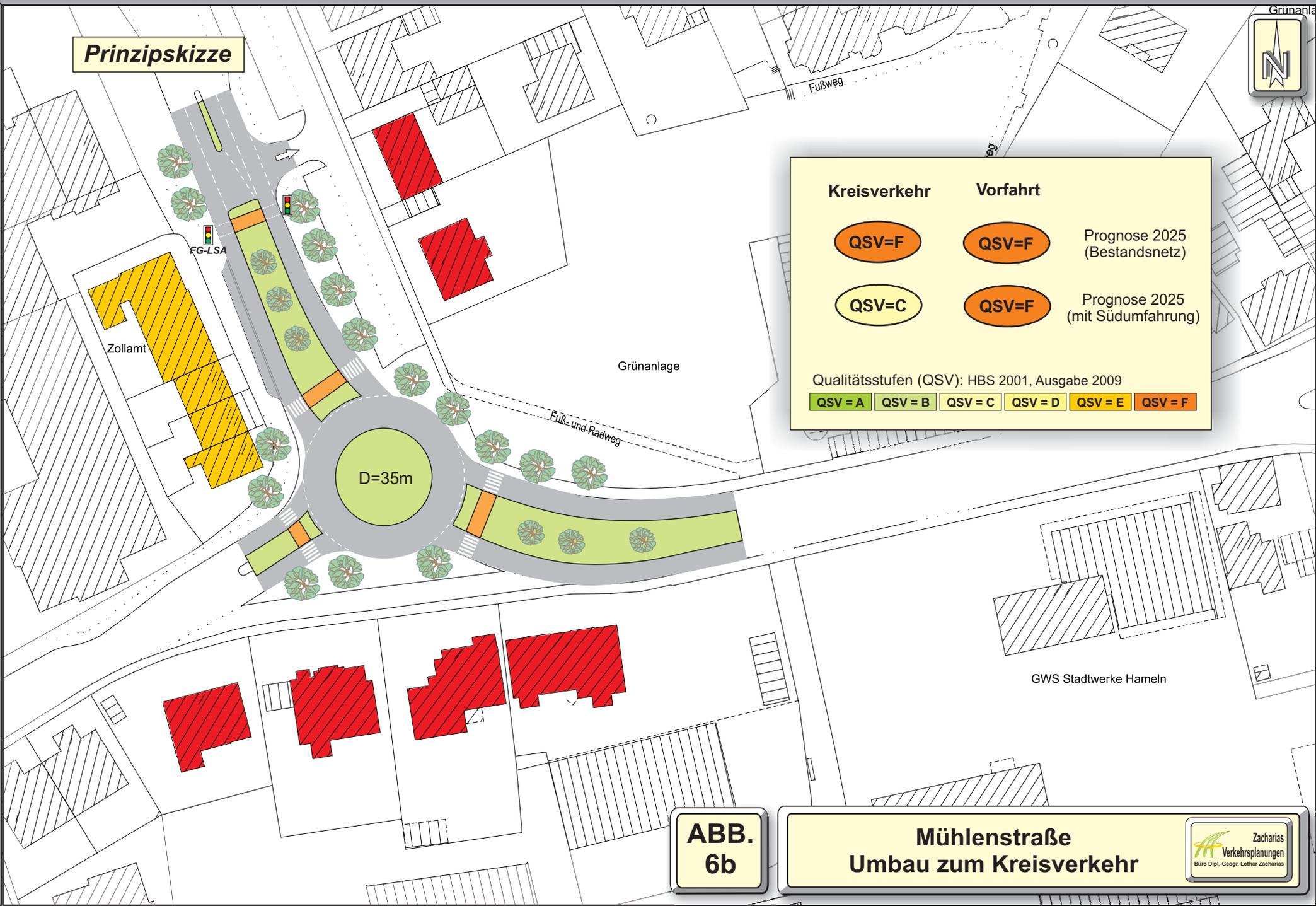
b)	c)
Bypass Schwerverkehr	Beschilderung Schwerverkehr

ABB.
6a

Fahlte/ Schillerstraße
Umbau zum Kreisverkehr



Prinzipskizze



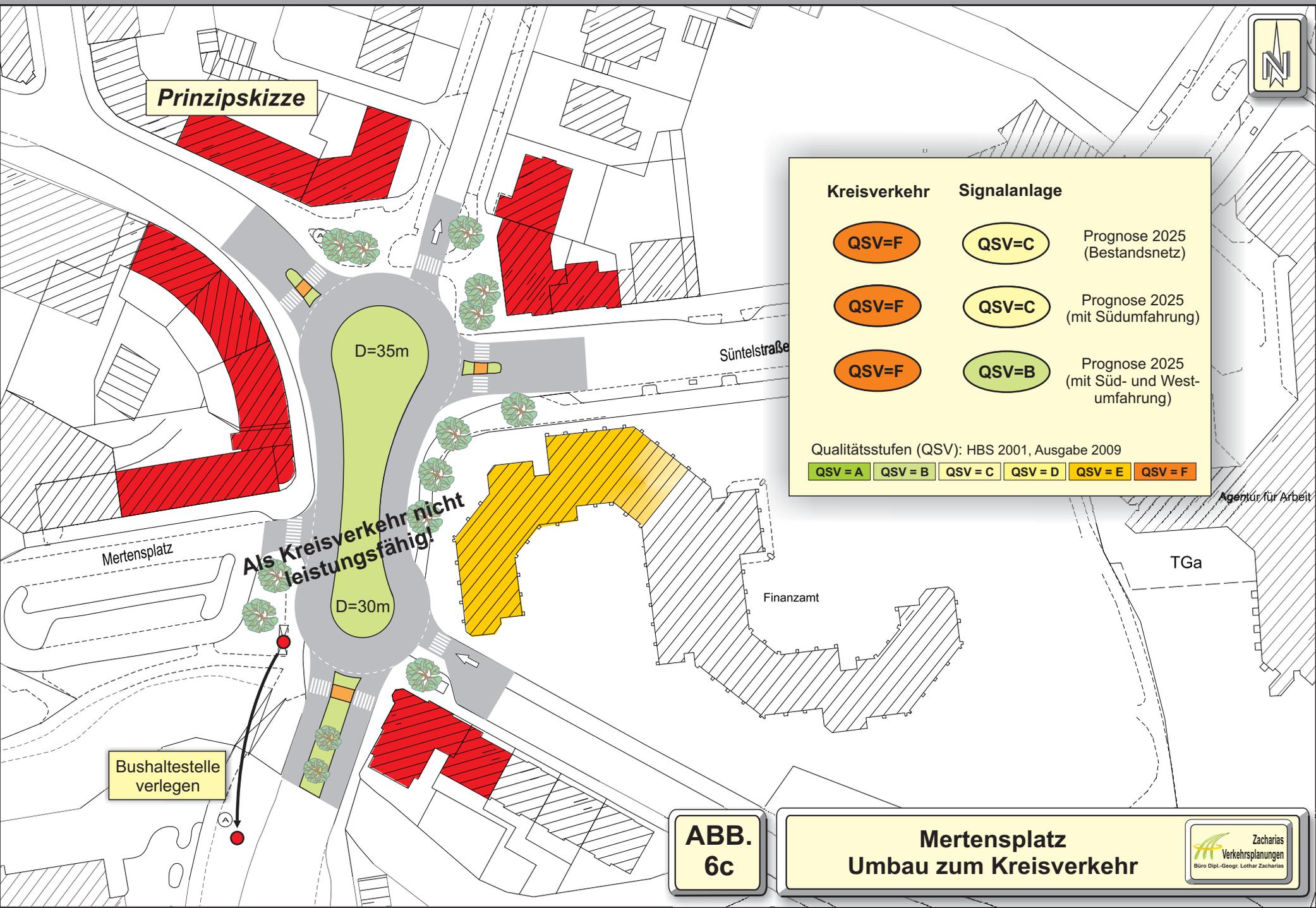
Kreisverkehr	Vorfahrt	
		Prognose 2025 (Bestandsnetz)
		Prognose 2025 (mit Südumfahrung)

Qualitätsstufen (QSV): HBS 2001, Ausgabe 2009

ABB. 6b



Prinzipiskizze



Kreisverkehr

Signalanlage

QSV=F

QSV=C

Prognose 2025 (Bestandsnetz)

QSV=F

QSV=C

Prognose 2025 (mit Südumfahrung)

QSV=F

QSV=B

Prognose 2025 (mit Süd- und Westumfahrung)

Qualitätsstufen (QSV): HBS 2001, Ausgabe 2009

QSV = A

QSV = B

QSV = C

QSV = D

QSV = E

QSV = F

Agentur für Arbeit

Bushaltestelle verlegen

Als Kreisverkehr nicht leistungsfähig!

ABB. 6c

Mertensplatz Umbau zum Kreisverkehr

