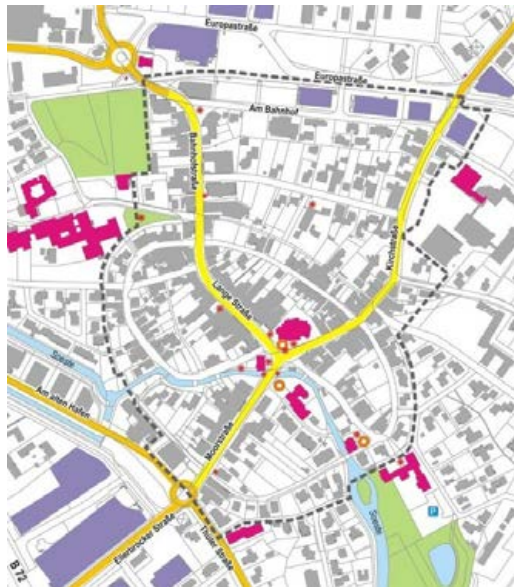




Friesoythe – Umgestaltung Innenstadt Lange Straße und Bahnhofstraße (Moorstraße und Kirchstraße) 19.04.2017

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Aktuelle Situation

Bestand – Lange Straße



- Überbreite Fahrbahn
- Dominanz des Parkens
- Zu verbessernde Gestalt- und Aufenthaltsqualität

Bestand – Lange Straße



- Widerrechtliches Radfahren im Seitenraum
- Fehlende attraktive Radabstellanlagen

Bestand – Bahnhofstraße



- Trennwirkung durch überbreite Fahrbahn
- Zu verbessernde Gestalt- und Aufenthaltsqualität

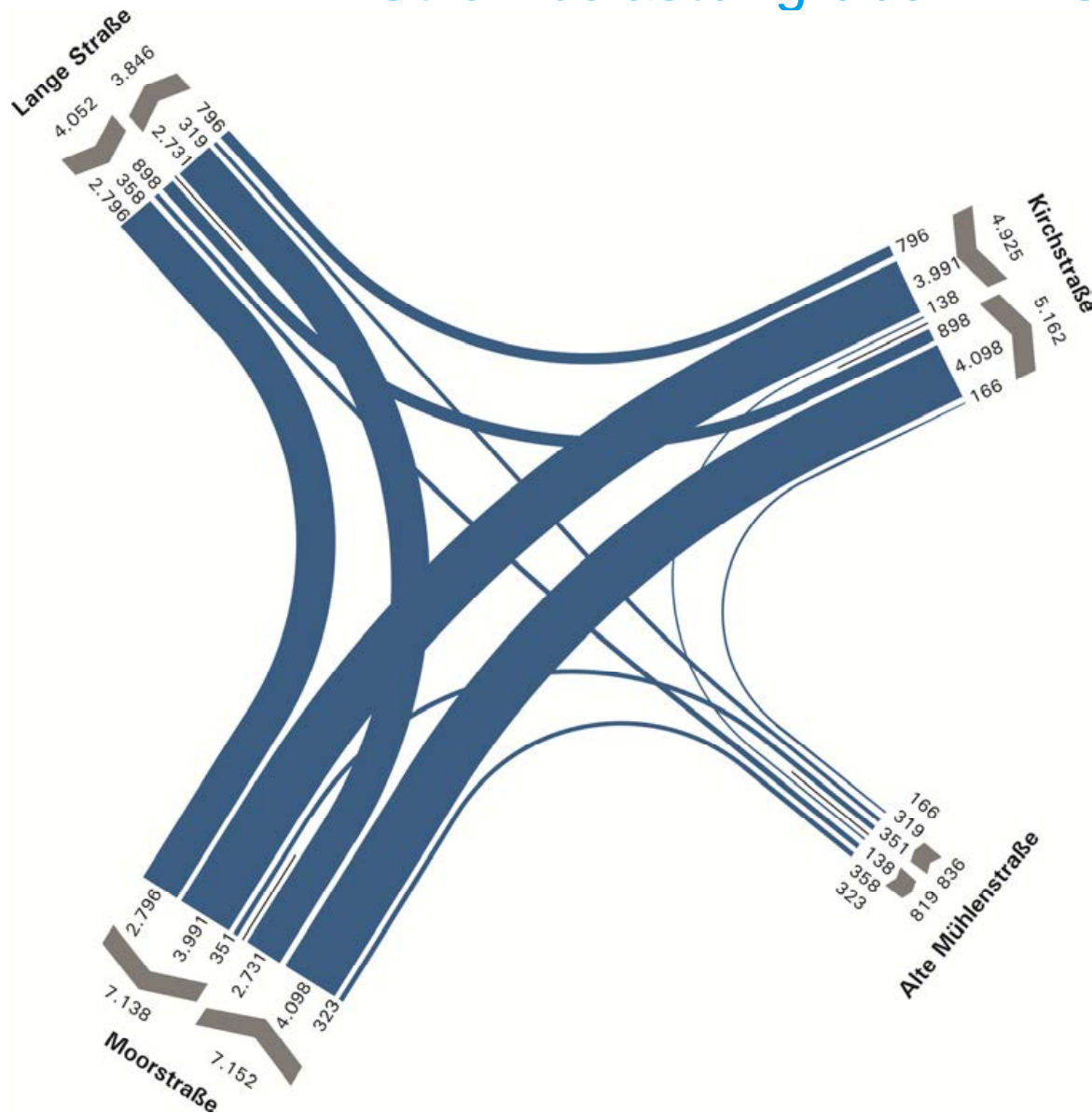
Bestand – Moorstraße



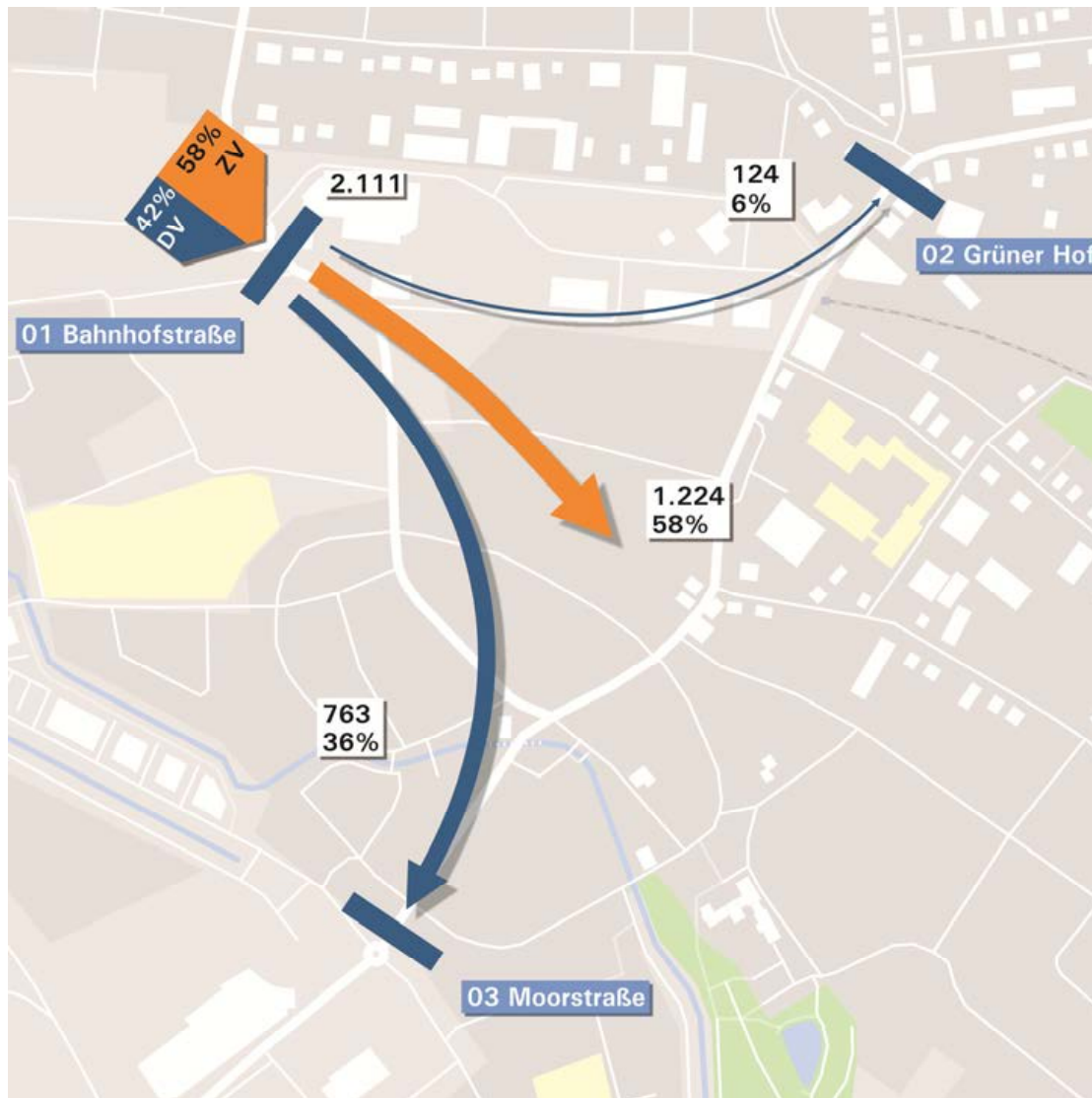
Bestand – Kirchstraße



Kfz-Strombelastung über 24 Stunden [Kfz/24h]



Ziel- und Durchgangsverkehre



Darstellung der einfahrenden Kfz über alle Zeitbereiche (6:30 bis 9:00 Uhr, 11:30 bis 14:00 Uhr, 15:30 bis 18:00 Uhr)

Ziel- und Durchgangsverkehre



Darstellung der einfahrenden Kfz über alle Zeitbereiche (6:30 bis 9:00 Uhr, 11:30 bis 14:00 Uhr, 15:30 bis 18:00 Uhr)

Ziel- und Durchgangsverkehre



Darstellung der einfahrenden Kfz über alle Zeitbereiche (6:30 bis 9:00 Uhr, 11:30 bis 14:00 Uhr, 15:30 bis 18:00 Uhr)

Verkehr

- Sehr hoher Anteil an Durchgangsverkehr durch die Innenstadt.
- Hohe Belastung für Anwohner, Kunden und Beschäftigte.
- Alternativrouten zum Umfahren der Innenstadt sind vorhanden.
- Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen in der Innenstadt sind gegeben bzw. sind diese sogar erforderlich !

Planungsziele

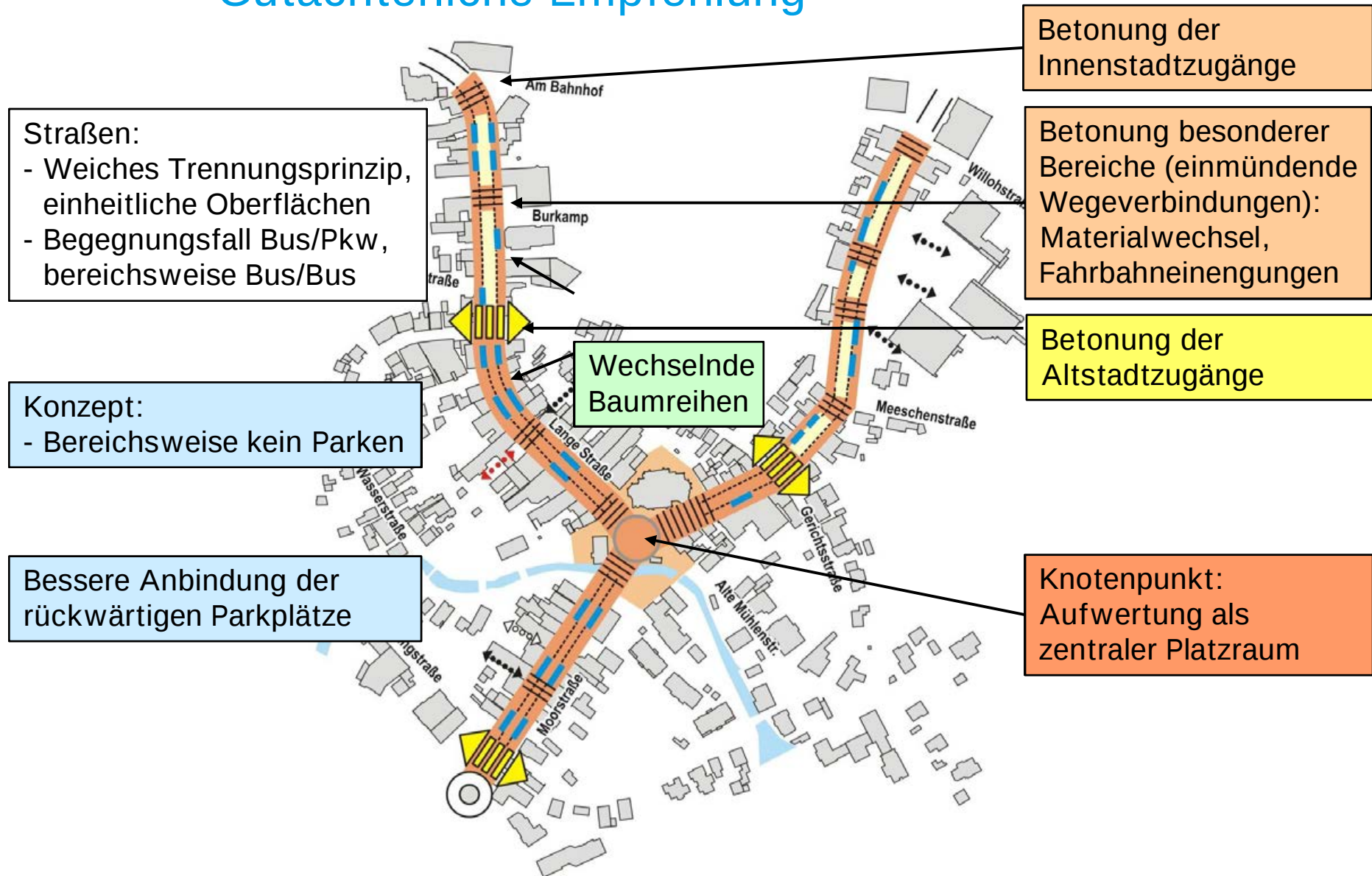
- Stärkung des Einzelhandels durch nutzerfreundliche Gestaltung des Straßenraumes
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Überquerbarkeit
- Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume
- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität

und

- Verkehrsverlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs
- Verkehrsvermeidung durch Förderung der Nahmobilität
- Verkehrsberuhigung des verbleibenden Verkehrs

Konzepte

Gutachterliche Empfehlung



Gutachterliche Empfehlung – Aufenthaltsbereiche

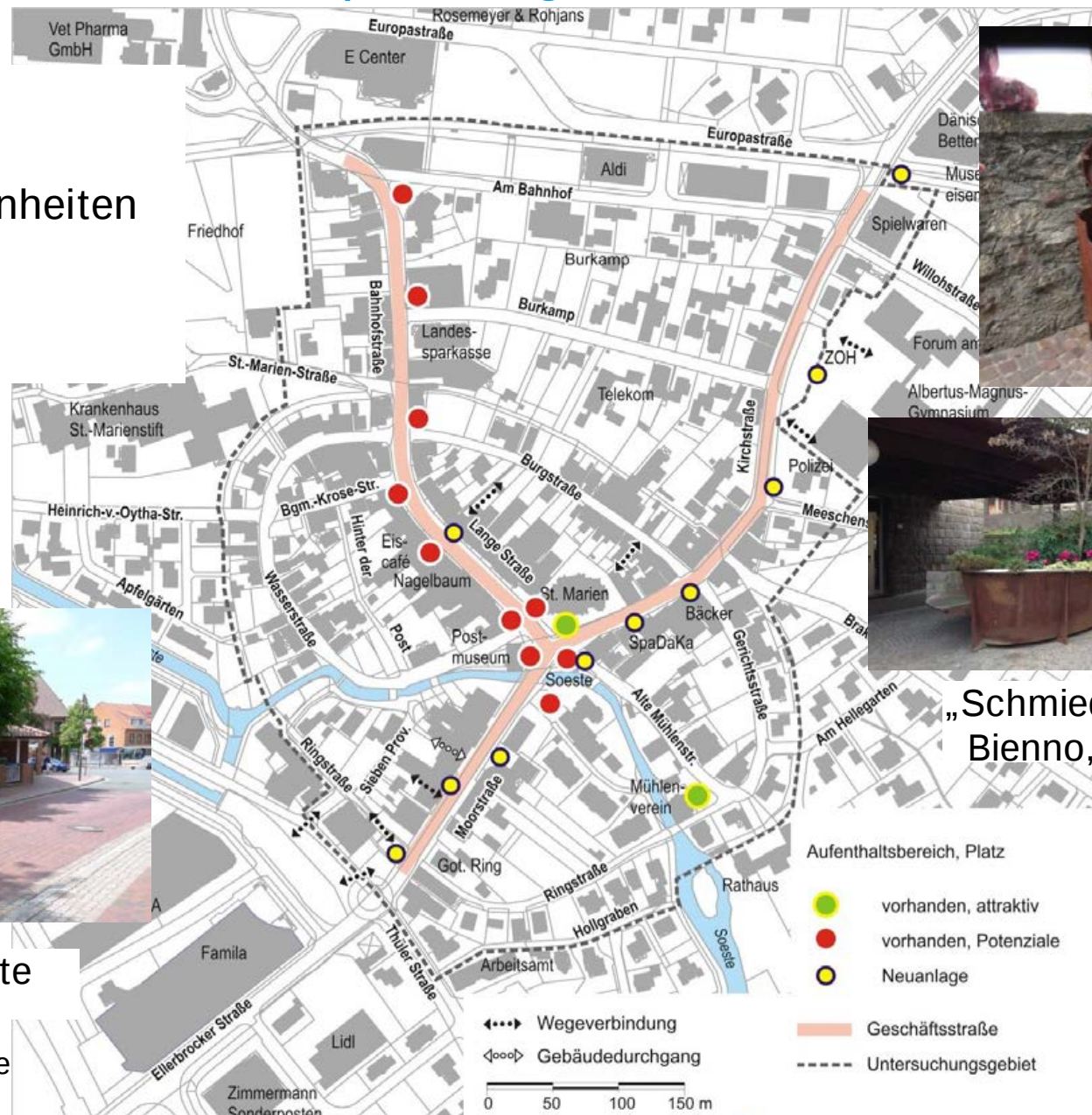
Ziel:

Alle 50 – 100 m
Aufenthaltsgelegenheiten
anbieten

(Barrierefreiheit)



Erlebbarkeit der Soeste



„Schmiedestadt“
Bienno, Italien

[illegible]

Bahnhofstraße

- Bestand, Abschnitt nördlich Burkamp



Blick
ortseinwärts

Bahnhofstraße

- Materialwechsel zur Betonung des Bereiches



Blick
ortseinwärts

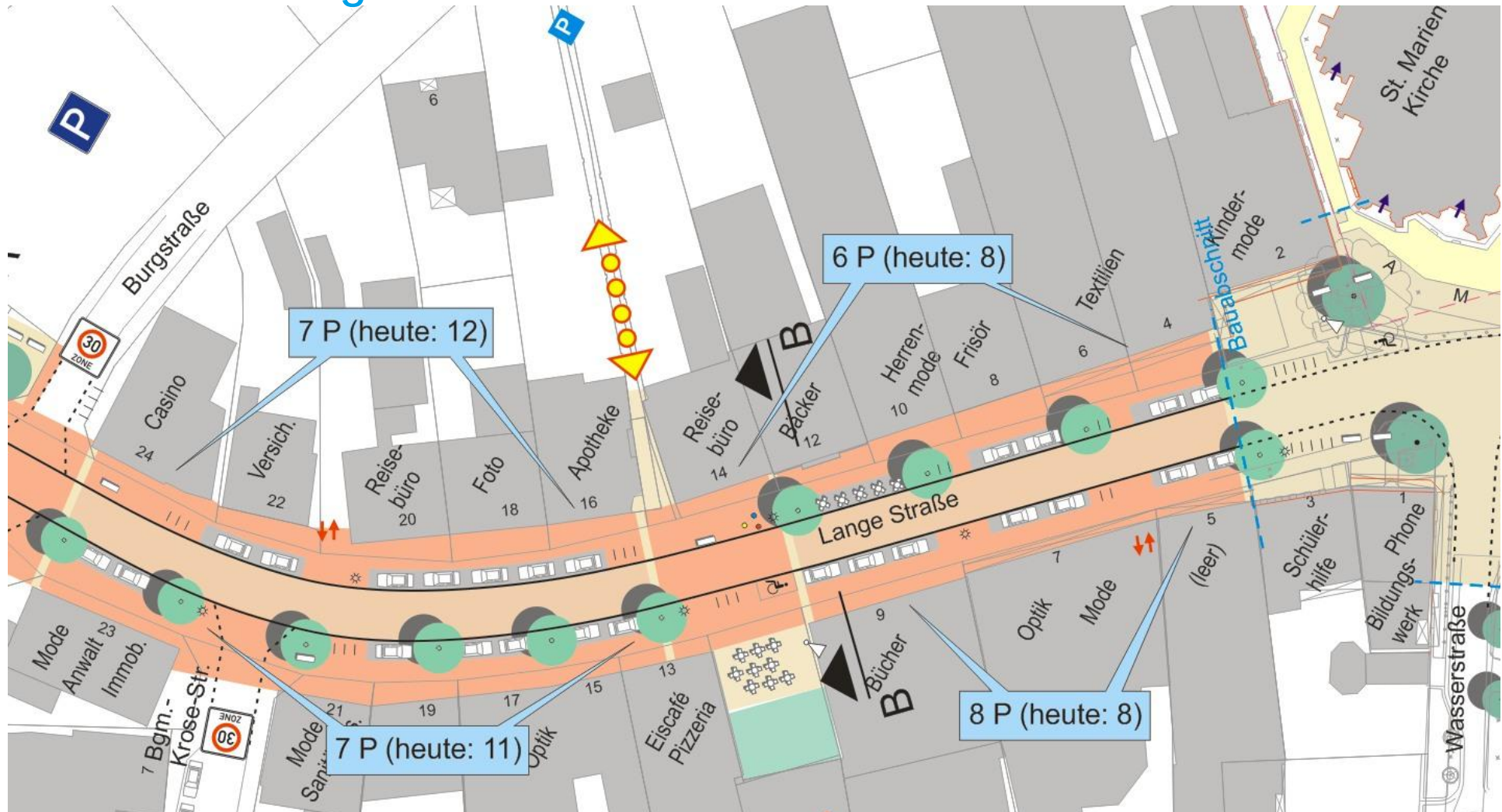
Bahnhofstraße

- Detail: Kennzeichnung Stadttor nördlich Burgstraße



Blick
ortseinwärts

Lange Straße



Lange Straße

- Bestand, südlich Bürgermeister-Krose-Straße



Blick
ortsauswärts

Lange Straße

- Materialwechsel zur Betonung des Bereiches, wechselnde Baumreihen

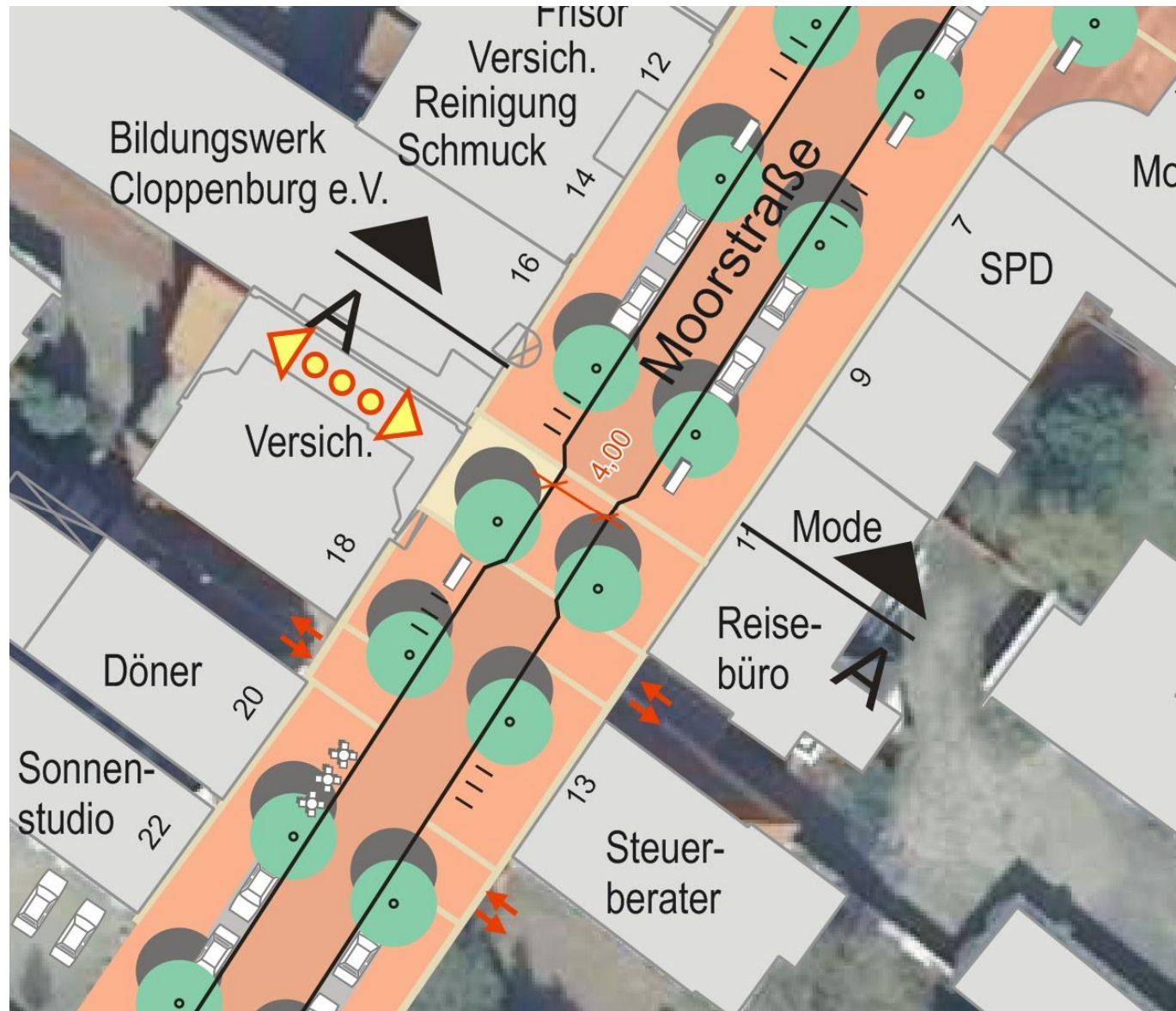


Blick
ortsauswärts

Moorstraße



Moorstraße



Moorstraße

■ Bestand



Blick
ortseinwärts

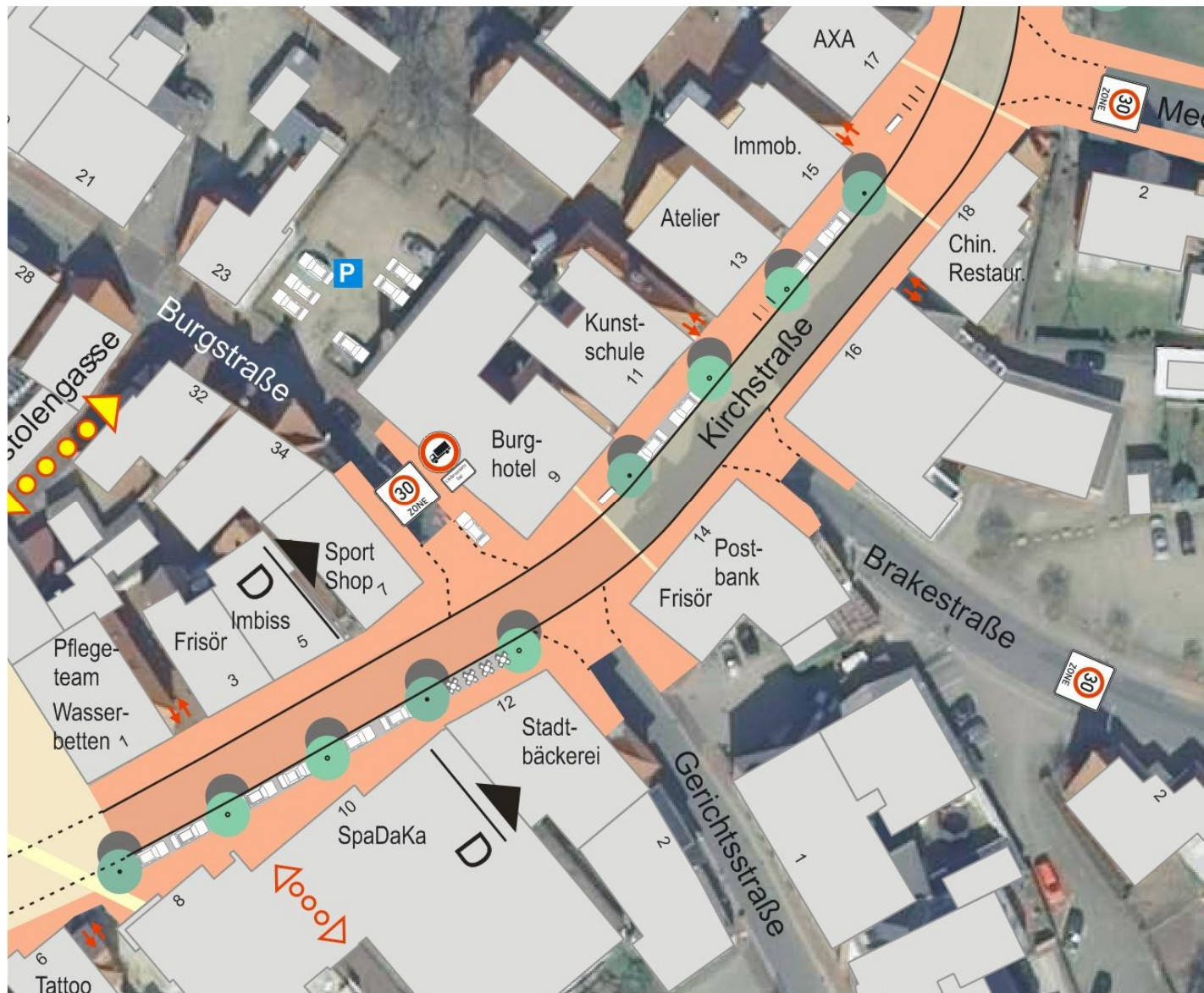
Moorstraße

■ Visualisierung Entwurfskonzept



Blick
ortseinwärts

Kirchstraße



Kirchstraße

■ Bestand



Blick
ortsauswärts

Kirchstraße

■ Visualisierung Entwurfskonzept

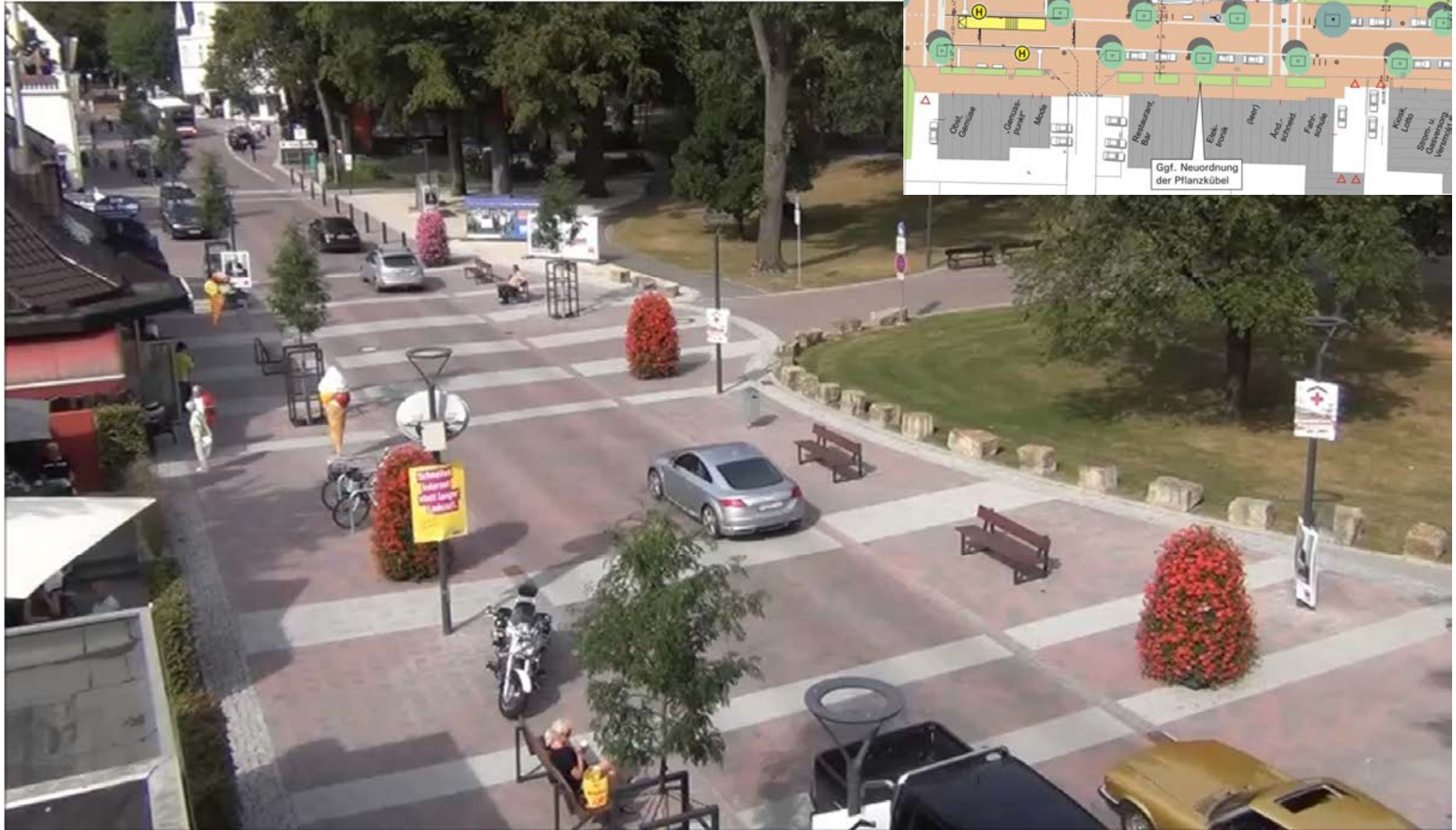


Blick
ortsauswärts

Frankfurter Straße vor dem Umbau



Frankfurter Straße danach



Entwurf

Regelwerke – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Regelwerke

Beispiele

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005)
- Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs (ERA 2010)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011)
- Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens (2014)
- DIN-Normen
- ...

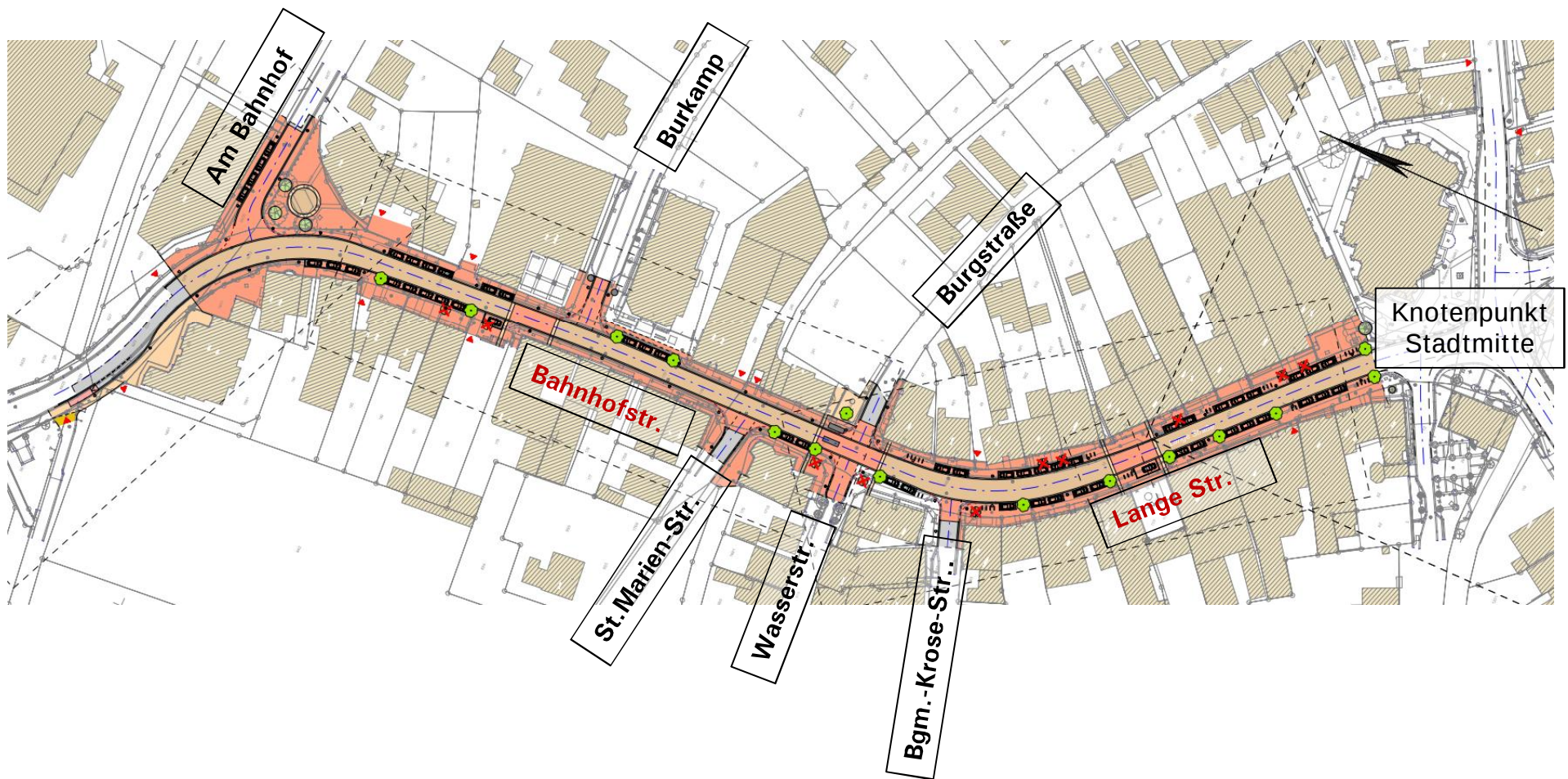
Entwurf

Entwurfsprinzipien

- „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (StVO)
- Beschilderung als Tempo-20-Zone
- Verzicht auf Hochborde, Rinnen als funktional abgrenzende Elemente zwischen der Fahrbahn und den Seitenräumen (weiches Trennungsprinzip)
- Einmündungen: Lange Straße / Bahnhofstraße hat Vorfahrt, keine Rechts-vor-Links-Regelung
- Verzicht auf Fußgängerüberwege, stattdessen überwiegend linienhafte Überquerungsmöglichkeit
- Weitestgehend Verzicht auf Beschilderung und Markierung

Entwurf

Übersichtslageplan



Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Fahrbahnbreite

■ RAST 2006, Tabelle 7

Tabelle 7: Zweistreifige Fahrbahnen

Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrs- straßen	Fahrbahnbreite Erschließungs- straßen
Regelfall	6,50 m ^{*)}	4,50 m – 5,50 m
mit Linienbusverkehr	6,50 m ^{*)}	6,50 m
geringer Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch ^{**)}	6,00 m	6,00 m
geringe Begegnungshäufigkeit Lkw-Verkehr	5,50 m (bei verminderter Geschwindigkeit)	–
große Begegnungshäufigkeit Bus- oder Lkw-Verkehr	7,00 m	–
Schutzstreifen für Radfahrer	7,50 m mit beidseitig 1,50 m Schutzstreifen 7,00 m mit beidseitig 1,25 m Schutzstreifen ^{***)} bei beeng- ten Verhältnissen	

^{*)} Bei diesem Maß sind in der Regel
benutzungspflichtige Radver-
kehrsanlagen vorzusehen.

<sup>**) z. B. ausschließlich Erschließungs-
funktion</sup>

^{***)} nicht neben Parkstreifen mit häufi-
gen Parkwechseln

Quelle: RAST 2006

■ Aufweitung in Kurvenbereichen

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Fahrbahnbreite

- Begegnung Bus / Bus
gemäß RAS 2006

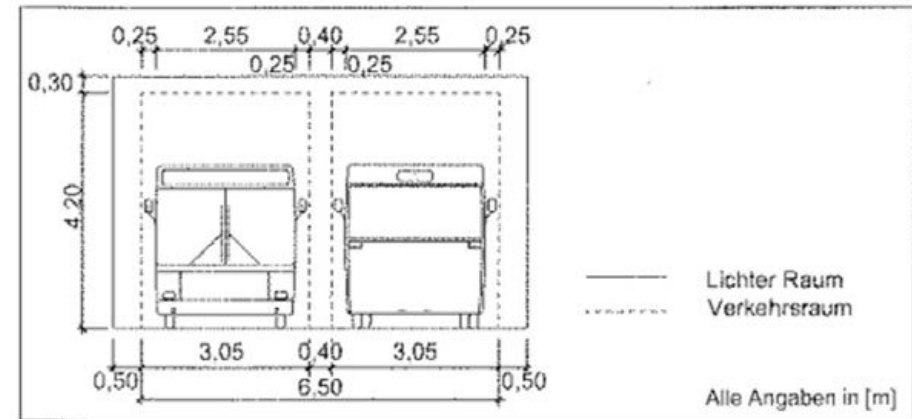
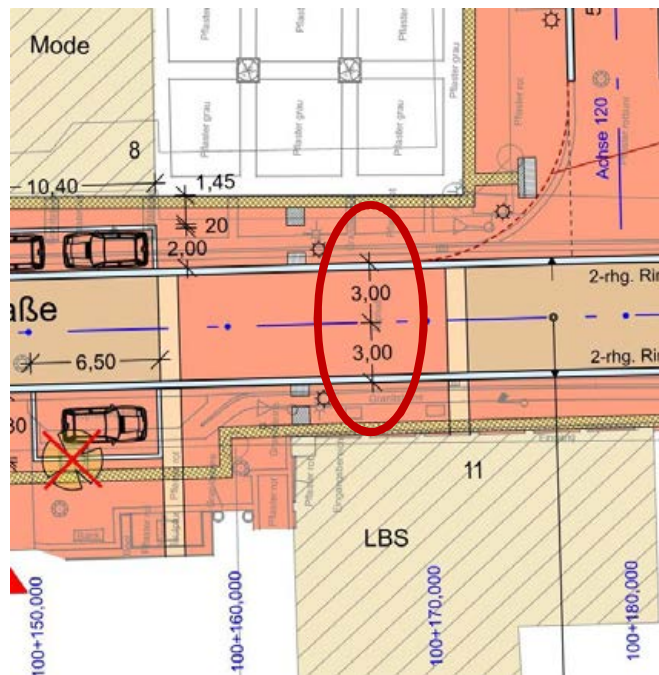


Bild 15: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen mit maximaler Fahrzeugbreite (W = 2,55 m)

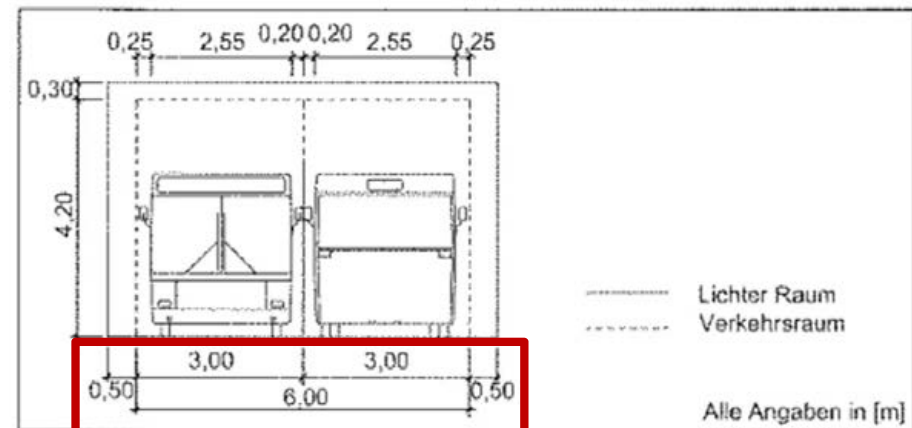
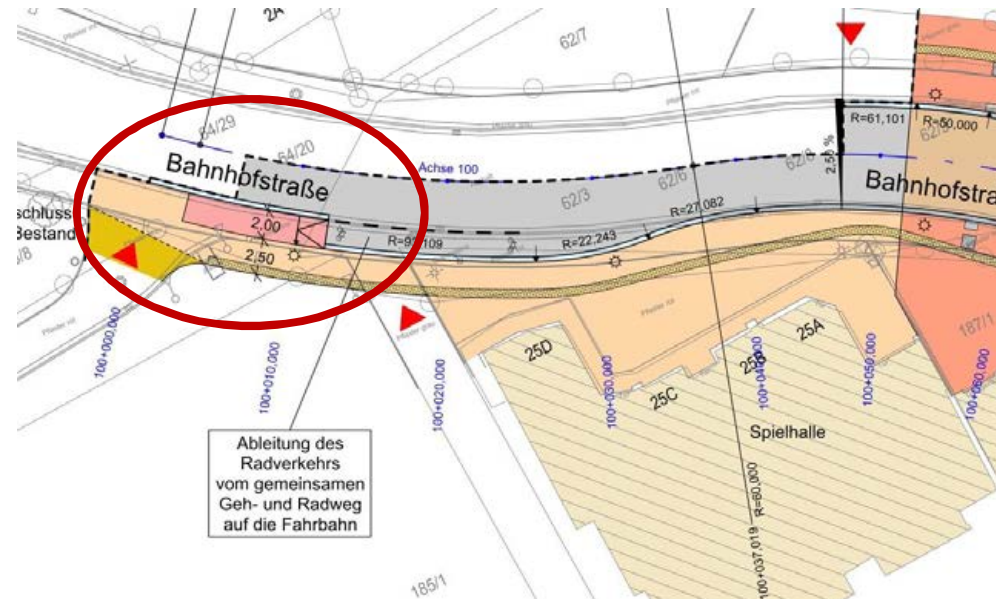


Bild 16: Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Radverkehr

- Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt (Ableitung)
 - Tempo-20-Zone: geringes Geschwindigkeitsniveau
 - 6,00 m Fahrbahnbreite: kein Überholen von Radfahrenden im Begegnungsfall Pkw / Pkw



Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Fußverkehr

- Dimensionierung der Gehwege gemäß RASSt 06, Bild 70 und Tabelle 25

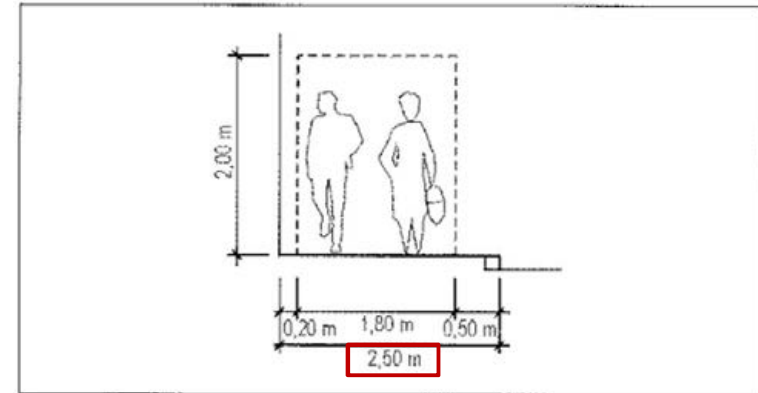


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

Tabelle 25: Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf im Seitenraum auf Grund besonderer Anforderungen

Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	$\geq 2,00$ m
Verweilflächen vor Schaufenstern	$\geq 1,00$ m
Grünstreifen ohne Bäume	$\geq 1,00$ m
Grünstreifen mit Bäumen	$\geq 2,00$ m – 2,50 m
Ruhebänke	$\geq 1,00$ m
Warteflächen an Haltestellen	$\geq 2,50$ m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder	
Aufstellwinkel 100 gon	2,00 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m

Quelle: RASSt 2006

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Ruhender Verkehr

- Längsparkstände:
Dimensionierung
gemäß EAR 2005,
Tabelle 4-3-1

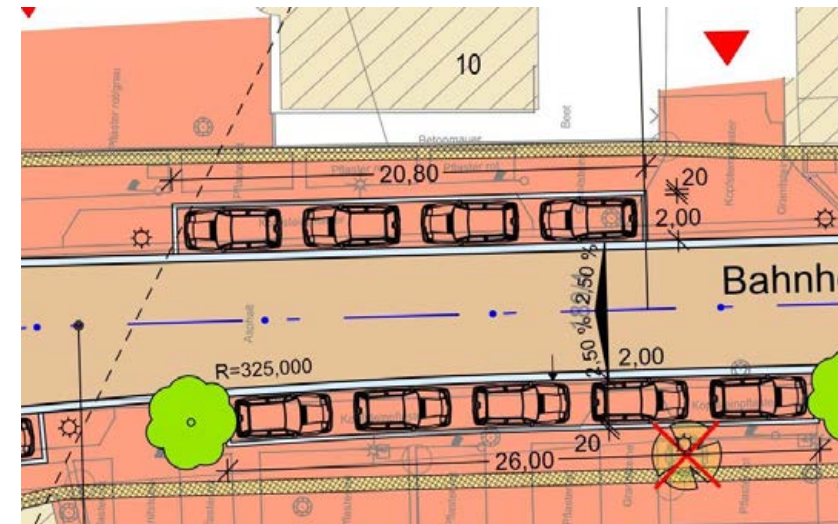


Tabelle 4.3-1: Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für Pkw im Straßenraum

	Aufstell- winkel α [gon]	Tiefe ab Fahrgassen- rand $t - \ddot{u}$ [m]	Breite des Überhang- streifens $\ddot{u}$ [m]	Breite des Park- stands $b^1)$ [m]	Straßenfrontlänge l [m]		Fahrgassenbreite g [m]	
					beim Einparken		beim Einparken	
					vorwärts	rückwärts	vorwärts	rückwärts
Längsaufstellung	0			2,00	6,70 ²⁾	5,70 5,20 ³⁾	3,25	3,50

Quelle: EAR 2005

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Barrierefreiheit

- Linienhafte Überquerbarkeit durch niveaugleiche Gestaltung
- Verzicht auf Hochborde
- Geringe Ansicht zwischen Rinne und Fahrbahn / Seitenraum



Beispiel Bad Rothenfelde



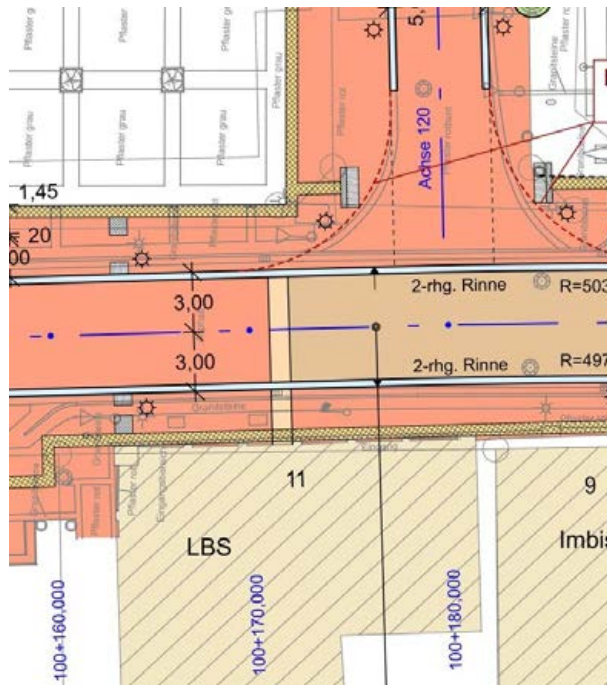
Beispiel Horneburg (Quelle: Betonwerk Vogt)

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Barrierefreiheit

■ Blindenleitsystem – Entwurf

- Leitlinie in Längsrichtung, z.B. Kleinpflasterstreifen



Beispiel Bad Rothenfelde (eigene Aufnahme)



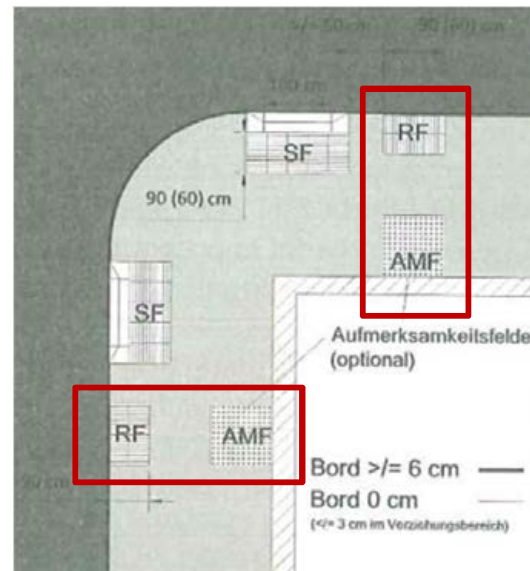
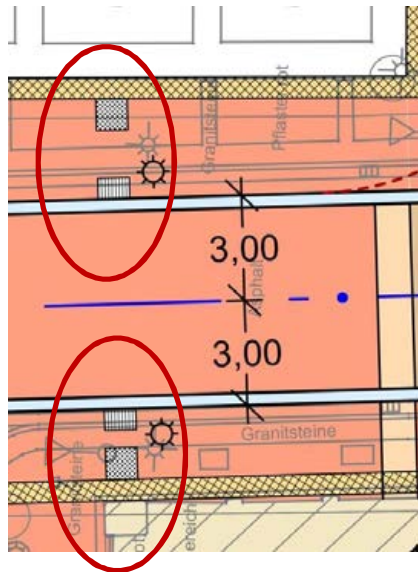
Beispiel Wunstorf (eigene Aufnahme)

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Barrierefreiheit

■ Blindenleitsystem – Entwurf

- Aufmerksamkeitsfelder und Richtungsfelder an ausgewählten Überquerungsstellen



Quelle: H BVA 2011



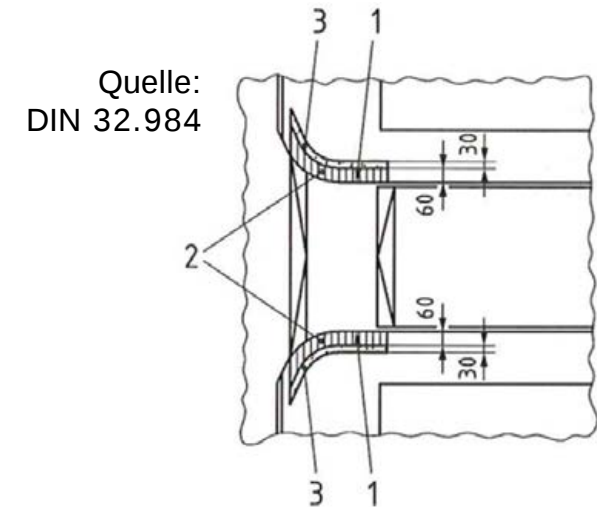
Beispiel Bad Rothenfelde (eigene Aufnahme)

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Barrierefreiheit

■ Blindenleitsystem – Entwurf

- Sicherung der Gehwegüberfahrten an Einmündung durch Rippen- und Noppenplatten



Beispiel Hannover

Exkurs – Dimensionierung der Verkehrsflächen

Barrierefreiheit

■ Behindertenparkstände

- Breite 3,50 m
(2,00 m zzgl. 1,50 m
Bewegungsfläche;
vgl. Senkrechtaufstellung
gemäß EAR 2005)
- Länge 7,50 m
(5,00 m zzgl. 2,50 m
Bewegungsfläche)
- Oberflächen leicht befahrbar

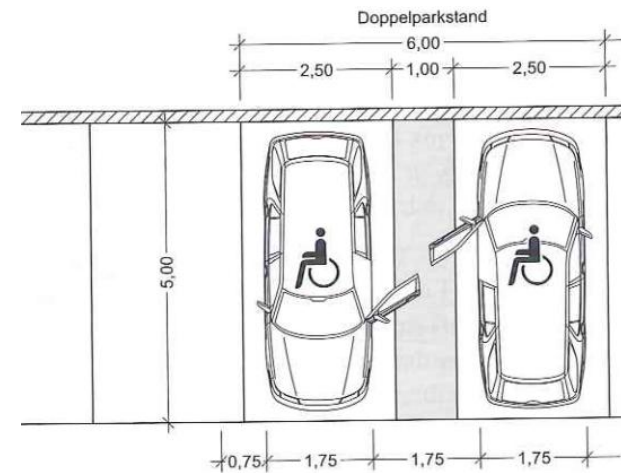
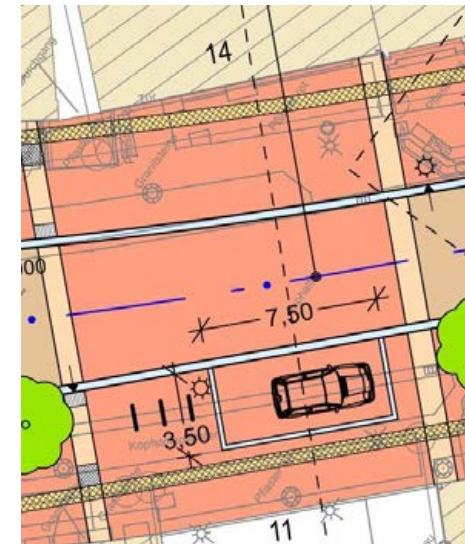


Bild 4.2-2: Grundmaße für Pkw-Parkstände

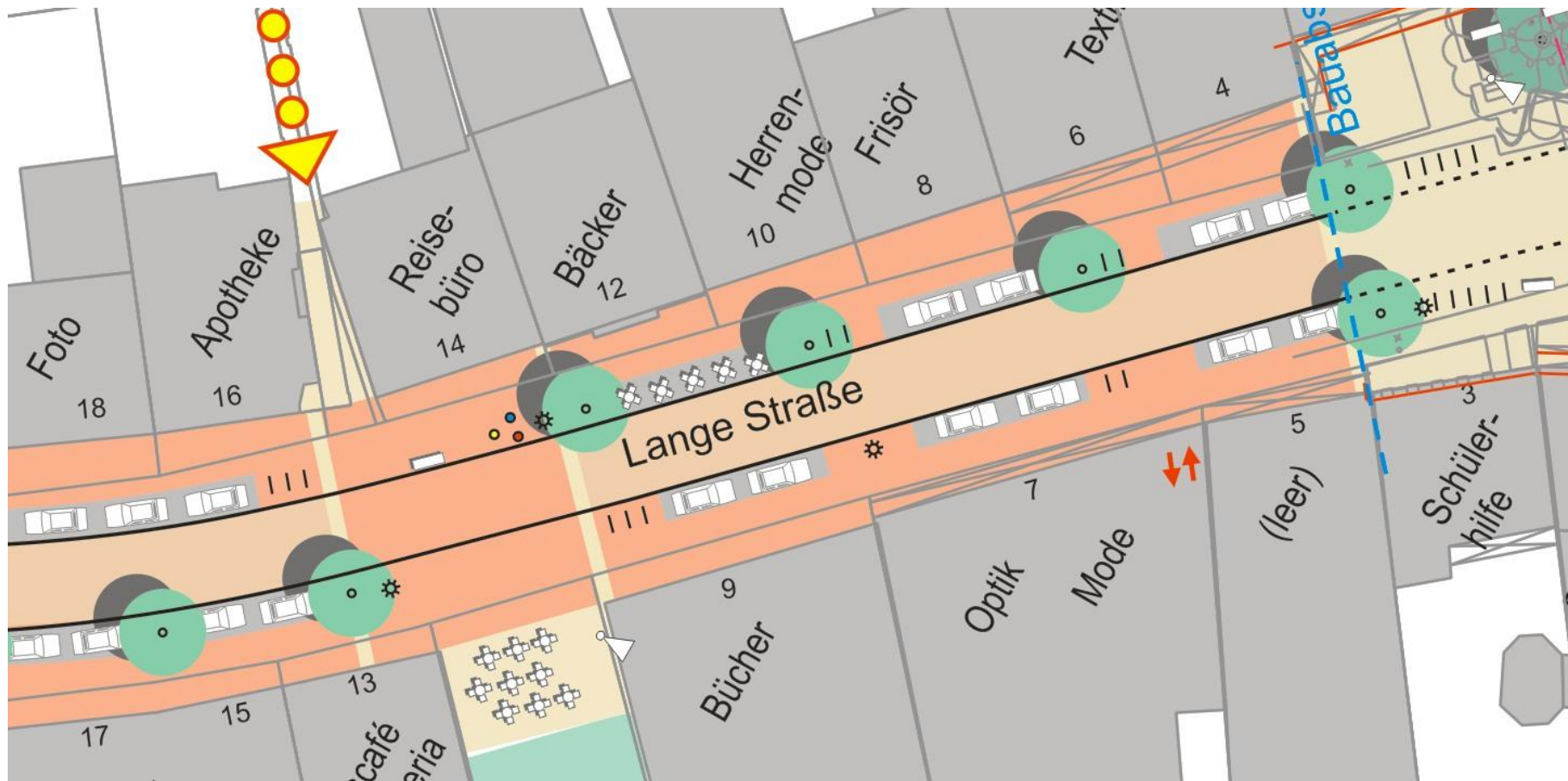
Quelle: EAR 2005



Gestaltungsprinzipien Pflasterbelag

■ Entwurfskonzept

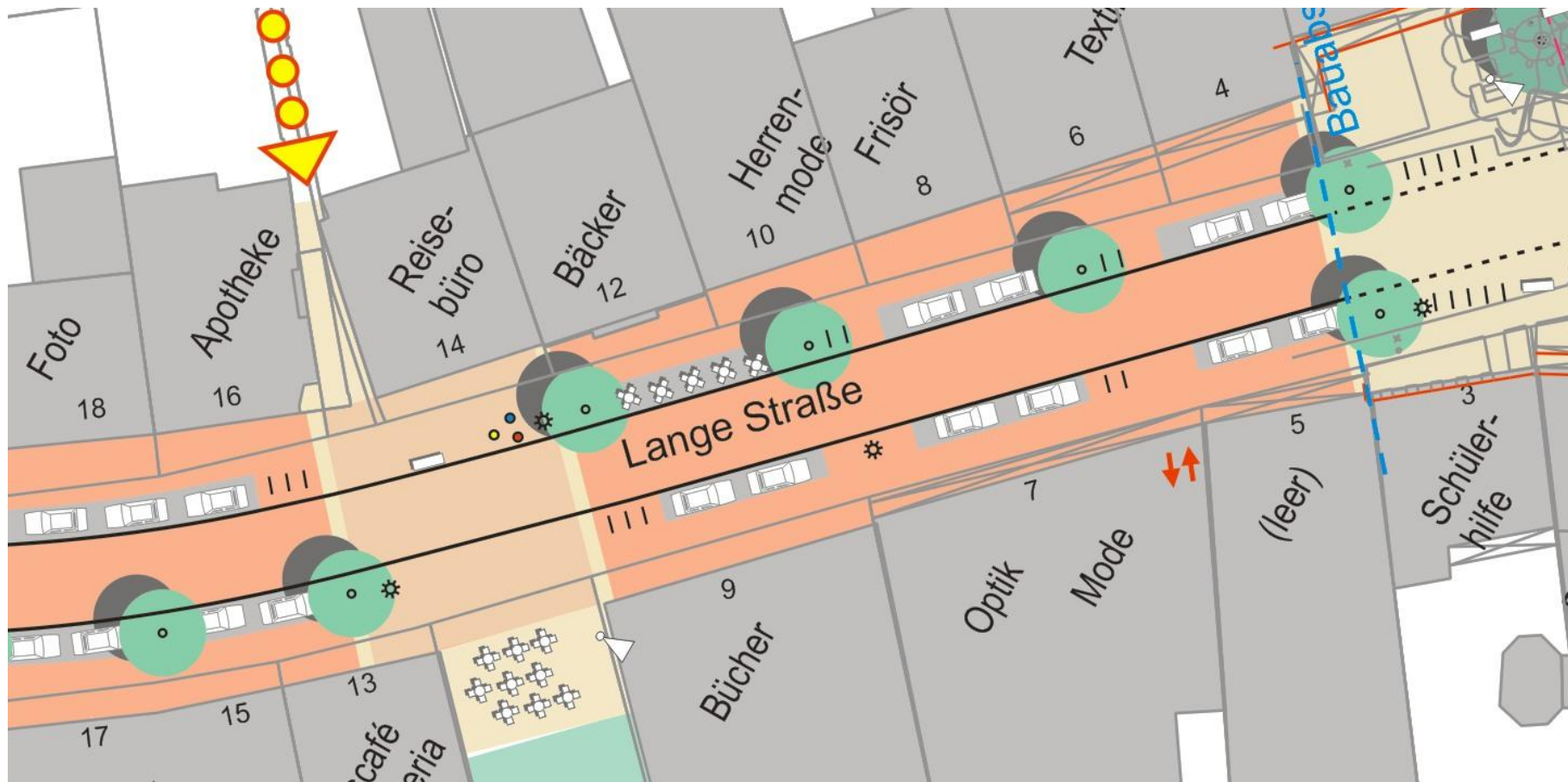
- Rote Seitenräume, helle Fahrbahn



Gestaltungsprinzipien Pflasterbelag

■ Entwurfskonzept

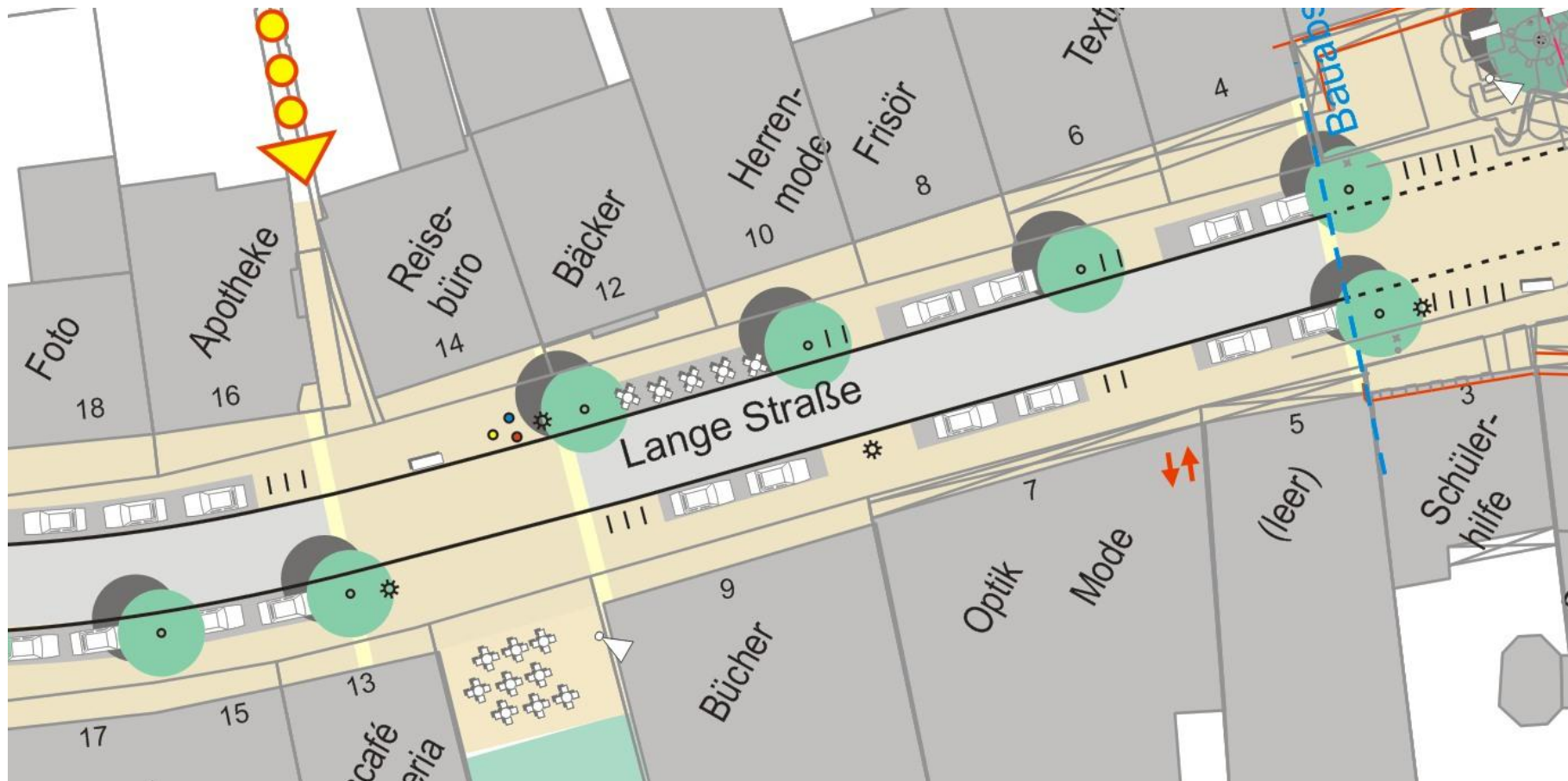
- Rote Seitenräume und Fahrbahn, helle Bereiche



Gestaltungsprinzipien Pflasterbelag

■ Entwurfskonzept

- Helle Seitenräume und Fahrbahn (als Kontrast zu den roten Nebenstraßen)



Gestaltungsprinzipien Pflasterbelag

■ Musterflächen



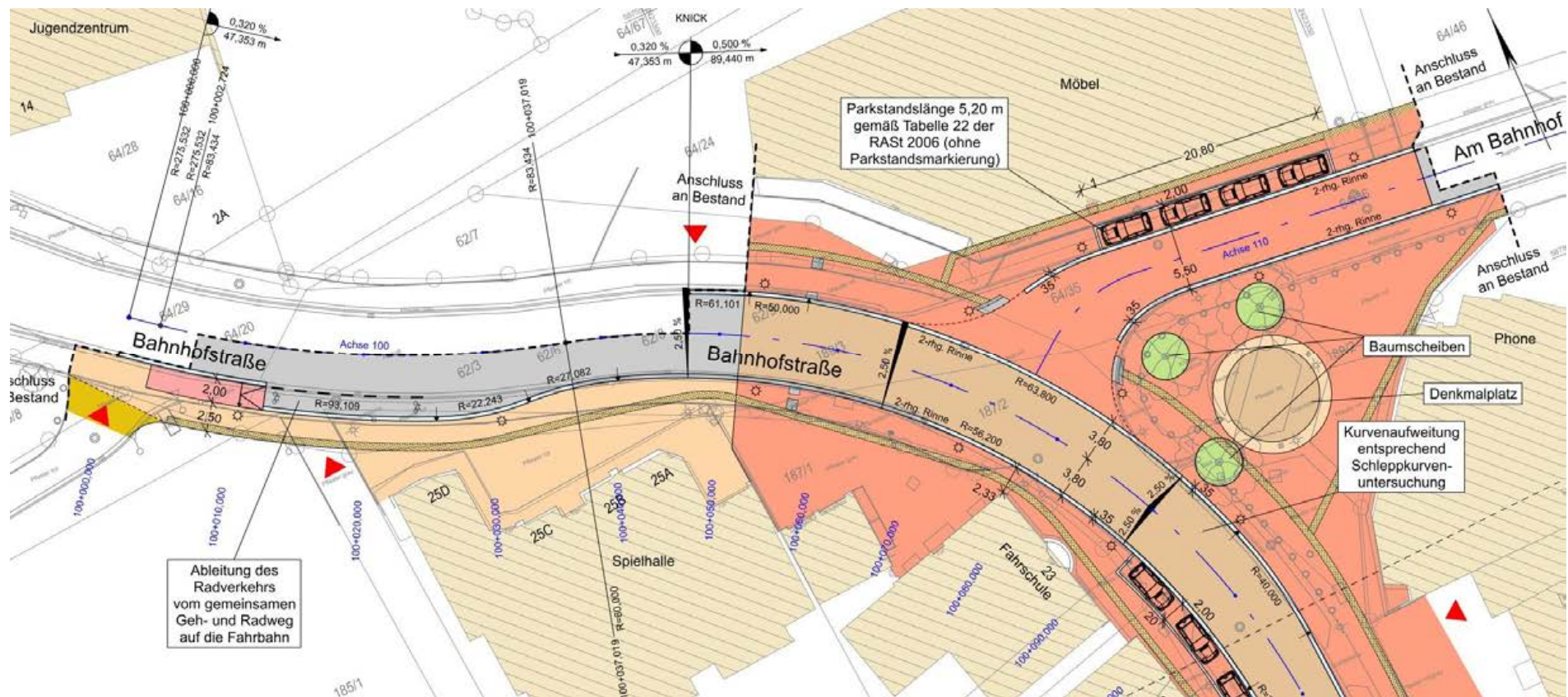
Quelle: Rinn



Quelle: Rinn

Entwurf

Lageplan, Blatt 1 – Bahnhofstraße, Nord



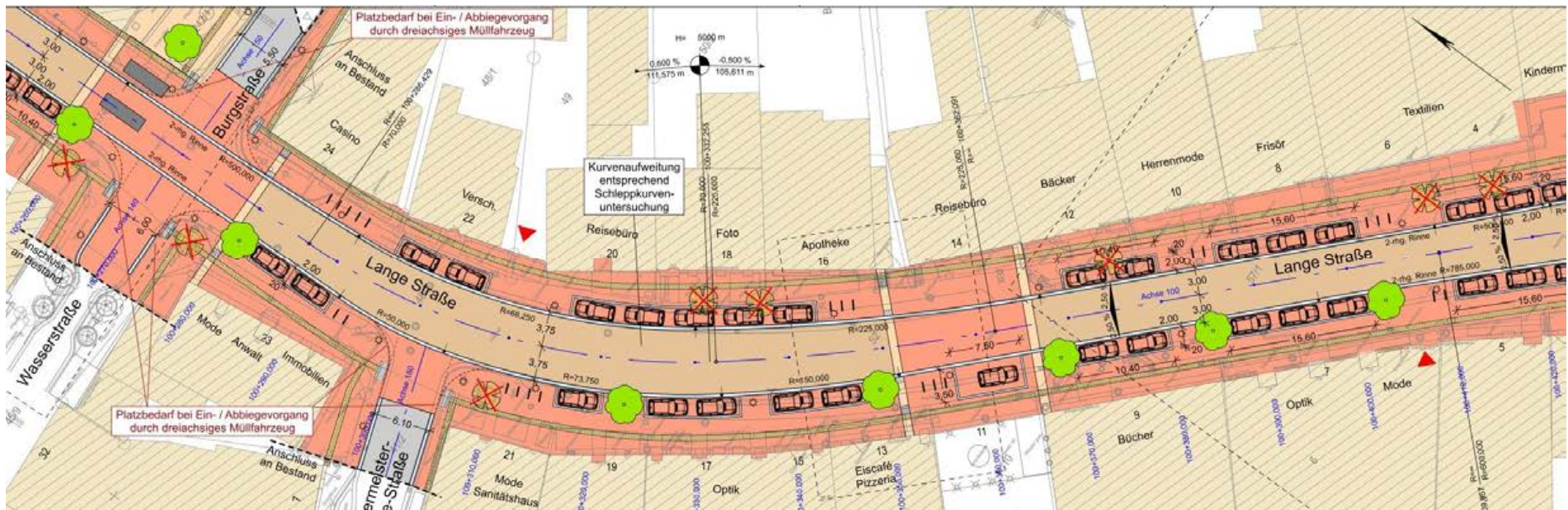
Entwurf

Lageplan, Blatt 2 – Bahnhofstraße, Mitte/Süd



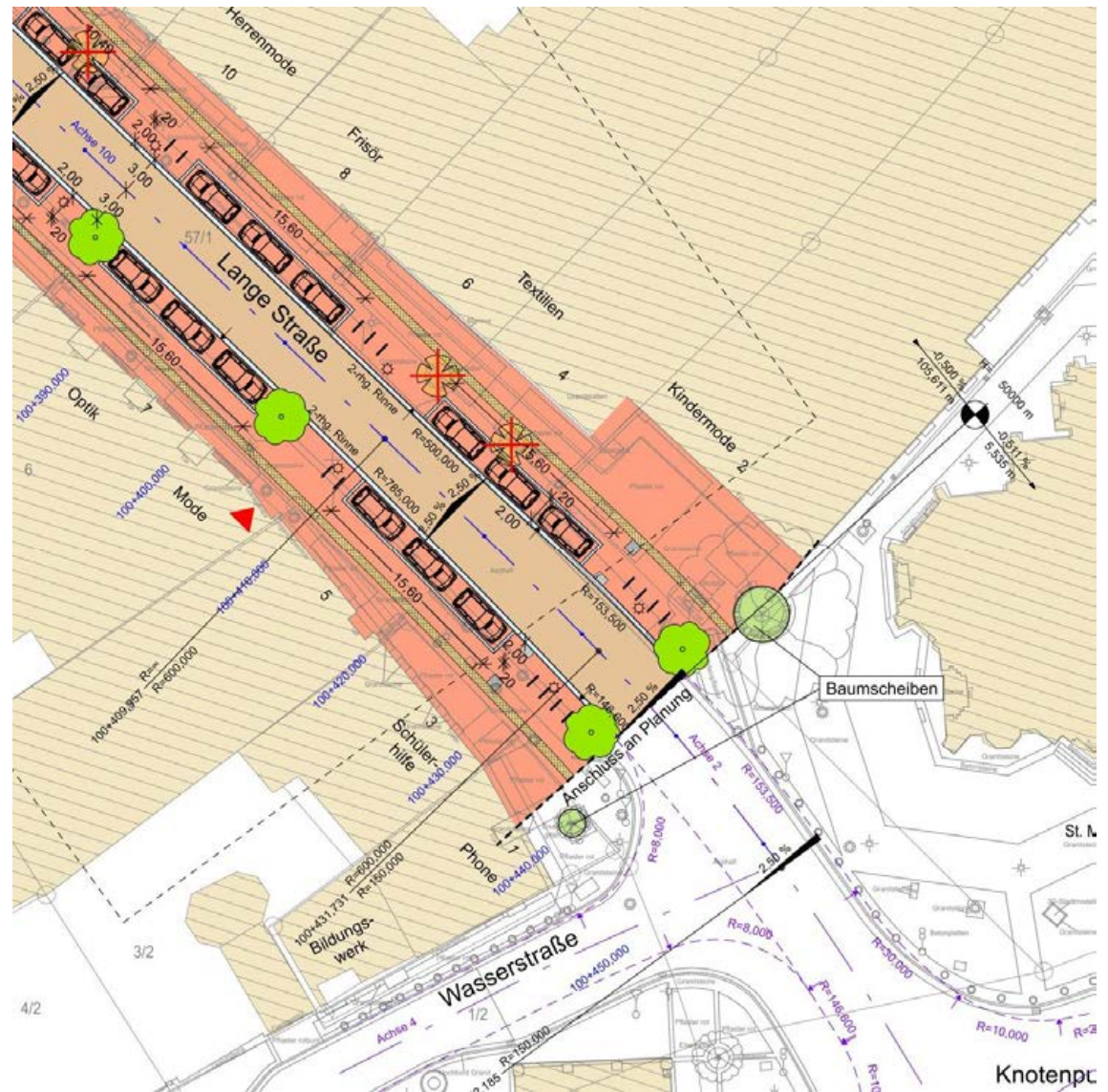
Entwurf

Lageplan, Blatt 3 – Lange Straße



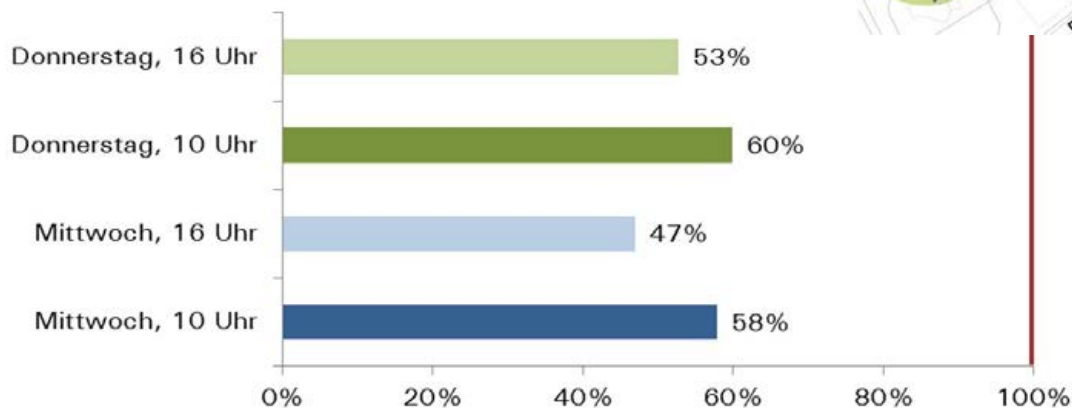
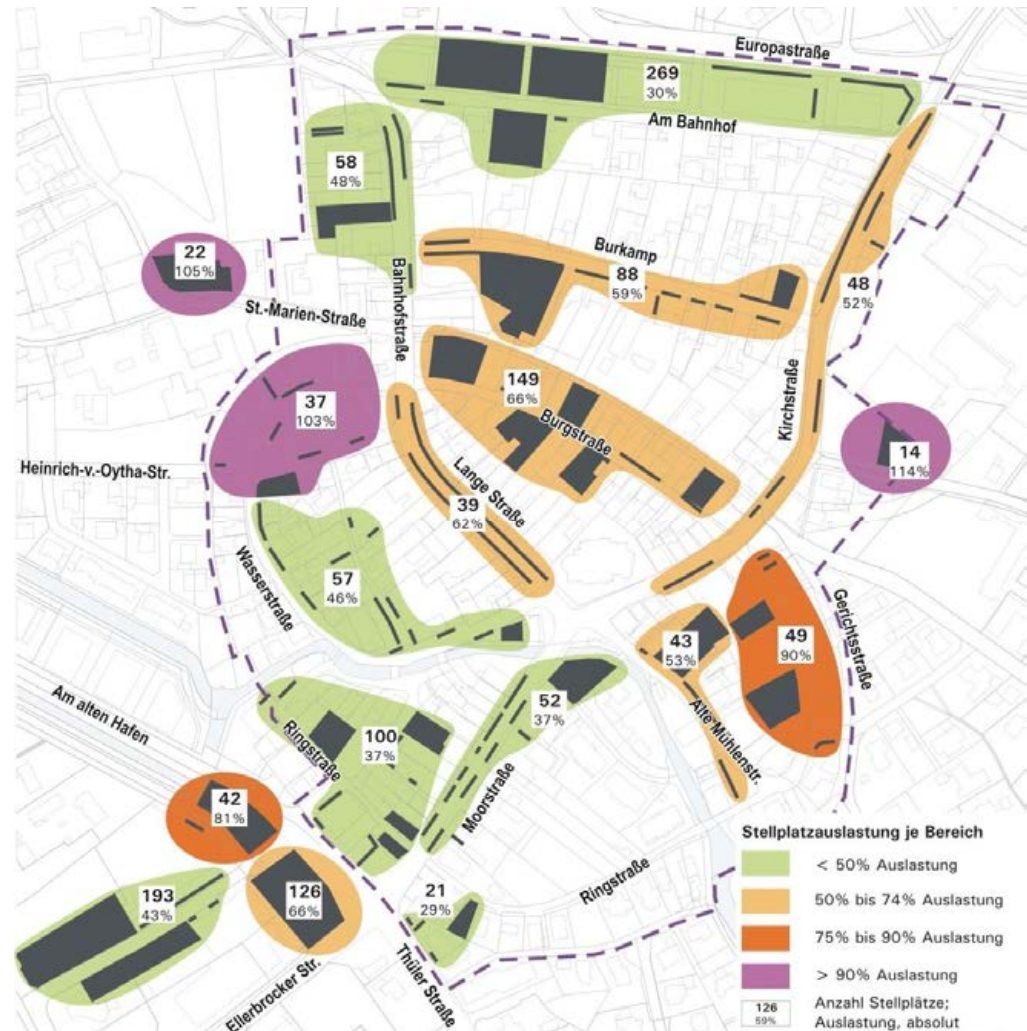
Entwurf

Lageplan, Blatt 4 –
Anschluss
Knotenpunkt
Stadtmitte



Parkraumerhebung

- Auslastung Do., 22.08.2013, vormittags ca. 10 Uhr
- Parkraumangebot: ausreichend!
- Geringe bis mittlere Auslastung in den Geschäftsstraßen
- Akzeptanz und Auffindbarkeit in den rückwärtigen Bereichen stärken

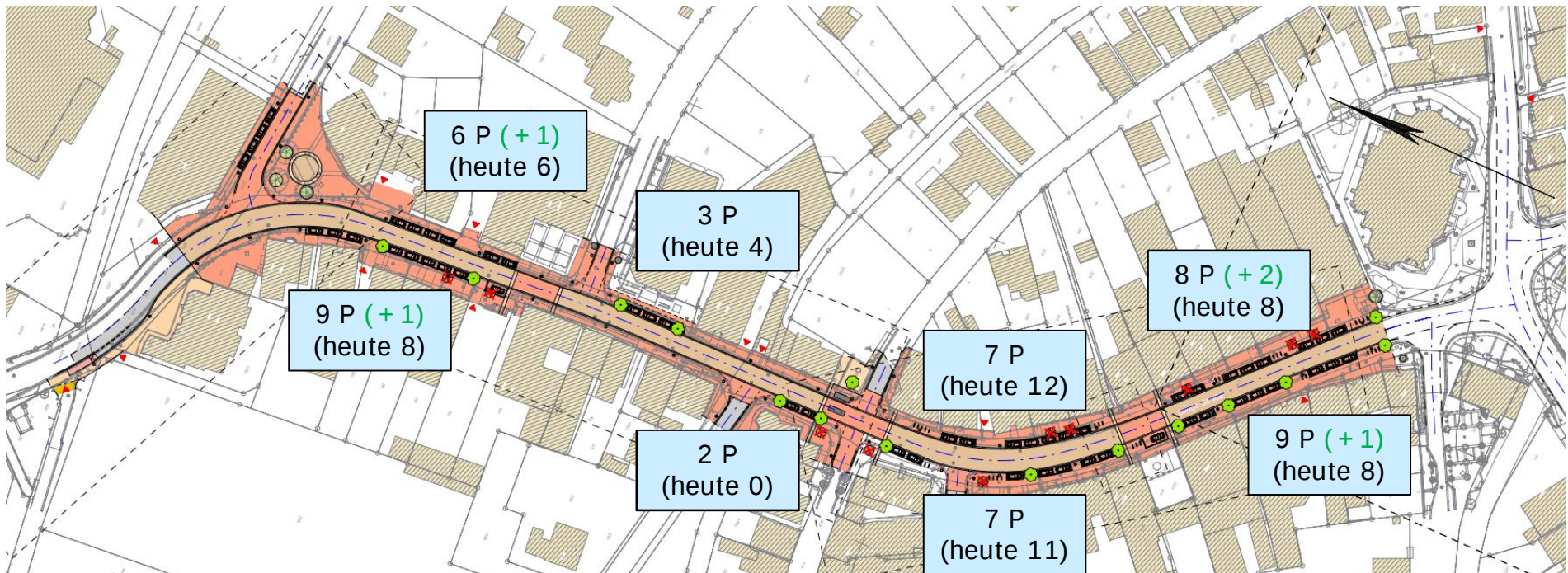


Stellplatzbilanz

- Bestand: 57 Stellplätze
- Planung: 51 Stellplätze (5 zusätzliche Stellplätze im Vergleich zum letzten Stand)

Stellplatzbilanz

- Bestand: 57 Stellplätze
- Planung: 51 Stellplätze
(5 zusätzliche Stellplätze im Vergleich zum Planungsstand 02/2017)





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !