

# Herzlich Willkommen zur zweiten Ortsteilwerkstatt



zur

**Neugestaltung der südlichen Bremer Straße**

am 18.06.2015

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

# Rückblick: Ergebnisse der ersten Ortsteilwerkstatt

## Wünsche für die Neugestaltung der südlichen Bremer Straße

- Niveaugleicher Straßenraum ohne Hochborde
- Seitenräume als Mischflächen, keine Radwege
- Parken so weit wie möglich erhalten
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verweilflächen schaffen
- Begrünung des Straßenraumes



# Rückblick: Ergebnisse der ersten Ortsteilwerkstatt Gestaltung der Knotenpunkte

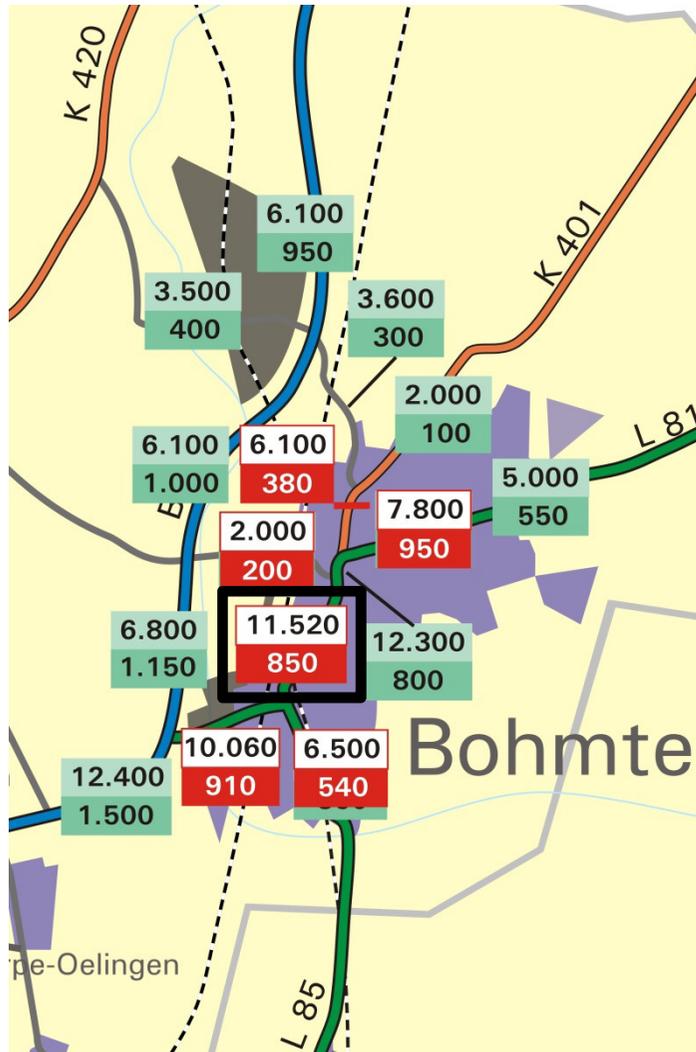
- Bremer Straße / Osnabrücker Straße / Wehrendorfer Straße
- Bremer Straße / Gartenstraße (am Bahnhof / Rathaus)
- Bremer Straße / Hauweg

## Gestalterische Betonung der Bereiche

- Fortmann / Düvel
- Sparkasse / Volksbank



# Verkehrsstärken



**7.800**  
**950** Verkehrsstärken 2012 in [Kfz/24] und [Lkw/24h]

**3.200**  
**200** Verkehrsstärken 2009 in [Kfz/24] (aus Voruntersuchungen)

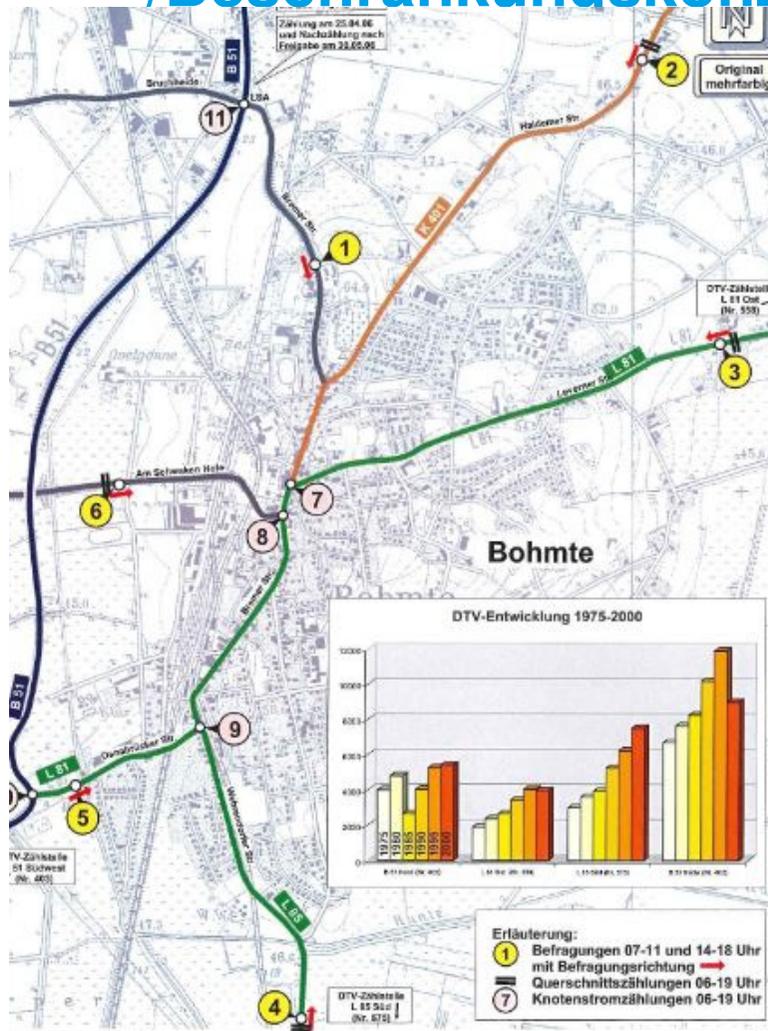
Quelle: SHP Ingenieure, Wittlager Land – Perspektiven der regionalen Entwicklung, Auftraggeber: Gemeinde Bohmte, Januar 2013

# Unverträglich hohes Aufkommen im Schwerverkehr



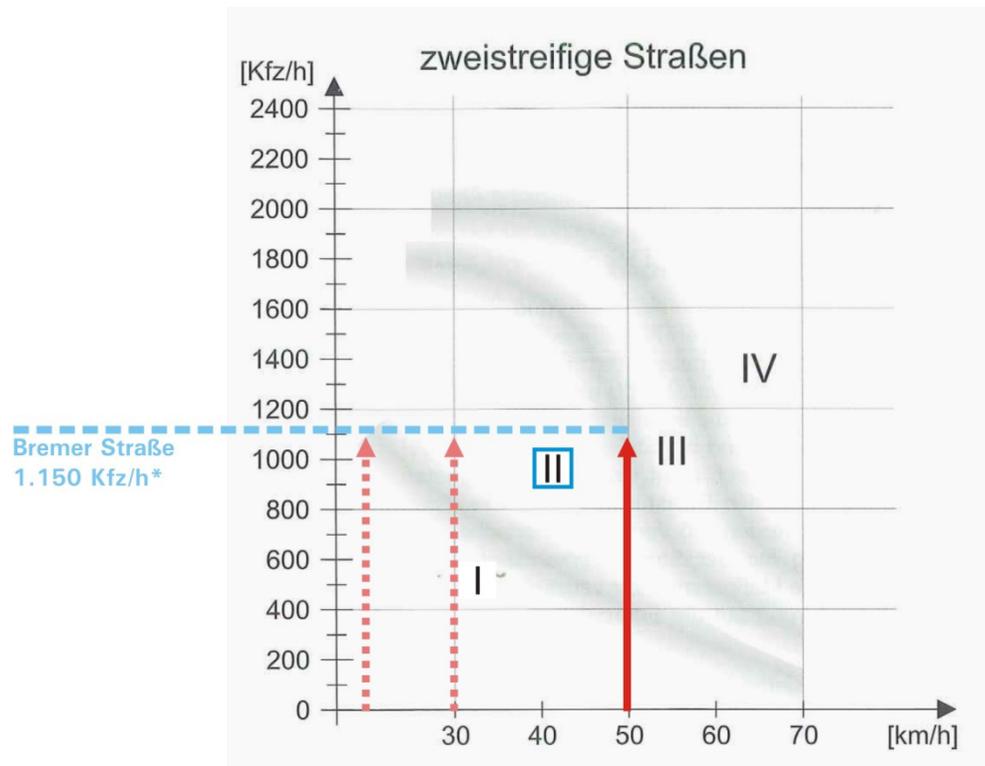
- Extrem hoher Lkw-Anteil in der Ortslage
- Sicherheitsgefährdungen im Längs- und Querverkehr
- Sehr hohe Lärmbelastungen

# Integration in ein Lenkungs- /Beschränkungskonzept



- „Aufsatteln“ auf die EU-Umgebungsärmrichtlinie
- 2. Stufe greift ab 8.200 Kfz/d
- Entwickeln eines Lärmaktionsplans für Bohmte
- Detaillierte Verkehrserhebungen im Herbst 2015
- Entwicklung von Lenkungs- und Vermeidungsstrategien

# Verkehrsstärken – Radverkehrsführung

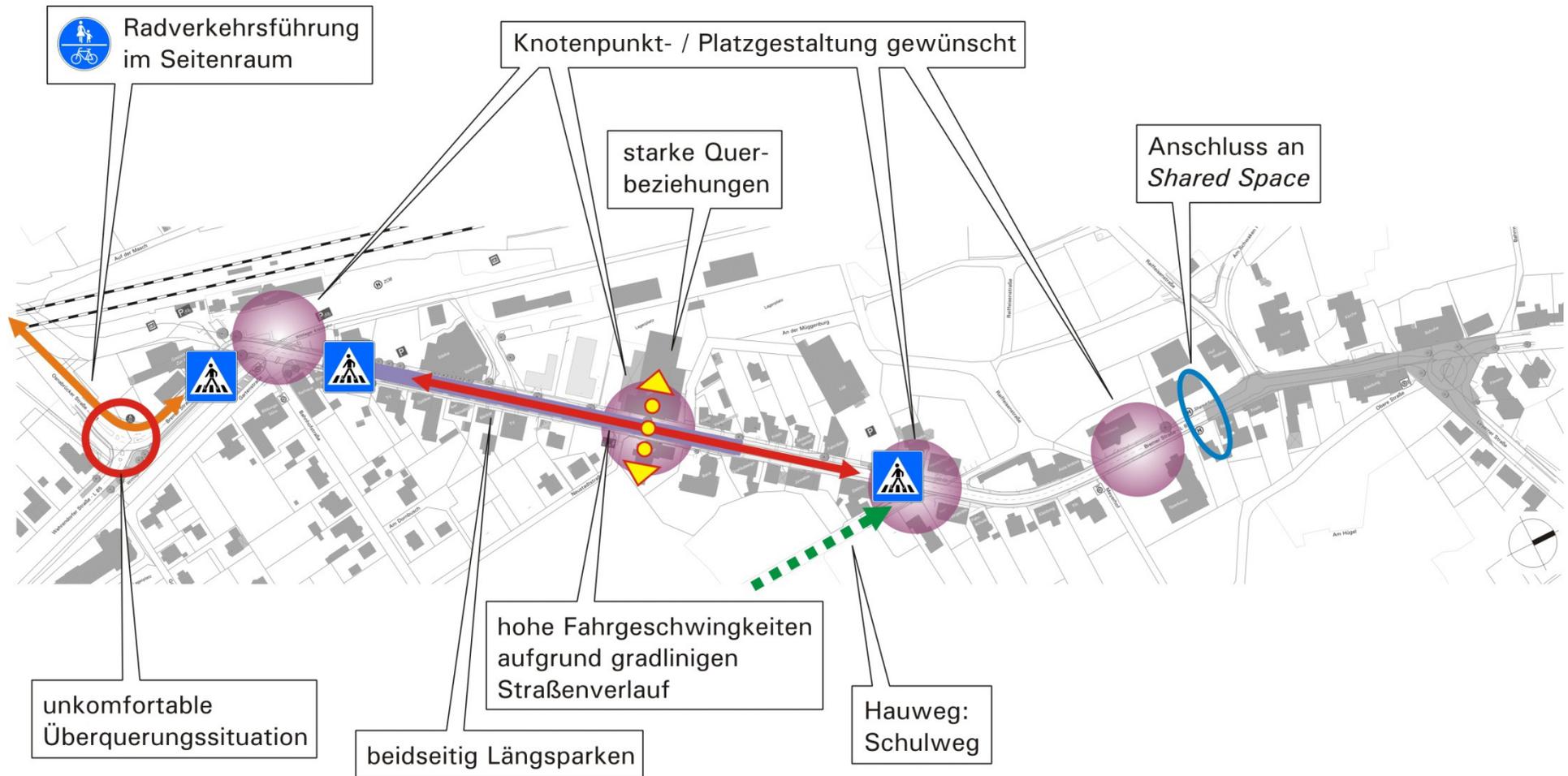


\*pauschal ermittelte Spitzenstunde:  
10 % der durchschnittlich werktäglichen Verkehrsstärke (DTVw)

- **Belastungsbereich I**  
Fahrbahnführung
- **Belastungsbereich II**  
Fahrbahnführung ggf. mit  
zusätzlichem Angebot  
(z. B. Schutzstreifen)
- **Belastungsbereich III**  
Separation prüfen
- **Belastungsbereich IV**  
Separation

Quelle Diagramm: ERA 2010

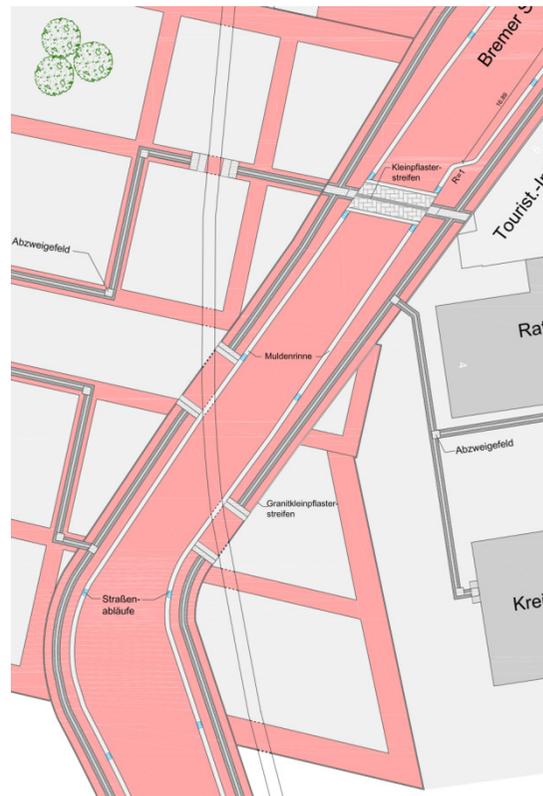
# Bremer Straße Süd – Bestandssituation



# Bremer Straße Süd – Vorangegangene Planung

- Bachelorarbeit zur Fortführung des *Shared Space*-Bereiches (Nadine Seidel, 2012)

## Variante 1

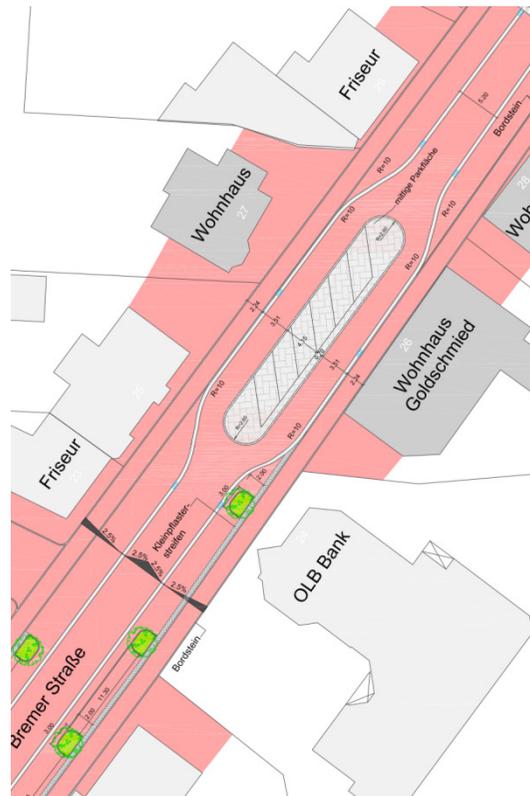


- Fahrbahnbreite zw. 6,50 m und 7,00 m
- Längsparken am Fahrbahnrand und Schrägparken in Fahrbahnmitte im Wechsel
- Betonung von Überquerungsbereichen durch Pflasterbänder
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen

# Bremer Straße Süd – Vorangegangene Planung

- Bachelorarbeit zur Fortführung des *Shared Space*-Bereiches (Nadine Seidel, 2012)

## Variante 2

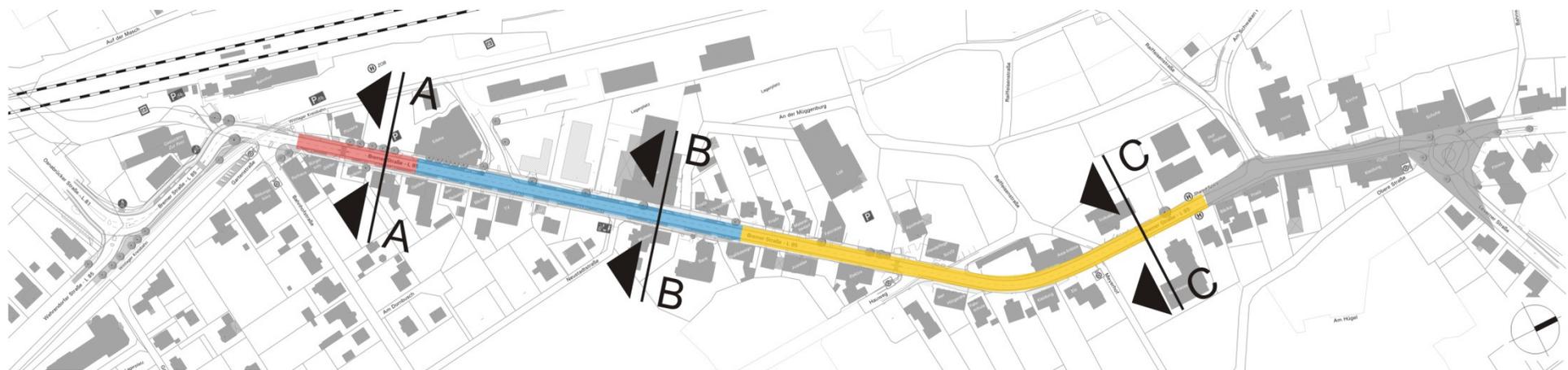
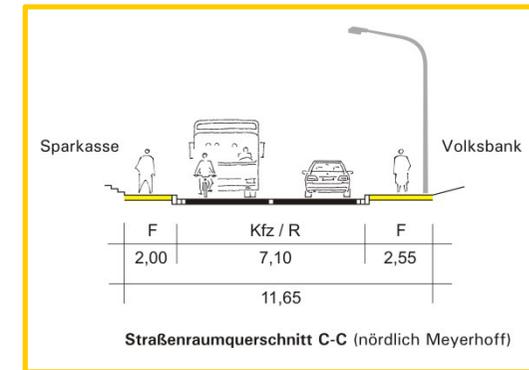
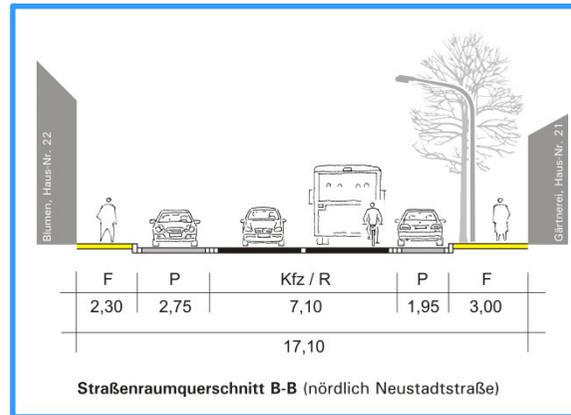
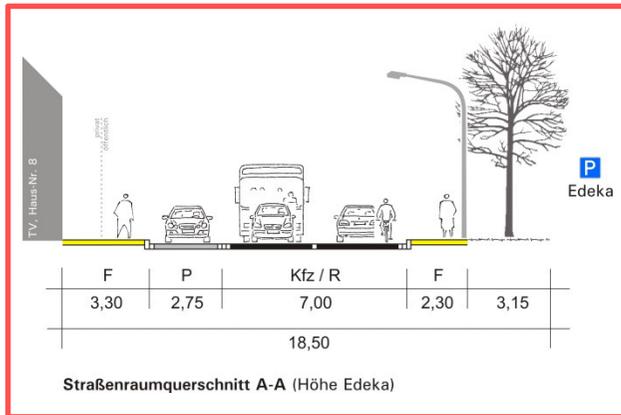


- Fahrbahnbreite zw. **5,20 m** und **5,80 m**
- Längsparken am Fahrbahnrand und Schrägparken in Fahrbahnmitte im Wechsel
- Betonung von Überquerungsbereichen durch Pflasterbänder
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen

## Bremer Straße Süd – Vorangegangene Planung

- Bei Fortführung des Gestaltungsprinzipes könnte die „Wirkung“ verloren gehen
- Eine Fahrbahnbreite unter 6,50 m ist aufgrund des hohen Schwerverkehrsaufkommens und Busverkehrs unrealistisch
- Das Einbringen von Pflaster an den geplanten Überquerungsstellen schafft Schwachstellen in der Fahrbahnoberfläche
- Schrägparkstände in Fahrbahnmitte sind aufgrund hoher Sicherheitsgefährdungen ausgeschlossen

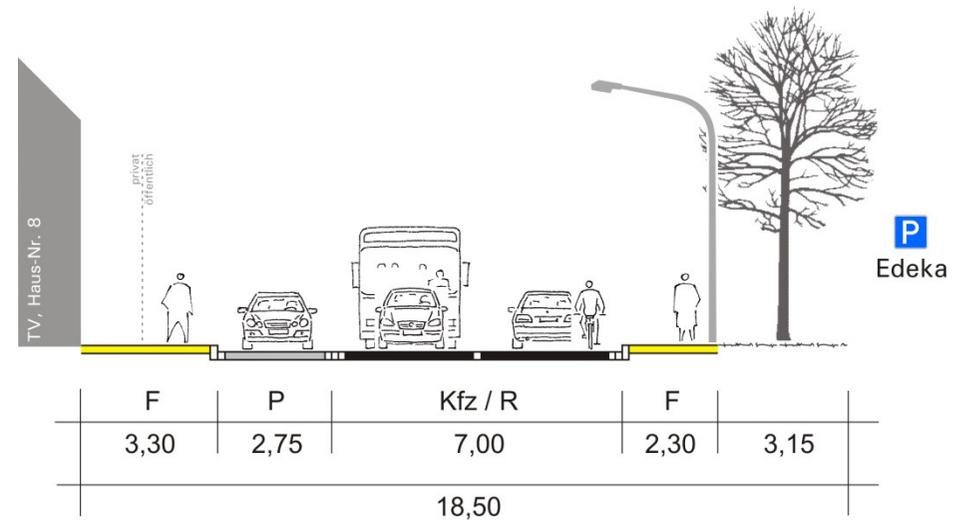
# Straßenraumquerschnitt – Variantendiskussion



# Bremer Straße – Süd (A – A)

# Bestand

- Gehwege teilweise auf privatem Grund
- Einheitliche Ausführung bei Neugestaltung wünschenswert ?

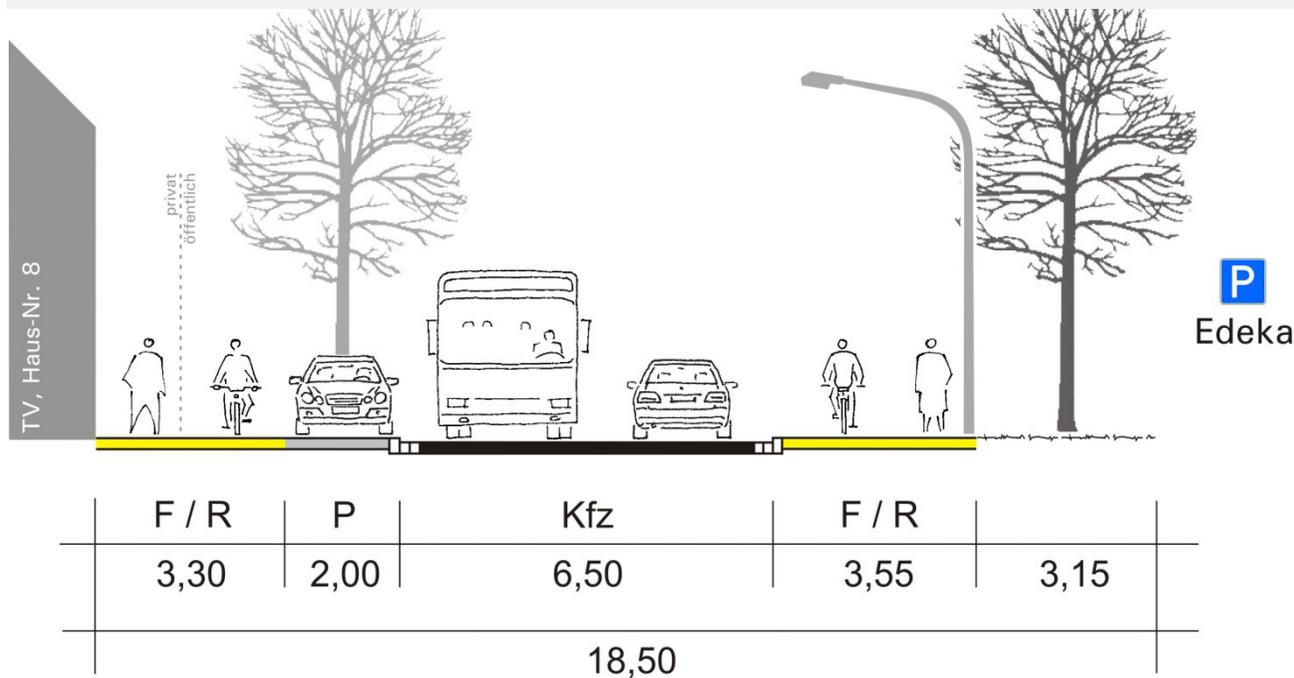


**Straßenraumquerschnitt A-A (Höhe Edeka)**

# Bremer Straße – Süd (A – A)

# Variante 1

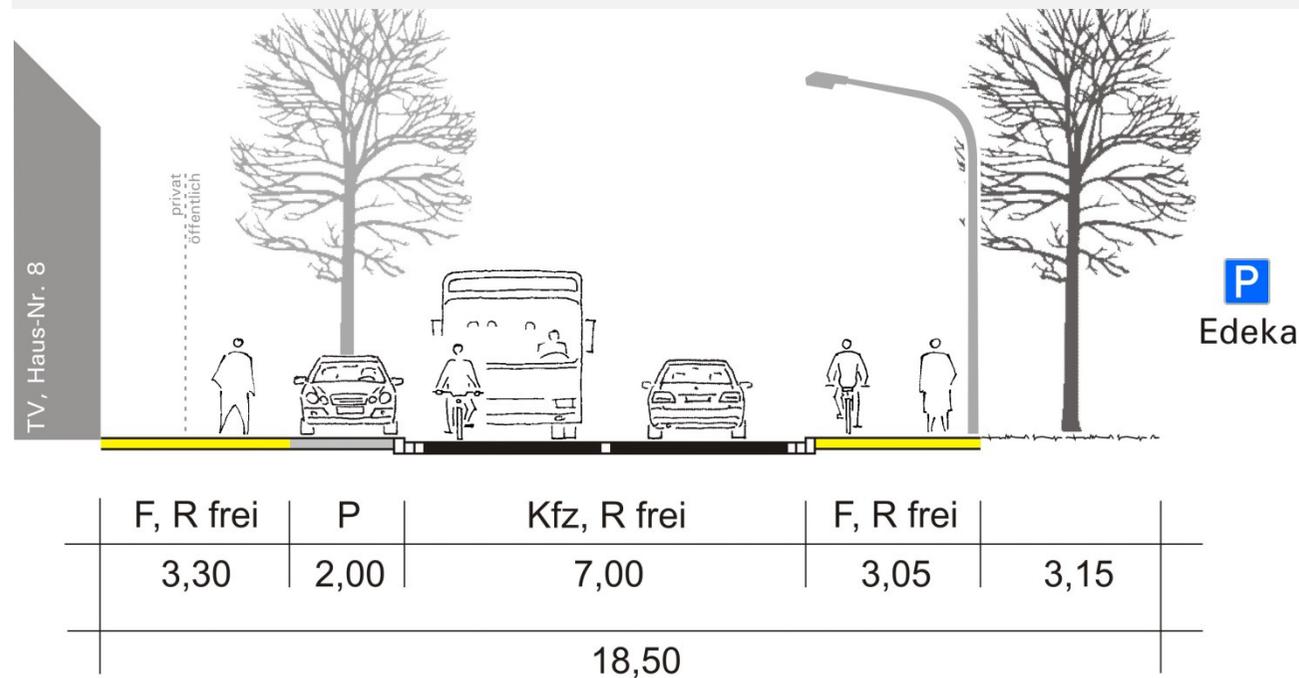
- Gemeinsame Geh- und Radwege
  - Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
  - Parken niveaugleich im Seitenraum
  - Gliederung des Parkstreifens durch Bäume
  - *optional: keine Mittelmarkierung*



# Bremer Straße – Süd (A – A)

## Variante 2

- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn
  - Ergänzend richtungsbezogene Freigabe der Seitenräume
  - Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
  - Parken niveaugleich im Seitenraum
  - Gliederung des Parkstreifens durch Bäume



# Gestaltungsbeispiel

## ■ Leopoldshöhe



# Gestaltungsbeispiel

## ■ Wunstorf



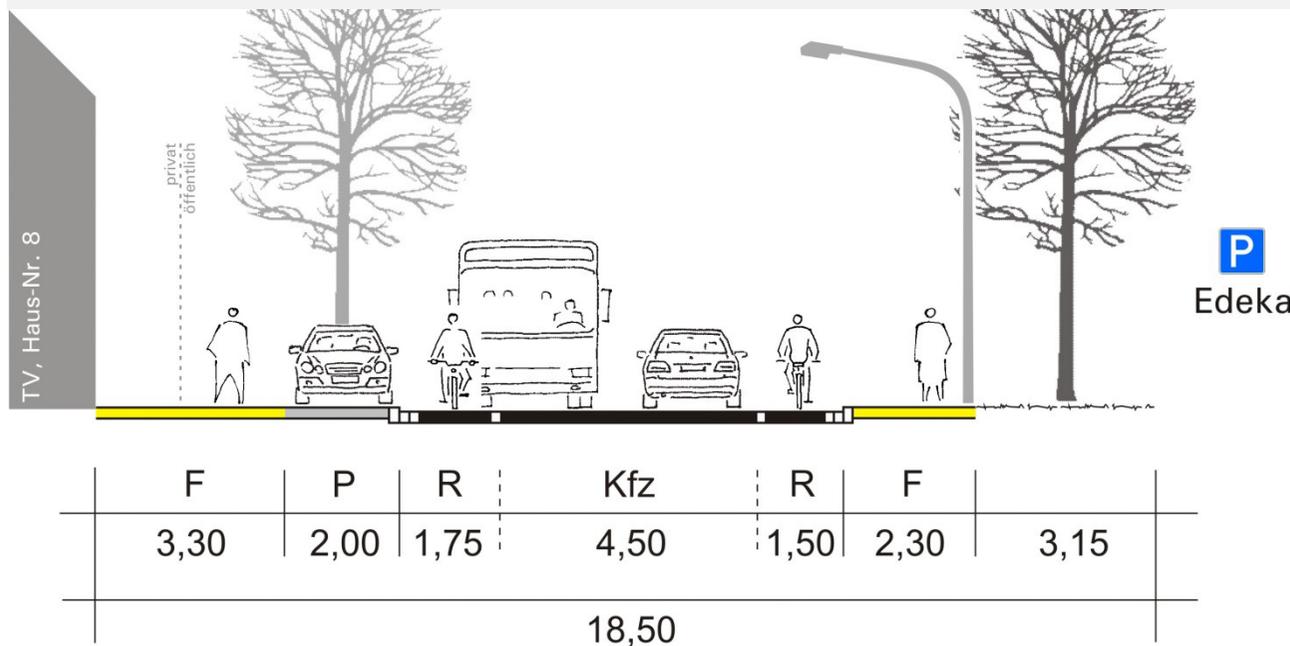
# Bremer Straße – Süd (A – A)

## Variante 3

### ■ Schutzstreifen

- Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
- Parken niveaugleich im Seitenraum
- Gliederung des Parkstreifens durch Bäume
- *optional: richtungsbezogene Freigabe der*  
*für den Radverkehr*

Seitenräume



# Gestaltungsbeispiel

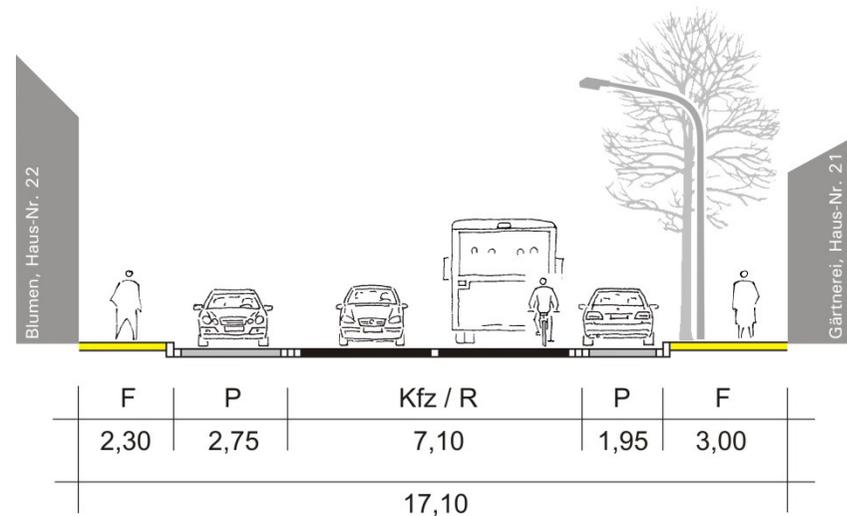
## ■ Hunteburg



# Bremer Straße – Mitte (B – B)

# Bestand

- Längsparkstände in Parkbuchten (bereichsweise ein- und beidseitig)
- Parkstände am östlichen Fahrbahnrand überbreit

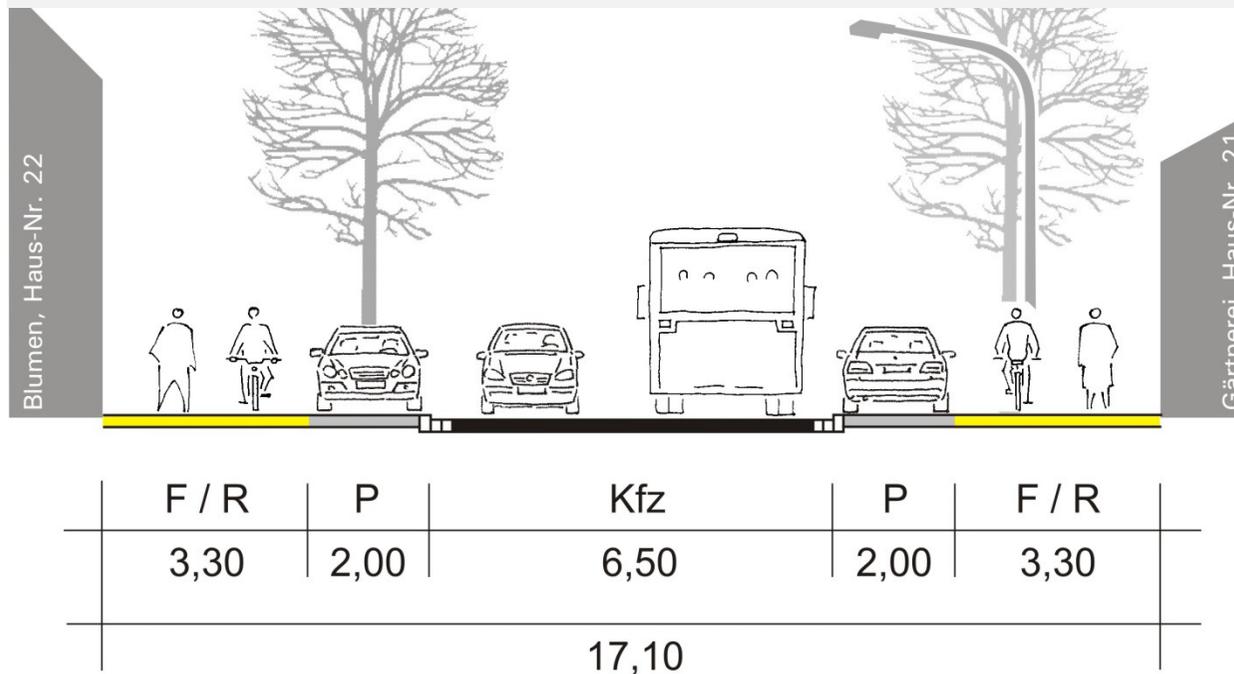


Straßenraumquerschnitt B-B (nördlich Neustadtstraße)

## Bremer Straße – Mitte (B – B)

## Variante 1

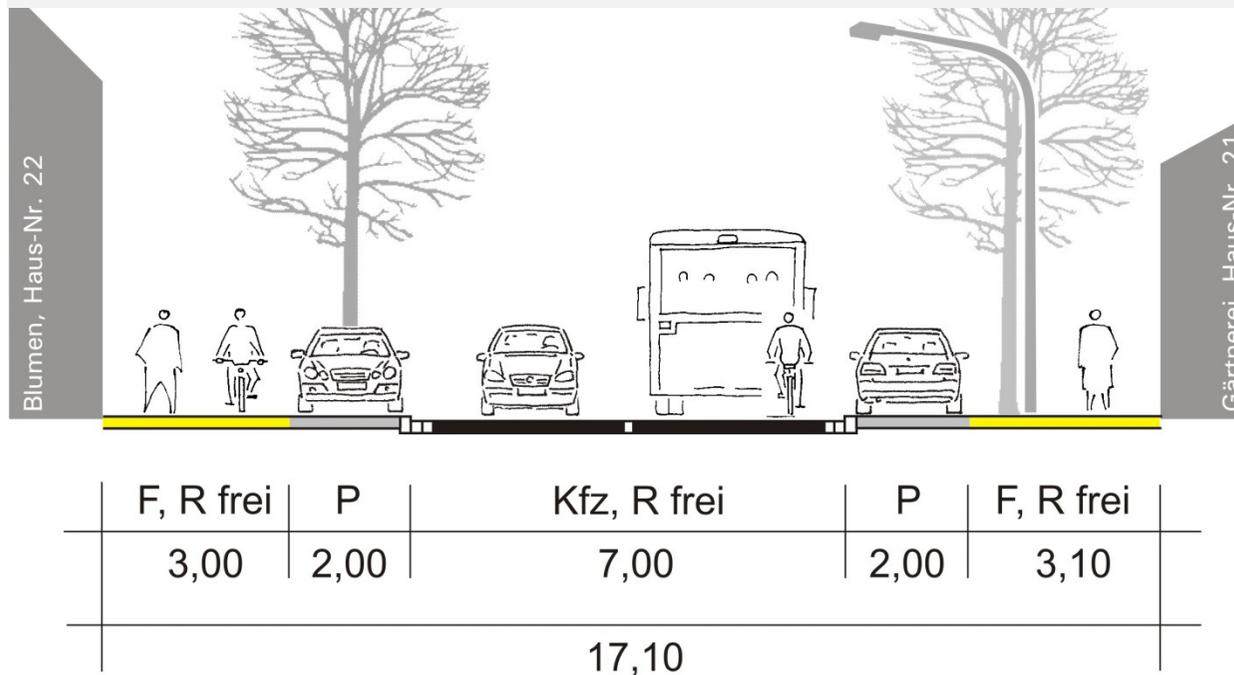
- Gemeinsame Geh- und Radwege
  - Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
  - Parken niveaugleich im Seitenraum
  - Gliederung des Parkstreifens durch Bäume
  - *optional: keine Mittelmarkierung*



## Bremer Straße – Mitte (B – B)

## Variante 2

- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn
  - Ergänzend richtungsbezogene Freigabe der Seitenräume
  - Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
  - Parken niveaugleich im Seitenraum
  - Gliederung des Parkstreifens durch Bäume



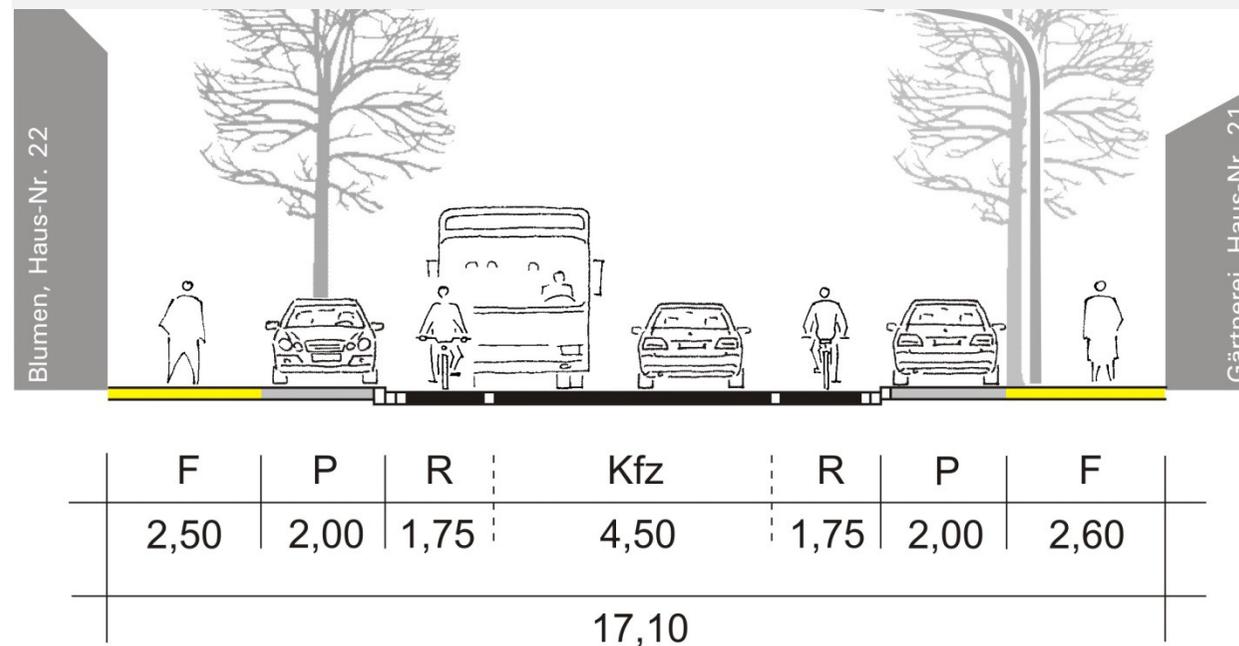
# Bremer Straße – Mitte (B – B)

## Variante 3

### ■ Schutzstreifen

- Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
- Parken niveaugleich im Seitenraum
- Gliederung des Parkstreifens durch Bäume
- *optional: richtungsbezogene Freigabe der für den Radverkehr*

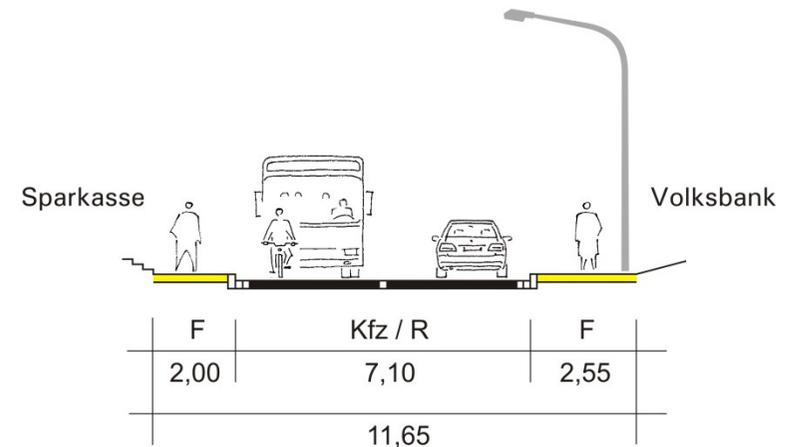
Seitenräume



# Bremer Straße – Nord (C – C)

# Bestand

- Gehwege teilweise sehr schmal
- Bei widerrechtlicher Benutzung der Seitenräume durch den Radverkehr erhöhtes Konfliktpotenzial

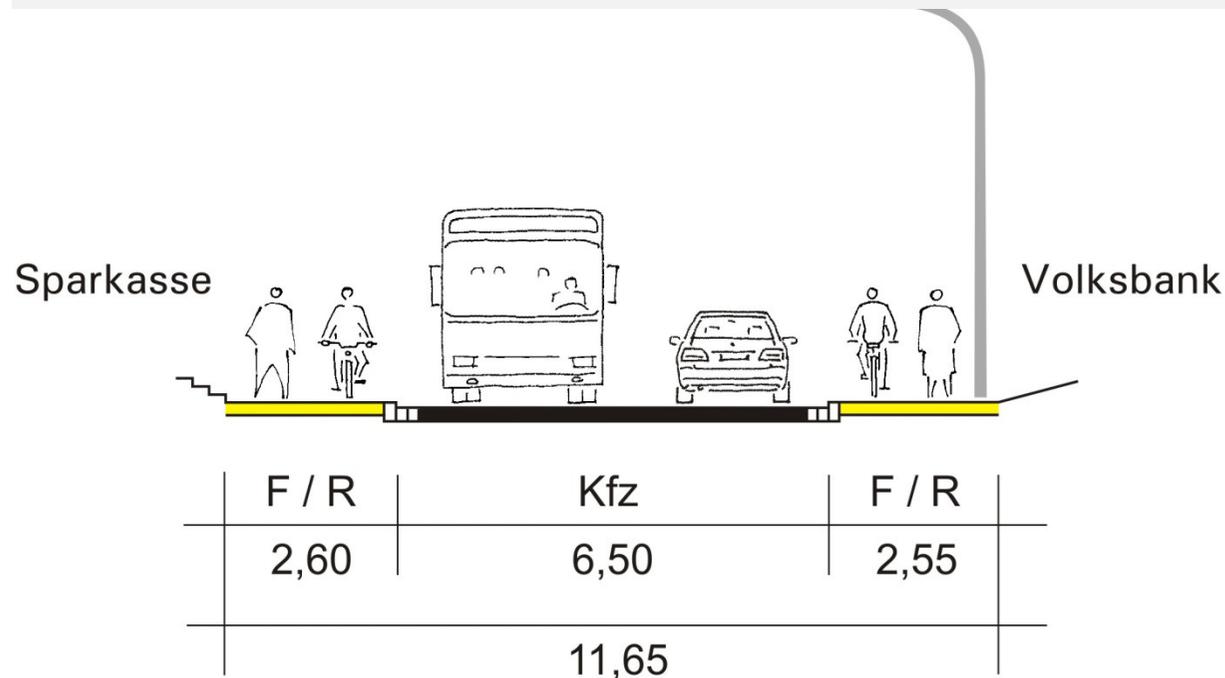


Straßenraumquerschnitt C-C (nördlich Meyerhoff)

# Bremer Straße – Nord (C – C)

# Variante 1

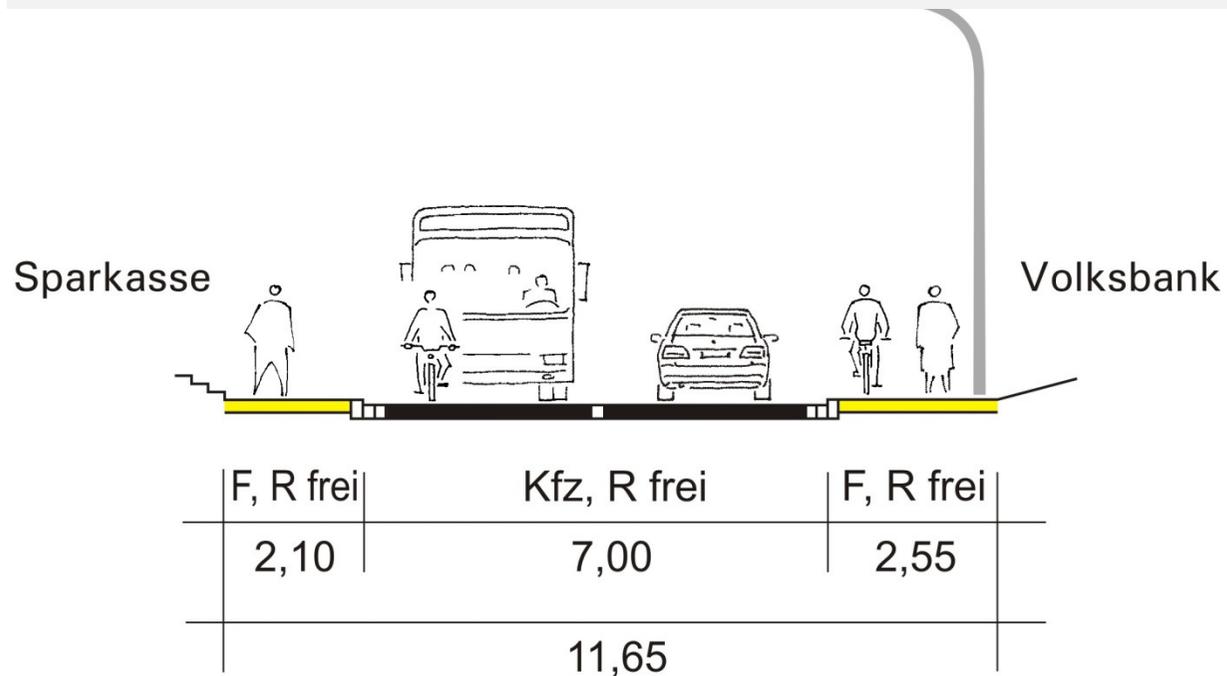
- Gemeinsame Geh- und Radwege
  - Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
  - **Wegen Unterschreitung der Mindestmaße für benutzungspflichtige Geh- und Radwege nicht empfohlen**



## Bremer Straße – Nord (C – C)

## Variante 2

- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn
  - Ergänzend richtungsbezogene Freigabe der Seitenräume
  - Rundborde (Ansichtskante 3 cm)



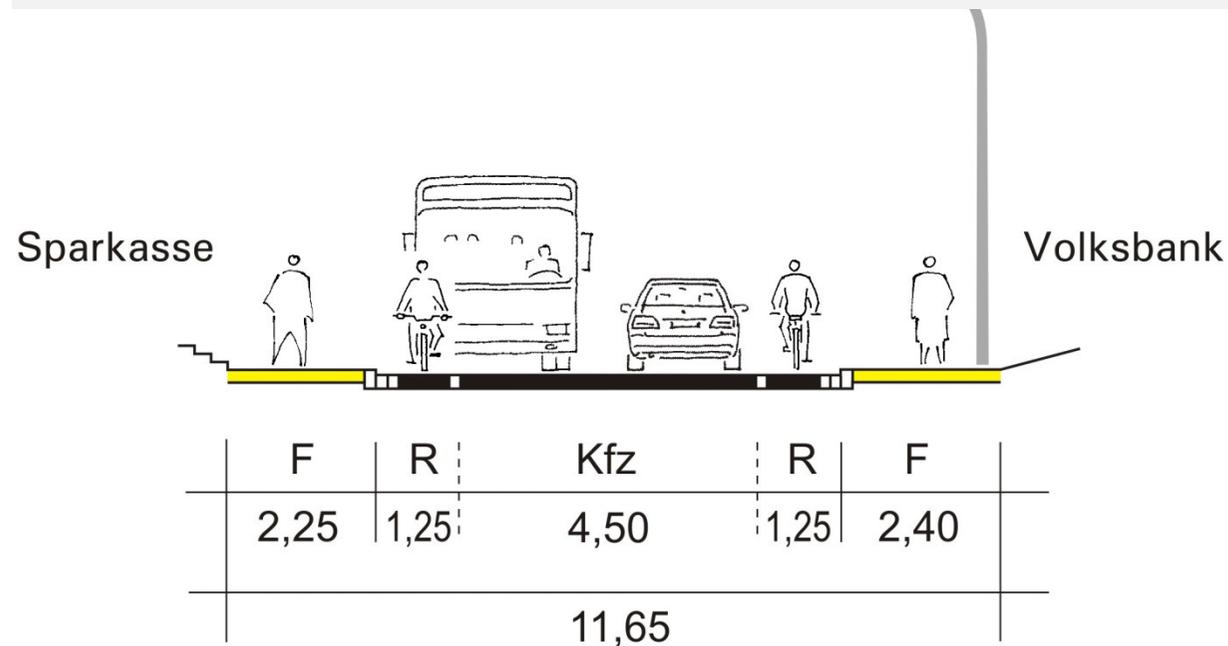
# Bremer Straße – Nord (C – C)

## Variante 3

### ■ Schutzstreifen

- Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
- *optional: richtungsbezogene Freigabe der Seitenräume für den Radverkehr*

Seitenräume





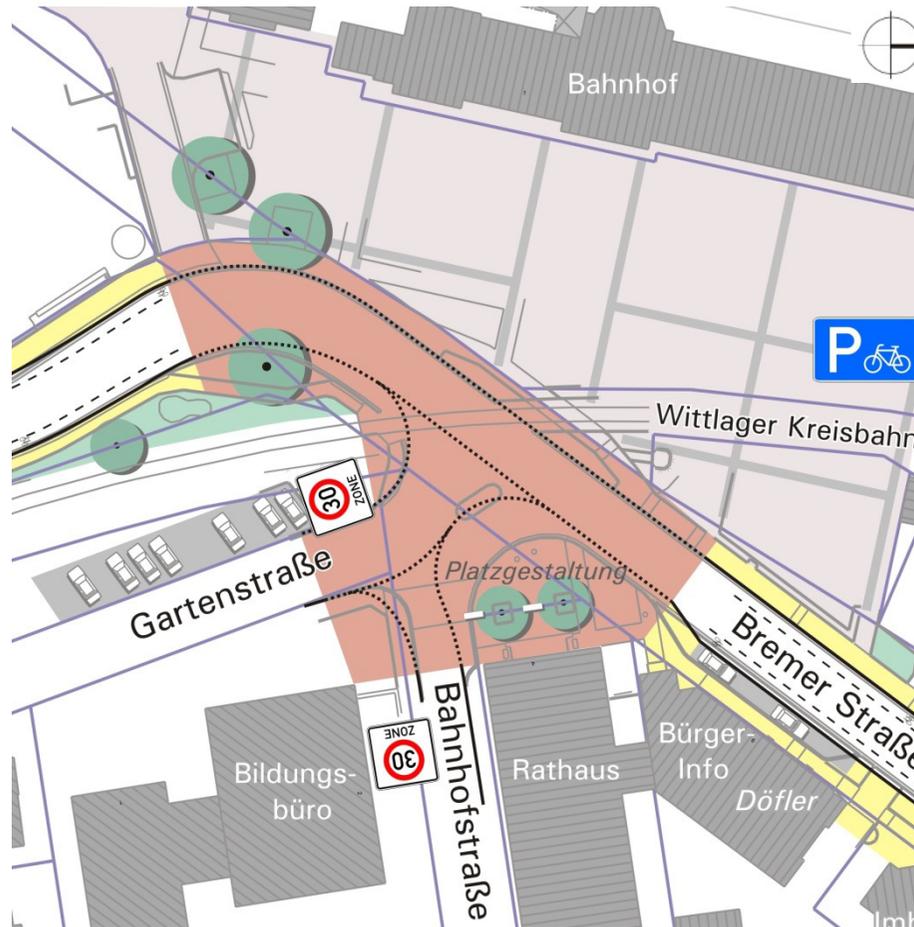
## Knotenpunkt- und Platzgestaltung

- Volksbank / Sparkasse
- Einmündung Hauweg
- Gärtnerei Fortmann und Düvel
- Rathaus / Bahnhof
- Knotenpunkt Bremer Straße / Osnabrücker Straße / Wehrendorfer Straße

# Knotenpunkt- und Platzgestaltung – farbliche Betonung

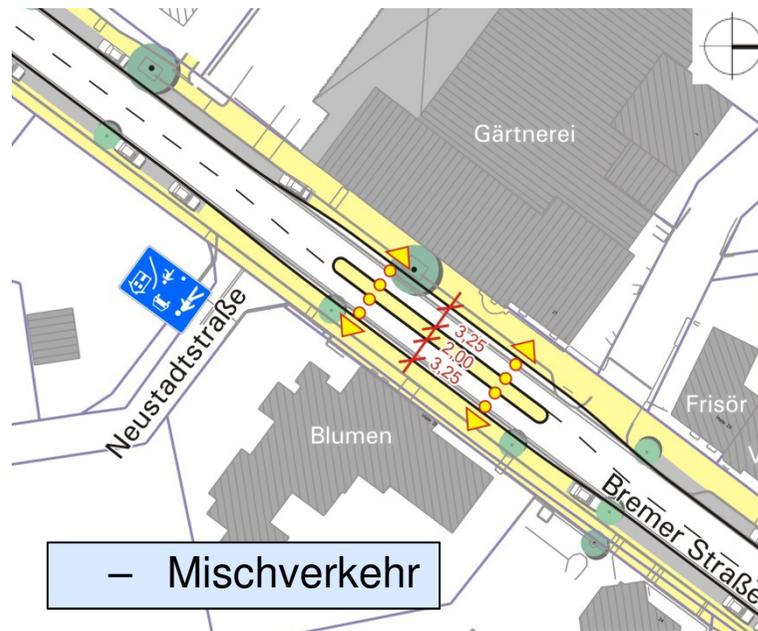
## ■ Knotenpunkt Bremer Straße / Gartenstraße

- Pendant zu *Shared Space* im Norden – „Auftakt“
- Schutzstreifen unterbrechen

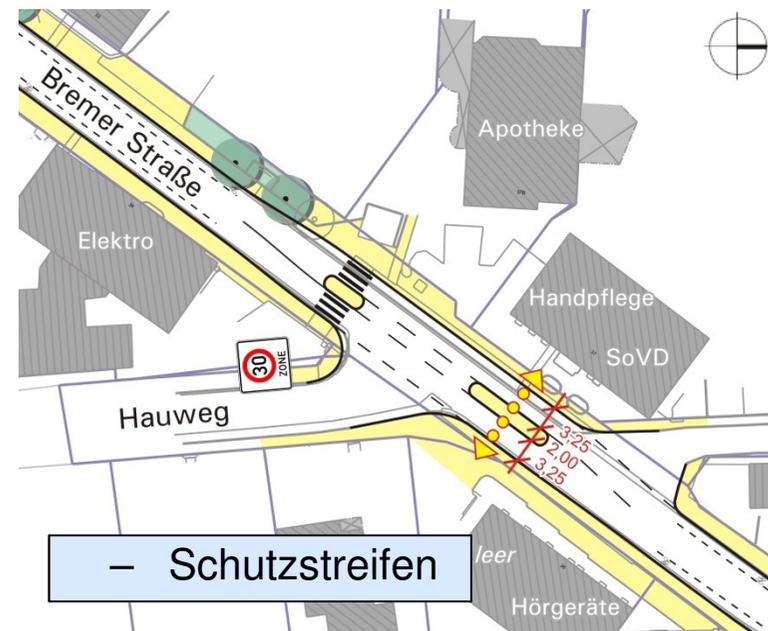


# Knotenpunkt- und Platzgestaltung – Überquerungshilfen

- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Betonung besonderer Überquerungsbereiche
- Reduzierung der Stellplätze erforderlich!



– Mischverkehr



– Schutzstreifen

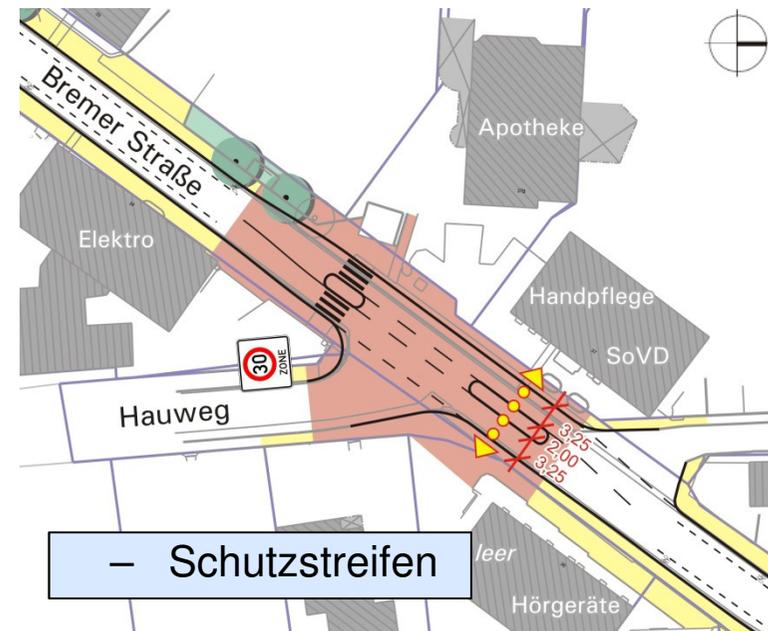
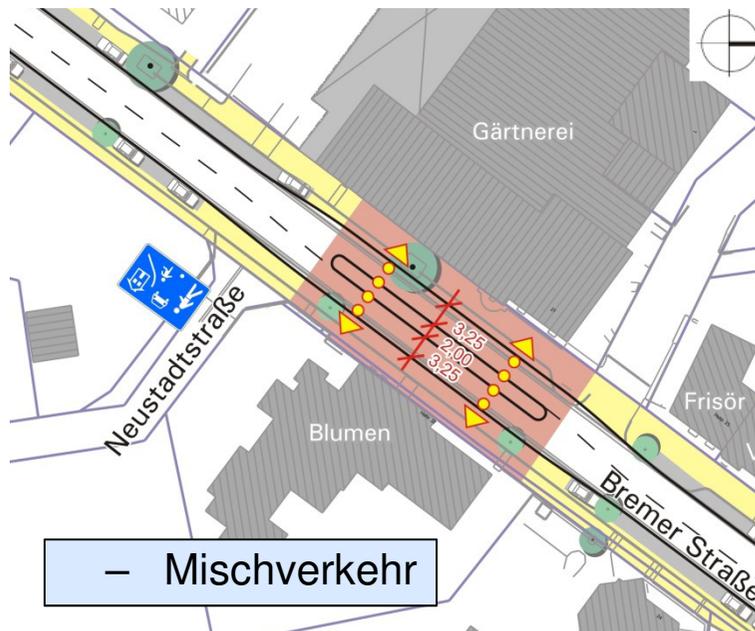
# Gestaltungsbeispiel

## ■ Ulm



# Knotenpunkt- und Platzgestaltung – Überquerungshilfen

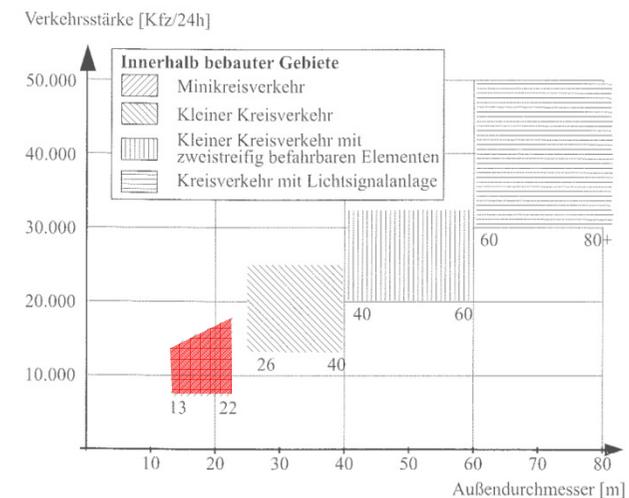
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Betonung besonderer Überquerungsbereiche
- Reduzierung der Stellplätze erforderlich!
- Kombination mit farblicher Gestaltung





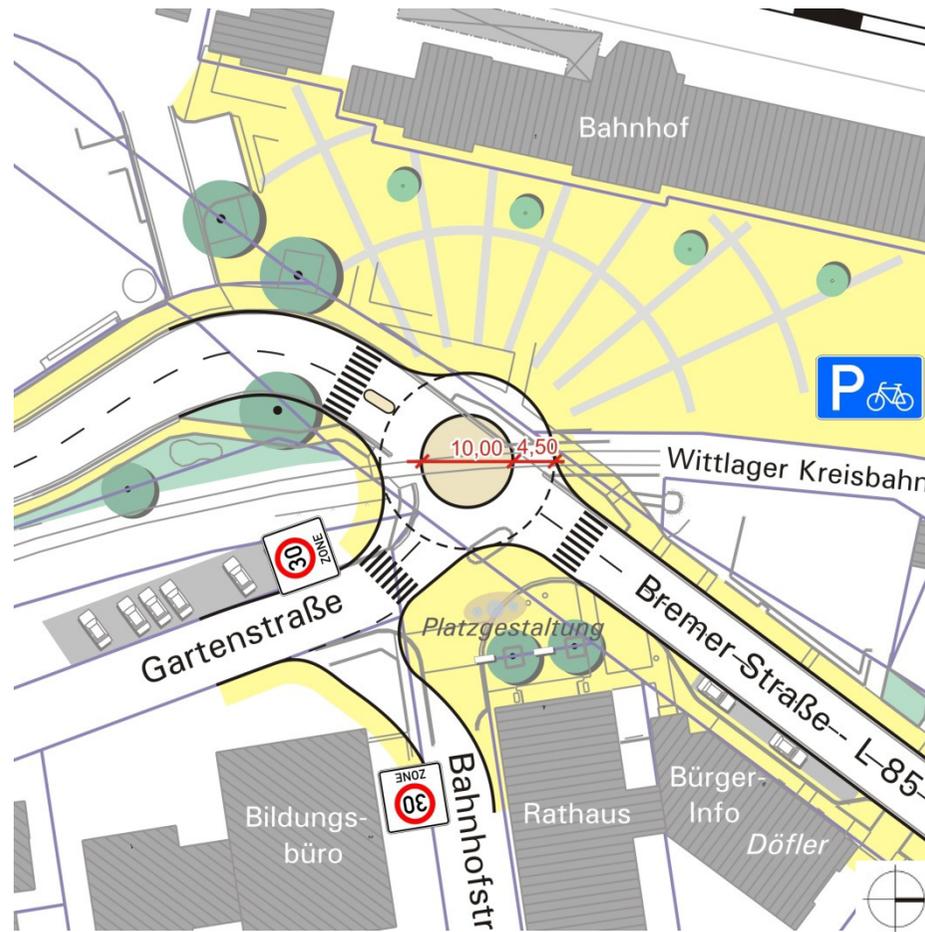
## Knotenpunkt- und Platzgestaltung – Minikreisverkehre

- Können einen Ort betonen und so die Orientierbarkeit verbessern
- Haben eine abbremsende Wirkung
- Haben in der Regel in jeder Zufahrt einen Fußgängerüberweg
- Haben bei etwa gleicher Verkehrsbelastung aller Zufahrten in der Regel eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität
  
- Dienen nicht der Platzgestaltung auf freier Strecke



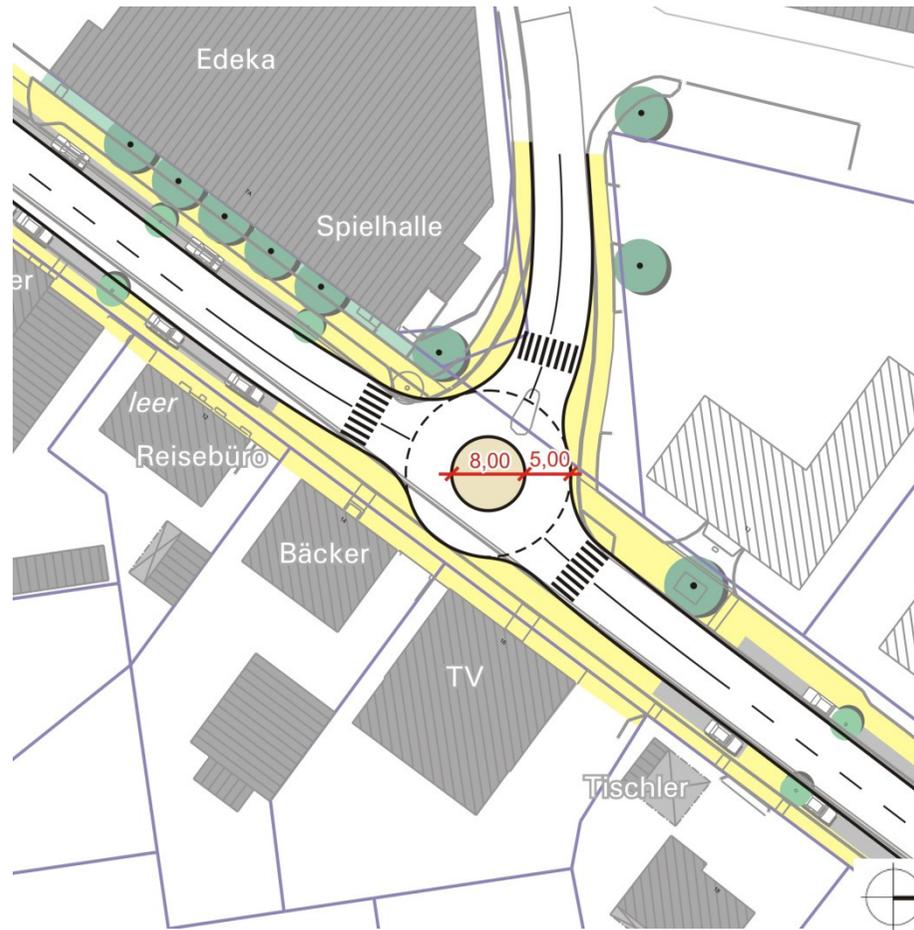
# Knotenpunkt- und Platzgestaltung – Minikreisverkehre

- Knotenpunkt Bremer Straße / Gartenstraße



# Knotenpunkt- und Platzgestaltung – Minikreisverkehre

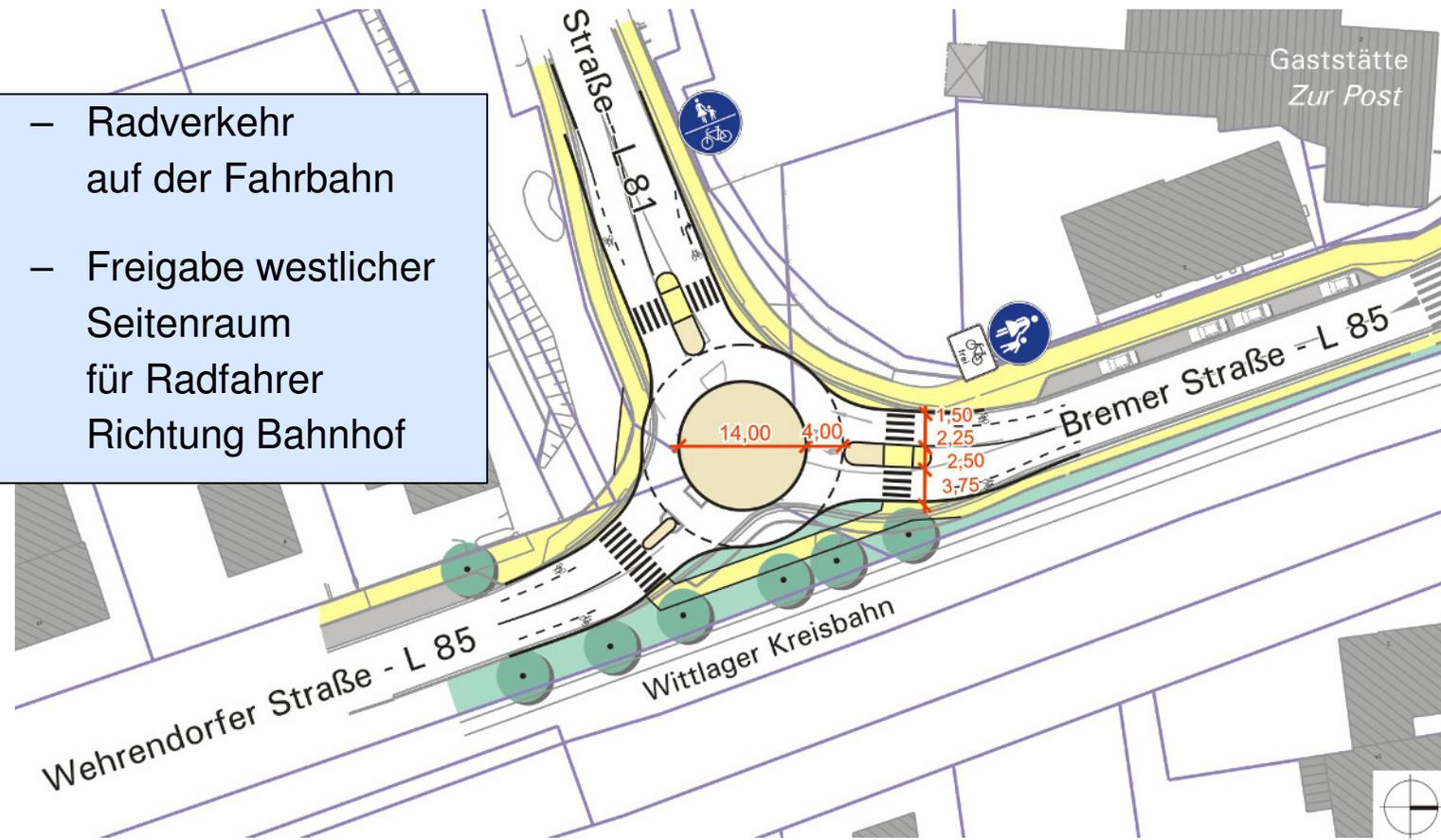
■ Zufahrt ZOB



# Knotenpunkt Bremer Straße/Wehrendorfer Straße

## ■ Variante 1 – Umgestaltung zum Minikreisverkehr

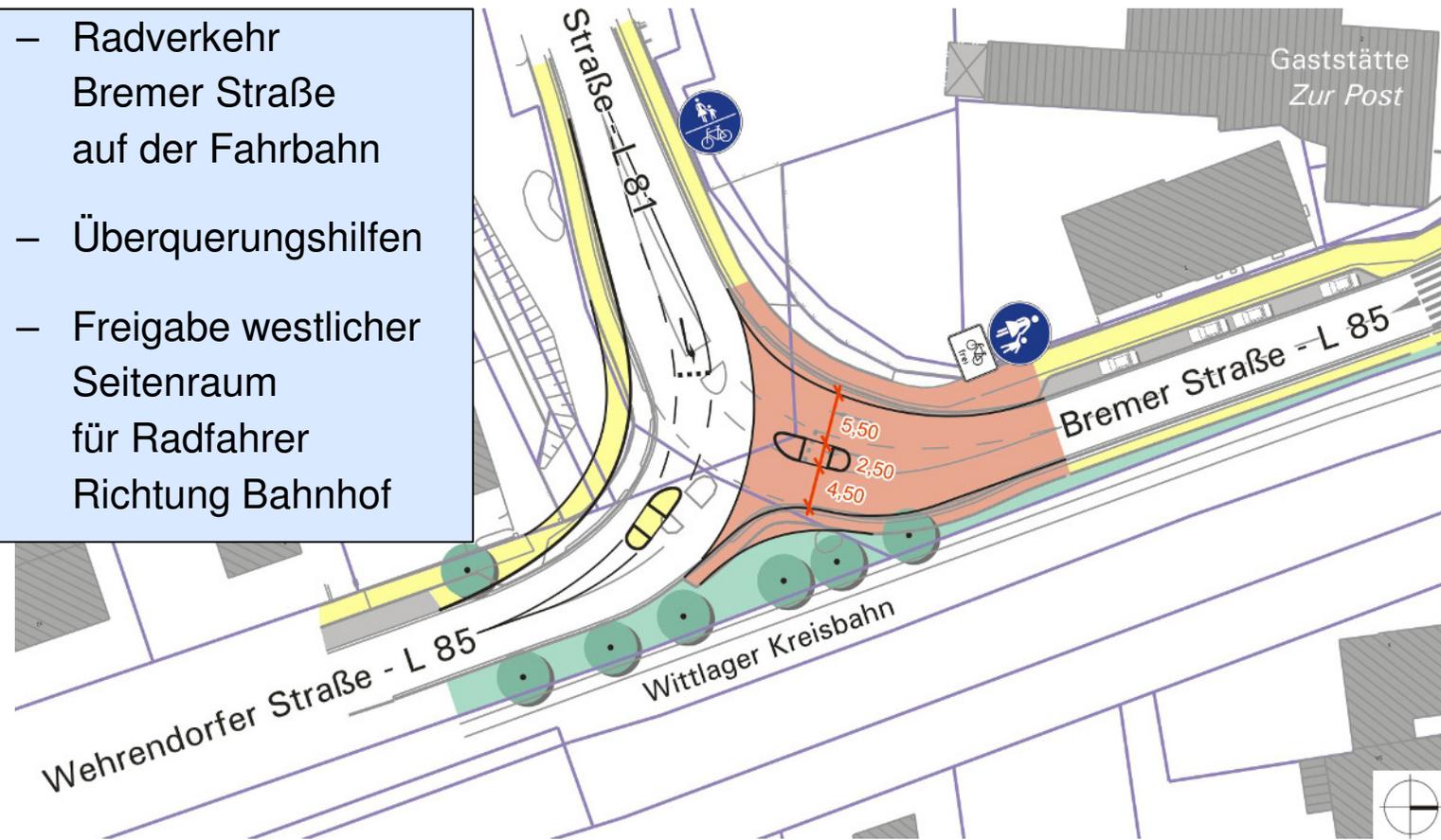
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Freigabe westlicher Seitenraum für Radfahrer Richtung Bahnhof



# Knotenpunkt Bremer Straße/Wehrendorfer Straße

## ■ Variante 2 – Vorfahrt Osnabrücker Straße / Wehrendorfer Straße

- Radverkehr Bremer Straße auf der Fahrbahn
- Überquerungshilfen
- Freigabe westlicher Seitenraum für Radfahrer Richtung Bahnhof



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

