



## **Stadt Hameln – Rahmenplan Verkehr Beschreibung der Abbildung 3a bis 3m**

### **Arbeitsschritt Therapie – Schwerpunkt Quartierkonzepte**

#### **Domeierstraße**

##### Abb. 3a

(1) Die Domeierstraße verbindet die Fischbecker Straße mit dem Thiewall. Etwa mittig kreuzt die Gröninger Straße, die auch die direkte Anbindung des Krankenhauses darstellt. Im östlichen Abschnitt der Gröninger Straße liegt das Parkhaus Rondell, das i.d. Regel aber über den Knotenpunkt mit der Erichstraße erschlossen wird.

(2) Die Domeierstraße ist als Tempo-30 Zone ausgewiesen, im nördlichen Abschnitt herrscht ein Durchfahrtsverbot für Lkw (Anlieger frei). Neben der geänderten Vorfahrtsregelung im Bereich der Gröninger Straße (jetzt vorfahrtsberechtigt) sind im Verlauf der Domeierstraße zwischen Gröninger Straße und Fischbecker Straße verkehrsberuhigende Einbauten vorhanden. Beidseitig der Domeierstraße kann im gesamten Abschnitt geparkt werden.

(3) Der Knotenpunkt mit der Fischbecker Straße ist signalisiert, die Einmündung in den Thiewall ist vorfahrtsgeregelt ausgewiesen. In diesem Bereich sind jedoch nicht alle Fahrtbeziehungen zugelassen, so dass aus der Domeierstraße nur in den Thiewall nach Rechts eingebogen bzw. vom Thiewall aus östlicher Richtung in die Domeierstraße abgebogen werden kann.

##### Abb. 3b

(4) Die Domeierstraße wird von Durchgangsverkehren (= Fahrten, die kein Ziel im näheren Umfeld haben) genutzt, die die zahlreichen Signalanlagen mit den damit verbundenen Wartezeiten im Verlauf der Erichstraße umgehen möchten. In erster Linie sind diese Verkehre von Norden nach Süden ausgerichtet. Die Entscheidung für die jeweilige Route fällt dann je nach Verkehrszustand an dem Knotenpunkt mit der Fischbecker Straße.

(5) In Gegenrichtung ist dieser Durchgangsstrom weniger ausgeprägt, da u.a. vom Thiewall aus westlicher Richtung nicht in die Domeierstraße abgebogen werden kann. Des Weiteren ist am Knotenpunkt Kastanienwall/ Erichstraße aus östlicher Richtung ein freier Rechtsabbieger nach Norden vorhanden, der das Abbiegen vereinfacht und beschleunigt.



(6) Zielverkehre (= Fahrten, die in der Domeierstraße oder im Umfeld verbleiben) entstehen neben den Anwohnerfahrten auch durch die angrenzenden Nutzungen wie Krankenhaus und Parkhaus. Zielverkehr aus Südwesten (Thiewall) muss bedingt durch die eingeschränkten Abbiegebeziehungen einen Umweg über die Gröninger Straße in Kauf nehmen. Ebenso führen Quellverkehre (= Gegenteil von Zielverkehr) nach Südosten über diesen Abschnitt, so dass der südliche Teil der Domeierstraße etwas geringer frequentiert ist.

### Abb. 3c

(7) Um den Anteil des Durchgangsverkehrs zu reduzieren, sind mehrere Möglichkeiten denkbar:

- a. Der nördliche Abschnitt der Domeierstraße wird als Einbahnstraße nach Norden ausgewiesen, womit ein Großteil des Durchgangsverkehrs von Norden nicht mehr in Richtung Thiewall abkürzen kann. Ein Bogen über die Gröninger Straße kann hier ausgeschlossen werden, so dass die Verkehre dann auch im südlichen Abschnitt der Domeierstraße entfallen.

Problematisch bei dieser Lösung ist, dass Fahrten zum Krankenhaus nun umwegig über die Gröninger Straße führen, was vor allem bei Einsatzfahrten von Krankenwagen einen Zeitverlust bedeutet.

Die Variante a. wird aus verkehrsplanerischer Sicht nicht empfohlen.

- b. Die Abschnitte nördlich und südlich der Gröninger Straße werden jeweils als Einbahnstraßen in Richtung Gröninger Straße ausgewiesen. Zufahrten, u.a. zum Krankenhaus, sind weiterhin problemlos möglich.

Ausfahrten aus dem gesamten Gebiet können dann aber nur noch über die Gröninger Straße erfolgen (Ausnahme Invalidenstraße), was den Knotenpunkt mit der Erichstraße überlasten würde. Schon durch die Verkehre aus dem Parkhaus kommt es hier in Spitzenzeiten zu leichten Stauerscheinungen.

Auch die Variante b. ist somit nicht zielführend.

- c. Die Domeierstraße wird nur im südlichen Abschnitt nach Norden als Einbahnstraße ausgewiesen. Fahrten in den Untersuchungsraum hinein sind weiterhin möglich. Im nördlichen Abschnitt sind analog zum Bestand alle Relationen für den Zielverkehr erlaubt, der Durchgangsverkehr nach Süden wird aber durch die Einbahnstraße weitgehend ausgeschlossen.

Zufahrten von Südwesten und Abfahrten nach Südosten führen ohnehin schon über die Gröninger Straße. Die hier auftretende Mehrbelastung durch Quellverkehre nach Südosten ist verkehrlich vertretbar.

Es wird empfohlen, die Variante c. in einem Feldversuch auf ihre verkehrliche Wirkung zu überprüfen. Dabei sollte neben der Domeierstraße und der Gröninger Straße auch die Invalidenstraße mit einbezogen werden.



## **Gartenstraße**

### Abb. 3d

(8) Das Wohnquartier im Umfeld der Gartenstraße ist durch viele Einbahnstraßen geprägt. Dies führt u.a. dazu, dass dieses Gebiet von der Süntelstraße sowie der Fischbecker Straße nicht direkt angesteuert werden kann, da alle Einbahnstraßen in diesem Bereich nach Nordwesten gerichtet sind.

(9) Die nächstmögliche Zufahrt kann dann nur umwegig über die Wettorstraße erfolgen, wobei mit der Erichstraße und dem Kastanienwall hochbelastete Straßenzüge genutzt werden müssen. Mehrere Signalanlagen sind dabei zu passieren.

(10) Das Quartier selber ist durchgängig als Tempo-30 Zone ausgewiesen, aus dem 164er Ring sowie der Waterloostraße und der Sandstraße ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit jeweils nur das Rechtseinbiegen in das Hauptverkehrsnetz erlaubt.

### Abb. 3e

(11) Durchgangsverkehre sind im Verlauf des 164er Ringes sowie der Sandstraße in nordwestlicher Richtung vorhanden, spielen jedoch eine eher untergeordnete Rolle. Die Fahrten teilen sich im Norden u.a. auf die Garten- und die Marienstraße – Reginastraße in Richtung Süntelstraße und Mertensplatz auf. In Gegenrichtung sind keine nennenswerten Durchgangsverkehre auszumachen.

(12) Zielverkehre können von Süden den direkten Weg über den 164er Ring und die Sandstraße wählen, von Norden bzw. Nordwesten muss ein Bogen über die Wettorstraße oder die Sedanstraße in Kauf genommen werden. Die verkehrliche Erschließung für den Zielverkehr von Norden ist als ungünstig anzusehen.

### Abb. 3f

(13) Gegenüber der schlechten Erreichbarkeit des Quartiers für den Zielverkehr, kann der Quellverkehr über zahlreiche Straßenzüge aus dem Gebiet abfließen, dies gilt insbesondere für die Straßenzüge im Nordwesten.

(14) Im Süden wird der Quellverkehr auf der Falkestraße gebündelt und über eine Signalanlage auf die Deisterallee geleitet.

### Abb. 3g

(15) Um die Erschließung des Quartiers von Norden bzw. Nordwesten zu verbessern, kann u.a. die Einbahnrichtung der nördlichen Gartenstraße umgedreht werden. Der Zielverkehr kann dann ohne große Umwege von der Süntelstraße in das Gebiet einfahren.



(16) Dagegen muss der Quellverkehr nun auf den 164er Ring oder die Verbindung Marienstraße – Reginastraße ausweichen. Wesentliche Fahrten im Durchgangsverkehr nach Süden sind hier aller Voraussicht nicht zu erwarten.

(17) Es ist davon auszugehen, dass durch die geänderte Verkehrsführung im 164er Ring sowie in der Marienstraße eine leichte Mehrbelastung auftritt. Ebenso kann in der Gartenstraße durch den Anteil des Zielverkehrs eine leichte Steigerung der Verkehrsmengen erfolgen. Die Wettorstraße wird dagegen vom Kfz-Verkehr entlastet, was für eine Ausweisung als Fahrradstraße auch sinnvoll erscheint.

(18) Die genauen Auswirkungen sind in einem Feldversuch zu prüfen. Dabei werden die Bestandsmengen im heutigen Verkehrsnetz gezählt und mit den Verkehrsmengen nach der Änderung der Einbahnrichtung im umliegenden Straßennetz verglichen und bewertet.

#### Abb. 3h

(19) Sollten doch unerwartet größere Anteile an Durchgangsverkehren in der Gartenstraße auftreten, so besteht die Möglichkeit, auch im angrenzenden südlichen Abschnitt der Gartenstraße die Einbahnrichtung umzudrehen.

(20) Die beiden Abschnitte laufen dann in Richtung Feuergraben gegeneinander, so dass das Durchfahren des Quartiers erschwert wird. In diesem Zuge müsste der parallel verlaufende Abschnitt des 164er Ringes ebenfalls geändert werden, da sonst die Fahrtbeziehung nach Süden unterbrochen wird. Die Maßnahme könnte dann auch einen positiven Einfluss auf die Durchgangsfahrten entlang des 164er Ringes nach Norden haben.

#### Abb. 3i

(21) Die Änderung der Einbahnrichtung in der nördlichen Marienstraße bietet den Zielverkehren ebenfalls die Möglichkeit, von der Süntelstraße über die Reginastraße in das Quartier einzufahren. Durch die geringe Grundbelastung wird sich das Verkehrsaufkommen durch den Anteil des Zielverkehrs aber spürbar erhöhen.

(22) Durch die Verlagerung der Durchgangs- und Quellverkehre in die Gartenstraße findet auch hier eine Steigerung der Verkehrsmengen statt, jedoch ist dies im Vergleich zur Grundbelastung als weniger störend zu bewerten.

#### Abb. 3j

(23) Die Gartenstraße ist für eine Einbahnstraße relativ großzügig ausgebaut, die Bebauung auf Abstand gehalten und weniger querschnittsprägend. Die Grundbelastung liegt dabei über der der Marienstraße, was auch zukünftig in der Planung der Fall sein wird.



(24) Im Knotenpunkt mit der Süntelstraße ist eine Aufstellfläche vorhanden (Sperrfläche), die durch Ummarkierung für zukünftige Linksabbieger genutzt werden kann. Die Eckausrundung für Rechtsabbieger von Westen in die Gartenstraße sollte den Schleppkurven entsprechend angepasst werden, falls sich die Änderung der Einbahnrichtung bewährt hat.

(25) Die Marienstraße weist einen sensibleren Straßenquerschnitt gegenüber der Gartenstraße auf. Die Bebauung ist deutlich dichter und durchgehend beidseitig vorhanden, die parkenden Fahrzeuge können gerade so von einem Pkw passiert werden. Schwerverkehr ist ohne durchgängiges Parkverbot nur eingeschränkt möglich.

(26) Die Einmündung der Reginastraße in die Süntelstraße ist zwar großzügig ausgebaut, es fehlt jedoch eine Möglichkeit, sich als Linksabbieger entlang der Süntelstraße aufzustellen. Verkehrlich ist dies nicht unproblematisch, da zwangsweise ein Rückstau hinter wartenden Linksabbiegern entsteht, der voraussichtlich bis in den angrenzenden Knotenpunkt mit der Wilhelm-Busch-Straße zurückreicht.

## **Bürenstraße**

### Abb. 3k

(27) Die Bürenstraße verbindet den Ostertorwall mit der Kaiserstraße und ist als Tempo-30 Zone ausgewiesen. Verkehrsberuhigende Einbauten in Form von Aufpflasterungen und Einengungen sollen zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen, da der Straßenquerschnitt hinsichtlich der Straßenfunktion relativ breit bemessen ist.

(28) Die Verbindung wird genutzt, um die reguläre Route über Mühlen- und Hafenstraße abzukürzen. U.a. kann dabei dann auch die Signalanlage Ostertorwall/Mühlenstraße umgangen werden.

### Abb. 3l

(29) Durchgangsverkehre sind in erster Linie in der Relation östlicher Ostertorwall in Richtung Ohsener Straße und umgekehrt vorhanden. Zwar ist das Linksabbiegen vom Ostertorwall in die Bürenstraße aufgrund der Verkehrsbelastung des Innenstadtringes mit Wartezeiten verbunden, jedoch sind diese geringer als der Umweg über die Mühlenstraße samt Wartezeit an der angrenzenden Signalanlage.

(30) Fahrten von der Kaiserstraße in den westlichen Abschnitt des Ostertorwalls sind eher untergeordnet, da das Linkseinbiegen aufgrund der Querschnittsbelastung in der Hauptachse problematisch ist. Der Durchgangsverkehr in Gegenrichtung wird ebenfalls gering ausfallen, da vom Münsterwall ein freier Rechtsabbieger vorhanden und der Hauptstrom in Richtung Ohsener Straße ausgerichtet ist.



(31) Zielverkehre treten durch die Anlieger der Bürenstraße selber sowie durch Fahrten in die angrenzende Hugenottenstraße auf.

### Abb. 3m

(32) Um auch hier den Anteil des Durchgangsverkehrs zu reduzieren, wurden die folgenden Maßnahmen angedacht:

- a. Bei der Einrichtung einer Einbahnstraße im nördlichen Abschnitt der Bürenstraße in Richtung Kaiserstraße würde der stärkste Durchgangsverkehrstrom beibehalten bleiben. Die Entlastungswirkung in der Bürenstraße ist gering. Fahrten von Süden könnten in die Hugenottenstraße und damit in weitere angrenzende Straßenzüge ausweichen.

Die Variante a. wird aus verkehrsplanerischer Sicht nicht empfohlen.

- b. Dreht man die Einbahnrichtung um und überplant den südlichen Abschnitt der Bürenstraße, so werden analog zu a. Schleichfahrten über die nördliche Bürenstraße in die Hugenottenstraße verlaufen, wenn auch in geringerem Maße (ggf. auch zeitlich befristet, Eingewöhnungsphase).

Auch die Variante b. ist somit aber nicht zielführend.

- c. Rückt man die Einbahnstraße nach Norden, so dass ein Einfahren vom Ostertorwall nicht mehr möglich ist, verlagern sich die Fahrten größtenteils auf die Mühlenstraße. Fahrten von Süden sind dabei weiterhin über die Bürenstraße möglich. Neue Schleichverkehre über die Hugenottenstraße (über Wilhelmsplatz) sind so gut wie ausgeschlossen.

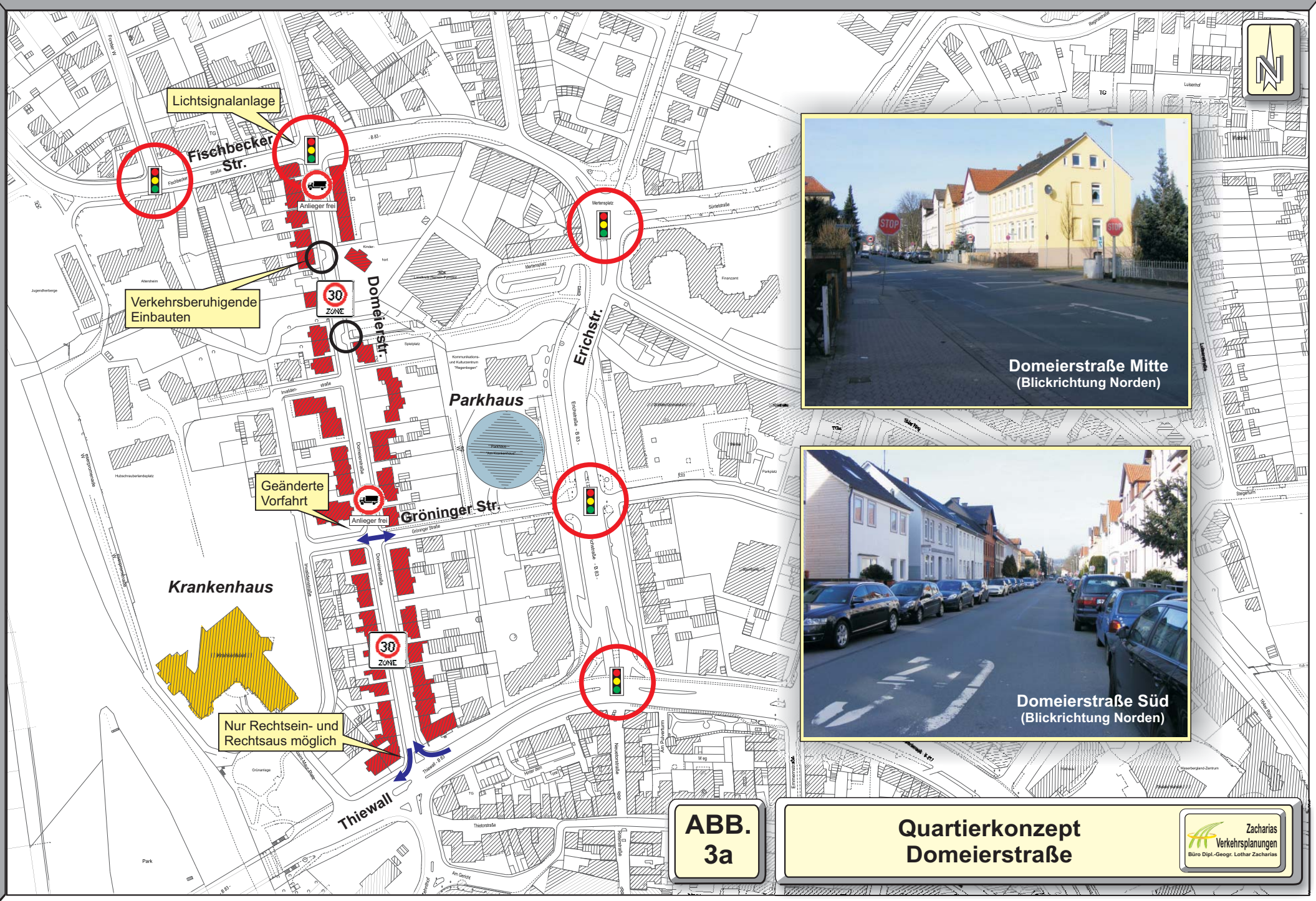
Die Variante c. ist empfehlenswert, um große Anteile des Durchgangsverkehrs auf das Hauptverkehrsnetz zu verlagern. Um die verkehrliche Wirkung zu prüfen, sollte auch hier ein Feldversuch gestartet werden, der u.a. auch Schleichverkehr in angrenzenden Wohnstraßen mit untersucht.

- d. Falls sich herausstellen sollte, dass unangemessen viele Fahrzeuge über die Route Bismarckstraße – Hugenottenstraße ausweichen, um vom Ostertorwall zur Kaiserstraße zu gelangen, könnte auch der südliche Abschnitt der Bürenstraße als Einbahnstraße in nördlicher Richtung ausgewiesen werden. Weitere Verlagerungen in die östlich angrenzenden Wohnbereiche sind beim Ziel Ohseener Straße eher ausgeschlossen.

Hannover, Oktober 2013

i.A. Dipl.-Ing. Felix Bögert





**ABB.  
3a**

**Quartierkonzept  
Domeierstraße**

