



Stadt Hameln – Rahmenplan Verkehr Beschreibung der Abbildungen 1a bis 1m

Arbeitsschritt Therapie – Schwerpunkt Trassenvarianten

Trassenvarianten (Abb. 1a)

(1) Laut der Verkehrsanalyse im Zuge des Rahmenplan Verkehr verlaufen viele Fahrten durch das Innenstadtgebiet von Hameln, ohne hier ein direktes Ziel aufzusuchen. Um diese „störenden“ Durchgangsverkehre zu verlagern, ist es sinnvoll, Umfahrungen über großräumigere Trassen zu schaffen. Neben den verlagerten Durchgangsverkehren, lassen sich je nach Lage der Trasse auch Zielverkehre erreichen und direkter steuern.

(2) Zielverkehre in angrenzende Stadtteile verlaufen dabei nun nicht mehr ausschließlich über das Zentrum (innere Erschließung über Innenstadtring), sondern können nun zielgerichtet über weitere Hauptverkehrsstraßen in das Stadtgebiet geleitet werden (äußere Erschließung über neuen Anbindungen).

(3) Mögliche Trassenvarianten zur Entlastung des Stadtgebietes sind dabei die Südumfahrung (planfestgestellt), sowie weitere denkbare Varianten einer Westumfahrung (Prüfung der Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan). Um eine Aussage über die verkehrliche Wirkung der Trassen zu erhalten, wurden die Planungen anhand von Netzmodellrechnungen überprüft. Dabei werden jeweils die absoluten Verkehrsmengen sowie die Differenzenbelastung zum Prognosenullfall 2025 (siehe Verkehrsanalyse) dargestellt.

Nullfall 2012 – Kfz/24h (Abb. 1b)

(4) Aus der Verkehrsuntersuchung zur Südumgehung liegt bereits ein Verkehrsmodell vor, das als Grundlage für den Rahmenplan Verkehr genutzt werden kann. Die Modellrechnung basiert auf Befragungsergebnissen, die letztmalig im Jahr 2008 stichprobenartig überprüft wurden. Die Prüfung zeigt, dass die Fahrtbeziehungen im Stadtgebiet bezogen auf die Zielpunkte (Bezirke) keine Veränderungen aufweisen. Das Netz kann somit anhand aktueller Verkehrsdaten (DTV-Zählung durch Landesbehörde sowie Verkehrszählungen der Stadt Hameln) auf den heutigen Stand geeicht werden. Es entsteht der Nullfall 2012, der die derzeitigen Verkehrsmengen im Stadtgebiet von Hameln abbildet.

(5) Insgesamt finden im Stadtgebiet täglich ca. 186.000 Fahrten statt. Dies entspricht einer täglichen Arbeitsleistung von etwa 668.000 Fahrzeugkilometern. Rechnet man die zurückgelegten Kilometer auf ein einziges Fahrzeug um, so würde es die Weltkugel ca. 16,5 Mal pro Tag umrunden.



(6) Die durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke beträgt im Binnenverkehr (Fahrten, die ausschließlich im Stadtgebiet stattfinden) ca. 1,8 Kilometer. Ziel- und Quellverkehrsfahrten weisen im Mittel Streckenlängen von etwa 4,6 Kilometern Länge auf. Der Durchgangsverkehr, der das Stadtgebiet komplett durchquert, legt etwa 9,8 Kilometer zurück.

Bezogen auf die zurückgelegten Wegstrecken sinkt der Anteil des Binnenverkehrs dann auf ca. 25 %. Der Anteil der Fahrzeugkilometer im Ziel- und Quellverkehr beträgt dann etwa 53 %. Der Durchgangsverkehr steigt hinsichtlich der täglich erbrachten Kilometerleistung im Stadtgebiet auf ca. 22 %.

Prognosenullfall 2025 – Kfz/24h und SV/24h (Abb. 1c)

(7) Der Prognosenullfall stellt die zukünftigen Entwicklungen bis zum Jahr 2025 dar. Bei der Herleitung werden dabei allgemeine Faktoren wie das überregionale Verkehrsgeschehen sowie spezielle Veränderungen hinsichtlich der Bauleitplanung der Stadt Hameln berücksichtigt.

(8) Das dargestellte Verkehrsnetz stellt somit eine Grundlage für zukünftige Planungen dar. Hierbei können Maßnahmen auf Ihre Wirkung und Folgewirkung geprüft werden. Der Prognosenullfall bildet damit den Maßstabsfall für alle weiteren Planungsideen.

Westumfahrung 2025, stadtfern, Anbindung Wehrberger Warte (Abb. 1d und 1e)

(9) Eine stadtferne Westumfahrung würde täglich von ca. 6.600 Kfz genutzt. Die Trasse könnte im Bereich der Wehrberger Warte von der Bundesstraße B 83 abzweigen und westlich des Ludwigsees auf die Helpenser Landstraße/ Klütstraße münden.

(10) Durch diese Trassenführung könnten die Hauptverkehrsstraßen innerhalb der nordwestlichen Innenstadt entlastet werden. Die Entlastungseffekte betragen zwischen - 4.100 Kfz/24h im Bereich Thiewall und - 4.700 Kfz/24h entlang der Fischbecker Landstraße.

(11) Verkehrlich hoch frequentierte Knotenpunkte wie der Mertensplatz (Erichstraße) werden in diesem Zuge ebenfalls entlastet. Auch die nördliche Umfahrung der Innenstadt über Reimerdeskamp und Basbergstraße weist dabei leicht niedrigere Verkehrsmengen auf.

(12) Allerdings führen die verlagerten Fahrten in diesem Fall zu Mehrbelastungen im Bereich der Helpenser Landstraße und der Klütstraße (+ 3.600 bis + 4.300 Kfz/24h). Im Bereich der Hochstraße findet dabei eine Umverteilung der Verkehrsmengen statt. Auch die Münsterbrücke weist leicht erhöhte Verkehrsmengen auf.

(13) Neben dem Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation dient die neue Trasse auch den Zielverkehren in das südlich gelegene Stadtgebiet.



Westumfahrung 2025, stadtfern, Anbindung Reherweg (Abb. 1f und 1g)

(14) Durch eine nördliche Anbindung der Westumfahrung am Reherweg kann die Nutzung der Trasse gegenüber der Anbindung im Bereich der Wehrberger Warte auf 7.000 Fahrzeuge pro Tag erhöht werden.

(15) Die Entlastungswirkung fällt im Bereich der Fischbecker Landstraße mit - 2.100 Kfz/24h etwas geringer aus, jedoch werden angrenzende Bereiche der nördlichen Innenstadt wie Klütstraße und Thiewall mit - 3.200 bis - 6.100 Fahrten pro Tag weiterhin spürbar entlastet.

(16) Durch die Anbindung gegenüber des Reherweges führen Zielverkehre in die südliche Innenstadt anteilig weiter über die Fischbecker Landstraße. Jedoch führt die veränderte Lage der Trasse dazu, dass Binnenverkehre zwischen der Nordstadt und dem Klütviertel auf die neue Verbindung verlagert werden. Diese Verkehrsverlagerungen verstärken die Entlastungswirkung im Bereich des nordwestlichen Innenstadtringes und führen zu relativ ausgeglichenen Verkehrsmengen im Bereich der Klütstraße.

(17) Hier werden die zusätzlichen Belastungen durch die verlagerten Durchgangsverkehre durch die auf die neue Trasse verlagerten Binnenverkehrsfahrten zwischen Nordstadt und Klütviertel kompensiert.

(18) Im nordwestlichen Stadtgebiet werden Fahrten über den Reimerdeskamp auf die neue Verbindung geführt (Sammelfunktion), dafür werden weitere innerstädtische Achsen wie z.B. die Schillerstraße verkehrlich leicht entlastet.

Westumfahrung 2025, stadtnah, Anbindung Fischbecker Straße (Abb. 1h und 1i)

(19) Eine stadtnahe Westumfahrung, die die Fischbecker Landstraße mit der Hochstraße im Bereich der Uferstraße verbindet, hat aufgrund der stadtnahen Lage eine hohe Auslastung.

(20) Das neue Verbindungsstück würde täglich von ca. 10.900 Fahrzeugen genutzt, dementsprechend hoch fällt die Entlastung von Erichstraße und Thiewall aus. Auf die Fischbecker Landstraße sowie den Wehler Weg wird mehr Verkehr gezogen. Insgesamt sind die wesentlichen Wirkungen aber eher kleinräumig zu sehen.

(21) Zudem ist der Anschluss der neuen Trasse im Bereich der Hochstraße relativ kompliziert. Entweder es entsteht ein weiterer Knotenpunkt direkt an der Hochstraße oder es muss mit Verbindungsrampen an die Klütstraße und die Münsterbrücke gearbeitet werden, die unterhalb der Hochbrücke ansetzen. Hierbei müsste der Überflutungsbereich der Weser beachtet werden.

(22) Städtebaulich ist die Trassenführung fraglich, da sie im Innenstadtbereich das Weserufer zerschneidet. Zudem würde die Trasse relativ dicht am Klütviertel im Bereich der Uferstraße liegen.



Westumfahrung 2025, Paralleltrasse Weser (Abb. 1j und 1k)

(23) Wird die stadtnahe Westumfahrung zwischen Reherweg und Hochstraße geplant (Paralleltrasse Weser), so wird die Trasse von ca. 9.900 Kfz/24h frequentiert. Die Fischbecker Landstraße sowie die Erichstraße werden weiterhin spürbar entlastet. Die Entlastung der Thiewallbrücke fällt jedoch geringer aus, da Fahrten in Richtung Kastanienwall nun über die Paralleltrasse und den Thiewall verlaufen.

(24) Der Straßenzug Reimerdeskamp – Basbergstraße wird bei dieser Planung entlastet, die Hochstraße sowie die Münsterbrücke jedoch stärker belastet, was im ohnehin stark frequentierten Knotenpunkt mit der Klütstraße verkehrlich ungünstig ist.

Südumfahrung 2025 (Abb. 1l und 1m)

(25) Die geplante Südumgehung verbindet die beiden Bundesstraßen B 217 und B 1 im Osten mit den Bundesstraßen B 1 und B 83 im Westen und verläuft südlich der Stadt in Höhe der Fluthamelstraße. Über vier Anschlüsse ist sie mit dem innerstädtischen Straßennetz verbunden. Die geplante Südumgehung weist Belastungen von über 18.000 Kfz/24h auf.

(26) Die größte Entlastung erfährt der Bereich Fort Luise (- 13.300 Kfz/24h), weil Durchgangsfahrten aus Klein Berkel und aus Richtung Ohr eine neue Weserquerung vorfinden und nunmehr die Stadt in Richtung Coppenbrügge und Hannover südlich umgehen können.

(27) Durch die Entlastung der Münsterbrücke um ca. - 13.500 Kfz entschärft sich die Situation am Knotenpunkt mit der Pyrmonter Straße deutlich. Auch die Thiewallbrücke wird spürbar entlastet (etwa - 4.100 Kfz).

(28) Im Stadtgebiet werden Deisterstraße und Guter Ort gleichmäßig entlastet, weil der Ziel- und Quellverkehr nunmehr von Süden an- und abfährt. Auch der Reimerdeskamp und die Basbergstraße profitieren von den Verkehrsverlagerungen.

Fazit

(29) Neben der bereits planfestgestellten Südumfahrung, die ihre entlastende verkehrliche Wirkung im Wesentlichen im südlichen und südöstlichen Stadtgebiet entfaltet, haben die Untersuchungen ergeben, dass sich durch eine Westumfahrung auch im nördlichen und nordwestlichen Stadtgebiet positive verkehrliche Entwicklungen einstellen. Dabei sind die Süd- sowie die Westumfahrung aber als eigenständige Maßnahmen zu verstehen, da beide Planungen unabhängig voneinander ihre speziellen Wirkungsbereiche im Stadtgebiet aufweisen.

(30) Die stadtferne Westumfahrung in Verlängerung des Reherweges zwischen der Bundesstraße B 83 und der Landesstraße L 433 (1f und 1g) zeigt dabei unter Berücksichtigung der Realisierungschancen eine spürbare Entlastungswirkung im Stadtgebiet.



(31) Neben Durchgangsverkehren in der Nord-Süd-Relation werden gerade auch Zielverkehre sowie innerstädtische Verkehre zwischen der Nordstadt und dem Stadtteil Klüt auf dieser Trasse gebündelt, was sich neben einer Entlastung von Fischbecker Landstraße bis Erichstraße und Innenstadtring auch positiv auf die Klütstraße auswirkt. Aus den Modellrechnungen lässt sich ableiten, dass sich durch diese Planung keine wesentlichen Mehrbelastungen entlang bereits bestehender Straßenabschnitte einstellen werden.

(32) Durch die reduzierten Verkehrsmengen im Verlauf der westlichen Zufahrtsstraßen kann u.a. auch eine Verringerung der Schadstoff-Emissionen im Abschnitt Mertensplatz/ Fischbecker Landstraße erreicht werden (Luftreinhalteplan Stadt Hameln 2010/11).

(33) Eine verkehrliche Entlastung im Zuge der Fischbecker Landstraße bis Erichstraße wird sich zudem auch positiv auf den Verkehrsfluss auswirken, da die Dichte der Signalanlagen in diesem Abschnitt bei den heutigen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen (ohne Westumfahrung) kaum Spielraum für Optimierungen zulässt (u.a. Einbieger Süntelstraße).

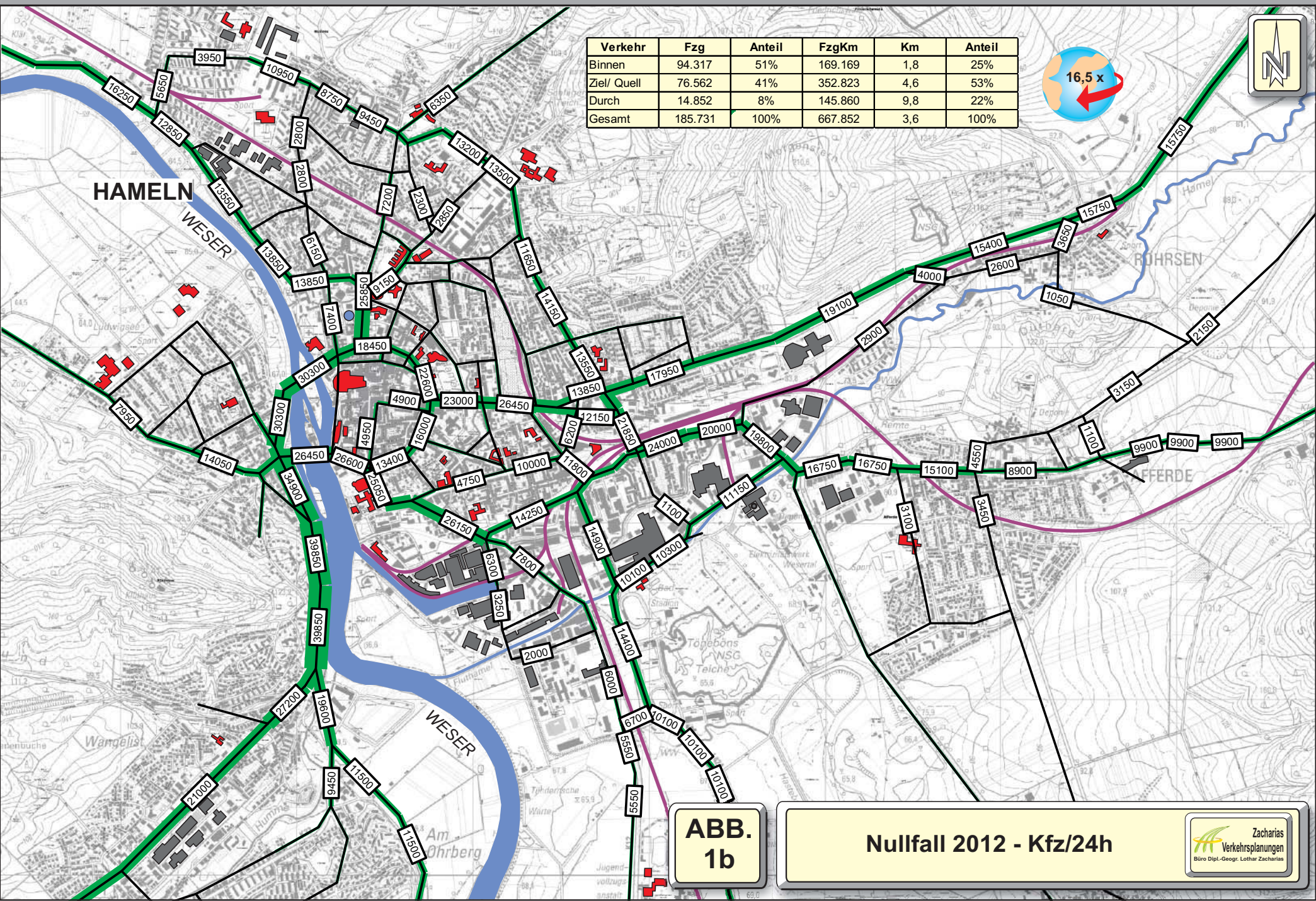
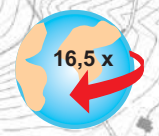
(34) Gleiches gilt auch für den Knotenpunkt Thiewall/ Erichstraße/ Kastanienwall, an dem sich in Verkehrsspitzenzeiten deutliche Stauerscheinungen zeigen. Da sich auch gerade die Abbiegebeziehungen von der Erichstraße in den Thiewall durch eine mögliche Westumfahrung verringern lassen, könnte die Planung auch dazu beitragen, den heutigen Unfallschwerpunkt zu entschärfen.

(35) Zu beachten ist jedoch der hohe bauliche Aufwand mit den damit verbundenen hohen Kosten. Die Eingriffe in die Natur und Umwelt sind aufzuzeigen und zu bewerten.

Hannover, Oktober 2013

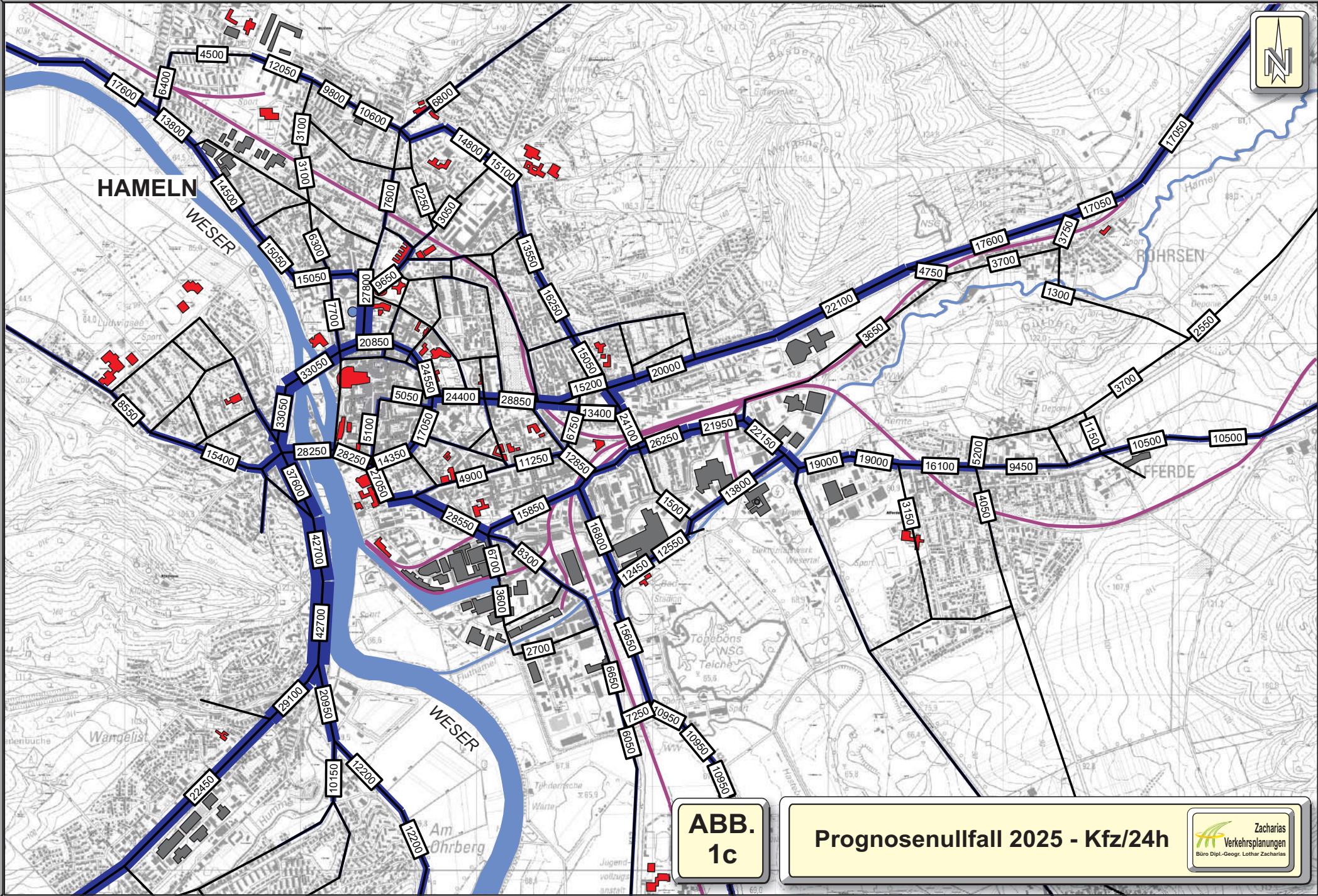
i.A. Dipl.-Ing. Felix Bögert

| Verkehr | Fzg | Anteil | FzgKm | Km | Anteil |
|-------------|---------|--------|---------|-----|--------|
| Binnen | 94.317 | 51% | 169.169 | 1,8 | 25% |
| Ziel/ Quell | 76.562 | 41% | 352.823 | 4,6 | 53% |
| Durch | 14.852 | 8% | 145.860 | 9,8 | 22% |
| Gesamt | 185.731 | 100% | 667.852 | 3,6 | 100% |



**ABB.
1b**

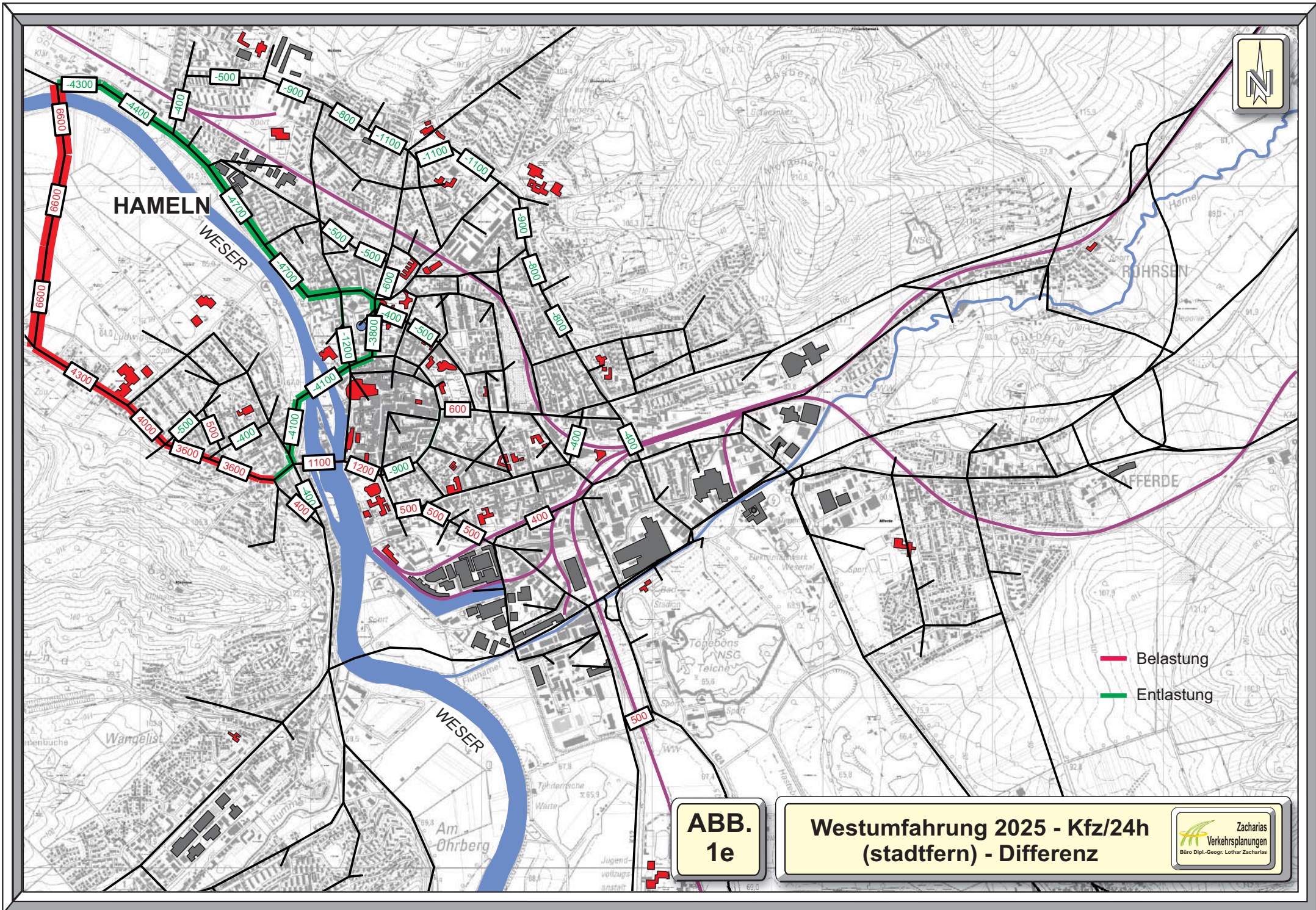
Nullfall 2012 - Kfz/24h

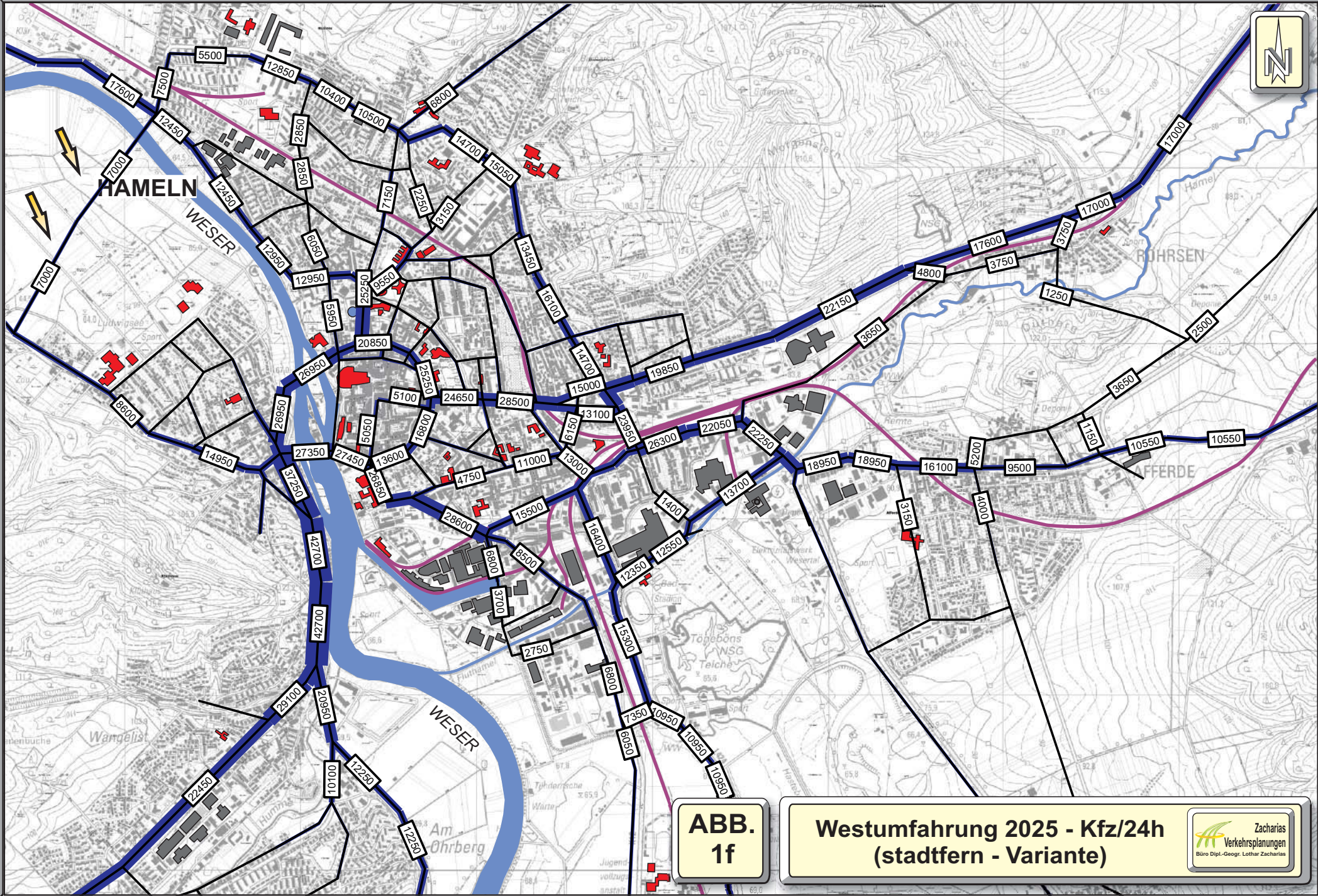


**ABB.
1c**

Prognosenullfall 2025 - Kfz/24h



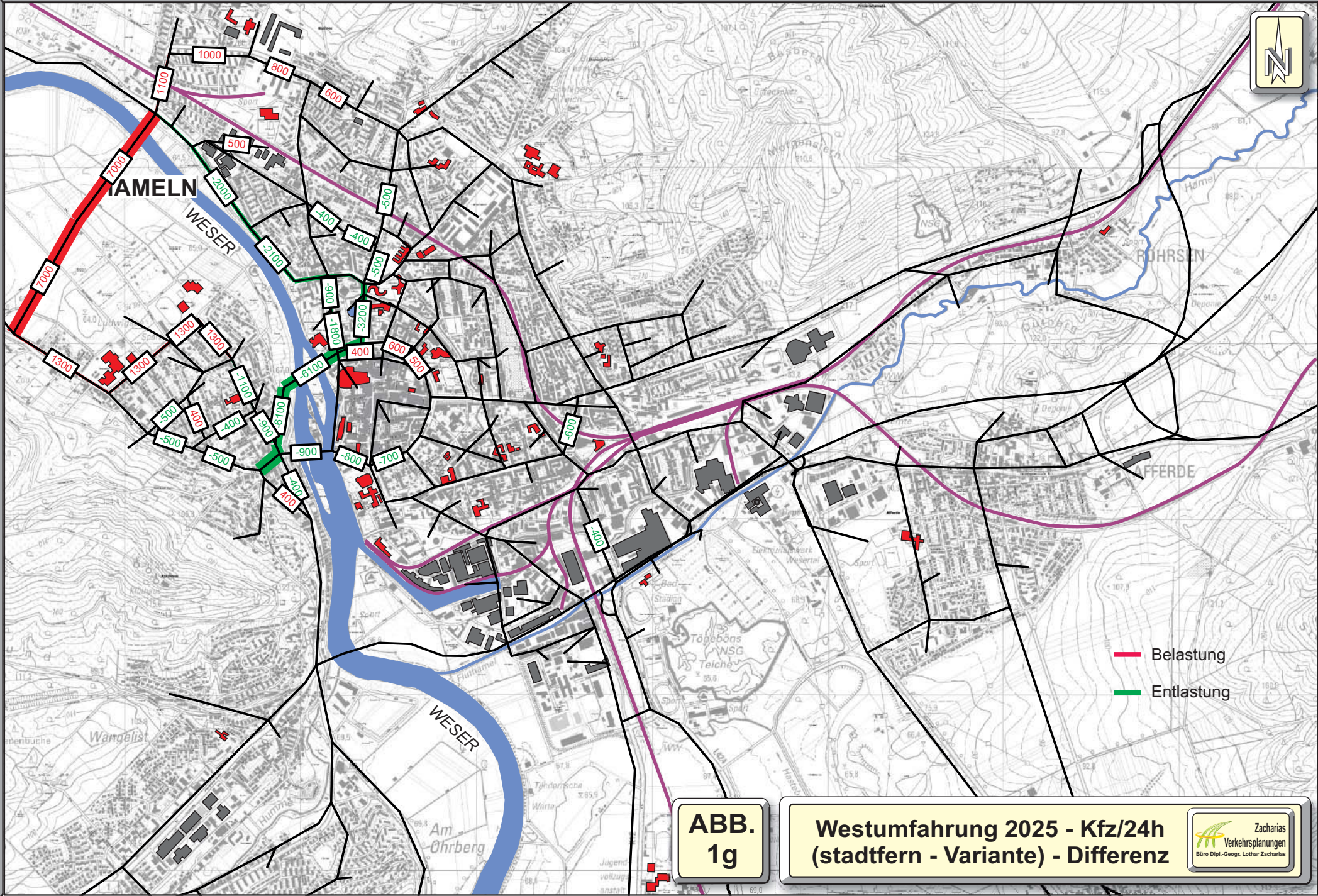




**ABB.
1f**

**Westumfahrung 2025 - Kfz/24h
(stadtfern - Variante)**





**ABB.
1g**

**Westumfahrung 2025 - Kfz/24h
(stadtfern - Variante) - Differenz**

- Belastung
- Entlastung



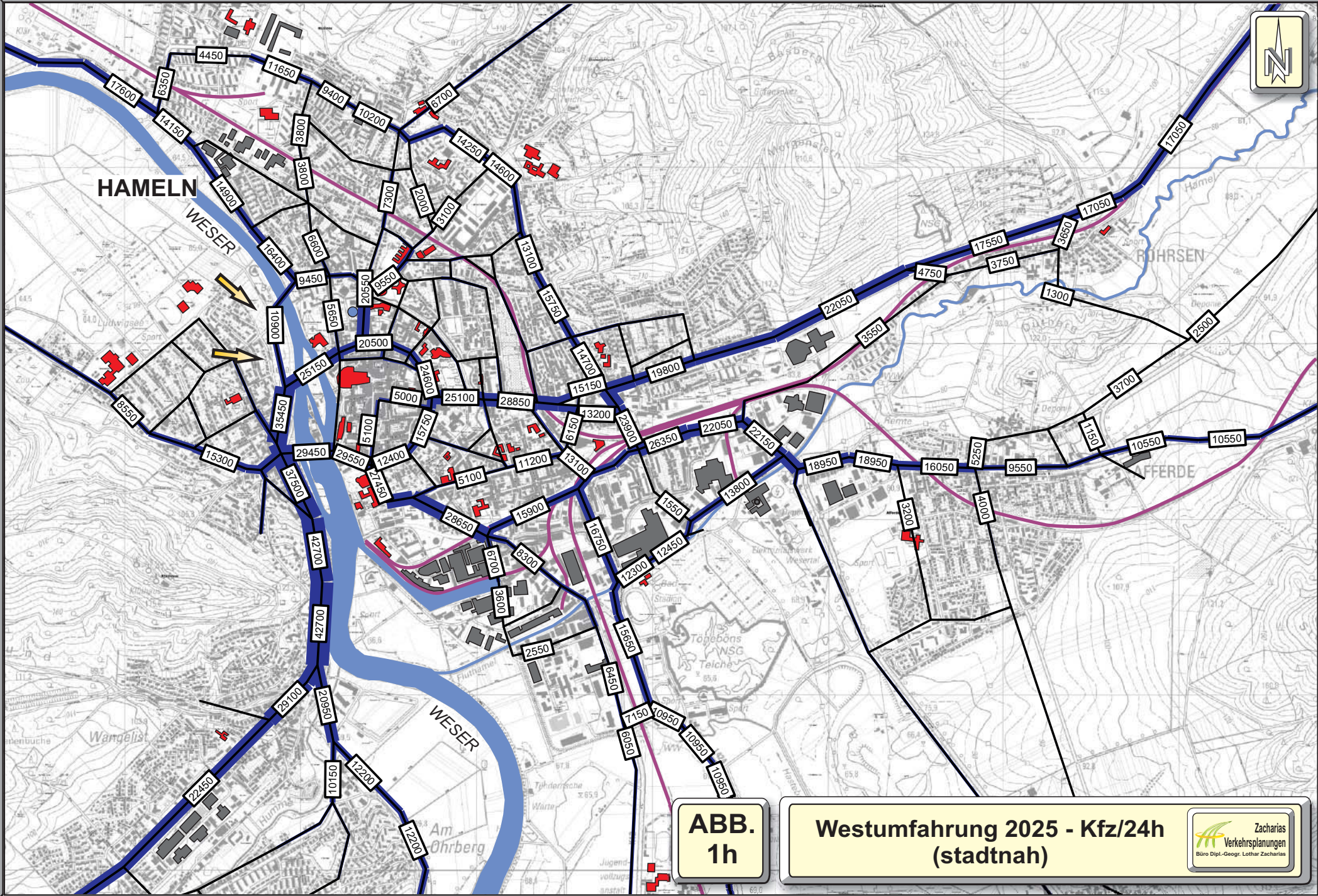
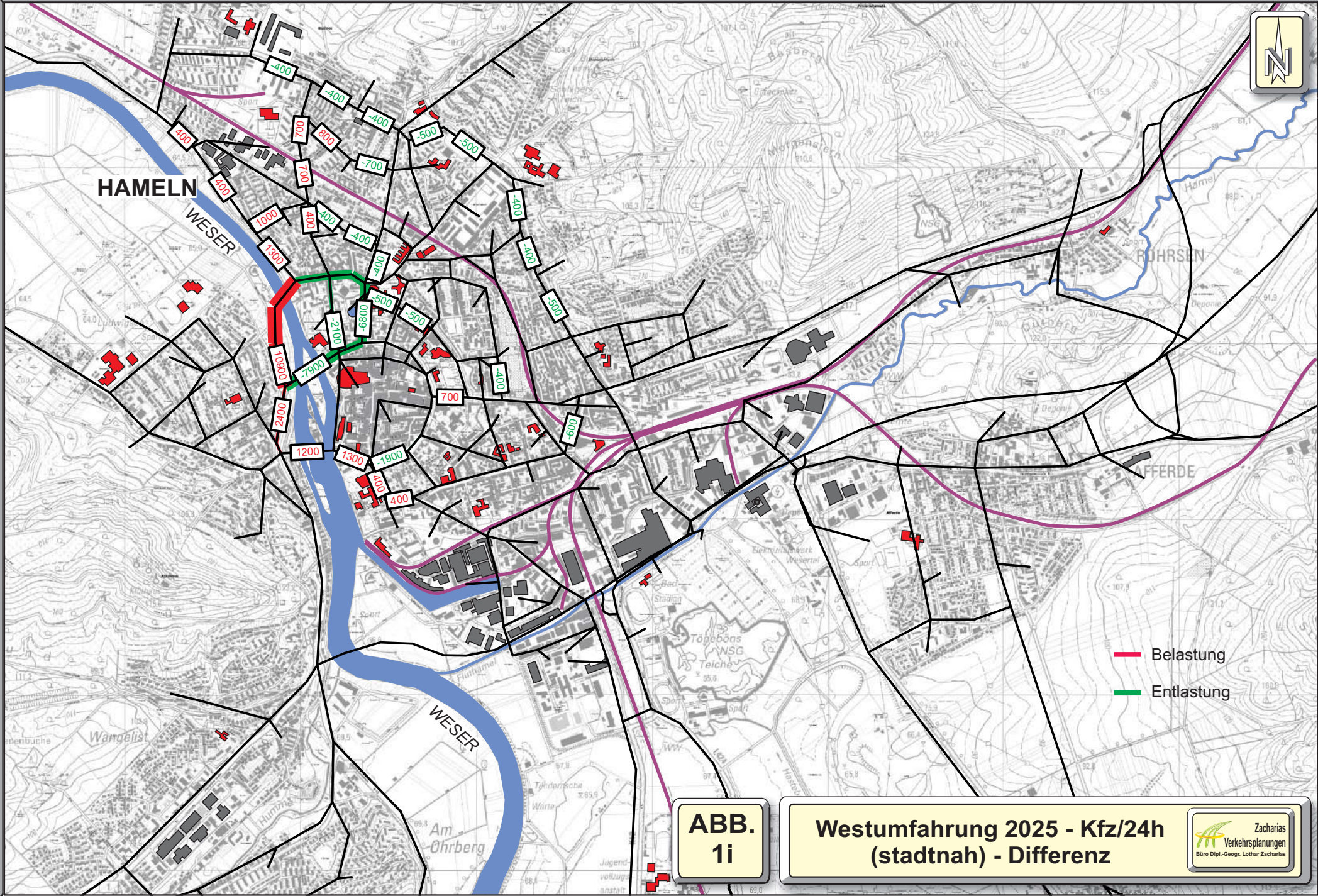


ABB.
1h

Westumfahrung 2025 - Kfz/24h
(stadtnah)





- Belastung
- Entlastung

**ABB.
1i**

**Westumfahrung 2025 - Kfz/24h
(stadtnah) - Differenz**



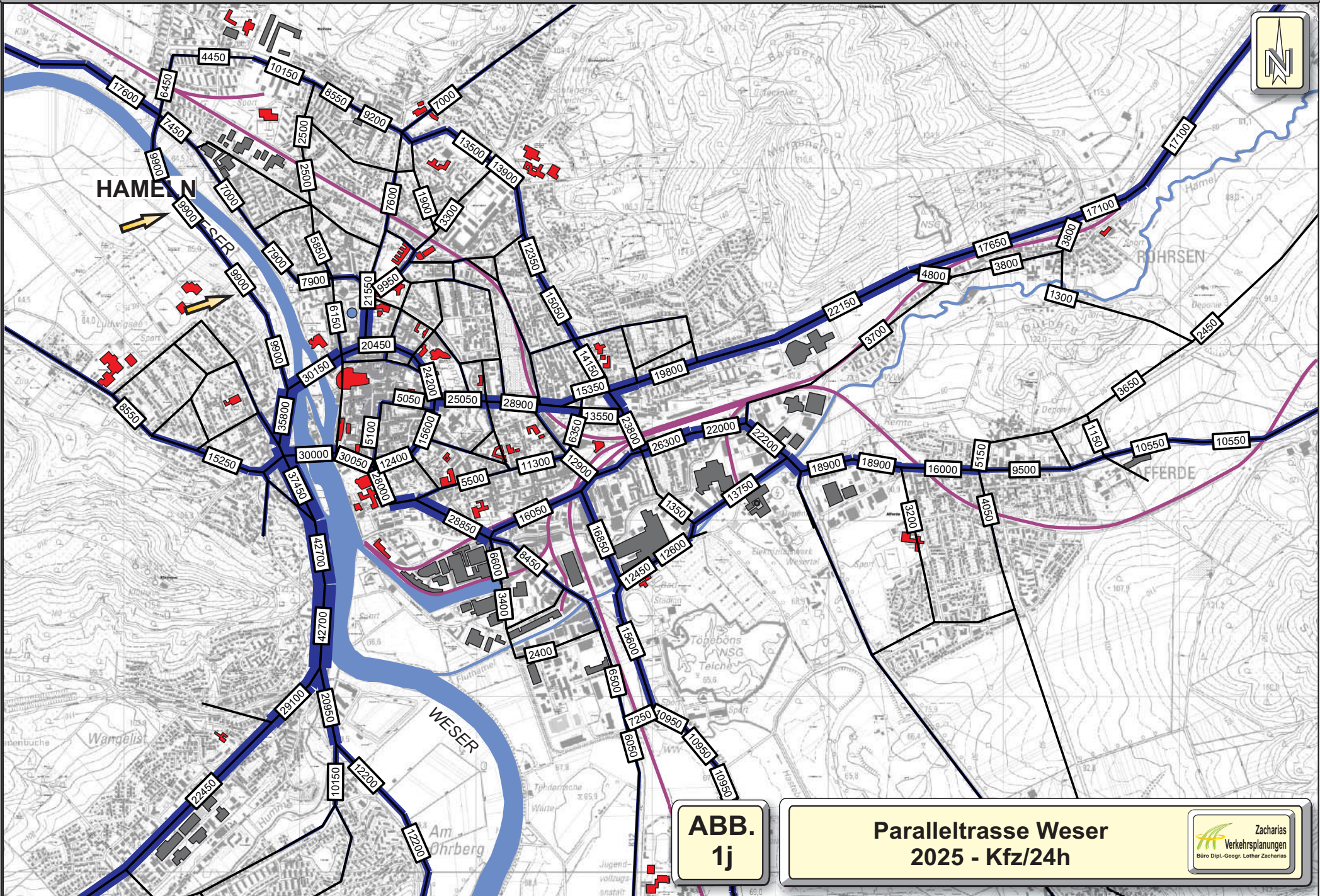


ABB.
1j

Paralleltrasse Weser
2025 - Kfz/24h

 Zacharias
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

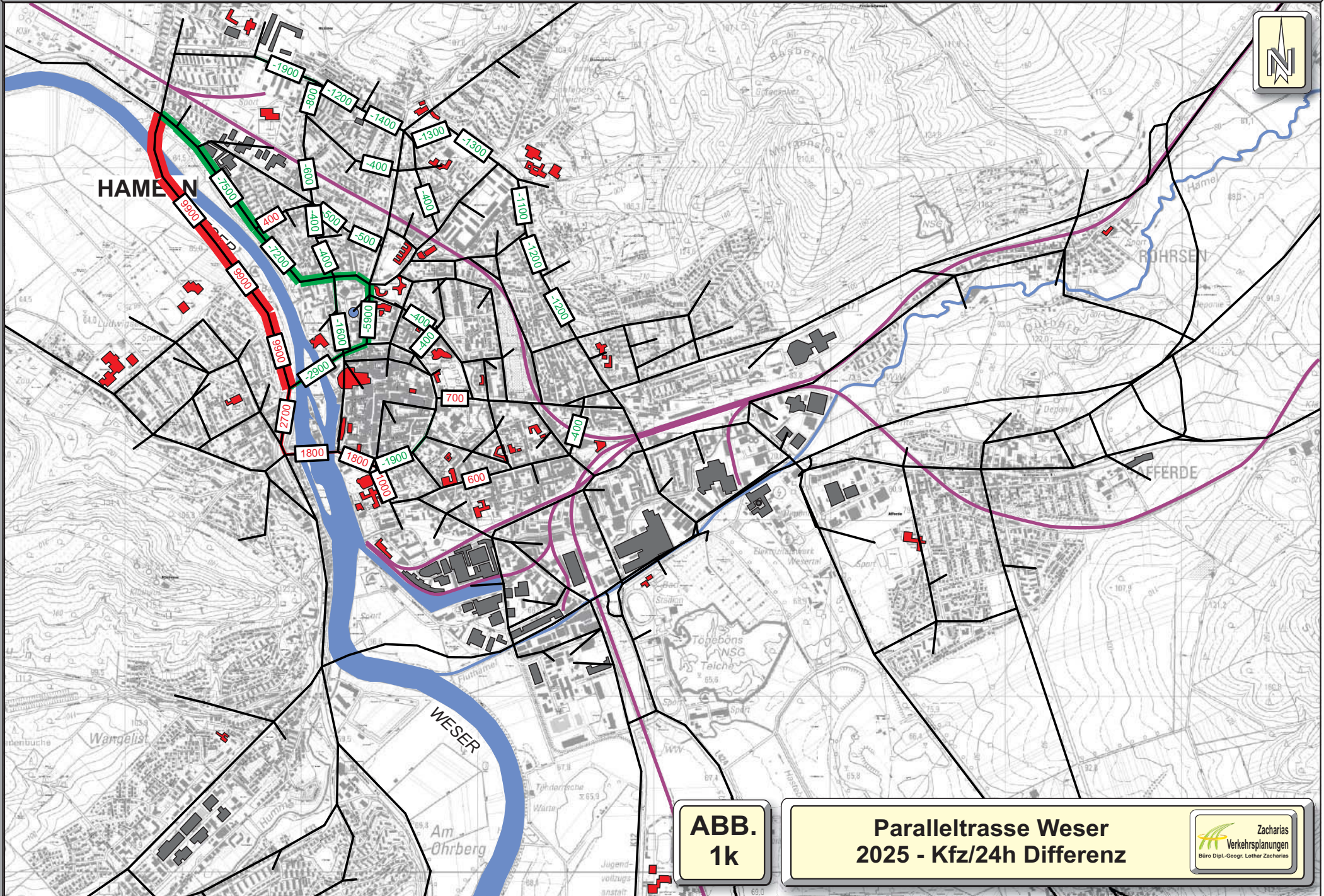


ABB.
1k

**Paralleltrasse Weser
2025 - Kfz/24h Differenz**



