

Holzminden

Verkehrsentwicklungsplan 2009



ERGEBNISBERICHT

Im Auftrag der
Stadt Holzminden

erstellt im
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz
Zukunftsorientierte Verkehrsplanungen

Frankenring 16 - 30855 Langenhagen
Tel. 0511 – 78 52 922 /// Fax 0511 - 0511 78 52 923
E-Mail: u-hinz@t-online.de --- Internet: www.ulf-hinz.de

Juni 2009

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	7
Aufgabenstellung, Methodik	

Ergebnisbericht

Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse
Einschub auf Seiten I bis V

Mit Hinweisen auf den ausführlicheren Text im U-Bericht in { }

Untersuchungsbericht

1.0 Vorhanden Situation (Analysen)

1.1 Flächennutzungen (FN)

1.11 Großräumige Lage der Stadt	9
1.12 Verkehrsrelevante Nutzungen im Stadtbereich	11

1.2 Verkehrsnetze (VN)

1.21 Straßennetz	13
1.22 ÖPNV und Radwege	15

1.3 Verkehr (V)

1.31 Zählungen und Erhebungen.....	17
1.32 Verkehrsmengen am Stadtrand	19
1.33 Verkehrsmengen in der Stadt	21
1.34 Verkehrsbeziehungen	
1.341 Definitionen	23
1.342 Zielverkehr (Quellverkehr)	25
1.343 Durchgangsverkehr	31

1.4 Modellrechnungen	33
----------------------------	----

2.0 Mängel- und Problemursachen - Chancen (Diagnose)

2.1 Vorbemerkungen	37
2.2 Flächennutzungen – Verkehrsnetz	39
2.3 Verkehrsnetz – Verkehr	41
2.4 Verkehr – Flächennutzungen	43

3.0 Verkehrliche Entwicklungen

3.1 Wahrscheinliche Entwicklungen ohne Planungen (Prognosen)

3.11 Vorbemerkungen.....	45
3.12 Allgemeine Entwicklungen	45
3.13 Spezielle Entwicklungen	47
3.14 Status-Quo-Fall - Maßstabsfall 2025	49

3.2 Entwicklungen mit Planungen (Therapie)

3.21 Zielsetzungen.....	51
3.22 Konzeptioneller Lösungsansatz.....	53
3.23 Östliche und westliche Stadtanbindung	
3.231 Ablenkung des Kfz-Verkehrs von/nach Osten auf die Umgehungen.	54
3.232 Verbesserung der westlichen Anbindung	55
3.233 Weitere Planungschancen	
3.24 Südliche Stadtzufahrt.....	59
3.241 Ableitung auf eine südliche Umgehung.....	59
3.242 Ableitung auf eine bahnparallele Alternativroute.....	63
3.243 Verknüpfung mit der Fürstenberger Str. und der Sollingstraße.....	67
3.244 Planungsgedanken zur Liebigstraße.....	69

3.3 Empfohlenes Gesamtkonzept

3.31 Vorbemerkungen.....	71
3.32 Straßennetz	
3.321 Hauptverkehrsachsen.....	71
3.322 Anbindung des Stadtbereiches.....	71
3.323 Anbindung einzelner Stadtbereiche.....	71
3.33 Mögliche Gestaltungen in der Innenstadt	
3.331 Knoten Am Hafendamm / Fürstenberger Straße.....	73
3.332 Gestaltung des Haarmannplatzes	75
3.333 Gestaltung Knoten Karlstraße / Neue Straße Nordstraße.....	77
3.334 Parkflächen Innenstadt.....	79
3.335 ÖPNV (Stadtbus).....	79
3.336 Radwege.....	80
3.337 Querungshilfen.....	80
3.34 Schlussbemerkung.....	80

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Ulfert Hinz, Dipl. - Geogr. Lothar Zacharias,
Dipl.- Ing.Felix Böger, Dipl.-Geogr. Maik Dettmar

Zukunftsorientierte Verkehrsplanungen

Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

Frankenring 16 – 30855 Langenhagen

Tel: 0511 – 78 522 92 – Fax 0511 – 78 522 93

e-mail : u-hinz@t-online.de internet : www.ulf-hinz.de

Definition häufiger verwendeter Abkürzungen

Kernstadt	Bereich der Stadt Holzminden ohne Ortsteile, wird auch als Planungsraum definiert. Dieser Raum wird zur Lokalisierung verkehrsrelevanter Daten in kleinere Verkehrszellen untergliedert.
Innenstadt	bestehend aus der Altstadt , und den unmittelbar angrenzenden Bereichen
Umland	alle an die Kernstadt angrenzenden Bereiche, die je nach Entfernung ringförmig in Verkehrsräume unterteilt werden.
GVP	= Generalverkehrsplan alte Bezeichnung für einen Verkehrsentwicklungsplan
VEP	= Verkehrsentwicklungsplan
IV	= Individualverkehr (Kfz-Verkehr)
RV	= Ruhender Verkehr auf Stellplätzen
ÖPNV	= Öffentlicher Personen-Nahverkehr
DTV	= Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahresdurchschnitt, der im Abstand von ca. 5 Jahren von den Straßenbaubehörden ermittelt wird.
DV	= Durchgangsverkehr
ZV	= Zielverkehr
QV	= Quellverkehr
BV	= Binnenverkehr
KVP	= Kreisverkehrsplatz
LSA	= Lichtsignalanlage

} Definitionen siehe auch im Text

Quellen

- [1] Daten und diverse Unterlagen der Stadt
 - [1.1] Flächennutzungsplan
 - [1.2] Einwohnerliste nach Straßenzügen
 - [1.3] Statistik der Unfälle
 - [1.4] Standorte von LSA

- Schriften, die bei den Untersuchungen berücksichtigt wurden.**
- [2] GVP Stadt Holzminden, Fortschreibung 1988, Dr. D. Oeding
- [3] Regionales Raumordnungsprogramm 1990, Landkreis Holzminden

- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
 - [4.1] Empfehlungen und Leitfaden für
 - [4.11] Verkehrsplanungen, 1985
 - [4.12] die funktionale Gliederung des Straßennetzes, 1988
 - [4.13] die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, **EAHV 93**
 - [4.14] die Anlage von Erschließungsstraßen, EAE 85/95
 - [4.2].Hinweise zu Parkleitsystemen, 1996
 - [4.3] Empfehlungen für
 - [4.31] Radverkehrsanlagen, **ERA 95**
 - [4.32] Anlagen des Ruhenden Verkehrs, **EAR 91**,
 - [4.33] Fußgängeranlagen, **EFA 02**
 - [4.4] Merkblatt für
 - [4.41] kleine Kreisverkehrsplätze, 1998
 - [4.42] NRW, Empfehlungen, Einsatz von Mini-Kreisverkehrsplätzen
 - [4.42] bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, 1994

- [5] Diverse Shell-Studien der Jahre 1980 bis 2004
- [6] BMV, Bundesverkehrswegeplan 2003
- [7] Hinz, Gutachten für die Stadt Holzminden
 - [7.1] Verkehrskonzept Holzminden 1993, Zwischenbericht
 - [7.2] Verkehrskonzept Holzminden 1993, Endbericht
 - [7.3] Anbindung der Gewerbegebiete im Norden und Nordosten, 1998
 - [7.4] Anbindung des Gewerbegebietes Bülte, 2002
 - [7.5] Nutzungsänderung Bereich Nordstraße/Wallstraße, 2005
 - [7.6] Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus 2002, im Jahre 2006

Vorbemerkungen

Aufgabenstellung

Verkehrsplanung ist ein wesentlicher Bestandteil der Stadtgestaltung mit ständiger Rückkopplung zu den Flächennutzungsentwicklungen. Im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP, früher Generalverkehrsplan GVP) werden anhand von Zielsetzungen mögliche Strategien und Maßnahmen für die Gestaltung des künftigen Verkehrsnetzes entwickelt.

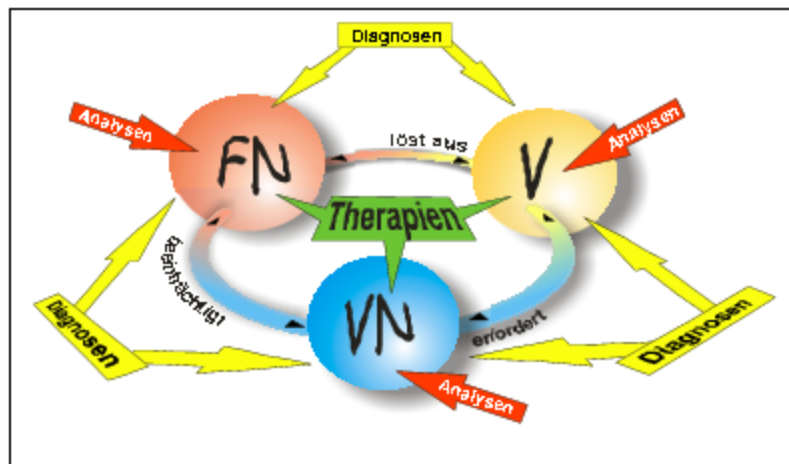
Das generelle Ziel ist es, einerseits den für die Vitalität und die Attraktivität der Stadt Holzminde erforderlichen Verkehr zu ermöglichen, aber andererseits unnötigen Verkehr zu vermeiden oder zu verdrängen. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen und Entwicklungen stehen dabei die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Probleme im Vordergrund. Sie werden aber immer auch unter Beachtung der Ansprüche anderer Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) und der städtebaulichen Chancen zu lösen versucht.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt kein abschließendes Ergebnis dar, sondern soll -im Gegenteil- anhand fachlicher Untersuchungen (siehe Methodik) sachliche Diskussionen auslösen. Auf diese Weise wird Verkehrsplanung zu einer kontinuierlichen Aufgabe, bei der der VEP für einen überschaubaren Zeitraum eine Orientierungs- und Entscheidungshilfe liefert. Nur so lässt sich ein schlüssiges, konsensfähiges Verkehrskonzept erstellen, das als Grundlage für ein sinnfälliges, schrittweises und zukunftsorientiertes Handeln dienen kann.

Die im Rahmen des VEP entwickelten Gedanken und Planungsansätze werden in Abbildungen und Bildern ungefähr maßstäblich skizziert. Auch sie sind als Diskussionsanregungen gedacht. Sie stellen keine unveränderbaren Lösungen dar, sondern können vielfältig modifiziert werden.

Methodik

Das methodische Vorgehen orientiert sich an den untrennbaren Zusammenhängen zwischen den drei stadtformenden Komponenten **Flächennutzungen (FN)**, **Verkehr (V)**, **Verkehrsnetz (VN)**, im **Bild 1** dargestellt durch die mit einem Ring verbundenen Kugeln.



- Bedingt durch die Verteilung unterschiedlicher Flächennutzungen (FN) im Stadtbereich wird der Wunsch nach Ortsveränderungen in Form von Verkehr (V) mit allen Verkehrsmitteln ausgelöst.
- Dieser Verkehr erfordert ein Verkehrsnetz (VN), das rückwirkend auf die Flächennutzungen einwirkt und -meist durch Straßen und Kfz-Verkehr- Flächennutzungen beeinträchtigen kann.

BILD 1 Methodik der Untersuchung

- Im ersten Abschnitt der Untersuchung (**Analysen**) werden die drei Komponenten einzeln betrachtet (rote Pfeile).
- Durch vergleichende Gegenüberstellungen von jeweils zwei der Komponenten kann dann im Rahmen der **Diagnosen** auf Mängel, Probleme und vor allem auf deren Ursachen geschlossen werden (Gelbe Pfeile).
- Durch Veränderungen der Komponente FN (Einwohner, Demografie, Flächennutzungen etc.) wird sich auch das Verkehrsaufkommen verändern (Prognose ohne Planungen). Hierauf wird gezielt mit Planungsvisionen, -ideen und -vorschläge im dritten Abschnitt (**Therapien** grüne Pfeile) eingegangen und versucht, künftige Problemursachen zu vermindern oder zu vermeiden.

Die Arbeiten werden so straff wie möglich beschrieben, dafür aber mit farbigen Abbildungen, Bildern und Tabellen zusätzlich erläutert. Bei Vervielfältigungen sollte darauf geachtet werden, dass die Unterlagen auch farbig kopiert werden, da ansonsten viele Informationen verloren gehen.

Für den eiligen Leser werden die wichtigsten Ergebnisse im „Ergebnisbericht“ straff zusammengefasst, wobei Hinweise in { } auf den ausführlicheren Untersuchungsbericht verweisen.

Ergebnisbericht

Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse

ERGEBNISBERICHT

Straffe Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse
{Hinweise auf ausführlichere Beschreibungen im Untersuchungsbericht}

1.0 Vorhandene Situation

1.1 Flächennutzungen

Großräumige Lage der Stadt {1.11 Seite 9}

- Die Lagegunst der Stadt Holzminden und der unmittelbar angrenzenden Regionen wird durch eine relativ hohe Entfernung von 40 bis 60 km zu den nächsten Autobahnen beeinträchtigt.
- Der mögliche Ausbau einer Nord-Süd-Achse (B 240 / B 83) sowie von zwei Ost-West-Achsen (B 64, B 239- B 446), werden im Bundesverkehrswegeplan (BVWPI.) als „neue Vorhaben“, zum Teil aber auch erst als „weiterer Bedarf“ ausgewiesen.
- Im Hinblick auf die Wirtschaftskraft und den Tourismus sollte durch den gezielten Ausbau der Verbindungen zu den großräumig verlaufenden Autobahnen die Lagegunst der Stadt wesentlich verbessert werden.

Verkehrsrelevante Nutzungen im Stadtbereich {1.12 Seite 11, Abb. 1}

- Die Stadt hat sich konzentrisch, aber –bedingt durch den Verlauf der Weser- halbkreisförmig nach Osten um die Altstadt entwickelt (Gürtel aus Mischgebieten, Wohngebieten, öffentliche Einrichtungen, Sonder- und Gewerbegebieten).
- Die Weser schneidet die Stadt nach Westen hin ab, obwohl die Ortslagen Stahle und auch Albalen eher wie Stadtteile von Holzminden wirken.

1.2 Verkehrsnetze

Straßennetz {1.21 Seite 13}

- Das sternförmig auf die Innenstadt zuführende Straßennetz konzentriert den Kfz-Verkehr unmittelbar am Rande der Altstadt (Neue Straße, Haarmannplatz). Lediglich die teilweise enge Liebigstraße stellt eine gewisse entlastende Wirkung in Nord-Süd-Richtung dar.
- Das Parkplatzangebot ist mit rund 1.200 Stellplätzen im erweiterten Innenstadtbereich zwar ausreichend, aber für Ortsfremde bisweilen unübersichtlich angeordnet (Altstadt). Gebührenpflichtige Stellplätze in der Altstadt dürften die Zielwahl beeinflussen.
- Die bestehenden Tempo-30-Zonen decken den Stadtbereich zwar weitgehend, aber noch nicht konsequent genug ab.

ÖPNV und Radwege {1.22 Seite 15}

- Die **Bahnlinie** ruft deutliche Trenneffekte im städtischen Straßennetz hervor, bietet aber wertvolle Verbindungen an.
- Der **Stadtbus** (Linie 501 und 502) bedient mit 2 Ringlinien, aber nur einem Bus den Stadtbereich im Stundentakt. Dadurch werden Fahrtweiten und –zeiten z.T. zu lang.
- Das **vorhandene Radwegenetz** besteht nur aus Teilabschnitten und bildet daher kein geschlossenes Netz.
- Das ÖPNV- und das Radwegeangebot sollte deutlich verbessert werden. Dies setzt aber voraus, dass der dominierende Kfz-Verkehr innerhalb des Stadtbereiches vermindert wird, damit Räume für die Entwicklung des ÖPNV und des Radwegenetzes geschaffen werden können.

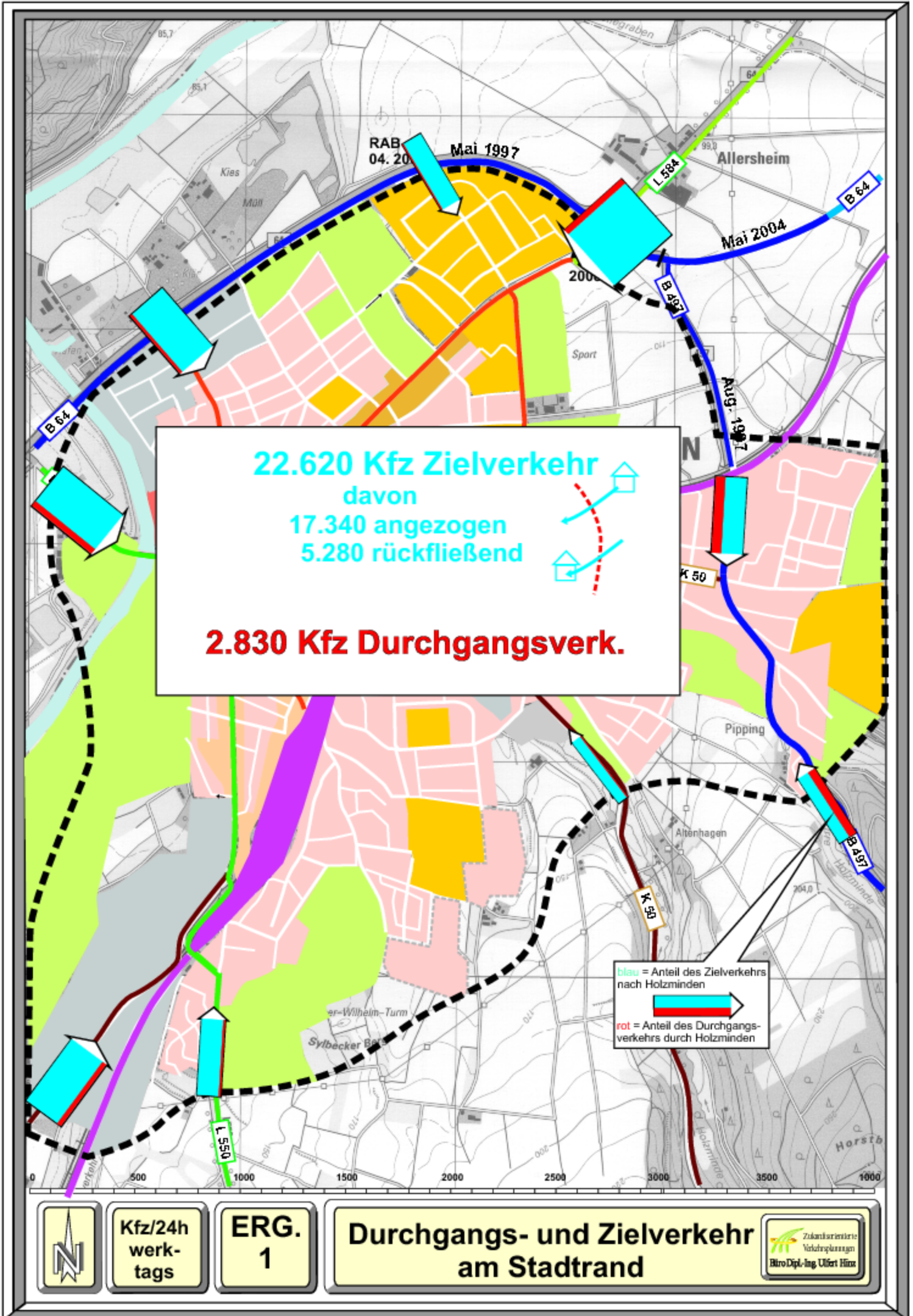
1.3 Verkehr

Zählungen und Erhebungen {1.31, Seite 17}

- Durch Befragungen der Kfz- Fahrer am Stadtrand, durch dortige Querschnittszählungen aller Kfz und Fahrräder sowie durch Knoten- und Querschnittsströmzahlungen in der Stadt konnte ein sehr genaues Bild der gegenwärtigen Verkehrssituation gewonnen werden.

Verkehrsmengen am Stadtrand {1.32, Seite 19 ff.}

- Rund 25.500 Kfz fahren werktäglich in die Kernstadt ein, eben so viele aus. Fast 90% davon sind Pkw, 10% Lieferwagen bzw. Lkw.
- Bedingt durch die Nordumgehung sind die Belastungen zwischen den Vergleichswerten 1997 und 2007 auf der Allersheimer Straße um rund 6.000 bis 10.000 Kfz/Tag gesunken.



- Der Fahrradverkehr macht bezogen auf den Kfz-Verkehr am Stadtrand etwa 1,5% aus. Nennenswerte Radfahrermengen kommen nur aus den nahen Orten Allersheim, Stahle und Albaxen.
- Im Verlauf des Tages schwanken die Belastungen, es zeigen sich die typischen Verkehrsschwankungen einer Stadt mit hoher Anziehungskraft auf ihr Umland {S. 21}.
- Gegenüber einem Wert „0“ um 6.00 Uhr morgens lädt sich die Kernstadt bis gegen 11.00 Uhr mit rund 3.850 zusätzlichen Kfz auf. Bis ca. 22.00 Uhr sinkt dieser Wert wieder auf etwa „0“.

Verkehrsmengen in der Stadt {1.33, Seite 21 ff.}

- Bedingt durch Fahrten innerhalb der Kernstadt steigen die Belastungen vom Stadtrand bis zum Zentrum (Haarmannplatz) z.T. deutlich an. (Fürstenberger Straße von Süden (12.150 Kfz) bis auf deutlich über 21.000 Kfz/Tag am Haarmannplatz; Sollingstraße von Osten (7.800 Kfz) bis auf 13.100 Kfz an der Bahnunterführung).
- Bedingt durch regen Fahrtenaustausch zwischen dem Stadtgebiet und dem GEW Bülte ist die Allersheimer Str. durchgehend fast gleich stark mit rund 15.000 Kfz/Tag belastet.
- Die sternförmig auf die Innenstadt ausgerichtete Netzstruktur führt zu den höchsten Belastungen in der Neuen Straße (ca. 16.000 Kfz/Tag) und am Haarmannplatz (22.500 Kfz/Tag).
- Der Haarmannplatz und alle angrenzenden Straßen werden zu stark von Kfz-Verkehr belastet. Dadurch verliert dieser städtebaulich wichtige Platz an Stadtqualität und wird so zu einem verkehrlichen Zentrum.

Verkehrsbeziehungen {1.341, Seite 23}

- Die Verkehrsbeziehungen (Menge von Fahrten zwischen definierten Start- und Zielbereichen) werden in Ziel-, Quell-, Durchgangs und Binnenverkehr unterteilt. Zusätzlich wird der Zielverkehr danach unterschieden, ob er durch Besucher oder durch Einwohner der Stadt ausgelöst wird und welchem Zweck die Fahrten dienen {Def. S. 23}.

Zielverkehr (und Quellverkehr) {1.342, Seite 25 ff.}

ABBILDUNG ERG 1

- Von den 25.500 in die Stadt einfahrenden Kfz-Fahrern geben 22.620 an, ein Ziel innerhalb des Stadtbereiches aufsuchen zu wollen, das sind fast 90 % aller einfahrenden Kfz. Entsprechend entfallen die anderen Kfz-Fahrten auf den Durchgangsverkehr (gut 10 %).
- Rund $\frac{3}{4}$ aller Zielverkehrsfahrten werden von Besuchern der Stadt ausgelöst, die Hälfte davon geschäftlich bedingt, ca. 43% zum Einkaufen oder zur Erledigung privater Angelegenheiten.
- Ca. $\frac{1}{4}$ der Zielverkehrsfahrten werden von Bewohnern auf der Rückfahrt nach Holzminden verursacht, rund 52% als Einkaufsfahrten und Fahrten zur Erledigung privater Angelegenheiten in anderen Regionen, rund 40% berufsbedingt bzw. geschäftlich.
- Die Innenstadt und die Bülte heben sich als Zielbereiche mit 4.800 bzw. 4.300 Zielverkehrsfahrten pro Werktag sehr deutlich hervor.
- Die meisten Zielverkehrsfahrten werden aus den Räumen Stahle/ Albaxen (1.630/900*), Bevern/ Stadtdendorf (4.500/850) und Höxter (2.200/1.100) angezogen. Holzminden übt demnach eine hohe Anziehungskraft auf das Umland aus. Der Einzugsbereich ist deutlich nach Osten und spürbar nach Südwesten auf die Stadt Höxter ausgerichtet. Die Wirkung nimmt darüber hinaus mit zunehmender Entfernung schnell ab.
- Das Verkehrsgeschehen in Holzminden wird maßgeblich vom Zielverkehr und in der Gegenrichtung vom Quellverkehr geprägt. Bei möglichen Planungen müssen diese Verkehrsarten besonders beachtet werden, da sie die Wirtschaftskraft entscheidend beeinflussen.

Durchgangsverkehr {1.343, Seite 31}

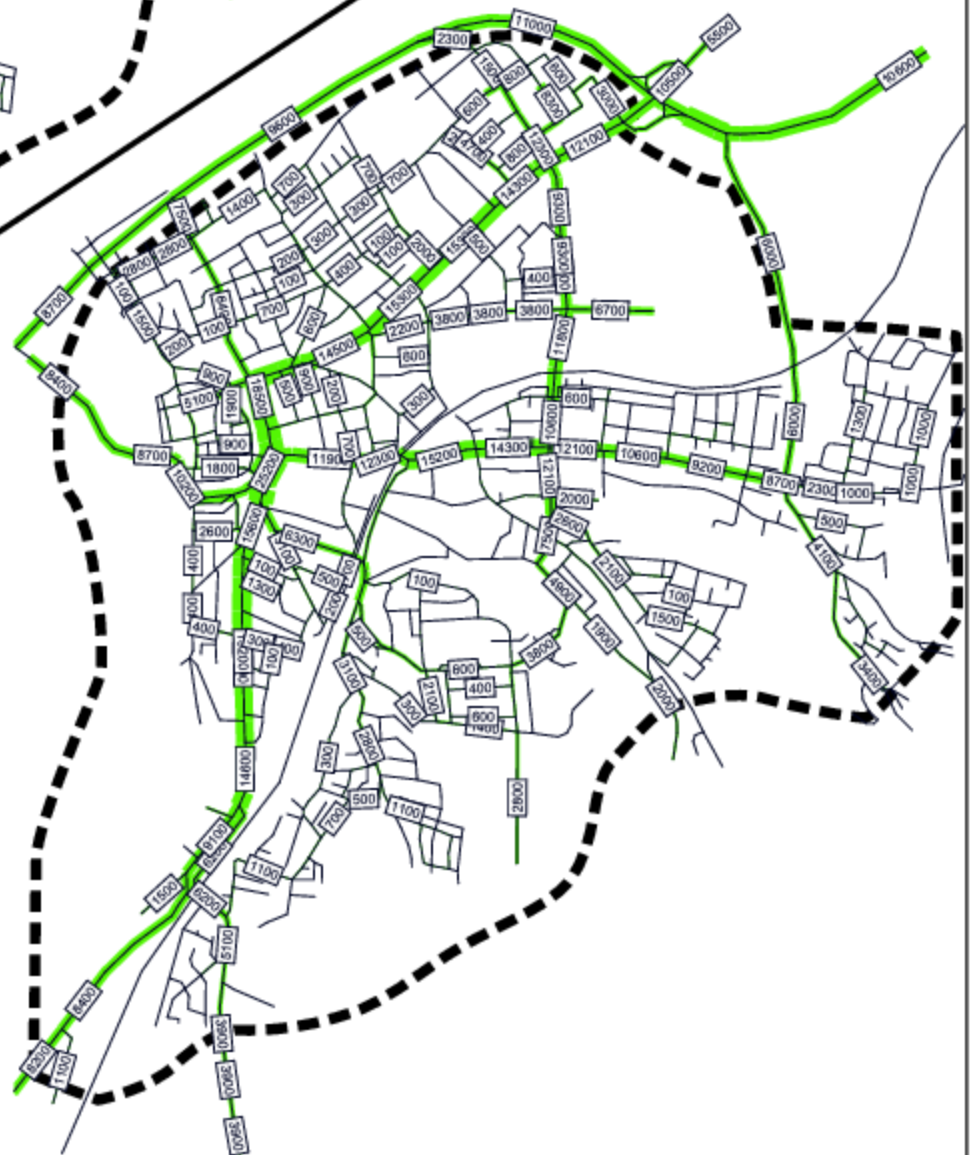
- Der Durchgangsverkehr spielt nach Inbetriebnahme der Umgehungen (B 64 und B 497) nur noch eine untergeordnete Rolle und ist daher vernachlässigbar.

*Die aus den Räumen kommenden Fahrten hinter den Schrägstrichen wurden von Personen verursacht, die in Holzminden wohnen. Der unerwartet hohe Wert aus Stahle/Albaxen ist offensichtlich darauf zurückzuführen, dass viele dortige Bewohner sich als Einwohner der Stadt Holzminden fühlen.

Kfz-Belastungen werktags, 2008



Kfz-Belastungen werktags im Zeitraum 2025 ohne planerische Veränderungen =Status-Quo



Kfz/24h
Werktag
2008/2025

ERG.
2

Kfz-Belastungen 2008 - 2025
ohne Netzveränderungen

Zukunftssichere
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulbert Hinz

1.4 Modellrechnungen {1.4, Seite 33 ff.}

(ABBILDUNG ERG 2)

- Da sich die gegenwärtigen Straßenbelastungen durch Modellrechnungen simulieren lassen (im oberen Teil der Abb), ist es auch möglich, die Wirkungsweise möglicher Netzänderungen (Planungen) durch Modellrechnungen abzuschätzen und zu bewerten.
- Im unteren Teil ist zunächst der Zustand dargestellt, der sich dann im Zeitraum 2025 ergibt, wenn keine Planungen durchgeführt werden.
- Die Modellrechnungen zeigen für den Zeitraum 2008 u.a., dass in der Summe rund 87.500 Kfz-Fahrten werktäglich innerhalb der Kernstadt im Mittel eine Strecke von knapp 2,0 km zurücklegen. Das entspricht aufsummiert einer Strecke von rund 173.300 km, die ein einzelnes Fahrzeug zurücklegen müsste oder 4,3 Erdumrundungen am Äquator.

2.0 Mängel- und Problemursachen – Chancen (Diagnosen)

2.1 Vorbemerkungen {2.1, S. 37}

- Die Gegenüberstellung der Ergebnisse aus den Analysen der Flächennutzungen, der Verkehrsnetze und des Verkehrsaufkommens weist im Rahmen der Diagnosen auf Mängel- und Problemursachen sowie auf Zielsetzungen und Lösungschancen hin.

2.2 Flächennutzungen – Verkehrsnetz {2.2, S. 39}

- Das landschaftliche Umfeld sowie die Lage am Weserufer sind ideal, werden aber nicht konsequent genug genutzt. Die Altstadt müsste sich mehr zur Weser hin öffnen.
- Die großräumige Lage der Stadt zum Autobahnnetz ist mangelhaft. Es sollte intensiv aus der gesamten Region auf den BVWPI* Einfluss genommen werden, damit das auf die Autobahnen gerichtete Bundesstraßennetz besser ausgebaut wird.
- Zwei Bundesstraßen umfassen den Stadtbereich und bieten fünf Stadtzufahrten (vier Abfahrten) für den Nordbereich. Der Südbereich der Stadt ist dagegen nur über Stadtrouten an die Umgehungen angebunden.
- Die Flächennutzungen der Stadt ordnen sich konzentrisch, halbkreisförmig nach Osten um die Innenstadt, (Gürtel aus WG, öffentlichen Einrichtungen, WG, Naturraum).
- Das Straßennetz ist folgerichtig radial zu den Flächennutzungsgürteln auf die Innenstadt ausgerichtet. Dadurch konzentriert sich jedoch der Verkehr im Zentrum.
- Das Gewerbegebiet Bülte und die Innenstadt sind aus verkehrlicher Sicht die Hauptanziehungsbereiche der Stadt.
- Die Verkehrsbedeutung der Neuen Straße steht im Widerspruch zur Lage unmittelbar an der historischen Altstadt. Die Altstadt und die Innenstadt sollten städtebaulich und verkehrlich noch mehr aufgewertet werden.
- Der Haarmannplatz wirkt zu verkehrsgerecht und wird so seiner städtebaulichen Bedeutung als zentraler Platz nicht gerecht. Hier muss ein angemessener Stadtmittelpunkt entwickelt werden.
- Im Süden und im Osten bieten sich Entwicklungsflächen an, die sorgfältig in ein künftiges Netzkonzept eingebunden werden müssen.
- Die Stadteingänge sind bisweilen nur am gelben Ortsschild zu erkennen. Sie sollten ggf. auch baulich deutlicher hervorgehoben werden.

2.3 Verkehrsnetz – Verkehr {2.3, S. 41}

- **Die Hauptproblemursache** liegt im sternförmig auf die Innenstadt ausgerichteten Straßennetz. Es bewirkt eine „innere Erschließung“ des Stadtbereiches, d.h. zu viele Kfz-Fahrten von außerhalb mit Zielen in den Randbereichen der Stadt verlaufen trotz der Umgehungen durch die Stadtmitte und erst von dort zu ihren Zielen. Dadurch wird unnötiger Verkehr im Stadtzentrum konzentriert. Das Prinzip der „äußeren Erschließung“ sollte gefördert werden.
- In den meisten Wohnbereichen sind Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Allein Beschilderungen reichen nicht aus, um Geschwindigkeiten effektiv zu drosseln. Es sollten konsequent in allen Wohnbereichen der Stadt ohne Ausnahmen Tempo-30-Zonen eingerichtet und auch gestaltet werden.
- Die Radwege und Radfahrrhilfen sind nur teilweise vorhanden und nicht genügend vernetzt.
- Es fehlen insbesondere auf den stärker befahrenen Straßen am Rande der Innenstadt noch Querungshilfen z.B. mit Mittelinseln.
- Der Stadtbus deckt den Stadtbereich gut ab. Die Fahrtzeiten und -wege sind aber bedingt durch zwei weiträumige Schleifenlinien z.T. zu lang. Sinnvoll wäre der Einsatz eines zweiten Busses, der die Schleifen in der Gegenrichtung befahren kann oder jeweils ein Bus für eine Schleife.



Dort wo die Kapazitäten (gelbe Balken) die tatsächlichen Belastungen (grüne Balken) nicht abdecken, ergeben sich **Überlastungen**.

Dies trifft vornehmlich auf den Haarmannplatz und die angrenzenden Straßen zu.

(Allersheimer Str., Sollingstraße/Böntalstraße, Fürstenberger Straße, somit fast alle auf den Haarmannplatz und die Neue Straße zuführenden Straßen sowie die Liebigstraße.).



Dort wo die tatsächlichen Belastungen (grüne Balken) die Kapazitäten (gelbe Balken) nicht abdecken, ergeben sich

Kapazitätsreserven

(Umgehungen, Straßen außerhalb des Stadtbereiches und in Gewerbebereichen)



Angaben
in
Kfz/Werktag
2008

ERG
3

**Überlastungen und
Kapazitätsreserven**

Zukunftsfähige
Verkehrsplanung
Büro Dipl.-Ing. Ulbert Hinz

2.4 Verkehr – Flächennutzungen {2.4, Seite 43}

(**ABBILDUNG ERG 3**)

- Der Vergleich zwischen den tatsächlichen Streckenbelastungen und den aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht noch akzeptablen Grenzbelastungen zeigt, dass die auf die Innenstadt zuführenden Straßen, Allersheimer Straße / Karlstraße, Sollingstraße / Böntalstraße sowie die Fürstenberger Straße, ihre Kapazitätsgrenzen erreicht oder sogar leicht überschritten haben.
- Die Innenstadtstraßen, Neue Straße / Haarmannplatz sowie der nördliche Abschnitt der Fürstenberger Straße (etwa nördlich der W.-Raabe-Straße), sind aus städtebaulich-verkehrlicher Sicht überlastet.

3.0 Verkehrliche Entwicklungen

3.1 Wahrscheinliche Entwicklungen ohne Planungen (PROGNOSEN) {3.1, S. 45 ff.}

Vorbemerkung {3.11, S.45}

- Die Entwicklungen lassen sich nur unter Beachtung bestimmter Szenarien abschätzen. Daher müssen z.T. Annahmen getroffen werden.

Allgemeine Entwicklungen {3.12, S. 45}

- Auf Grund **allgemeiner** (bundesweiter) **demografischer Entwicklungen*** wird angenommen, dass das Verkehrsaufkommen bis zum Zeitraum 2025 noch um min. 3% bis max. 6% gegenüber 2008 zunehmen könnte. Dann aber wird sich eine Sättigung eingestellt haben.
- Die bisherigen Entwicklungsverläufe zeigen, dass das Verkehrsaufkommen sich zu keiner Zeit kontinuierlich verändert hat, sondern immer von Schwankungen bestimmt wurde. Diese Schwankungen zeigen aber immer kleinere Ausschläge, was ebenfalls in Richtung einer Sättigung hinweist.

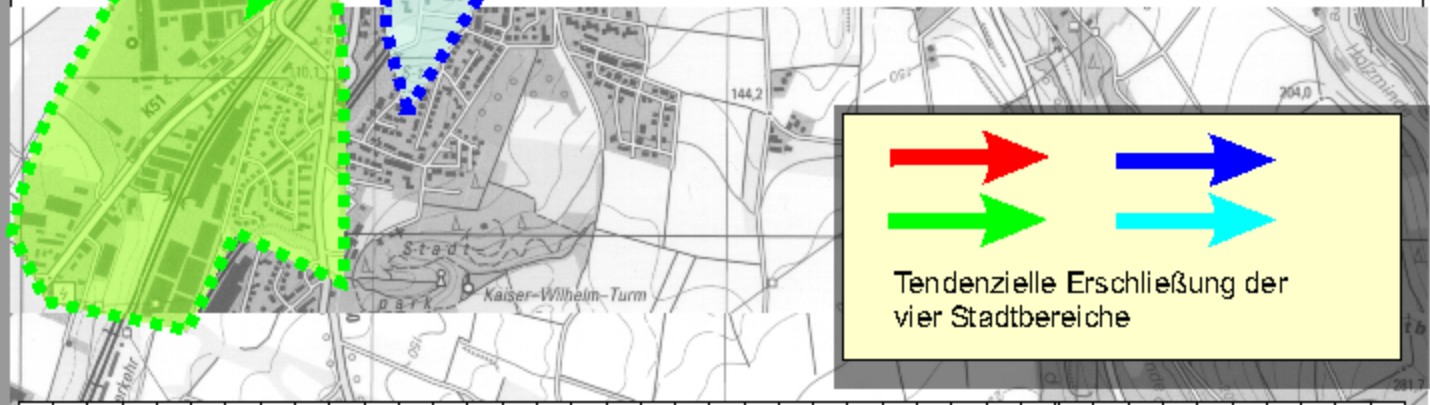
Spezielle Entwicklungen {3.13, S. 47}

- **Spezielle auf Holzminden begrenzte Entwicklungen** können noch **größere Zuwachsraten nach sich ziehen**. Die Flächennutzungen der Stadt haben sich in den vergangenen Jahrzehnten ständig verändert und weiterentwickelt. Dieser Prozess wird sich fortsetzen. Durch diese **spezielle Entwicklung** ergibt sich „Neuverkehr“ (Fahrten die vorher nicht durchgeführt wurden), Verbundverkehr (zu den alten aber auch zu den neuen Zielen in der Stadt) und verlagerter Verkehr (nicht mehr zu den alten, sondern nur noch zu den neuen Zielen).
- Bezogen auf den heutigen Verkehr kann der Neuverkehr einen Zuwachs von 10% und mehr ausmachen. Die restlichen Fahrten orientieren sich nur auf andere Routen um. Zusammen mit den allgemeinen Entwicklungen (s.o.) wird unterstellt, dass bis zum Zeitraum 2025 das Verkehrsaufkommen insgesamt noch um rund 12% anwachsen könnte. Dieser abgeschätzte Zuwachs verteilt sich auf rund 17 Jahre. Das macht einen jährlichen Zuwachs von ca. 0,6% aus, anfangs etwas mehr, später weniger, sich abschwächend bis auf 0%. Die große Gefahr besteht darin, dass man dies kaum wahrnehmen, sich daran gewöhnen und es als unabänderlich hinnehmen könnte.

Status-Quo-Fall = Maßstabsfall {3.14, S. 49}

- Die im Zeitraum 2025 zu erwartenden Belastungen ergeben sich auf Grund von Modellrechnungen wie in **ABBILDUNG ERG 1** dargestellt. Relativ gesehen verändert sich nur wenig, absolut nehmen die Belastungen gegenüber derzeit zwischen 5 und 25% zu, je nach Lage zu neuen Stadtentwicklungen. An diesem Fall werden alle Wirkungen von Planungen gemessen, daher auch Maßstabsfall.

* aus Bundesverkehrswegeplan, Shellstudien, Statistisches Landesamt, Zahlreiche Quellen unter dem Stichwort „Demografische Prognosen“ im Internet.



Original
mehrfarbig

ERG
4

Konzeptioneller Grundgedanke
3-Schleifen-Anbindung



Zielsetzungen {3.21, S. 51}

- Das Oberziel des VEP ist es, den für die Vitalität und die Attraktivität der Stadt Holzminden erforderlichen Verkehr mit allen Verkehrsmitteln in städtebaulich akzeptabler Form zu ermöglichen, den unnötigen Kfz-Verkehr im Stadtbereich zu vermeiden oder aus dem Stadtbereich zu verdrängen. Dazu bieten sich vier grundsätzliche Überlegungen an.
 - **Umgehungen** mehr nutzen, stärkere Erschließung der Stadt von außen*, innerstädtische Nord-Süd-Verbindungen auf den innerstädtischen Verkehr ausrichten.
 - **Kapazitäten alternativer Stadtstraßenzüge** nutzen**, ggf. neue Straßen in geeigneter Form in Betracht ziehen.
 - **Unnötigen Verkehr** in Bezug auf den gesamten Stadtbereich vermeiden***,
 - **Andere Verkehrsmittel** stärken, etwa den ÖPNV oder das Fahrrad. Voraussetzung dafür ist, dass die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Probleme gelöst und die Dominanz des Kfz-Verkehrs gebrochen wird.

* Fahrten nach Holzminden solange wie möglich auf den umgebenden Straßen halten, bis die kürzest mögliche Route innerhalb der Stadt zum Ziel führt. Das gleiche gilt in umgekehrter Richtung.

** Solche freien Kapazitäten sind derzeit aber praktisch nicht vorhanden.

*** In der Regel Durchgangsverkehr, der aber in Holzminden nur eine untergeordnete Rolle spielt, Parkplatzsuchverkehr im Innenstadtbereich u.a.

Konzeptionelle Lösungsansätze {3.22, S. 53}

- Zunächst werden für die o.a. Ziele konzeptionelle Gedankenansätze für die wesentlichen Kfz-Zufahrten und Kfz-Abfahrten von/nach Osten, Westen und Süden betrachtet.
- Sinnvolle Maßnahmen werden weiter unten zu einem Konzept zusammengefasst, um die Wirkungen z.B. durch Umgestaltungen in der Stadtmitte zu unterstützen. Schließlich wird auf die Möglichkeit eingegangen, alternative Verkehrsangebote zum Kfz-Verkehr zu verbessern.

Anbindung des Stadtbereiches an die Ortsumgehungen {3.23, Seite 54}

Ablenkung des Kfz-Verkehrs von/nach Osten {3.231, S. 54}

- Die meisten Kfz-Fahrer aus Richtung Osten in die Stadt (ohne Durchgangsverkehr) entscheiden sich an der LSA für die B 64 (ca. 85%), nur 15% der Kfz-Fahrten nutzen die B 497. Die 85% über die B 64 teilen sich zu ca. 60% auf die Allersheimer Str., rund 20% auf die Nordstraße und die restlichen ca. 5% auf die B 83 westlich der Weser auf.



BILD ERG 1, Ostanbindung B64 / B 497

Wird diese Entscheidung auf einen Punkt (Kreisverkehrsplatz) konzentriert, so ergeben sich drei gleichwertige Zufahrtsrouten bei ständiger Entscheidungsfreiheit*:

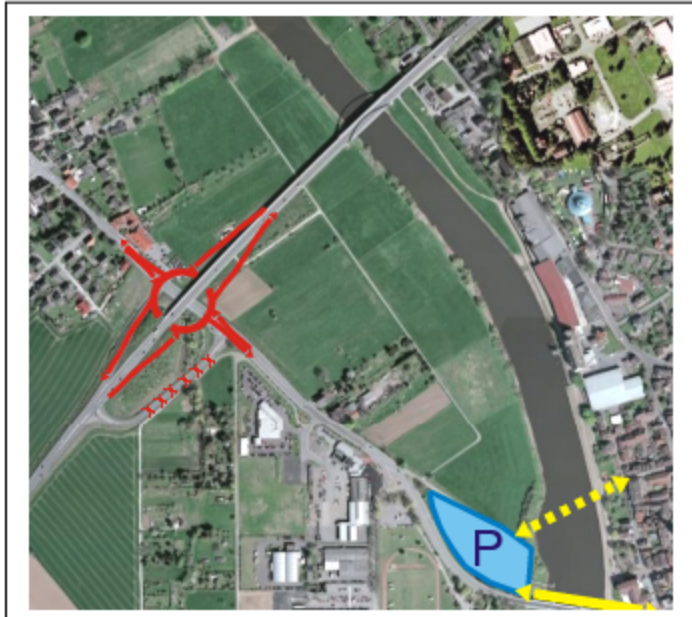
1. **B 497**, sie führt auf den Ost- und z.T. auf den Südbereich, künftiger Anteil wegen der KVP-Lösung ansteigend auf über 20%.
2. **Ostanbindung neu**, teilt sich auf die Allersheimer Str. und den Entwicklungsbereich Ost**. Künftiger Anteil wegen der indirekten Führung zur Innenstadt abnehmend auf unter 50%.
3. **B 64**, bietet die Route über die Nordstraße bzw. über die Anbindung westlich der Weser. Dieser müsste attraktiver gestaltet werden. Künftiger Anteil zunehmend auf über 30%, je nach Angebot an dortigen Parkflächen.

* man wird nicht durch die Einordnung in einen Fahrstreifen an einer LSA festgelegt, sondern könnte im KVP noch seine Entscheidung treffen.

** ein zusätzlicher Anschluss an die B 497 für diese Gebietsentwicklung wäre dann entbehrlich.

Westliche Stadtanbindung {3.23, Seite 55}

- Entscheidend für die Planungsgedanken im Osten ist der Anschluss im Westen sowie die Gestaltung des Zubringers Nordstraße einschließlich des Knotenpunktes Karlstraße/Neue Straße (s.u. Bild 2).



- Fahrten von Osten nach Holzminden müssen derzeit im Westen ca. 200 m über die Stahler Straße hinausfahren, links abbiegen und 200 m über die Rampe zurückfahren u. u.
- Über eine Abfahrtsrampe ca. 200 m vor der Stahler Straße verkürzt sich die Strecke um 400m. Bei einer Verknüpfung der Rampen durch einen KVP mit der Stahler Straße minimieren sich Wartezeiten als zusätzlicher Anreiz zur Nutzung dieser Route.
- Kostenfreie Stellplätze auf der Westseite der Weser wären ein weiterer Anreiz für diese Route. Im Idealfall könnte eine witterungsgeschützte Fußgängerbrücke (gelber Pfeil) direkt in die Innenstadt angedacht werden. Die Innenstadt würde sich derart von selbst mehr zur Weser hin öffnen (Vorteile der Flusslage).

BILD ERG 2, Westanbindung B 64

- Nur diese Maßnahmen (Anschluss Ost und West) würden die Allersheimer Str. und die Neue Straße um ca. 2.000 Kfz/Tag entlasten. Bei zusätzlichen flankierenden Maßnahmen (Heusinger Straße, Liebigstraße) könnte die Entlastung der Allersheimer Str. auf max. 5.000 Kfz/Tag und der Neuen Straße sogar auf knapp 12.000 Kfz ansteigen. Diese maximale Entlastung ist aber nicht zu empfehlen, da sie zu Problemen z.B. in der Liebigstraße / Sollingstraße führen würde.

Weitere Planungschancen für die östliche/westliche Anbindung {3.233, S. 59}

- Alternative Straßenzüge für Kfz-Verkehr von Osten und Westen und/oder möglich neue Straßen bieten sich nicht an. Unnötiger Verkehr ergibt sich auf diesen Routen praktisch nicht. Für eine Verbesserung der alternativen Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad) ergeben sich erst dann gute Chancen, wenn der Kfz-Verkehr vermindert wird.
- Unterstützende Maßnahmen zum o.a. Planungsgedanken ergeben sich aber in der Innenstadt (s.u.).

Südliche Stadtzufahrt {3.24, Seite 59 ff.}

Ableitung auf eine südliche Umgehungsstraße {3.241, S. 59}

- Von Süden ist keine Alternativroute zur Fürstenberger Straße vorhanden, eine Entlastung insbesondere südlich der Innenstadt aber erforderlich.
- Ein mögliche südlich der Stadt verlaufende zu bauende Entlastungsstraße zwischen dem Lühtringer Weg und der B 497, Pipping, erweist sich bei hohem Bauaufwand und Eingriffen in den derzeit unberührten Landschaftsraum als wenig wirkungsvoll.

Ableitung auf eine bahnparallele Alternativroute {3.242, S. 63}

- Eine bahnparallele Trasse hätte eine deutlich höhere Entlastungswirkung auf die Fürstenberger Straße. Sie könnte im Süden im Schnittpunkt zwischen Dr.-Stiebel-Str / Fürstenberger Str. am besten mit einem KVP angeschlossen werden {siehe 3.243, S. 67}.
- Im Norden müsste der Anschluss Mühlenberger Str. an die Sollingstraße deutlich verbessert werden, da hier rund 4.500 zus. Kfz-Fahrten hinzu kommen {siehe 3.243, S. 67}.
- Ein Teil davon (ca. 2.500 Kfz) würden zusätzlich die Sollingstraße durchgängig oder bis zur Liebigstraße befahren, um zur Bülte oder aber zur östlichen Stadtanbindung zu gelangen und umgekehrt. Weder in der Sollingstraße noch in der Liebigstraße ist zusätzlicher Verkehr erwünscht, wohl aber eine Entlastung der Innenstadt. Da die Liebigstraße die einzige Nord-Süd-Alternative bietet, wäre bei einer Stadtentwicklung im Osten zwischen Liebigstraße und B 497 der Ausbau der Nord-Süd-Verbindung wünschenswert, aber äußerst schwierig. {siehe 3.244, S. 68}.

Vorbemerkungen {3.31, S. 71}

- Das empfohlene Konzept baut sich analog einem Baum nach Hauptverkehrsachsen (Stamm), besonders verkehrswichtigen Straßen zur Anbindung des Stadtbereiches (Ästen), verkehrswichtigen Straßen mit Anbindungsfunktion kleinerer Stadtbereiche (Zweigen) und schließlich Erschließungsstraßen in den kleineren Stadtbereichen (Blätter) auf. Ausgehend von den beiden Extremen „Stamm“ und „Blättern“ werden die Verbindungen („Äste“ und „Zweige“) zwischen den Extremen gesucht.

Straßennetz {3.32, S. 71}

Hauptverkehrsachsen bilden die Umgehungen im Zuge der B 64 und der B 497.

Anbindung des Stadtbereiches an die Hauptverkehrsachsen wird über **drei Schleifen** empfohlen:

- **Nordbereich** über Allersheimer Straße und Nordstraße an die B 64.
- **Ostbereich** über Sollingstraße an die B 497.
- **Südbereich** über Stahler Ufer, Am Hafendamm und Fürstenberger Straße, aber auch über Sollingstraße und eine neue bahnparallele Straße.
- Die Anbindungen an die Hauptverkehrsachsen werden über größere KVP empfohlen, wodurch gleichzeitig die Stadteingänge eindeutig hervorgehoben werden (deutlicher als durch die gelben Ortsschilder).
- Im Süden wird der Stadteingang durch die Verknüpfung der beiden Anbindungen (Fürstenberger Str. und bahnparallele Straße mit dem Lüchtringer Weg und Sybecker Berg) ebenfalls als KVP empfohlen.

Anbindung einzelner Stadtbereiche erfolgt über verkehrswichtige Stadtstraßen, die innerhalb der Gebiete in Erschließungsstraßen übergehen.

- Alle gegenüber Verkehrsbelastungen sensiblen Bereiche (Wohngebiete, Schulen, Krankenhaus u.ä.) sollten konsequent als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und schrittweise entsprechend gestaltet werden.
- In Teilbereichen ist auch die Ausweisung „verkehrsberuhigter Bereiche nach StVO“ angebracht (Schulen, Krankenhaus).

Mögliche Gestaltungen in der Innenstadt {3.3, S. 73 ff}

- Maßnahmen im Inneren der Stadt sollten einerseits den Verlauf der Anbindungen an die äußeren Hauptverkehrsstraßen (die drei Schleifen) betonen, andererseits aber auch dazu beitragen, dass die Stadtmitte weniger durchfahren wird.

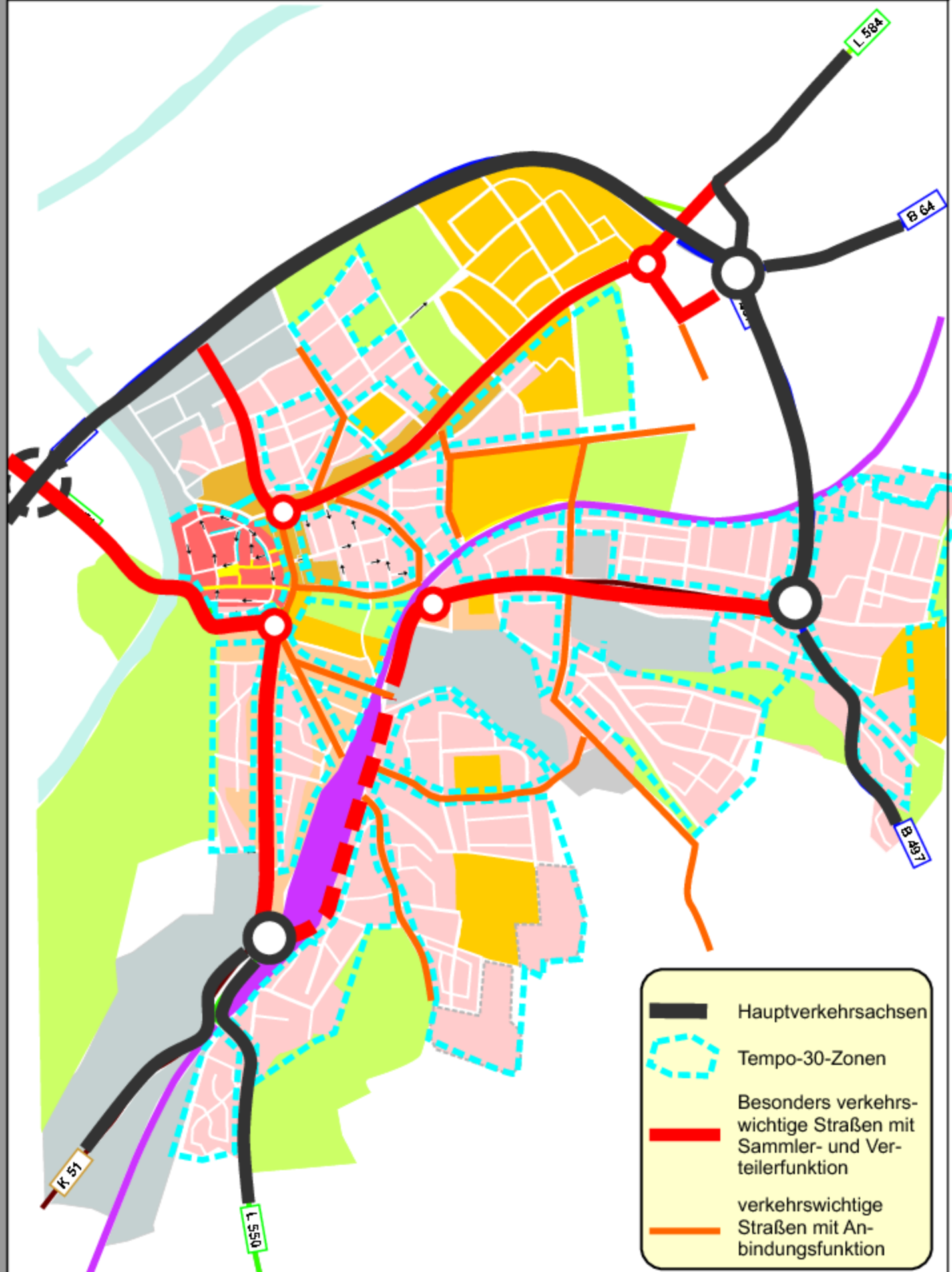
Knoten Am Hafendamm / Fürstenberger Straße {3.331, S. 73}

- Die spitzwinklige Anbindung der Straße Am Hafendamm an die Fürstenberger Str. ist bezüglich des Verlaufes der Hauptverkehrsachsen ungünstig. Ein KVP im Bereich der vorhandenen Einmündung würde in das Wehr eingreifen. Günstiger für den Verlauf der Achse wäre eine Verswenkung nach Süden in Richtung auf die Einmündung der Bahnhofstraße und dort Verknüpfung mit einem kleineren KVP (als Merkmal für den Beginn bzw. das Ende der Innenstadt, siehe Bild Erg 3).
- Im dann entbehrlichen Abschnitt der Straße Am Hafendamm könnte dann eine größere Parkfläche unmittelbar südlich der Altstadt angeboten werden.

Gestaltungsmöglichkeiten Haarmannplatz {3.332, S. 75}

- Der Haarmannplatz ist ein zentraler Platz unmittelbar am Rande der Altstadt, der aber mit derzeit rund 25.000 Kfz werktäglich, künftig bis zu ca. 28.000 Kfz, viel zu hoch durch Kfz belastet wird. Diese Mengen können nur durch eine Lichtsignalanlage (LSA) bewältigt werden. Das empfohlene Grundkonzept der „drei Schleifen“ (s.o.) kann die Belastung zunächst auf ca. 21 bis 23.000 Kfz vermindern. Ein KVP hätte dabei in den werktäglichen Spitzenzeiten etwa die gleiche Qualität* („C“) wie eine LSA-Lösung („D“), in verkehrsschwächeren Zeiten aber eine deutlich bessere Qualität, da sich dann die Wartezeiten vermindern würden (**ABBILDUNG 30, siehe Seite 73**).

* Gemäß HBS, Handbuch für die Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Qualitäten von „A“ (sehr gut) bis „F“ (sehr schlecht).



Original
mehrfarbig

ERG
5

Verkehrskonzept



- Wird der Knotenpunkt nach Gestaltung der Hauptachsen zu einem KVP mit städtebaulich betonten Akzenten umgebaut, so steigt der „gefühlte Durchfahrwiderstand“ und die Belastungen sinken weiter, so dass eine KVP-Lösung dann noch deutlich bessere Werte aufweisen würde.

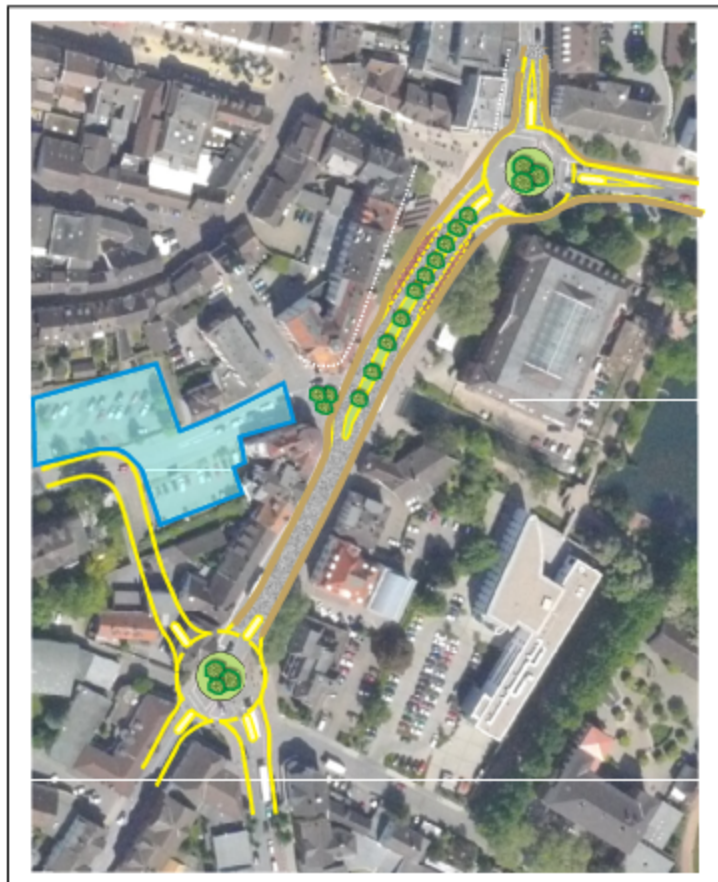
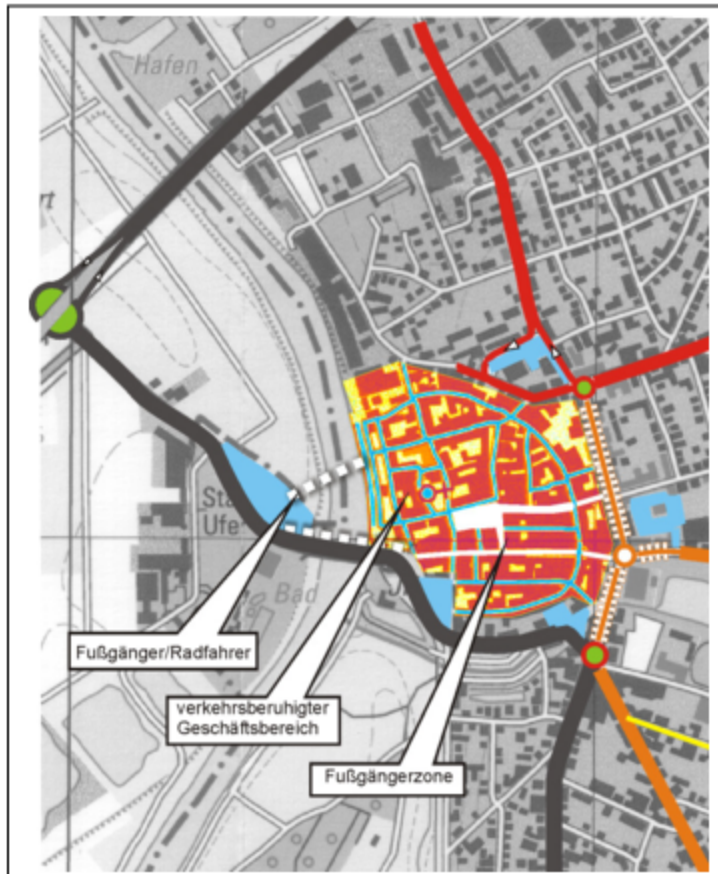


BILD ERG 3, Stadtmitte

- Man kann den Haarmannplatz als einzelnen Knotenpunkt oder aber zusammen mit dem Knoten Am Hafendamm als einen gestreckten Platz auffassen.
- Wird nur der Knoten Haarmannplatz betrachtet, so könnte ein KVP mit einem Durchmesser von ca. 32 m gewählt werden.
- Im Idealfall werden die beiden Knotenpunkte (Haarmannplatz und Am Hafendamm) als eine innerstädtische Einheit angesehen und jeweils durch einen KVP ersetzt.
- Neben den verkehrlichen Vorteilen (besserer Verkehrsablauf, Platz für Radwege in den Zufahrtsstraßen, Platz für zentrale ÖPNV-Haltestelle, bessere Quermöglichkeiten für Fußgänger, höhere Aufenthaltsqualität) stellen sich vor allem auch städteplanerische Vorteile ein. Die Stadtmitte wird nicht mehr durch eine verkehrsgerechte Anlage, sondern durch eine stadtgerechte Anlage geprägt.



Bereich Neue Straße, Nordstraße, Karlsplatz* {3.333, S. 77}

- Etwa auf Höhe des Karlsplatzes sollte der Verkehr von der Karlstraße weniger in die Neue Straße, sondern zusammen mit der Nordstraße mehr auf die innenstadtnahen nördlichen Parkflächen gelenkt und somit vor Erreichen der Innenstadt abgefangen werden.
- Die Nordstraße verläuft vom angedachten KVP zunächst nur in Richtung Norden mit zusätzlichen Stellplätzen auf der Westseite. Der von Norden zufließende Verkehr könnte über den nördlichen Rand der Parkfläche bis zur Wallstraße geleitet werden. So ergibt sich ein Ringverkehr um vorhandene und ggf. noch erweiterbare Stellbereiche und ein eindeutig gestaltbarer KVP am Karlsplatz.
- Attraktive Fußwege von hier zur Altstadt würden das Prinzip unterstützen.

* Karlsplatz* = Kreuzung Karlstraße / Neue Straße / Wallstraße / Nordstraße

BILD ERG 4, Altstadt

Parkflächen (Innenstadt) {3.334, S. 79}

- Die Altstadt selbst sollte einheitlich als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ nach StVO ausgewiesen werden. In diesem Bereich sind Fußgängerzonen eingestreut. Sofern in den Randbereichen der Altstadt genügend kostenfreie Stellplätze mit attraktiv ausgestalteten Fußwegen in die Altstadt angeboten werden, könnten Stellplätze für Besucher innerhalb der Altstadt auf die Unterbachstraße, Oberbachstraße und die Grabenstraße beschränkt werden. Stellplätze in allen anderen Straßen blieben dann den Einwohnern vorbehalten.

ÖPNV (Stadtbus) {3.335, S. 79}

- Der Stadtbus könnte in etwa die bisherigen Routen befahren, da alle Wohnbereiche gut durch Haltestellen abgedeckt werden (**ABBILDUNG 33**). Es wird aber empfohlen, zwei Busse auf der „8“-förmigen Linie einzusetzen, die jeweils nur einen Ring befahren. Beide Busse sollten sich im Takt am Haarmannplatz treffen, so dass dort das Umsteigen möglich wird. Dadurch verkürzen sich für viele Fahrtenwünsche die Fahrstrecken.

Radwege {3.336, S. 79}

- Auf allen verkehrswichtigen Straßen innerhalb der Stadt (vergl. Konzept) sollten entweder getrennt verlaufende Radwege oder gute Radfahrlösungen in Form von abmarkierten Angebotsstreifen vorgesehen werden. In vielen Fällen ergibt sich der hierfür erforderliche Raum aber erst durch die empfohlenen Umgestaltungen insbesondere der Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätzen.
- Straßen in wirkungsvoll ausgewiesenen Tempo-30-Zonen können ohne getrennt verlaufende Radwege dem „Radwegenetz“ hinzugerechnet werden. Auf diese Weise lassen sich die Radwege vernetzen und ebenfalls Kfz-Fahrten durch dieses Verkehrsmittel teilweise ersetzen.

Querungshilfen {3.337, S. 79}

- Querungshilfen erhöhen den bewusst gewollten Durchfahrtwiderstand im Innenstadtbereich und tragen so zu einer Verdrängung unnötiger Kfz-Fahrten auf die Umgehungen bei.
- Sie sind zudem für die Vernetzung des Radwegenetzes wichtig und sollten möglichst nicht weiter als 500 m (in der Innenstadt besser weniger als 250 m) von einander entfernt liegen und insbesondere auf die Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf ausgerichtet werden.
- Kreisverkehrsplätze bieten für sich sehr gute Querungsmöglichkeiten, ansonsten sollten Mittelinseln auf der freien Strecke gewählt werden oder aber der gesamte Straßenraum umgestaltet werden (hier am Rand der Innenstadt).

Schlussbemerkung {3.4, S. 79}

Der VEP soll als Diskussionsgrundlage verstanden werden, mit Anregungen, Vorschlägen und Ideen zur Verbesserung der vorhandenen Situation bzw. zur Vorbereitung auf eine konzeptionelle zukunftsorientierte Ausrichtung der Stadt. Der VEP stellt daher kein fertiges und unumstößliches Konzept dar.

Mögliche Einschätzung der Prioritäten

- Veränderung der östlichen und westlichen Stadtanbindungen als Voraussetzung für Maßnahmen in der Stadt.
- Verbesselter Anschluss der Straßen Am Hafendamm / Fürstenberger Straße.
- Bahnparallele Entlastungsstraße mit einem veränderten Anschluss an die Sollingstraße.
- Umgestaltungen nördlich der Altstadt, am Knoten Karlstraße / Neue Straße.
- Umgestaltungen Haarmannplatz.
- Konsequente Ausweisung von Tempo-30-Zonen in allen Wohnbereichen.
- Einsatz eines zweiten Stadtbusses.

Die empfohlenen Maßnahmen werden zunächst zur Diskussion gestellt. Da die Maßnahmen sehr viel Planungszeit in Anspruch nehmen werden, sollten rechtzeitig Planungsüberlegungen angestellt werden. Sie sollten in kleinen Schritten und sehr behutsam umgesetzt werden, wobei nach jeder Bauphase eine Erfolgskontrolle durchgeführt werden sollte.

Langenhagen, Juni 2009



Dipl.-Ing. U. Hinz