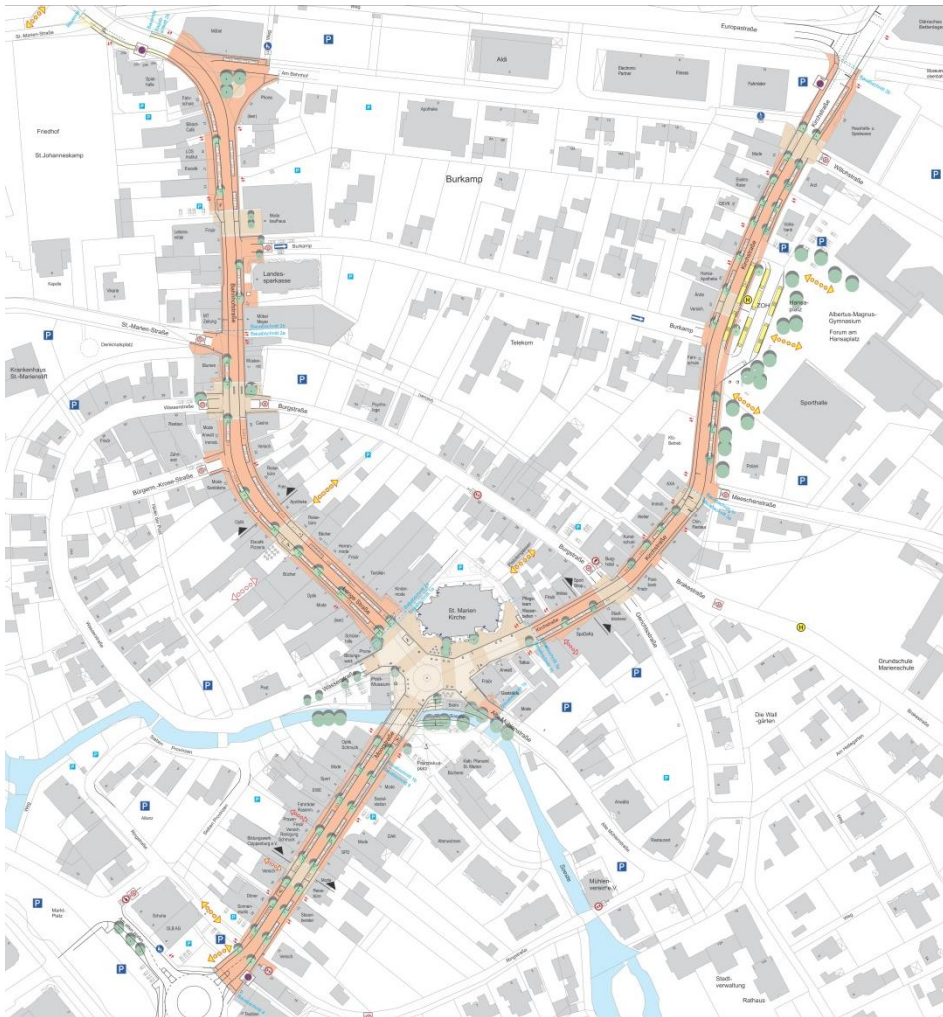




Friesoythe – Umgestaltung Innenstadt

Vier Straßen und ein Knotenpunkt

26.09.2017

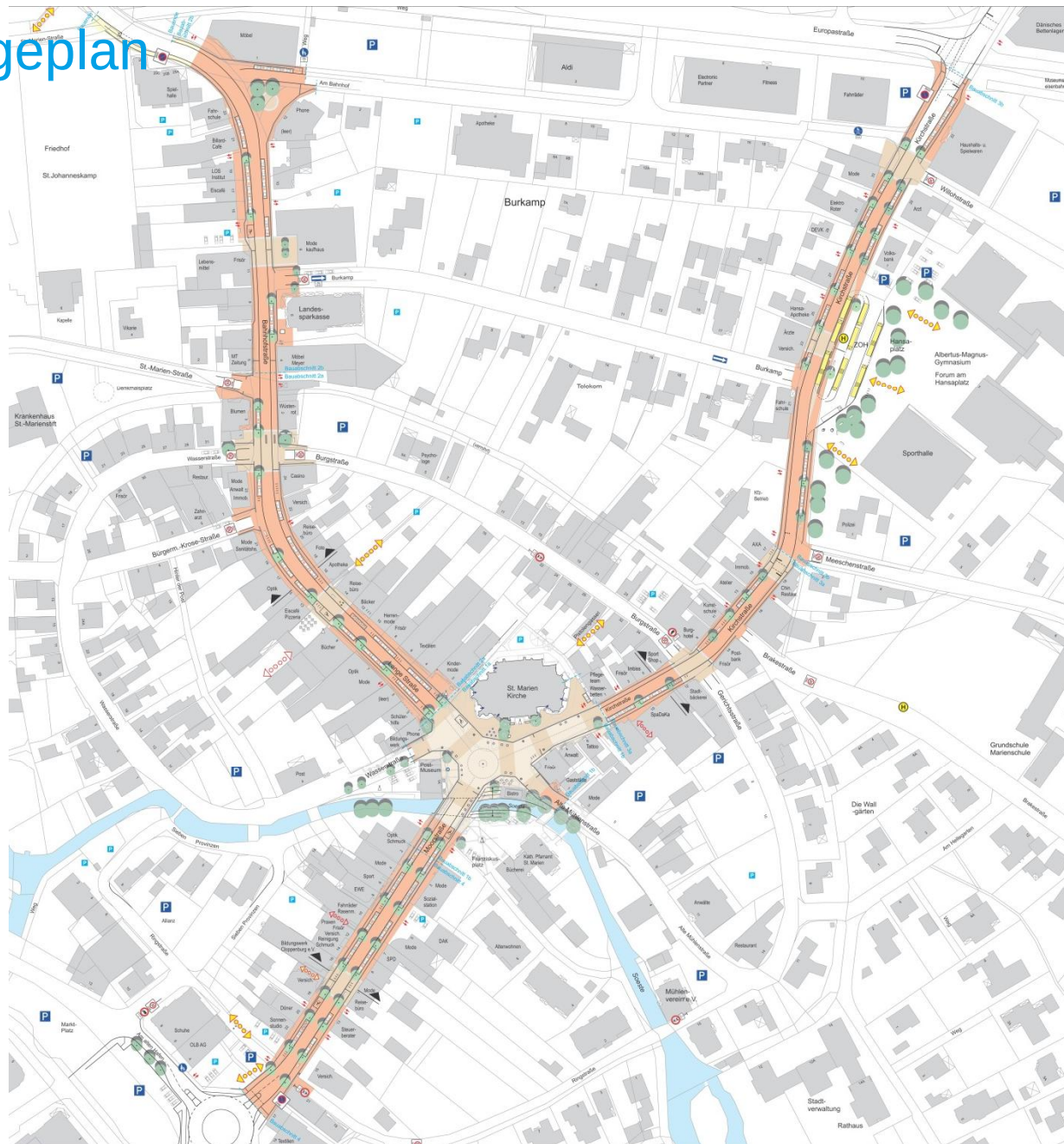
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Gliederung

- „Ein“ Gesamtkonzept
- Ausbau der zuführenden Straßenzüge
 - Ausbauplanungen Lange Straße / Bahnhofstraße
 - Ausblick: Ausbau der Kirchstraße
 - Ausblick: Ausbau der Moorstraße
- Ausbau des zentralen Knotenpunktbereiches
 - Variantenstudien
 - Vorzugsvariante

„Ein“ Gesamtkonzept

Gesamtanlageplan



Ausbau der zuführenden Straßenzüge Lange Straße / Bahnhofstraße

Lange Straße / Bahnhofstraße

■ Übersichtslageplan Ausführungsplanung



Lange Straße / Bahnhofstraße – 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
- Philosophie „Begegnungszone“ (aber kein shared space)

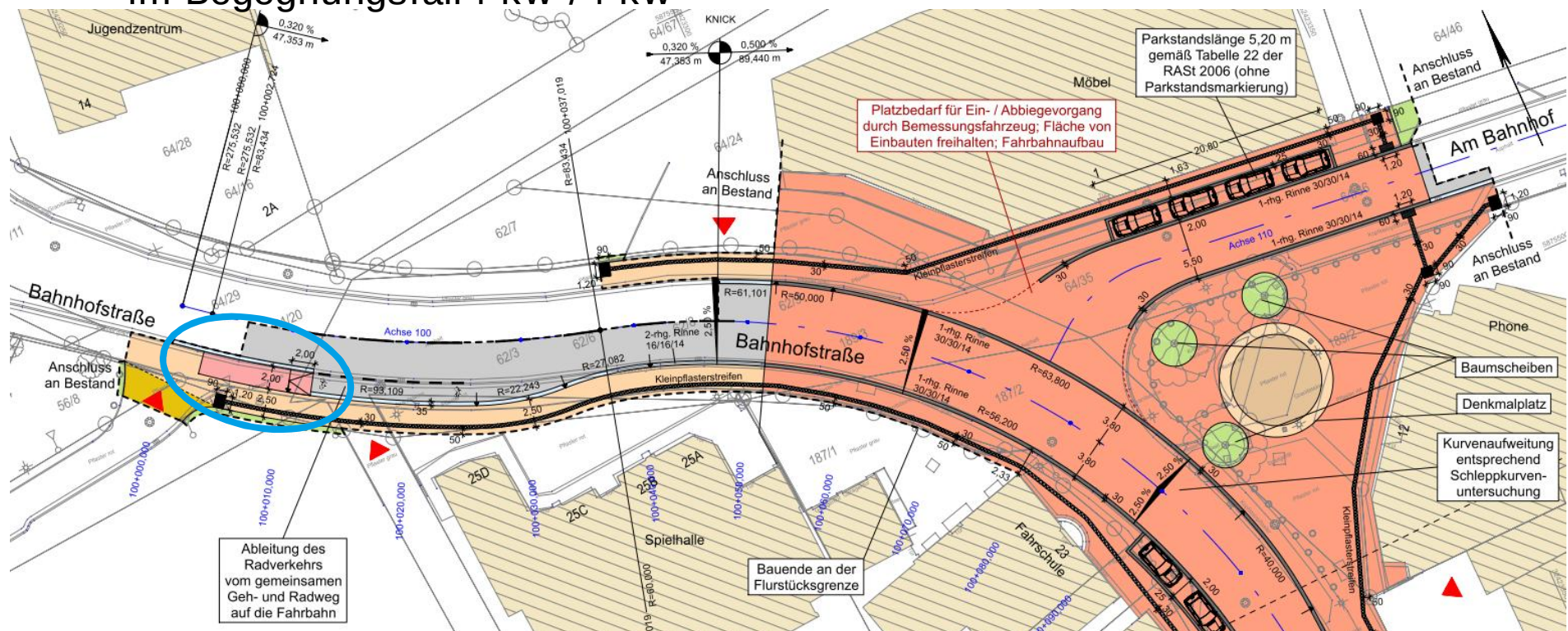
Kfz-Verkehr

7

Lange Straße / Bahnhofstraße

Radverkehr

- Mischverkehr auf der Fahrbahn als sichere Führungsform
 - Tempo-20-Zone: geringes Geschwindigkeitsniveau
 - 6,00 m Fahrbahnbreite: kein Überholen von Radfahrenden im Begegnungsfall Pkw / Pkw

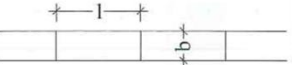


Lange Straße / Bahnhofstraße

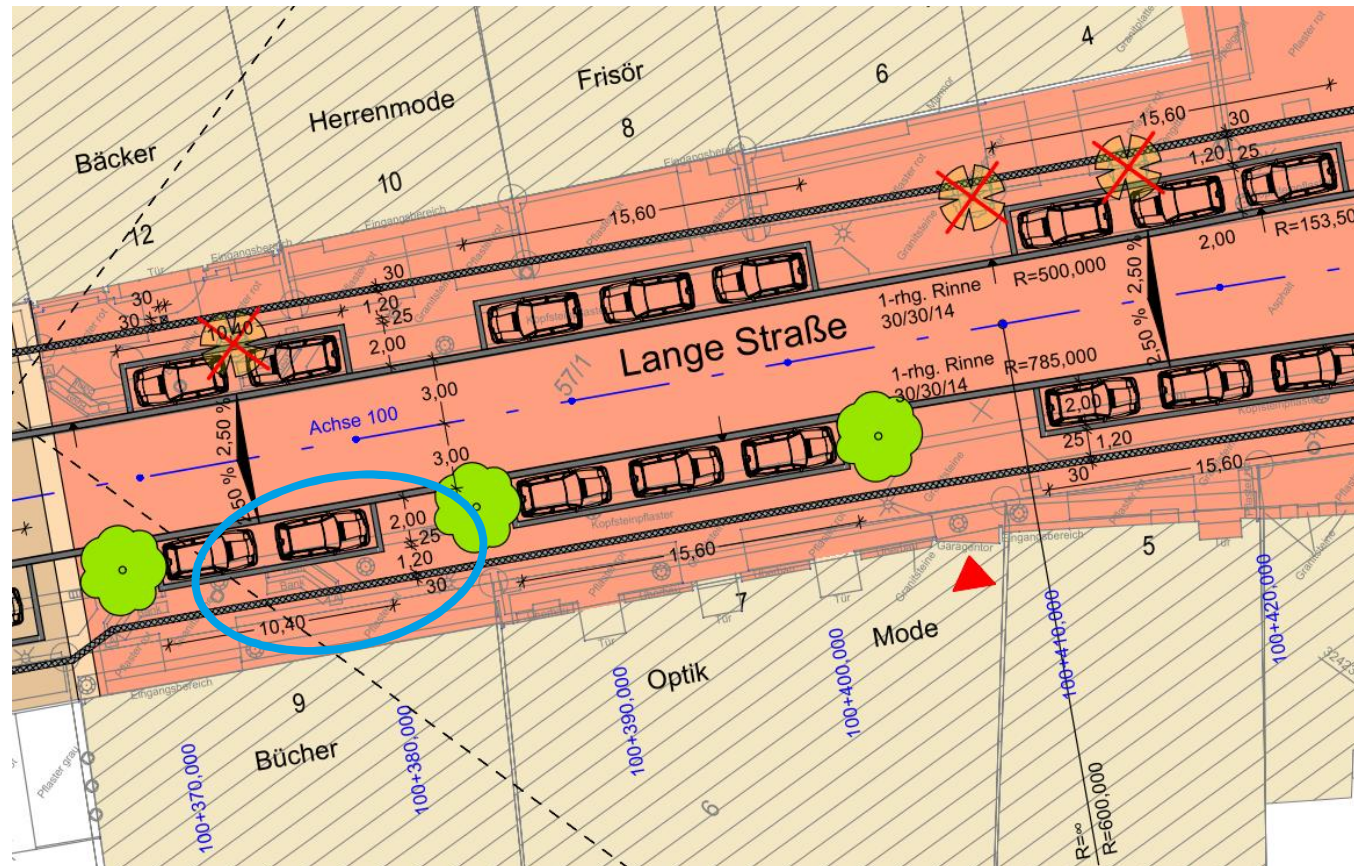
Ruhender Verkehr

- Längsparkstände:
Dimensionierung gemäß
EAR 2005, Tabelle 4.3-1

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

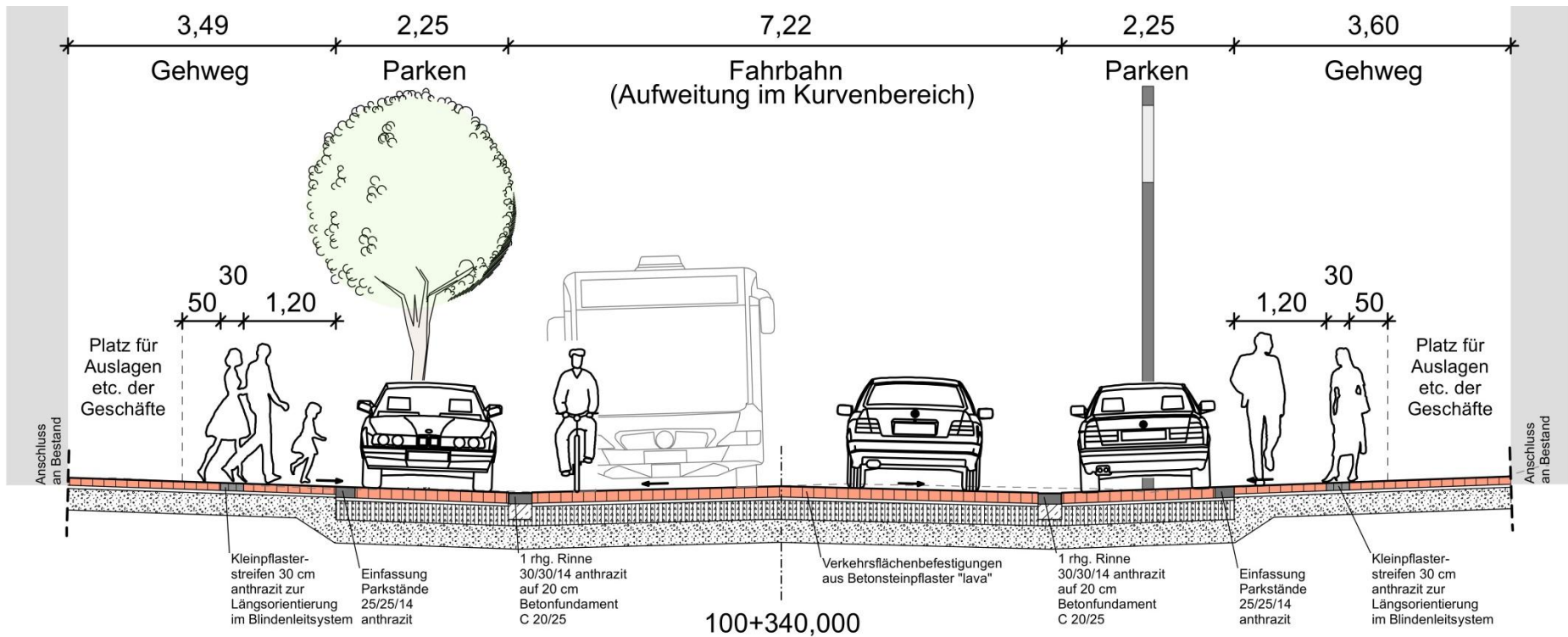
	Aufstell- winkel α [gon]	Tiefe ab Fahrgassen- rand $t - \ddot{u}$ [m]	Breite des Überhang- streifens $\ddot{u}$ [m]	Breite des Park- stands $b^{1)}$ [m]	Straßenfrontlänge l [m]		Fahrgassenbreite g [m]	
					beim Einparken		beim Einparken	
Längsaufstellung					vorwärts	rückwärts	vorwärts	rückwärts
	0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

Quelle:
EAR 2005



Lange Straße / Bahnhofstraße

Straßenquerschnitt



Lange Straße / Bahnhofstraße

Barrierefreiheit

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



Beispiel Bad Rothenfelde



Beispiele Horneburg (Quelle: Betonwerk Vogt)

Lange Straße / Bahnhofstraße

Barrierefreiheit

- Leitlinie in Längsrichtung durch Kleinpflasterstreifen



Beispiel Bad Rothenfelde

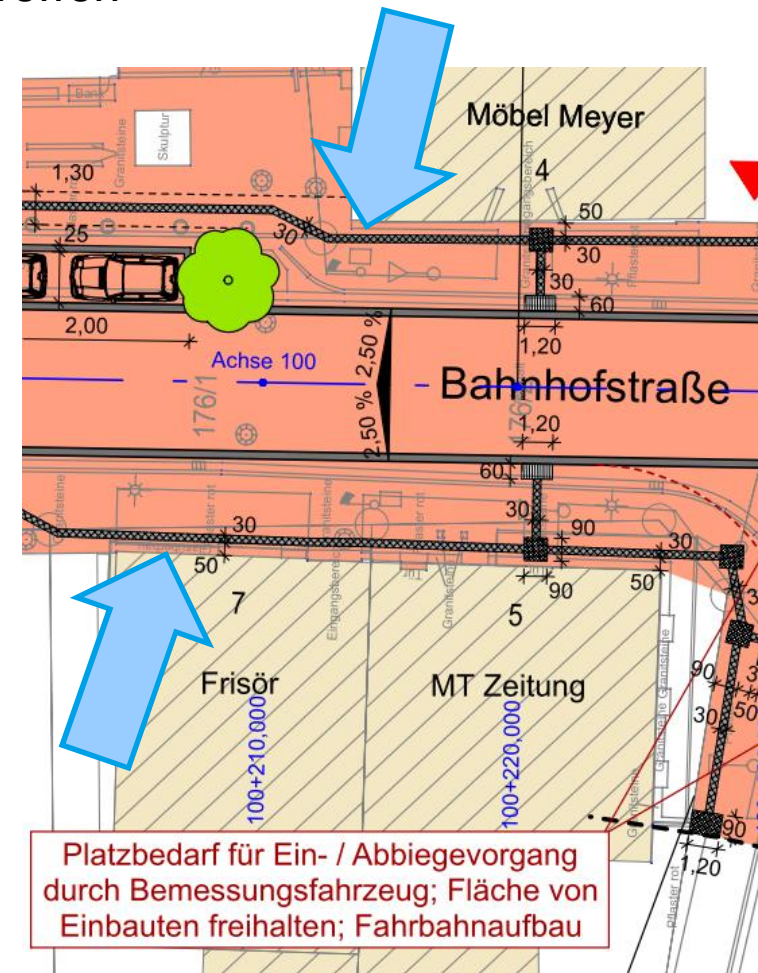
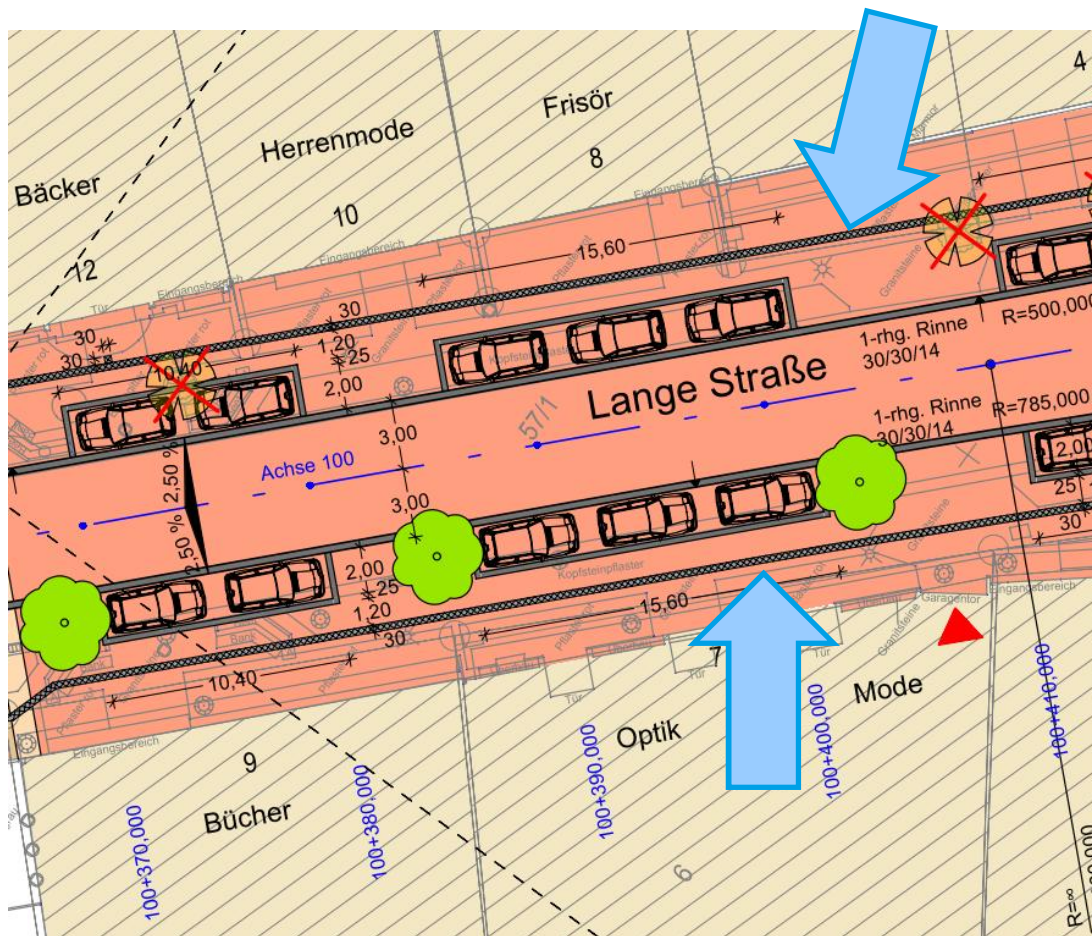


Beispiel Wunstorf

Lange Straße / Bahnhofstraße

Barrierefreiheit

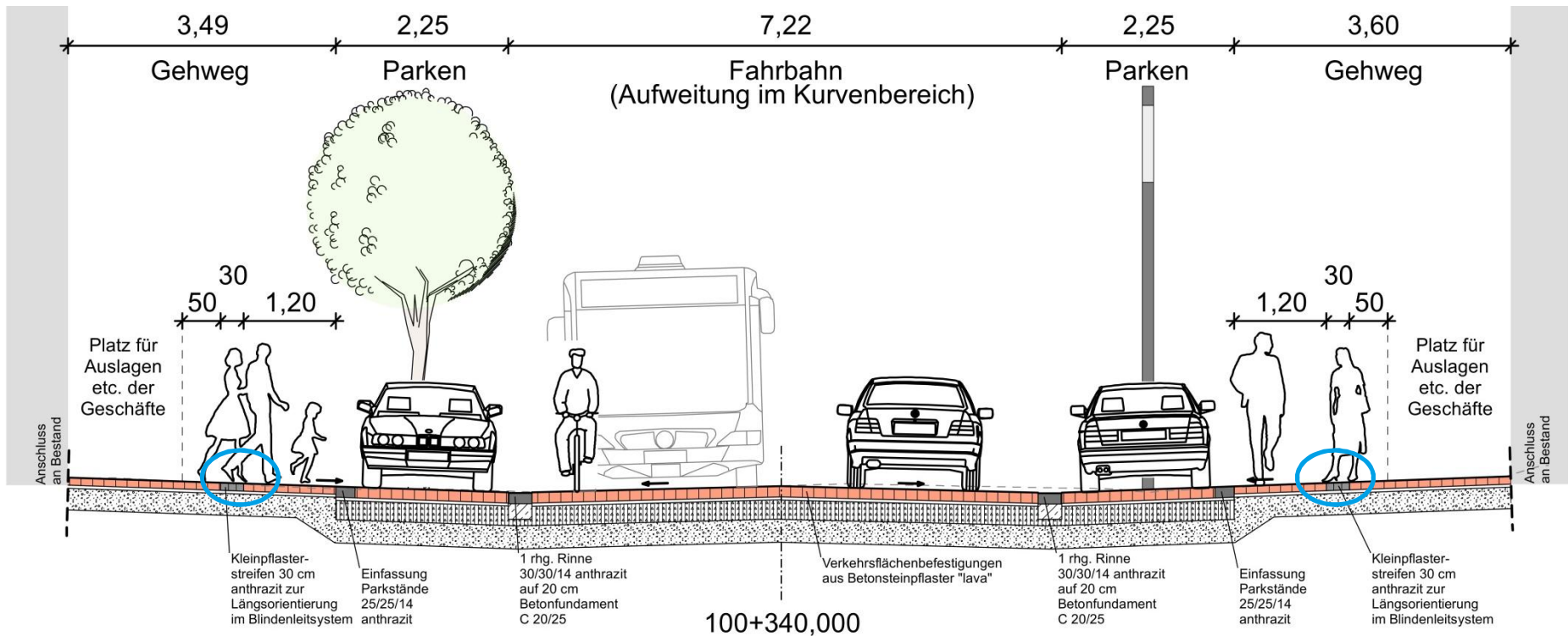
- Leitlinie in Längsrichtung durch Kleinpflasterstreifen



Lange Straße / Bahnhofstraße

Barrierefreiheit

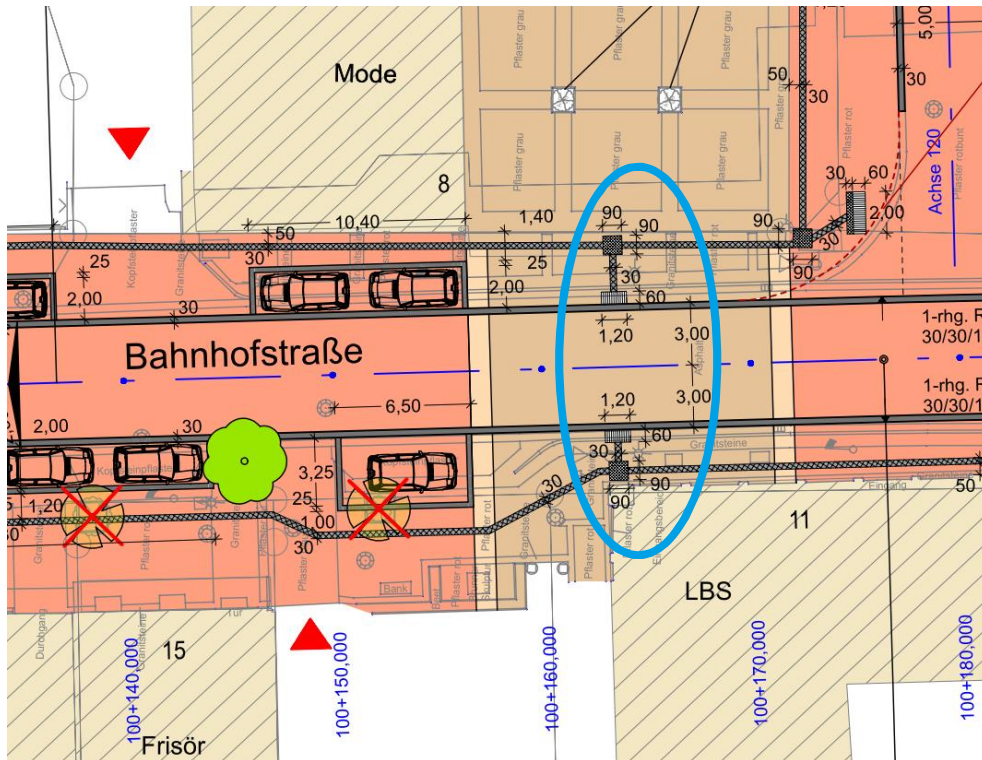
■ Leitlinie in Längsrichtung durch Kleinpflasterstreifen



Lange Straße / Bahnhofstraße

Barrierefreiheit

- Taktile Elemente (Noppen- und Rippenplatten) an Überquerungsstellen
 - Ausgestaltung in Anlehnung an H BVA 2011, DIN-Normen, ...
 - Lage und konkrete Ausgestaltung der Überquerungsstellen in Abstimmung mit dem Vertretern aus Landesblindenverband, Behindertenbeirat, usw.



Lange Straße / Bahnhofstraße

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

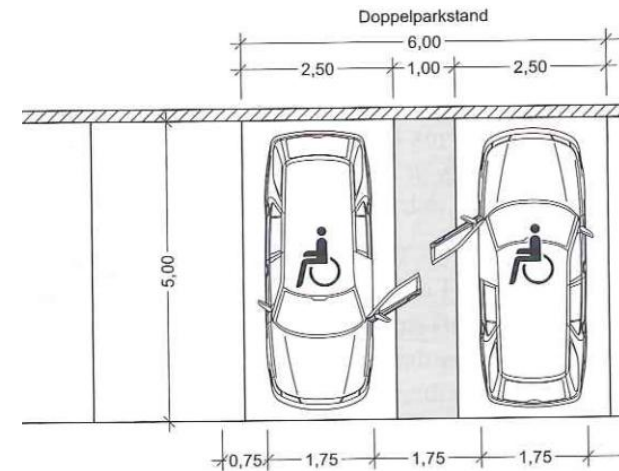
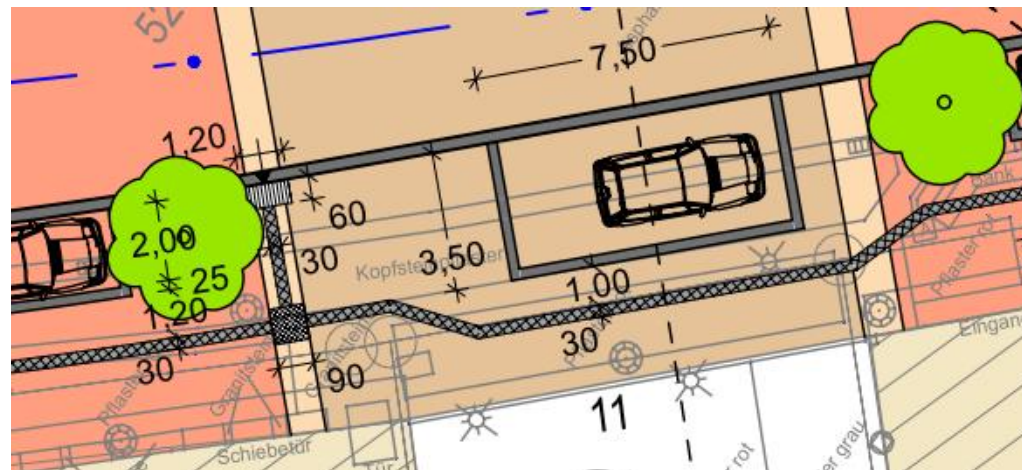


Bild 4.2-2: Grundmaße für Pkw-Parkstände

Quelle: EAR 2005



Lange Straße / Bahnhofstraße

Materialität

- Bemusterung
Fahrbahn- und
Gehwegpflaster



Lange Straße / Bahnhofstraße

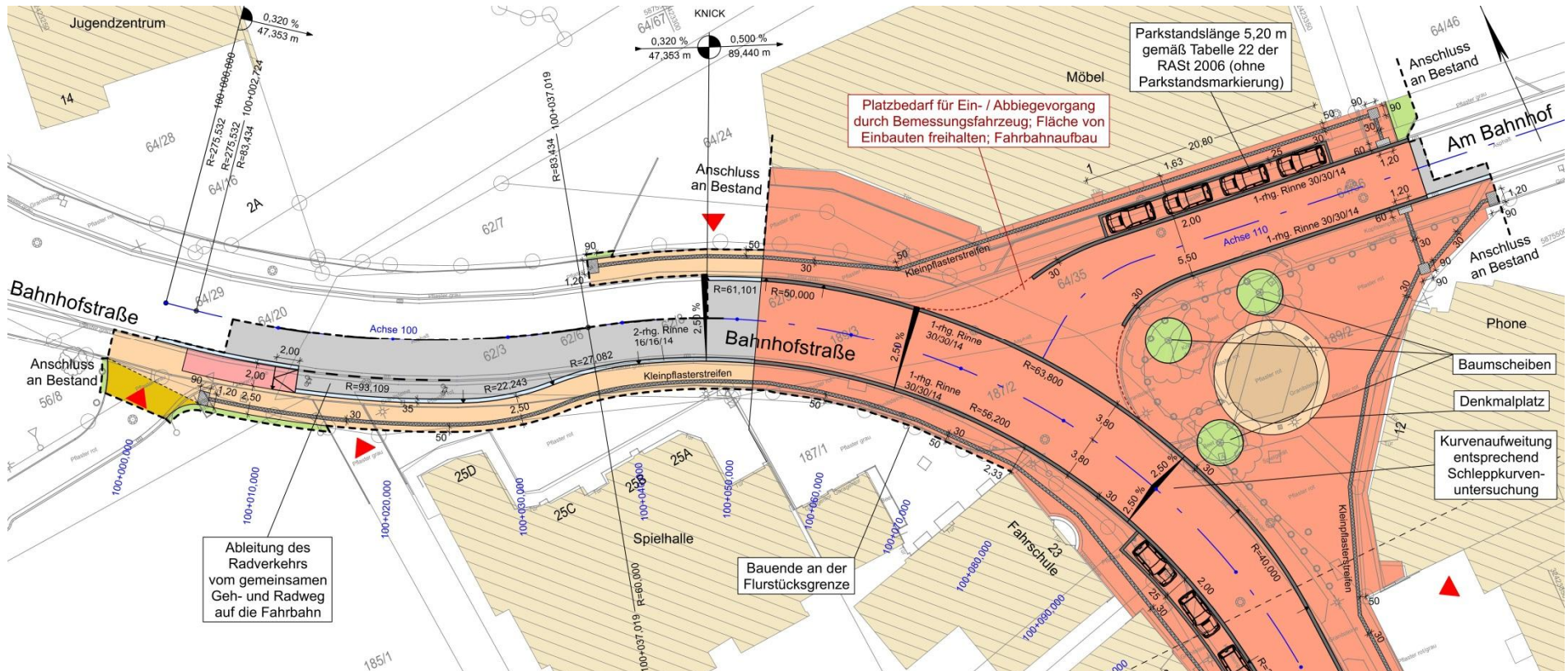
Materialität

■ Blindenleitsystem



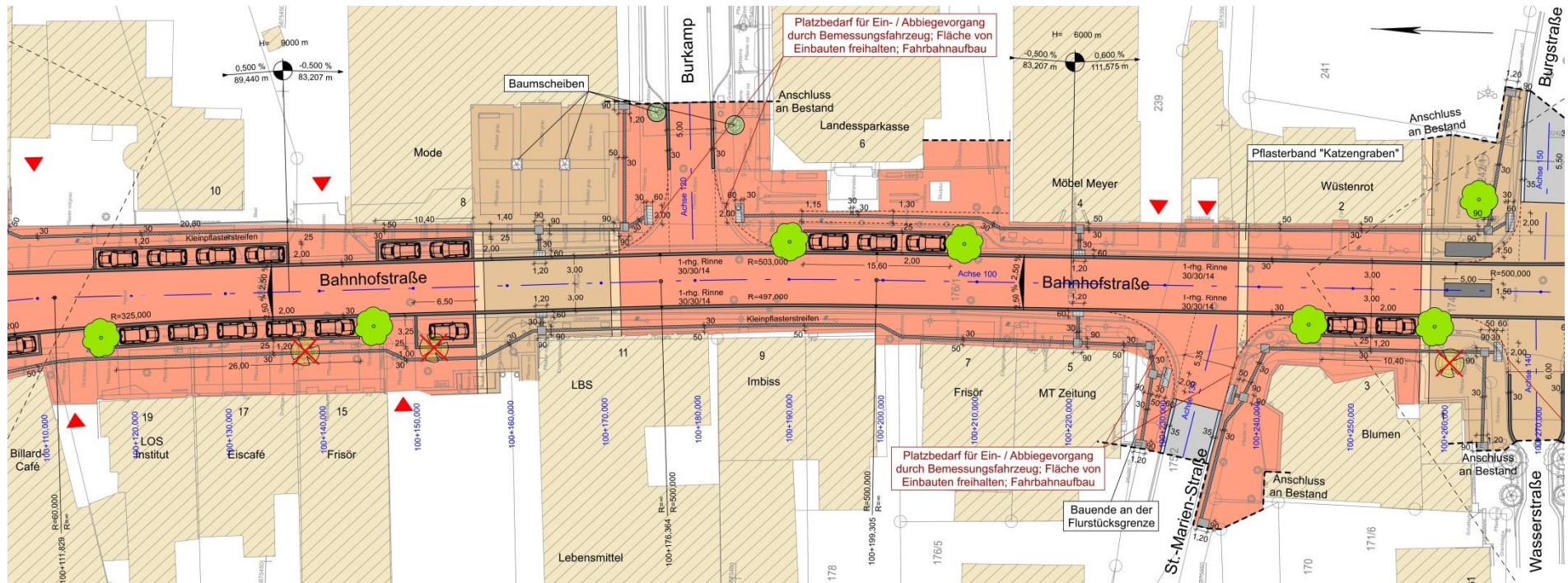
Lange Straße / Bahnhofstraße

Lageplan, Blatt 1 – Nord

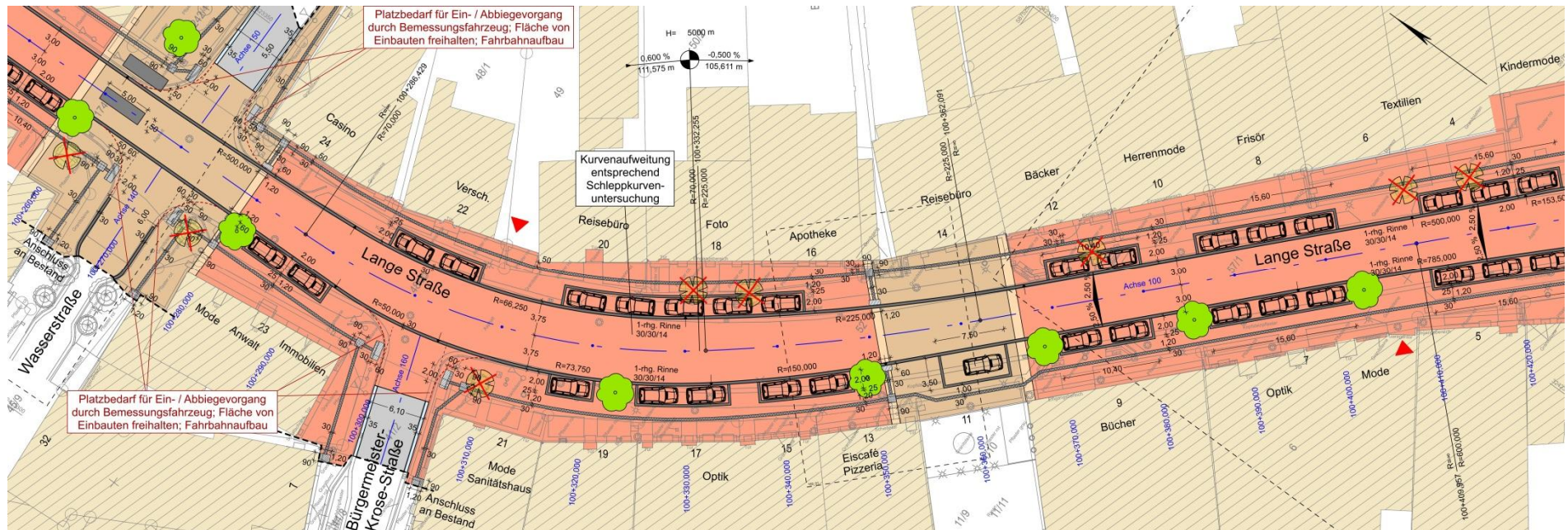


Lange Straße / Bahnhofstraße

Lageplan, Blatt 2 – Mitte



Lageplan, Blatt 3 – Süd



Lange Straße

Bestand



Lange Straße

Visualisierung eines Entwurfskonzeptes



Ausbau der zuführenden Straßenzüge Moorstraße

Moorstraße – Entwurfsprinzipien

Einheitliches Innenstadtkonzept

- Entwurfsprinzipien Lange Straße / Bahnhofstraße sind somit auch auf Moorstraße übertragbar
 - Materialität / Gestaltungskonzept
 - Dimensionierung Fahrbahn- / Park- / Gehwegflächen
 - Materialwechsel / Hervorhebung besonderer Bereiche und von Überquerungsbereichen
 - Blindenleitsystem
 - ...

Darüber hinaus ...

- Beidseitige Anordnung von Baumreihen (Alleecharakter)
- Beidseitiges Anordnung von Parkständen

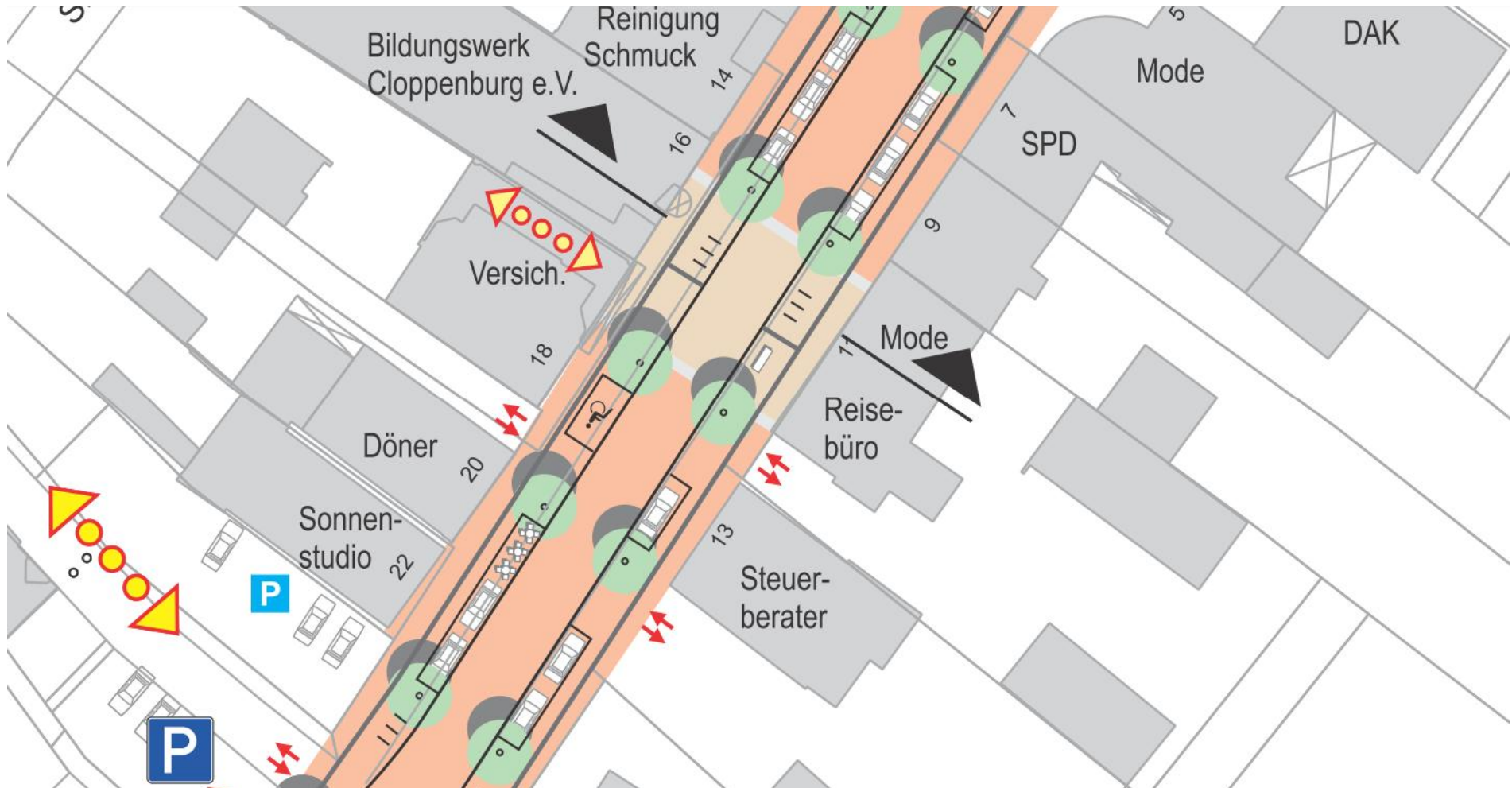
Moorstraße

Lageplan, Blatt 1 – Nord



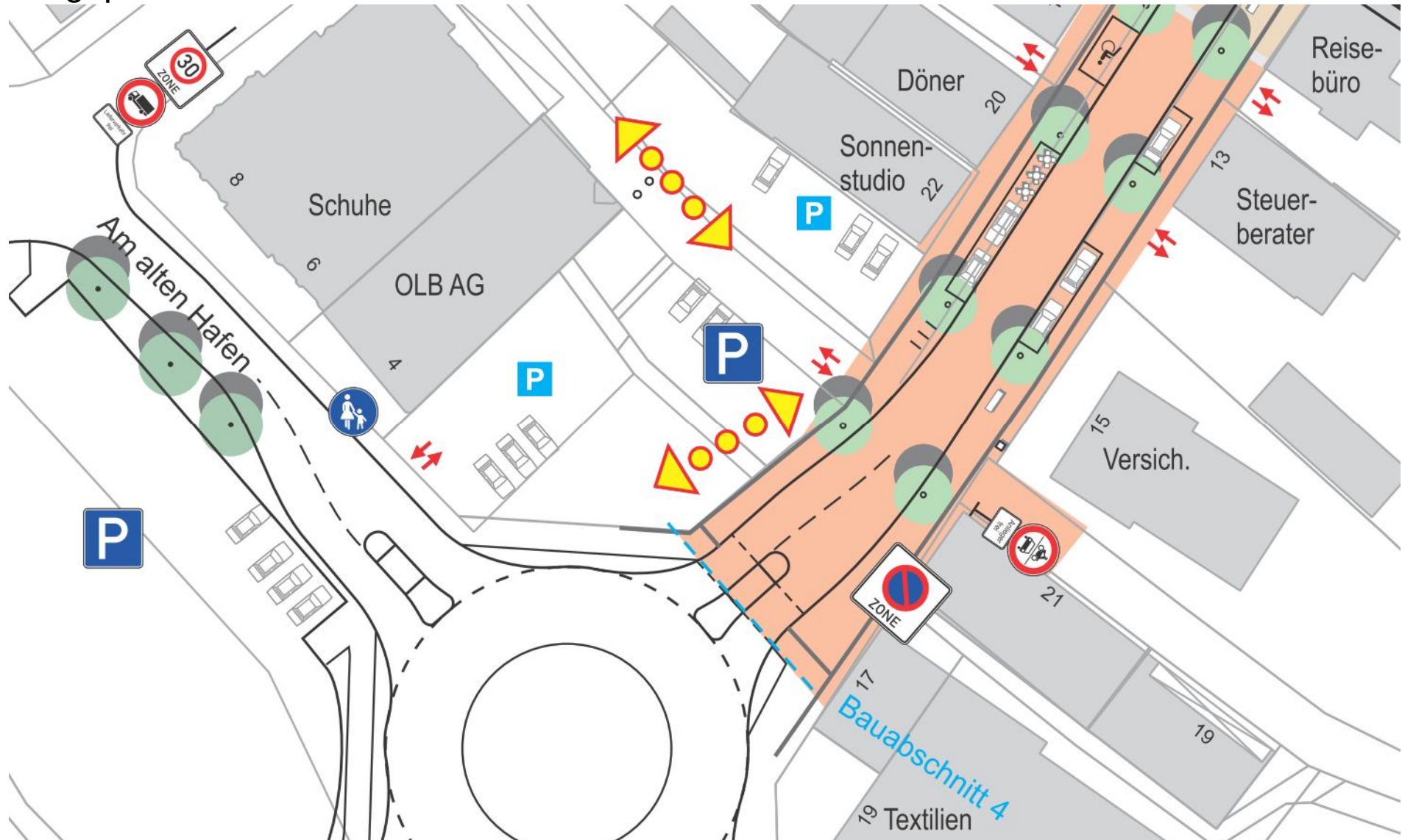
Moorstraße

Lageplan, Blatt 2 – Süd



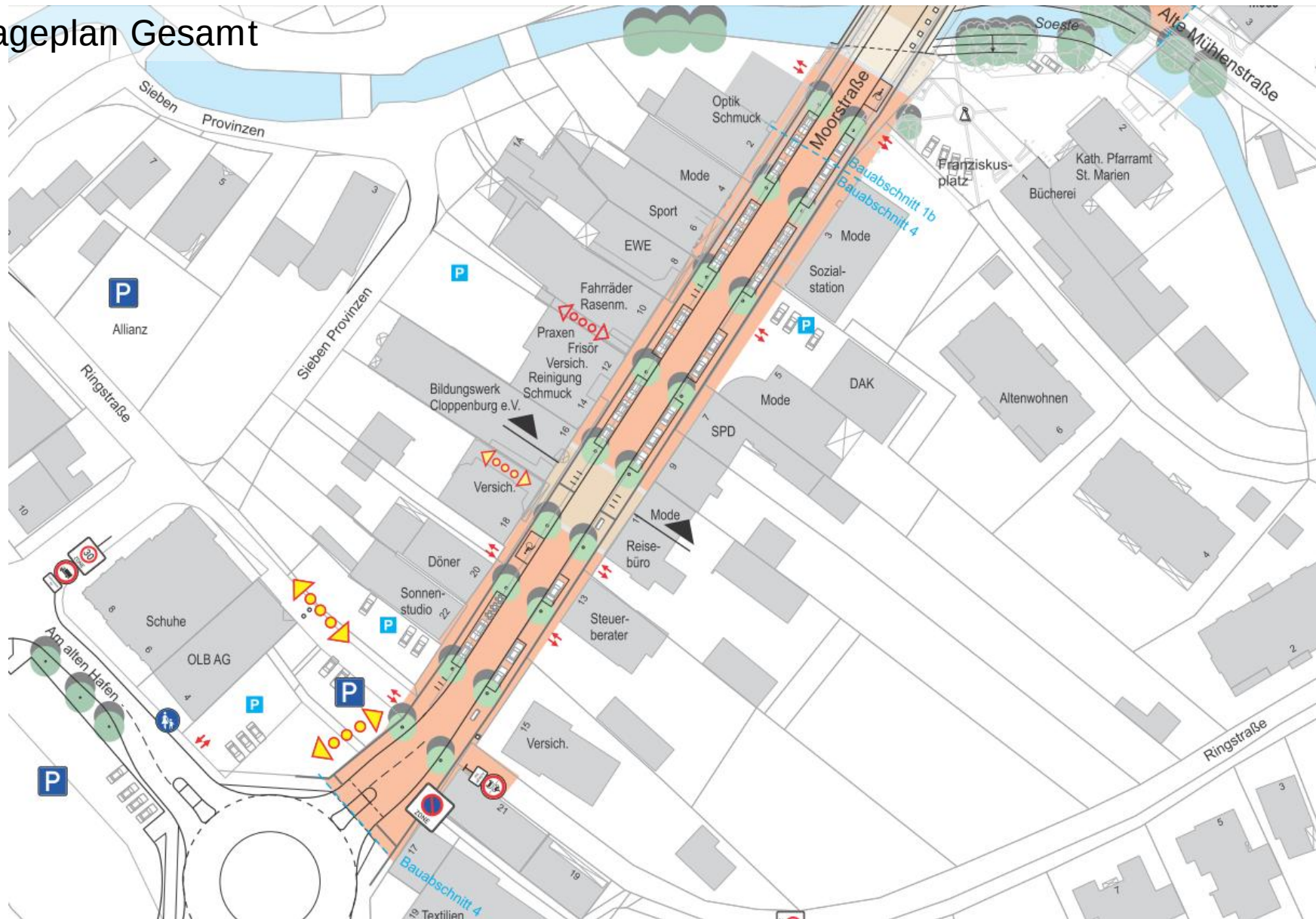
Moorstraße

Lageplan, Blatt 3 – Anschluss Kreisverkehr



Moorstraße

Lageplan Gesamt



Moorstraße

Bestand



Moorstraße

Visualisierung eines Entwurfskonzeptes



Ausbau der zuführenden Straßenzüge Kirchstraße

Kirchstraße – Entwurfsprinzipien

Einheitliches Innenstadtkonzept

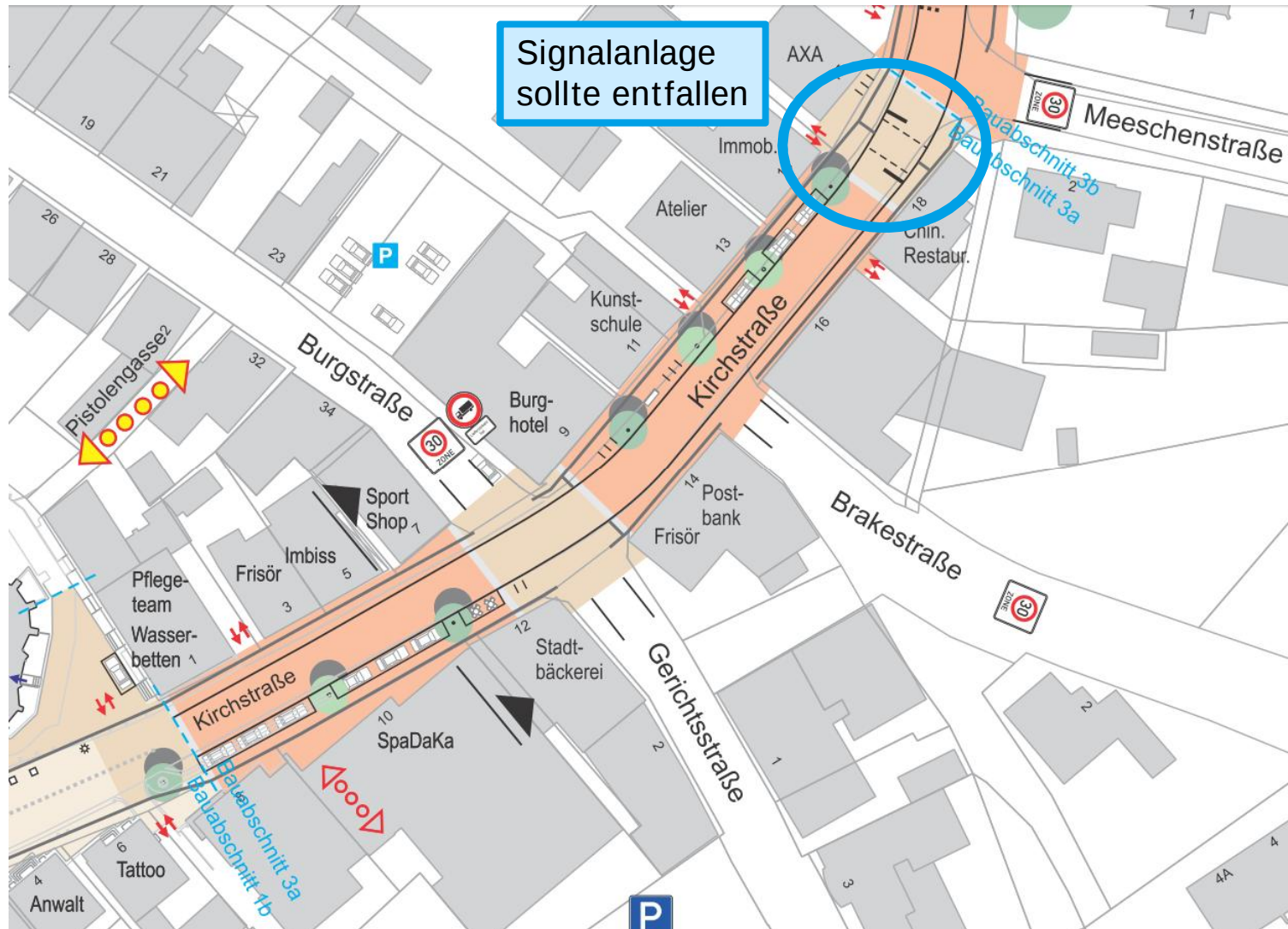
- Entwurfsprinzipien Lange Straße / Bahnhofstraße sind somit auch auf Kirchstraße übertragbar
 - Materialität / Gestaltungskonzept
 - Dimensionierung Fahrbahn- / Park- / Gehwegflächen
 - Materialwechsel / Hervorhebung besonderer Bereiche und von Überquerungsbereichen
 - Blindenleitsystem
 - ...

Darüber hinaus ...

- Bereichsweise beengter Straßenraum (insbesondere südlich Burkamp):
Nur einseitige, wechselnde Anordnung von Parkständen und Begrünung

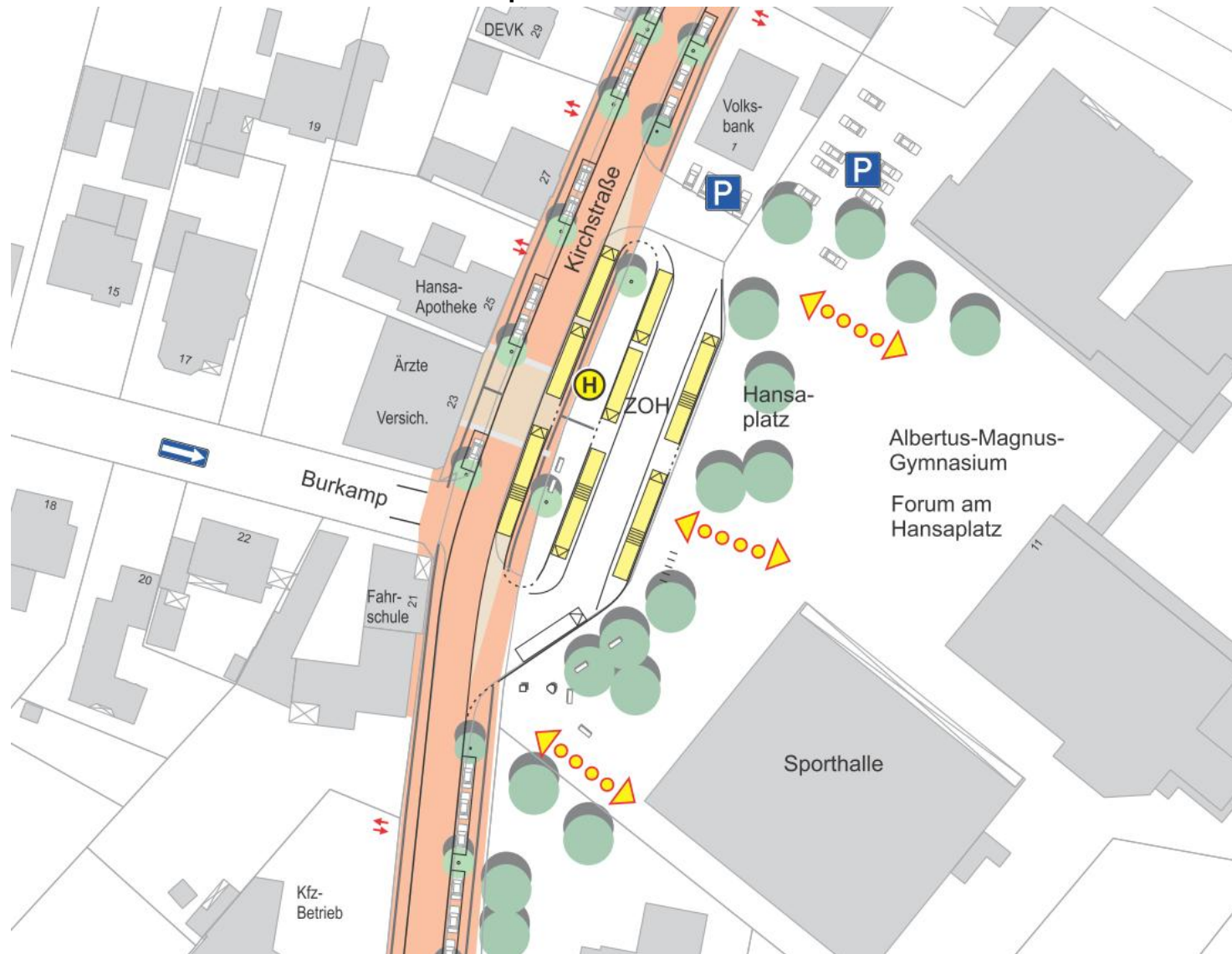
Kirchstraße

Lageplan, Blatt 1 – Anschluss zentraler Knotenpunkt



Kirchstraße

Lageplan, Blatt 2 – Bereich Hansaplatz



Kirchstraße

Lageplan, Blatt 3 – Anschluss Europastraße



Kirchstraße

Bestand



Kirchstraße

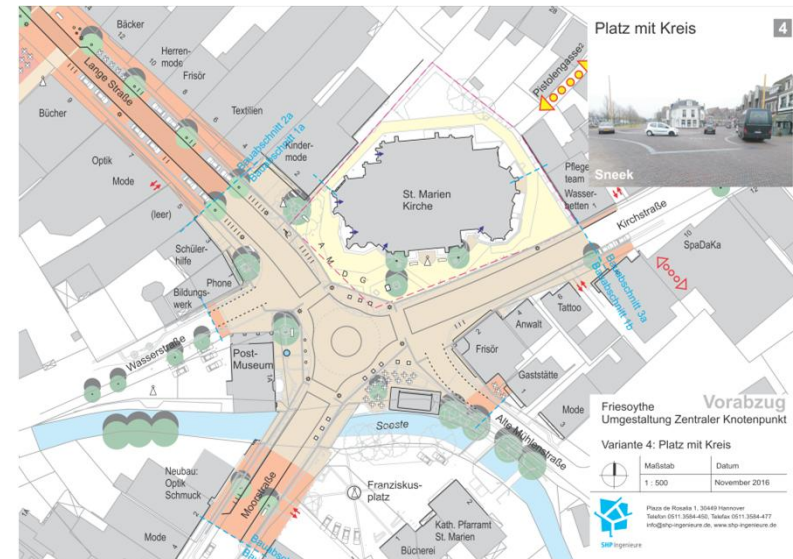
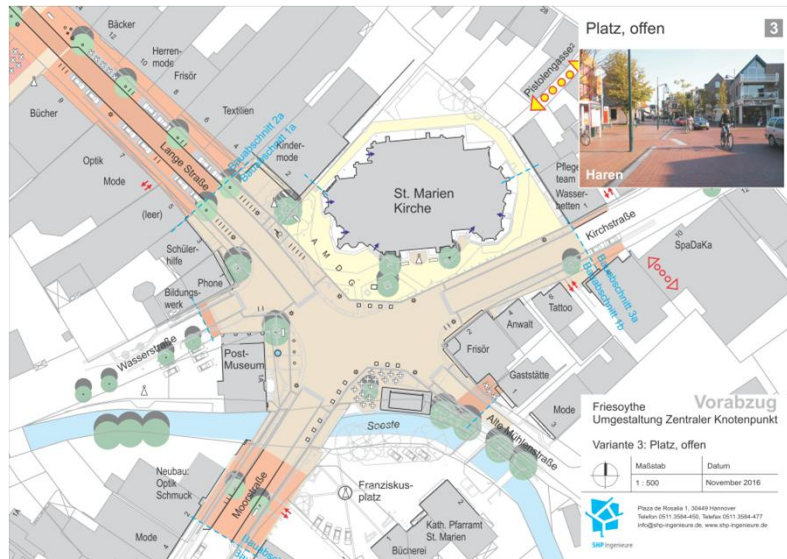
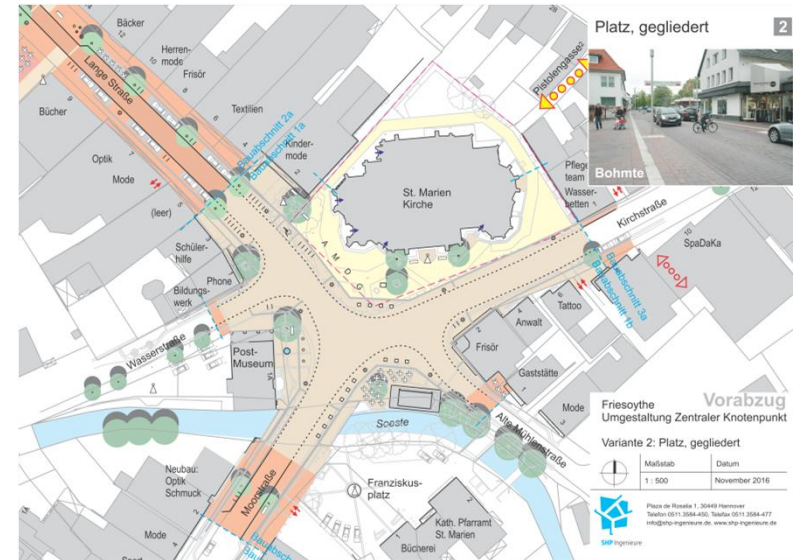
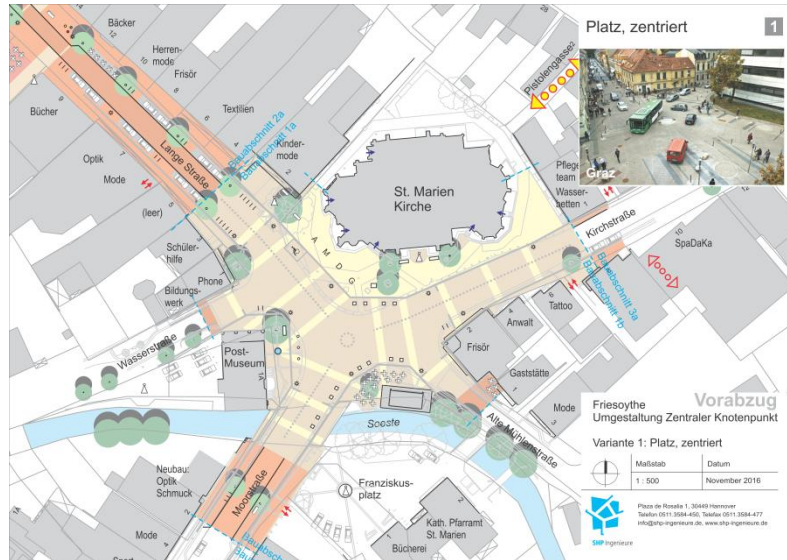
Visualisierung eines Entwurfskonzeptes



Ausbau des zentralen Knotenpunktes Vorzugsvariante

Zentraler Knotenpunkt

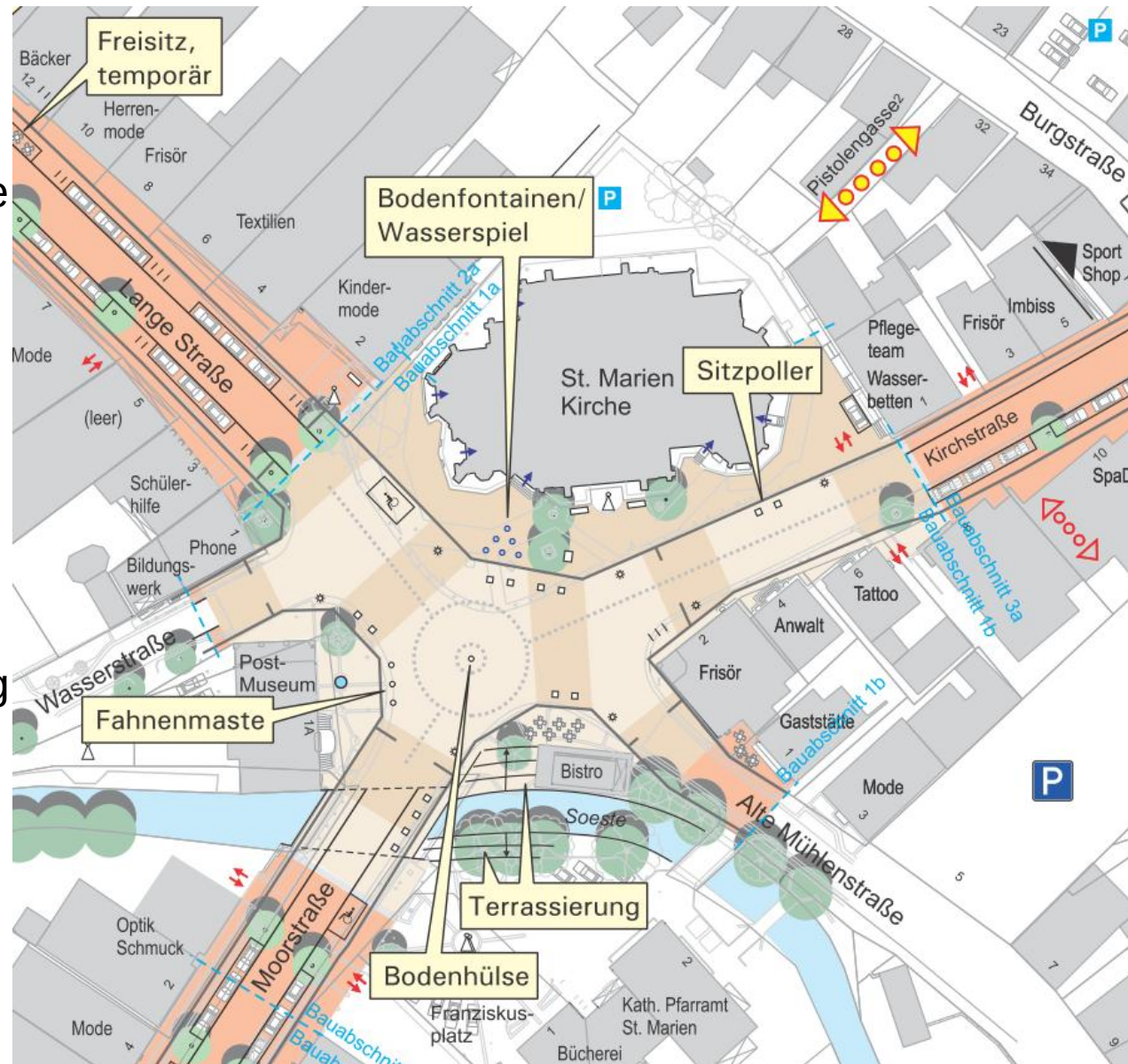
Variantenübersicht



Zentraler Knotenpunkt

Vorzugsvariante

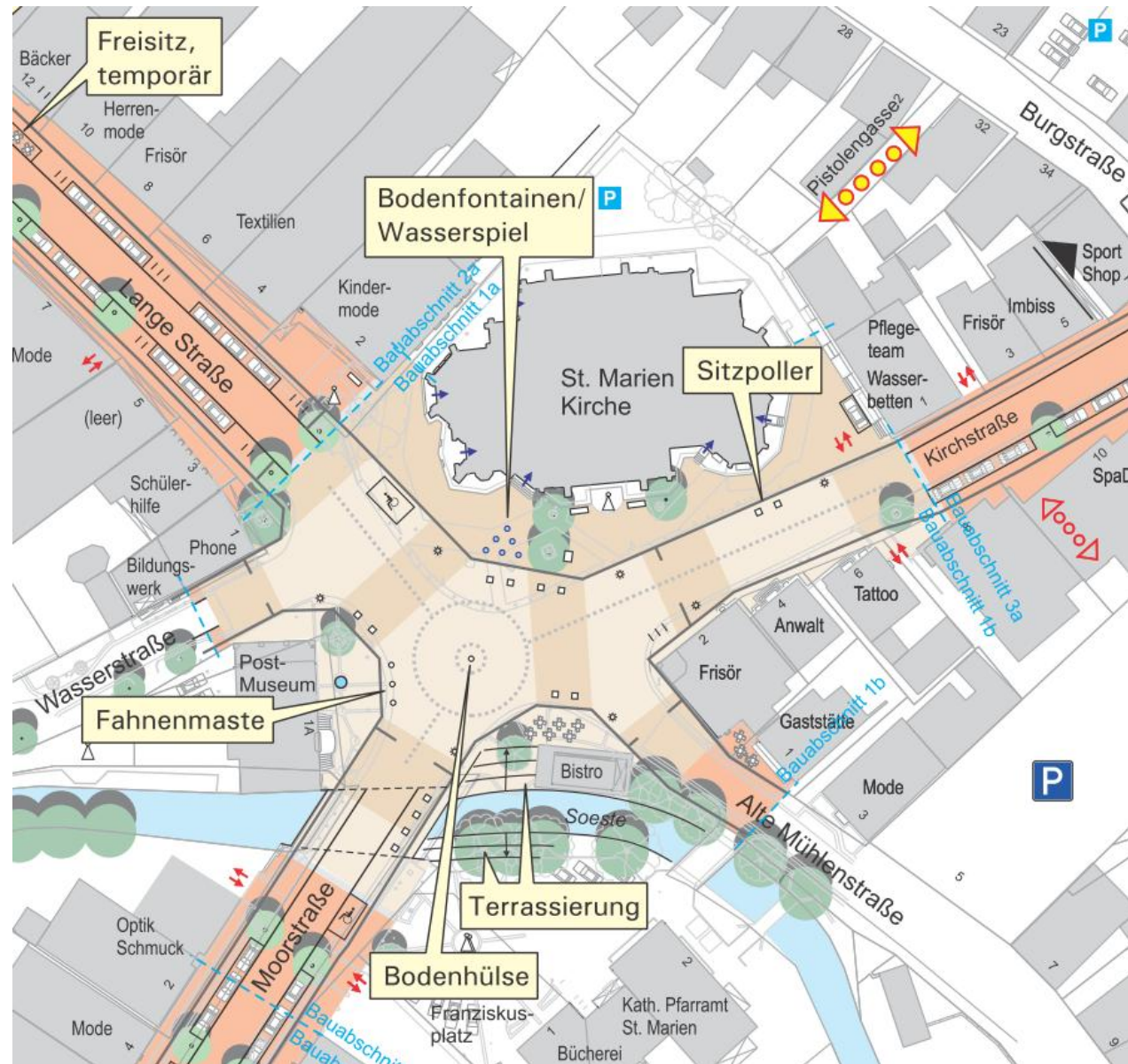
- Platzartige Gestaltung gemäß Begegnungszone
- Dennoch erkennbare Führung für Kfz durch Mittelrinnen und kreisförmigen Platzmittelpunkt als Fixpunkt
- Trotzdem Unterstützung linienhaften Querens durch platzartige Gestaltung ohne Fahrbahncharakter



Zentraler Knotenpunkt

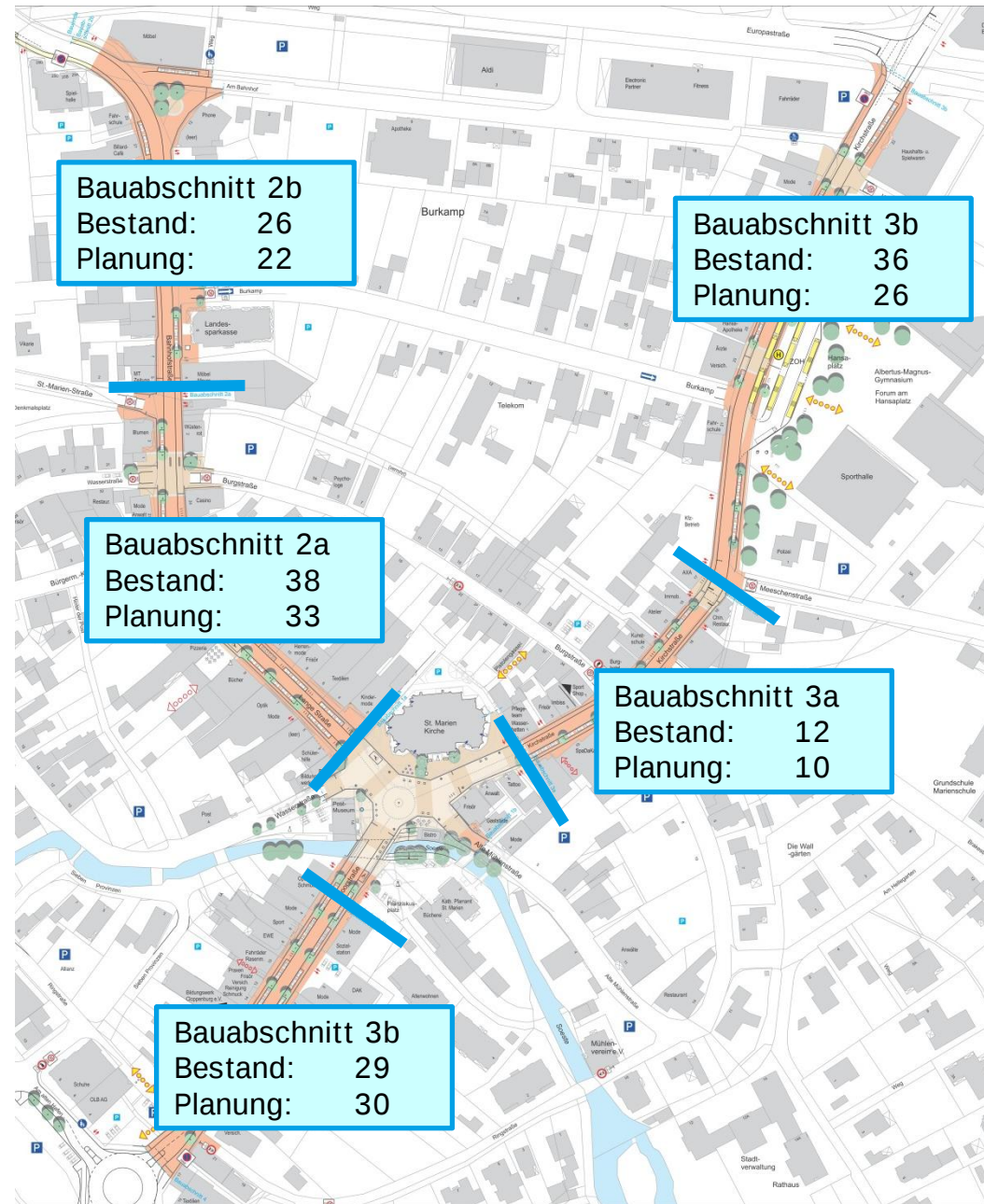
Vorzugsvariante

- Betonung des „besonderen Bereiches“ durch abweichende, hellere Gestaltung als in den zuführenden Straßen
- Einfassung des „Straßenraumes“ durch Mobiliar und Einbauten (z.B. Leuchten, Sitzpoller, Fahnenmaste)
- Terrassierung in Richtung Soeste denkbar



Parkraumbilanz

- Bahnhofstraße
22 / 26 → 85 %
- Lange Straße
33 / 38 → 87 %
- Moorstraße
30 / 29 → 103 %
- Kirchstraße
36 / 48 → 75 %
- Gesamtbilanz
121 / 141 → 86 %



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!