

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

„AM MARKT“ IN NORDEN

AUFTRAGGEBER: **Stadt Norden, 38440 Norden**

AUFTRAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH**
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING. H. MAZUR**
DIPL.-ING. R. LOSERT
DIPL.-GEOGR. H. WINDMÜLLER

GRAFIK: **G. HERNER**

TYPOSCRIPT: **DIPL.-SozWiss. H. RITZER-BRUNS**

HANNOVER, 12. FEBRUAR 2015

P2589_T_150212 AM MARKT NORDEN.DOCX

INHALTSVERZEICHNIS:

1.	Ausgangslage.....	1
2.	Verkehrsanalyse.....	2
2.1	Verkehrsmengen.....	2
2.2	Hochrechnung auf das Tagesverkehrsaufkommen.....	3
3.	Straßennetzvarianten.....	5
3.1	Übersicht der Planfälle.....	5
3.2	Bestandssituation.....	6
3.3	Planungsfall P 1.....	7
4.	Wertung.....	9
5.	Hinweise zum weiteren Umbau der Straßen.....	10
5.1	Städtebauliche Zielsetzungen.....	10
5.2	Knotenpunkt 1: Am Markt (Nord) / Norddeicher Straße / Am Markt (West).....	11
5.3	Gestaltung im Bereich Am Markt (Ost) / Klosterstraße und Am Markt (Nord).....	13
5.4	Maßnahmen am Knotenpunkt Mittelmarktstraße / Am Markt (Ost) / Osterstraße.....	14
6.	Empfehlung.....	16

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1:	Lage des Untersuchungsgebietes.....	1
Abb. 2.1:	Lage der Zählstellen.....	2
Abb. 2.2:	Querschnittsbelastung der Straßenabschnitte (Kfz/24 h).....	3
Abb. 2.3:	Verkehrsströme – Gesamtverkehr (Kfz/24 h).....	4
Abb. 2.4:	Verkehrsströme – Schwerverkehr (Kfz/24 h).....	4
Abb. 3.1:	Übersicht der Planfälle.....	5
Abb. 3.2:	Querschnittsmengen – Analyse 2014 (Kfz/24 h).....	6
Abb. 3.3:	Querschnittsmengen – Planungsfall P 1 (Kfz/24 h).....	8
Abb. 3.4:	Differenz der Querschnittsmengen – Planungsfall P 1 – Analyse.....	8
Abb. 5.1:	Umbau- bzw. Markierungsbedarfe am Knotenpunkt Fräuleinshof / Norddeicher Straße / Am Markt (Nord).....	12
Abb. 5.2:	Umbau- bzw. Markierungsbedarfe am Knotenpunkt Am Markt (Ost) / Klosterstraße / Große Mühlenstraße.....	13
Abb. 5.3:	Umbau- bzw. Markierungsbedarfe am Knotenpunkt Osterstraße / Am Markt (Variante Bordumbau).....	15

LITERATURVERZEICHNIS

1	FABER, W.: Verkehrsaufkommen kleinerer Selbstbedienungsbetriebe – Veröffentlichung des Institutes für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Universität Hannover, Heft 6, 1985
2	BOSSERHOFF, D.: Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, HSVV, Wiesbaden, 2000 Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung – Abschätzung der Verkehrserzeugung – Heft 42
3	Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, HSVV, Wiesbaden, 2006 Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik – Heft 53
4	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen– Köln, 2006
5	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS – Köln, 2009
6	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006
7	SHELL Deutschland Oil GmbH: Shell Pkw-Szenarien bis 2030: Fakts, Trends und Handlungsoptionen für eine nachhaltige Automobilität - 25. Ausgabe, Hamburg 2009
8	BOSSERHOFF: Ver_Bau – Programm zur Abschätzung der Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Gustavsburg, 2012
9	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90), Köln 1990
10	KraftfahrBundesamt: Statistische Mitteilungen, Flensburg, 01. Januar 2012
11	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Signalanlagen (RiLSA), Köln 2010

1. Ausgangslage

Nach Öffnung des Burggrabens für den Zweirichtungsverkehr und dem Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen sollen im Bereich der Straße „Am Markt“ (Nord- und Ostseite) verkehrliche Veränderungen vorgenommen werden, die einen Begegnungsverkehr zulassen. Dabei soll ausgelotet werden, welche weiteren Spielräume für die städtebauliche Entwicklung und die verkehrliche Entwicklung im Marktbereich zur Verfügung stehen. Verschiedene Netzplanfälle sind zu untersuchen.

Grundlage für die verkehrlichen Wirkungsberechnungen bildet das bei der PGT implementierte Verkehrsumlegungsmodell. Für die exakte Abbildung der derzeit vorhandenen Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet wurden aktuelle Verkehrserhebungen durchgeführt.



Abb. 1.1: Lage des Untersuchungsgebietes

2. Verkehrsanalyse

2.1 Verkehrsmengen

Zur Beurteilung der heutigen verkehrlichen Situation wurden die Knotenströme an folgenden Knotenpunkten erhoben:

- K 1: Fräuleinshof / Norddeicher Straße / Am Markt (West)
- K 2: Am Markt (Nord) / Große Mühlenstraße / Klosterstraße
- K 3: Am Markt (Ost) / Osterstraße / Uffenstraße
- K 4: Westerstraße / Am Markt

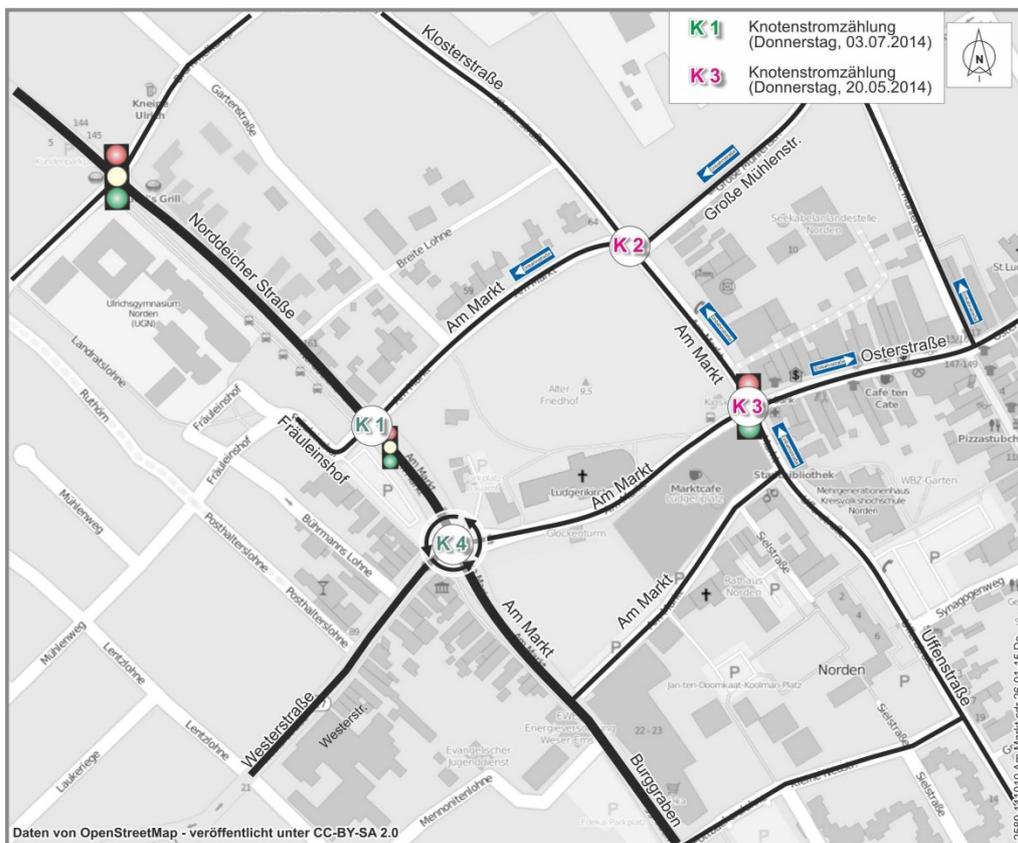


Abb. 2.1: Lage der Zählstellen

Die Erhebungen an den Knotenpunkten K 1 und K 4 erfolgten als Stromzählungen mit Hilfe von Videotechnik am 03.07.2014 im Zeitraum von 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr.

Die Verkehrsströme wurden in Zeitintervallen von 15 Minuten richtungsbezogen analysiert und aufbereitet. Folgende Fahrzeugarten wurden bei der mit Videotechnik durchgeführten Erhebung unterschieden:

- KR** Motorrad, Motorroller, Moped
- PKW** Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen
- LFZ** Lieferfahrzeuge = Lastkraftwagen < 3,5 t
- BUS** Omnibus
- LKW** Lastkraftwagen von 3,5 bis 7,5 t
- LKW** Lastkraftwagen > 7,5 t

2.2 Hochrechnung auf das Tagesverkehrsaufkommen

Um die Vergleichbarkeit mit früheren Erhebungsergebnissen herzustellen ist es erforderlich, die achtstündige Zählung auf 24-Stunden-Werte hochzurechnen. Zur Ermittlung der Verkehrsmengen eines Tages (Kfz/24 h) werden die analysierten Verkehrsbelastungen richtungstrennt sogenannten Tagesganglinien zugeordnet, die die Besonderheiten im Tagesverlauf erkennen lassen, wie z.B. sehr hohe Verkehrsmengen im Vormittags- bzw. im Nachmittagszeitraum. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung sind in der Dimension Kfz/24 h in den Abbildung 2.2 als Querschnittsbelastungen dokumentiert. In den Abbildungen 2.3 und 2.4 sind die Knotenströme für den Gesamtverkehr und den Schwerververkehr dargestellt.

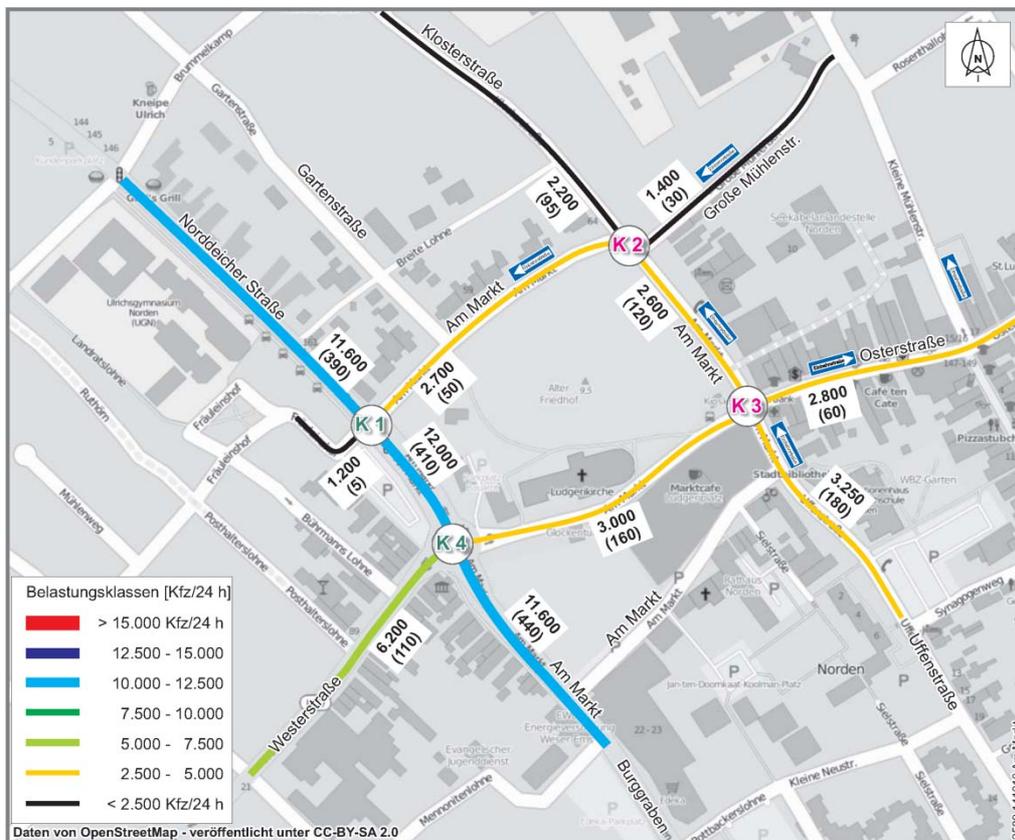


Abb. 2.2: Querschnittsbelastung der Straßenabschnitte (Kfz/24 h) (in Klammern: Schwerverkehr in Lkw/24 h)

2. Verkehrsanalyse

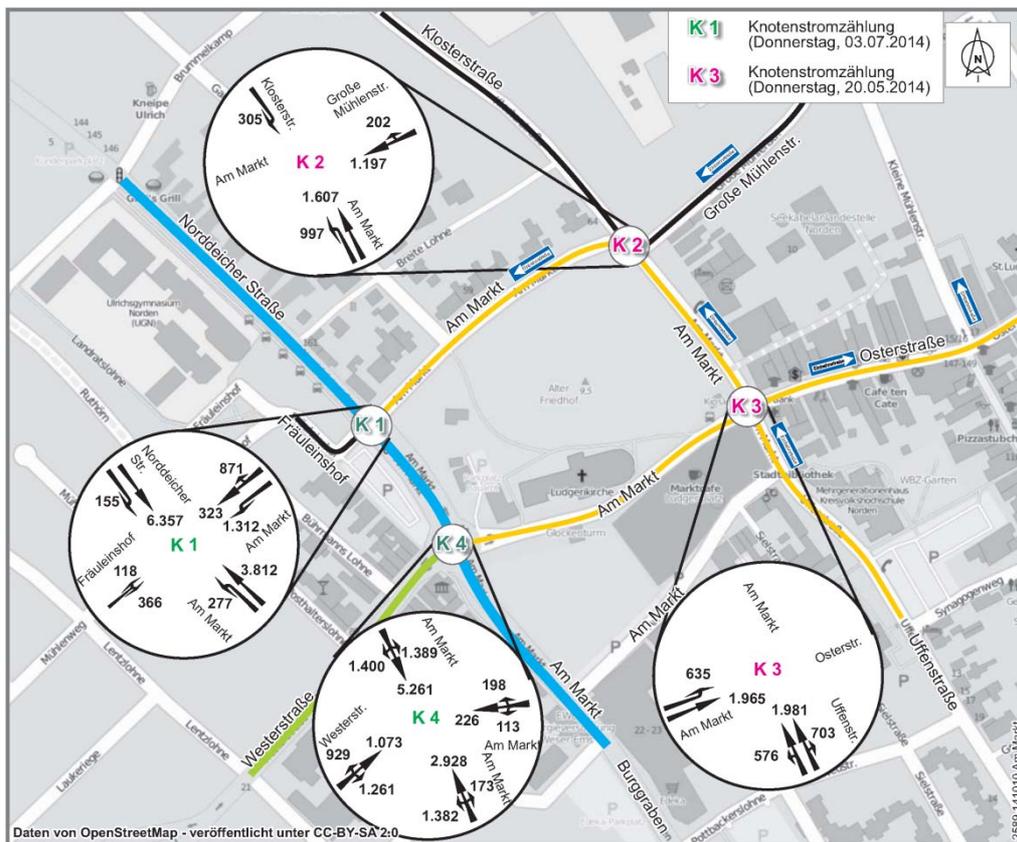


Abb. 2.3: Verkehrsströme – Gesamtverkehr (Kfz/24 h)

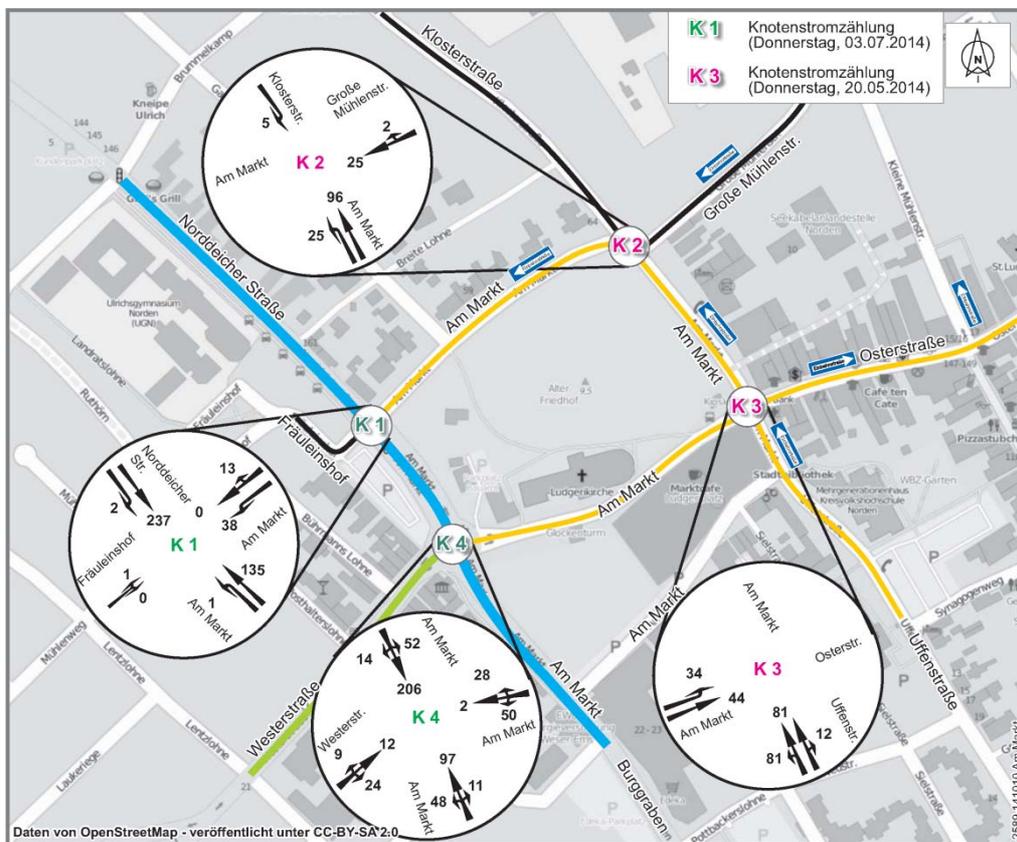


Abb. 2.4: Verkehrsströme – Schwerverkehr (Kfz/24 h)

3. Straßennetzvarianten

3.1 Übersicht der Planfälle

Im Rahmen der Untersuchung wurden verschiedene Planfälle untersucht. Neben der Bestandssituation war zunächst der bereits während der Umbauphase laufende Planfall 1, der die Öffnung des Zweirichtungsverkehrs der Straße „Am Markt“ (Nord) enthält, zu untersuchen.

Der Planfall 1 umfasst dabei eine zweigestufige Planungsvariante:

- Während der Planfall P 1a dazu dient, die Situation mit einfachen, überwiegend markierungstechnischen Maßnahmen herzustellen, die eine Öffnung in beide Fahrtrichtungen erlaubt,
- wird in Planfall P 1b der notwendige verkehrstechnische Umbau der östlichen Marktseite ergänzend vorgeschlagen.

Für weitere Planfälle sind zusätzliche Verkehrsversuche vorzunehmen.

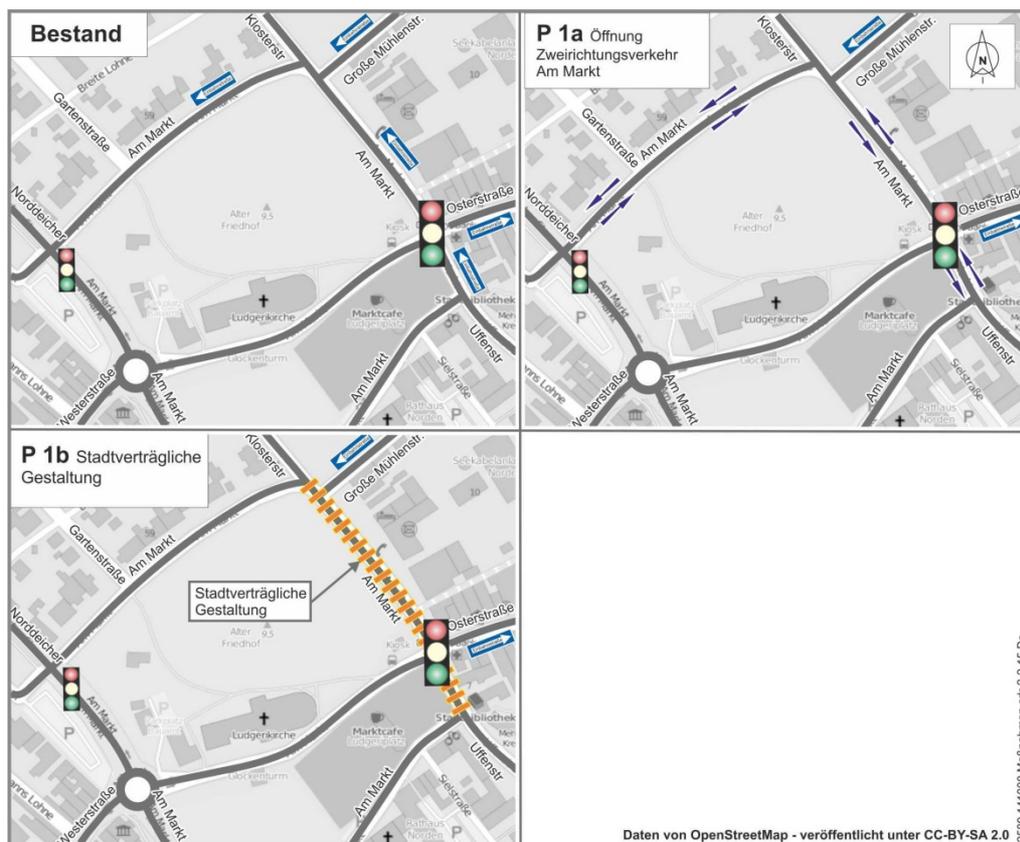


Abb. 3.1: Übersicht der Planfälle

Zur Verdeutlichung der verkehrlichen Wirkungen des Planfalles 1 erfolgt eine Berechnung mit dem in unserem Hause implementierten Verkehrsumlegungsmodell. Zum Vergleich werden die Differenzen zur Analysebelastung dargestellt.

3.2 Bestandssituation

Zurzeit sind die Straßenzüge Norddeicher Straße / Am Markt (West) / Burggraben und die Mittelmarktstraße im Zweirichtungsverkehr befahrbar.

Folgende Straßen weisen Einbahnregelungen auf:

- Am Markt (Nord) in Fahrtrichtung Westen
- Am Markt (Ost) in Fahrtrichtung Norden
- Große Mühlenstraße in Fahrtrichtung Westen
- Osterstraße (Innenstadt) in Fahrtrichtung Osten

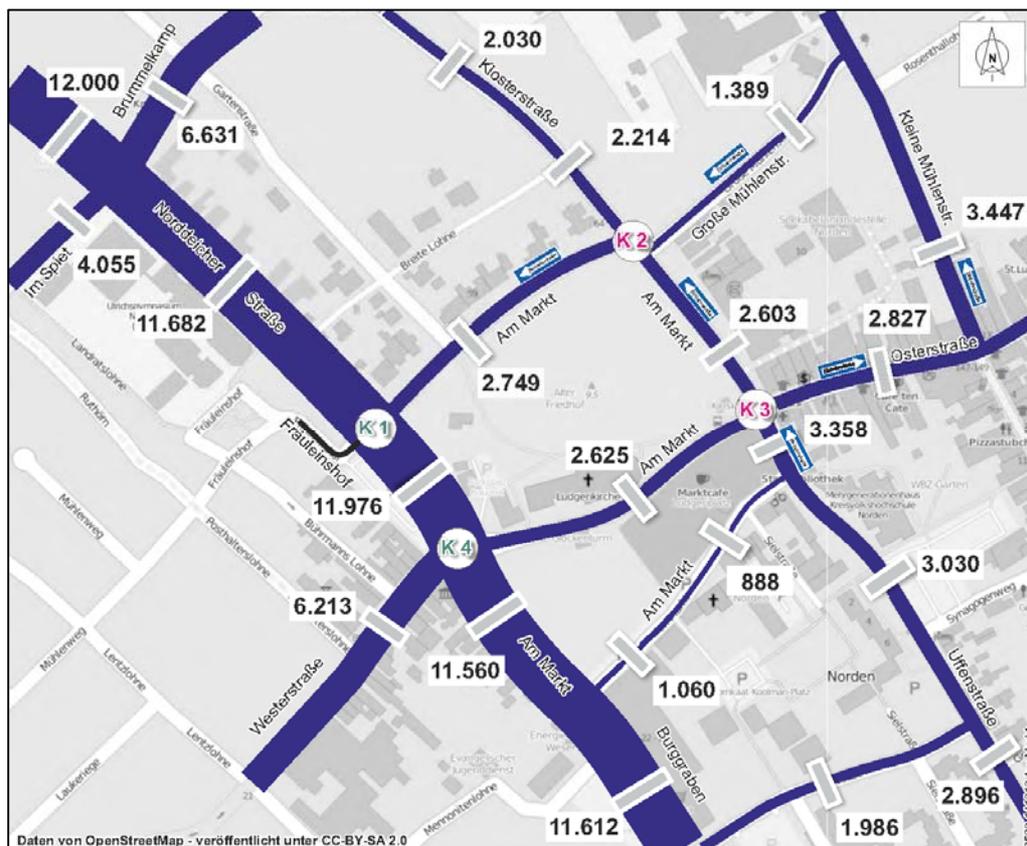


Abb. 3.2: Querschnittsmengen – Analyse 2014 (Kfz/24 h)

3.3 Planungsfall P 1

Beim Planungsfall P 1 werden folgende Einbahnregelungen aufgehoben und ein Zweirichtungsverkehr eingerichtet:

- Am Markt (Nord) in Fahrtrichtung Westen,
- Am Markt (Ost) in Fahrtrichtung Norden.

Durch die Realisierung des Zweirichtungsverkehrs verändern sich die Abbiegebeziehungen erheblich. Zudem verkürzen sich Fahrten durch den Wegfall von Umwegen.

Durch die Öffnung der Straße „Am Markt“ (Nord- und Ostseite) wird die Erreichbarkeit der Innenstadt erheblich erleichtert. Dadurch verändern sich die Verkehrsströme auf der Straße „Am Markt“ (Nord) vollständig. Bei annähernd gleicher Verkehrsmenge wird nunmehr Quell- und Zielverkehr in beide Richtungen zu etwa gleichen Teilen abgewickelt. Die Verkehrszunahme in der Großen Mühlenstraße resultiert daraus, dass nunmehr direkte Verkehrsbeziehungen über die Straße „Am Markt“ (Ost) in Richtung der Stellplätze an der Uffen-/ Heringstraße, aber auch in Richtung Westerstraße möglich werden, die heute noch über die Straße „Am Markt“ (Nord) laufen.

Die Zuwächse im Bereich vor der Post erklären sich teilweise aus den veränderten Fahrwegen in Richtung westlicher Bereich Neuer Weg. Sowohl aus der Großen Mühlenstraße als auch aus der Straße „Am Markt“ (Nord) kommen Fahrzeuge zukünftig auf direktem Wege in die Uffenstraße. D.h., obwohl die Verkehrsmengen in der Straße „Am Markt“ (Nord) in etwa gleich bleiben, verändern sich die Verkehrsströme deutlich.

Die Einführung des Zweirichtungsverkehrs in der Straße „Am Markt“ (Nord- und Ostseite) führt zu einer Verkehrszunahme von ~ 3.000 Kfz/24 h am östlichen Markt bzw. in der Uffenstraße. Gleichzeitig wird die Straße „Am Markt“ (West) um 2.100 Kfz/24 h entlastet, welche zum Teil die Mittelmarktstraße nutzen.

3. Straßennetzvarianten

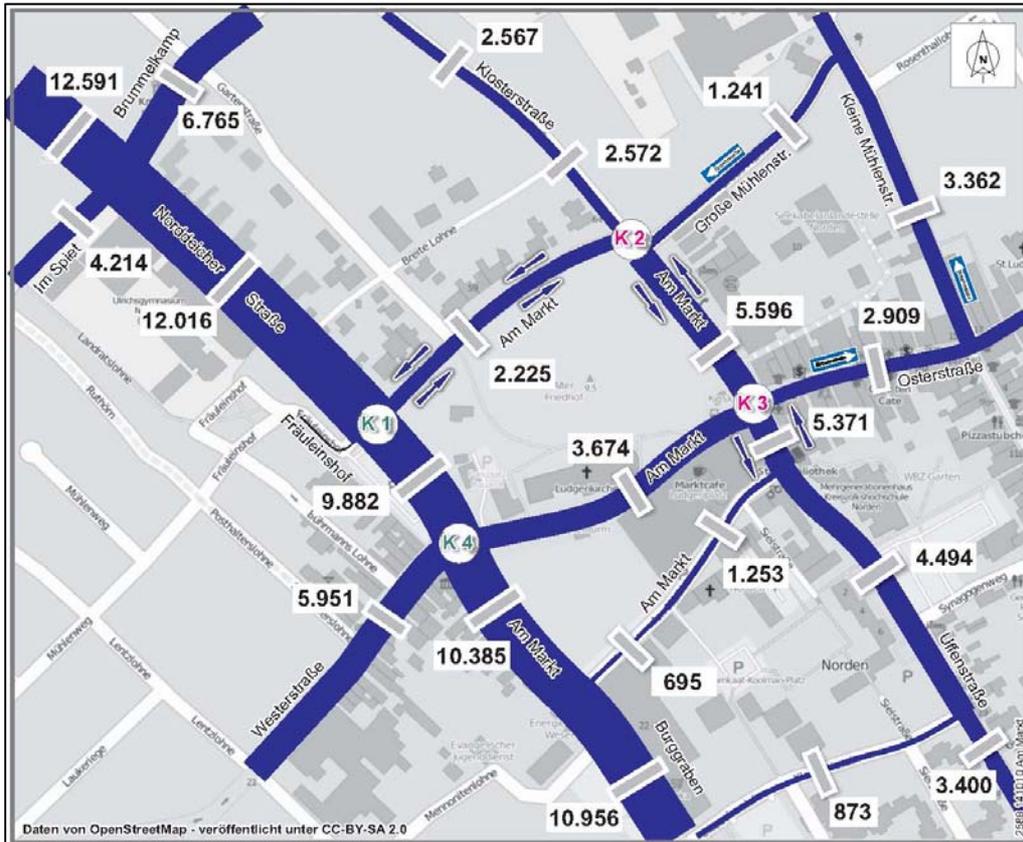


Abb. 3.3: Querschnittsmengen – Planungsfall P 1 (Kfz/24 h)



Abb. 3.4: Differenz der Querschnittsmengen – Planungsfall P 1 – Analyse

4. Wertung

Aus den Umlegungsrechnungen geht hervor, dass die Zuwächse der Verkehrsmengen „Am Markt“ durch die Einführung des Zweirichtungsverkehrs bei einem ansonsten unveränderten Verkehrssystem – so wie in Planungsfall P 1 berechnet – für den Bereich „Am Markt“ (Nord) nur zu geringfügigen Veränderungen führt. Betroffen von dem Verkehrszuwachs sind die Bereiche in der Straße „Am Markt“ (Ost) sowie in der Mittelmarktstraße. Dem gegenüber steht eine Entlastung der Pottbackerslohne.

Stärker von einer Zunahme des Verkehrs betroffen ist der östliche Abschnitt der Straße „Am Markt“ in der Verlängerung der Klosterstraße. Für die Wohngebiete in den Verbindungsstraßen zwischen Burggraben und Uffenstraße (bspw. Pottbackerslohne) wirkt sich die Öffnung der Straße „Am Markt“ (Ost) in beide Richtungen positiv aus. Auf der Mittelmarktstraße nehmen die Verkehrsmengen zu (vgl. Abbildung 3.4).

Für die weitere Veränderung des Verkehrsnetzes sind zusätzliche Verkehrsversuche erforderlich. Die beabsichtigte verkehrliche Wirkung wird durch zusätzliche Umbaumaßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung des Bereiches „Am Markt“ (Ost) erheblich verbessert. Daher wird vorgeschlagen, die Umbaumaßnahmen zu realisieren, um einer rein technischen Veränderung der Verkehrsführung durch entsprechende städtebauliche Qualität Nachdruck zu verleihen.

5. Hinweise zum weiteren Umbau der Straßen

5.1 Städtebauliche Zielsetzungen

Die Situation im östlichen Marktbereich ist bei Öffnung für den Zweirichtungsverkehr besonders für den Radverkehr und für die Abwicklung der Verkehrsmengen zu optimieren. Aus städtebaulichen Gründen ist eine gestalterische Aufwertung der östlichen Seite zwischen WBZ-Parkplatzzufahrt und Einmündung Klosterstraße zu empfehlen. Sinnvoll ist daher eine Umgestaltung der Seitenräume. Ebenso wird vorgeschlagen, den Abschnitt der Straße „Am Markt“ (Ost) in der Weise zu gestalten, dass aufgrund der besonderen städtebaulichen Qualität eine angepasste, langsamere Fahrweise eintritt.

Insbesondere ist an allen Knotenpunkten Barrierefreiheit zu gewährleisten, d.h. eine Herstellung von Leitlinien mit Rippen- und Noppenplatten, um eine vollständige Bewegungsfreiheit sehbehinderter Personen zu erreichen.

Die Radverkehrsführung sollte im genannten Bereich in jedem Fall fahrbahnintegriert erfolgen, um eine Entzerrung der sehr starken Fußgängerströme und des Radverkehrs zu erzielen. Eine entsprechende Herunter- und Heraufführung von bestehenden Radverkehrsanlagen in die Fahrbahn hinein ist planerisch zu entwickeln. Möglichen Konflikten für den Radverkehr durch vorhandene Senkrechtparkplätze sollen durch einen ausreichend breiten Sicherheitsstreifen zwischen Parkplätzen und Fahrbahn Rechnung getragen werden. Die vorh. Fahrbahnbreite von ca. 7,75 m erlaubt verschiedene Möglichkeiten, die im Verlauf der weiteren Planung zu präzisieren sind.

Im Bereich des östlichen Marktes kann eine insgesamt bessere, barrierefreie Situation mit weniger Konfliktpunkten zwischen Radverkehr und Fußgängerverkehr nur mit Umbauten erzielt werden.

Notwendige Umbaumaßnahmen, die aufgrund der veränderten Verkehrssituation erforderlich werden, sind insbesondere am Knotenpunkt „Am Markt“ (Nord) / Norddeicher Straße sowie im Zuge der Klosterstraße / „Am Markt“ (vor der Post) von Bedeutung. Die anderen Knotenpunkte können die prognostizierten Verkehrsmengen problemlos abwickeln.

5.2 Knotenpunkt 1: Am Markt (Nord) / Norddeicher Straße / Am Markt (West)

Überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnungen für diesen Knotenpunkt ergeben, dass P 1 leistungsfähig abwickelbar ist und mittels einer Teilsignalisierung (unter Nutzung der vorhandenen Fußgängerampel) geregelt werden kann.

Südlich der Straße „Fräuleinshof“ ist eine signalisierte Querungshilfe für Fußgänger vorhanden. Neben der Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für die querenden Fußgänger kann ergänzend eine Verbesserung der Verkehrssituation für die links einbiegenden Verkehre durch Beeinflussung der Fußgängersignalanlage erreicht werden. In der aktuellen „Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen“ (vgl. /10/) wird mittlerweile von sogenannten „nicht vollständigen Signalisierungen“ gesprochen. In der RiLSA heißt es dazu unter Abschnitt 5, Punkt 1.3.1: „Mit der nicht vollständigen Signalisierung wird kurzfristig in einzelne starke Fahrzeugströme der vorfahrtberechtigten Richtung signaltechnisch eingegriffen, um Zeitlücken für wartepflichtige Verkehrsströme der Nebenrichtungen zu schaffen“.

Hierzu wird eine sogenannte Stauschleife (Belegungsschleife) in der Straße „Am Markt“ (Nord) eingebaut. Diese Schleife misst die Zeit, während der ein Kfz darauf steht. Nach einer zu definierenden Wartezeit schaltet die Fußgänger-Lichtsignalanlage der auf Rot, so dass der Verkehr auf der Norddeicher Straße / „Am Markt“ zum Stehen kommt. Während dieser Rotphase kann der Verkehr in die übergeordnete Straße einbiegen. Damit verkürzt sich die Wartezeit bzw. verbessert sich die Verkehrsqualität.

Würde der Knotenpunkt voll signalisiert, so wird die Verkehrsqualitätsstufe B erreicht.

Abbildung 5.1 zeigt einen Vorschlag zur Ummarkierung des Knotenpunktes, bei dem auch das Anliegerparken und die Führung des Radverkehrs in der Straße „Am Markt“ (Nord) berücksichtigt werden. Vorgeschlagen wird,

- auf der Nordseite einen Parkstreifen anzulegen,
- den Radverkehr innerhalb der Fahrbahn zu führen. Die Einleitung von den bestehenden Radverkehrsanlagen in die Fahrbahn sollte durch entsprechende Markierung verdeutlicht werden.
- der Einbau entsprechender Leitmarkierungen für die Barrierefreiheit.

5. Hinweise zum weiteren Umbau der Straßen

Ein Abbiegen von Lkws und Bussen aus Richtung Burggraben in die Straße „Am Markt“ (Nord) ist möglich. Je nach Anforderung sind ggf. Veränderungen an Markierung und Bordverlauf empfehlenswert. Ein Fahrversuch mit Gelenkbussen sollte durchgeführt werden.

Die Kosten belaufen sich auf ca. 8.000 bis 10.000 €.

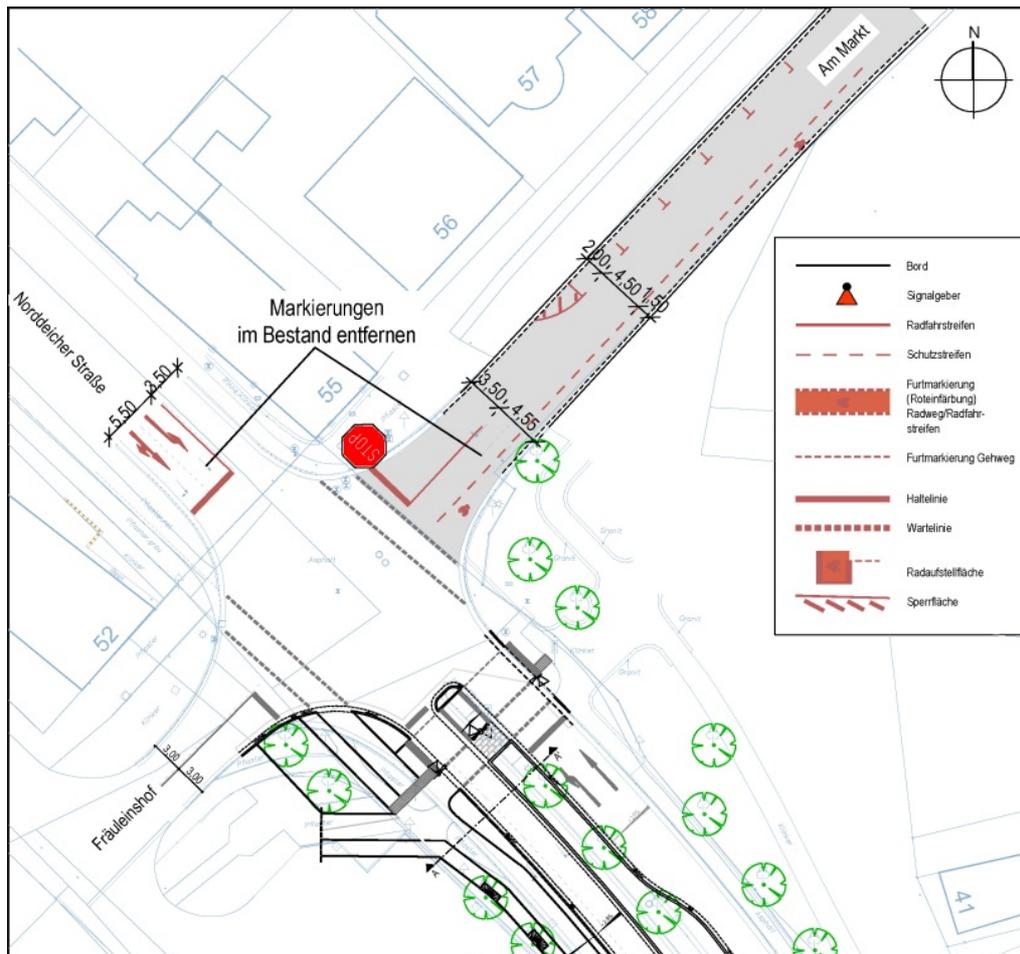


Abb. 5.1: Umbau- bzw. Markierungsbedarfe am Knotenpunkt Fräuleins-
hof / Norddeicher Straße / Am Markt (Nord)

5.3 Gestaltung im Bereich Am Markt (Ost) / Klosterstraße und Am Markt (Nord)

Die Anbindung der Klosterstraße und der Straße Am Markt (Nord) sollte als abknickende Vorfahrt ausgeführt werden.

Um diese abknickende Vorfahrt auch verkehrlich sichtbar zu machen, wird ein Einbau eines Fahrbahnteilers in der nördlichen Klosterstraße vorgeschlagen. Dabei ist die Führung möglicher Linksabbieger aus der Straße „Am Markt“ (Nord) in Richtung Klosterstraße zu berücksichtigen, was die Lage eines derartigen Fahrbahnteilers einschränkt. In der Abbildung 5.2 ist eine derartige Situation dargestellt, die zunächst den Mindestumbaubedarf zeigt, und von einer Beibehaltung der bisherigen Radverkehrsführung und der bisherigen Gestaltung der Fahrbahn und der Seitenanlagen zwischen Klosterstraße und Osterstraße ausgeht.

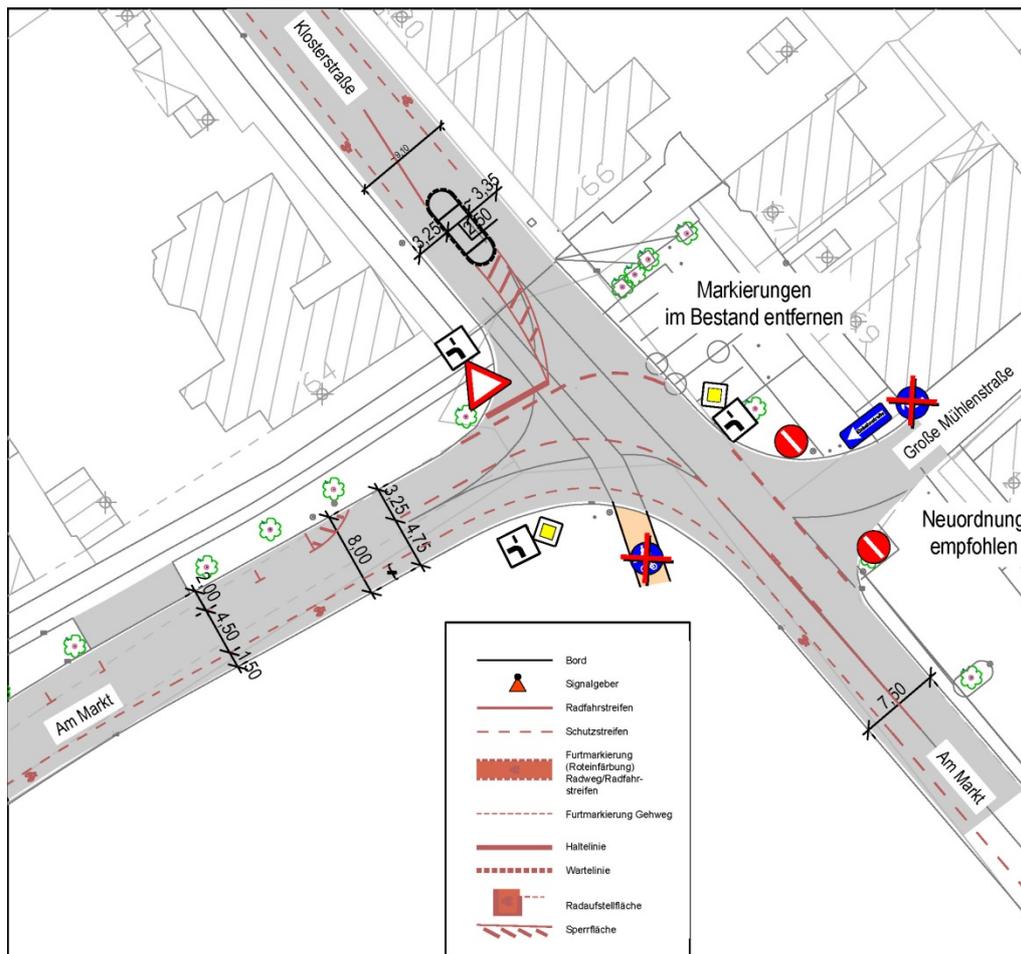


Abb. 5.2: Umbau- bzw. Markierungsbedarfe am Knotenpunkt Am Markt (Ost) / Klosterstraße / Große Mühlenstraße

Die Führung des Radverkehrs ist in der Fahrbahn vorzusehen.

Die Kosten belaufen sich auf ca. 5.000 € (nur Markierung) bis zu ca. 15.000 €.

Eine Sanierung des im Bereich „Am Markt“ (Ost) vorhandenen Fußweges und eine städtebauliche Aufwertung sind erforderlich, um eine stadtverträgliche Situation zu erzielen und die notwendige Barrierefreiheit sicherzustellen. Der Bereich vor der Post sollte dahingehend umgebaut werden, einen großzügigen fußläufigen Bereich vor der alten Post herzustellen. Eine entsprechende Konzeptplanung für die Einzelheiten und Varianten ist vertiefend darzustellen. Anzustreben ist ein einheitliches Gestaltungsbild, welches die Qualität der Straße Am Markt (Süd) aufnimmt.

Die Kosten eines Vollumbaus sind – je nach Ausbaustandard – gesondert zu kalkulieren.

5.4 Maßnahmen am Knotenpunkt Mittelmarktstraße / Am Markt (Ost) / Osterstraße

Für den Mittelmarkt ist bei Umgestaltung des Zweirichtungsverkehrs eine Öffnung für alle Fahrtrichtungen nur dann möglich, wenn insbesondere der Rechtsabbiegeradius in Richtung Süden aus der Mittelmarktstraße kommend verändert wird.

Zukünftig werden an dem Knotenpunkt auch von Norden kommende Linksabbieger in Richtung Osterstraße fahren. Diese würden mit einer Linksabbiegehilfe geführt, die in dem breiten Abstandstreifen zwischen westseitiger Bebauung und Fahrbahn realisiert werden kann.

Die Abbildung 5.3 zeigt den notwendigen Umbaubedarf am Radius und den damit verbundenen Eingriff in den Marktplatz. Alternativ kann ein Verzicht auf die Linksabbiegespur nach Norden erfolgen (die Fahrzeuge fahren heute ohnehin überwiegend in Richtung Norden am vorgelagerten Kreisverkehrsplatz), um die Fahrbahn zu verschwenken.

5. Hinweise zum weiteren Umbau der Straßen

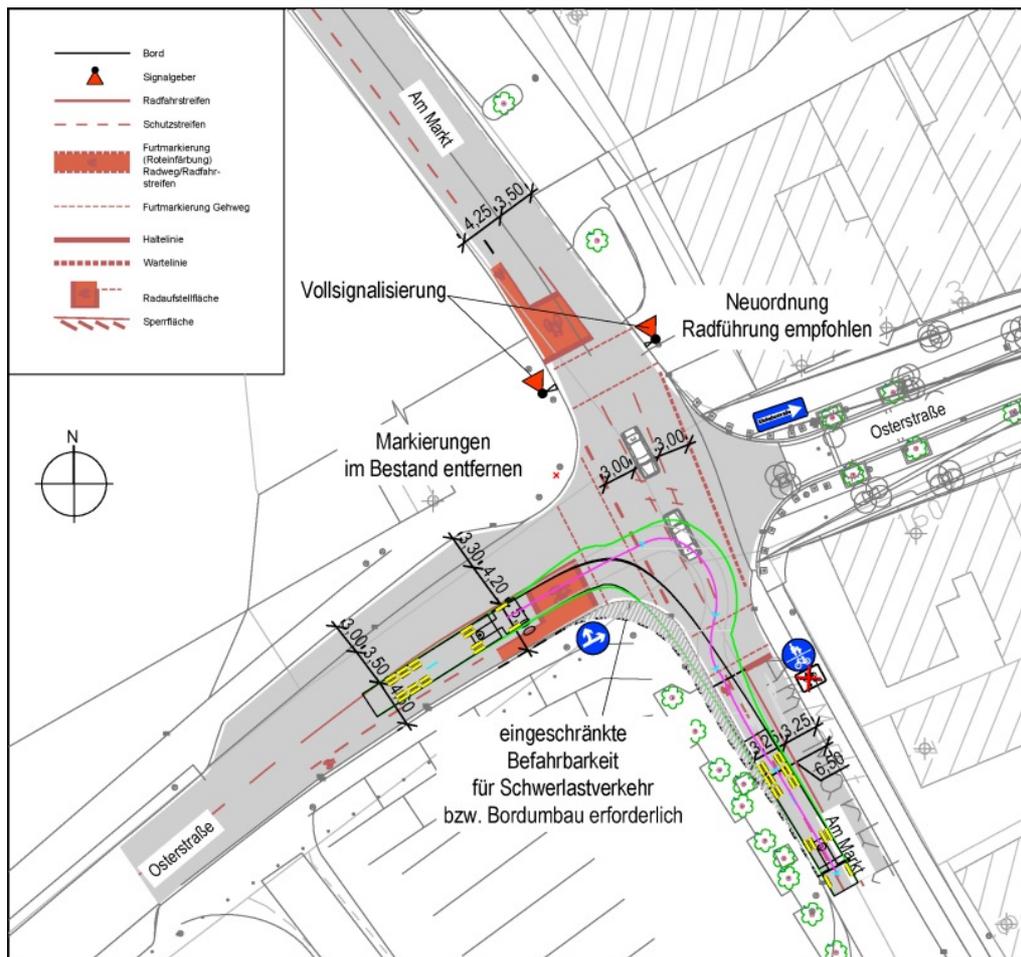


Abb. 5.3: Umbau- bzw. Markierungsbedarfe am Knotenpunkt Osterstraße / Am Markt (Variante Bordumbau)

Wesentlicher Bestandteil ist die Führung des nach Süden gerichteten Radverkehrs im Zuge der Uffenstraße auf der Fahrbahn und die Aufhebung des Zweirichtungs-Radweges auf der Westseite zugunsten eines Einrichtungsradweges. Vorgezogene Aufstellflächen sichern die Radverkehrssituation in der Mittelmarktstraße sowie im nördlichen Bereich. Weitergehende Umbaumaßnahmen ergeben sich durch die Notwendigkeit, gegenläufigen Radverkehr in der Osterstraße in die Signalisierung einzubinden. Durch Verzicht auf zwei Fahrspuren im Bereich der Mittelmarktstraße wird der Abbiegeradius für Lkw in Richtung Süden verbessert. Gleichwohl ist es für große Fahrzeuge nicht möglich, ohne ein Überstreichen des Bordes die Situation anzufahren. Hier ist zu entscheiden, ob ein Lkw-Fahrverbot für große Lkw in der Abbiegebeziehung oder ein Umbau ergriffen werden soll.

Die Kosten belaufen sich auf ca. 45.000 €, da Signalgeber und Markierung zwingend zu ändern sind.

6. Empfehlung

Die Untersuchung zeigt, dass eine Öffnung der Straße „Am Markt“ (Nord) mit einzelnen baulichen Veränderungen problemlos herstellbar und verkehrlich abwickelbar ist.

Mittelfristig und möglicherweise im Zusammenhang mit der Umstellung bereits vorzubereiten und zu realisieren ist eine städtebauliche Aufwertung der gesamten östlichen Seite des Marktes zwischen Parkplatz WBZ und Klosterstraße / „Am Markt“ (Nordseite).

Eine wesentliche städtebauliche Aufwertung sollte im Zuge der Umgestaltung in der Straße „Am Markt“ (Ost) erreicht werden.

Hannover, den 12. Februar 2015



Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführer -