Ergänzung der Verkehrsuntersuchung Rathausumfeld in der Stadt Peine

(unter Berücksichtigung der äußeren Erschließung des Härkegeländes)

Teil 2B

Umbau Verbindungsstraße Am Werderpark – Werderstraße westlich des Rathauses

Auftrag der
Stadt Peine

erstellt von
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Mai 2023
(Stand 09.05.2023)

Hinweis:

Die Verkehrsuntersuchung besteht aus drei Teilen:
Teil 1 - Untersuchung zur Abwicklung der Verkehre auf dem Brauereigrundstück
Teil 2A - Untersuchung zur Abwicklung der Verkehre im Bereich um das Rathaus
Teil 2B - Entwürfe und Empfehlungen zur Gestaltung des Verkehrsraums im Bereich um das Rathaus

Projektleitung:

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

(1) Die Planungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Rathausumfeld unter Berücksichtigung der äußeren Erschließung des Härkegeländes sehen vor, den nördlichen Abschnitt der Straße Am Werderpark für den Kfz-Verkehr zu sperren und die Flächen als Außengelände der geplanten Kita/ Kiga zu nutzen. Die Verkehrsfunktion im Kfz-Verkehr ist durch die ohnehin vorgesehene Sperrung des südlichen Abschnitts der Straße Am Werderpark deutlich reduziert. Für den Fuß- und Radverkehr sollte eine alternative Wegeführung nördlich des zukünftigen Kita-Geländes durch den Werderpark ausgewiesen werden.

(2) Um nicht sämtliche Kfz-Verkehre über die Kleine Schützenstraße und die Kantstraße führen zu müssen, bietet es sich an, die Verbindungsstraße westlich des Rathauses für den Kfz-Verkehr zu öffnen. Insbesondere während des „Freischießens“ gäbe es bei Sperrung der Kantstraße ansonsten keine Erschließungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr. Sofern die Zu- und Abfahrt zum Härke-Gelände und dem Postgelände an der Kleinen Schützenstraße über diese Verbindung auch zu Zeiten des „Freischießens“ gesichert wäre, wäre eine zusätzliche Öffnung des südlichen Abschnitts der Straße Am Werderpark für den Kfz-Verkehr auch zu diesen Zeiten nicht erforderlich.

(3) Aufgrund der Sperrung des südlichen Abschnitts der Straße Am Werderpark ist die zu erwartende Kfz-Verkehrsmenge auf der wieder geöffneten Straßenverbindung überschaubar.

(4) Zugleich könnte die neue Straßenachse die derzeit über den nördlichen Abschnitt der Straße Am Werderpark verlaufende Fahrradstraße aufnehmen. Die Fahrradstraßenverbindung von der Wederstraße zur Schützenstraße/ Glockenstraße bliebe erhalten.

(5) Sinnvoll bzw. erforderlich wäre ein Umbau der Straßenverbindung, um an der nördlichen Einmündung in die Werderstraße das Ein- und Abbiegen ohne Mitbenutzung der Gegenfahrbahn zu ermöglichen. Auch bei Gegenverkehr in der Verbindungsstraße sollte das Ein- und Abbiegen ohne Verzögerung erfolgen können.

(6) Im Rahmen eines Umbaus könnten dann an der Straßenachse westlich des Rathauses zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Dadurch wäre je nach Gestaltungsvariante sogar der komplette Ersatz der an der nördlichen Straße Am Werderpark entfallenden ca. 25 Stellplätze möglich.

(7) In der nachfolgenden Abbildung sind die Mindestmaße für Stellplätze bei Schräg- und Längsaufstellung dargestellt. Die Fahrgassen stellen die auf Parkplätzen erforderlichen Mindestbreiten dar.

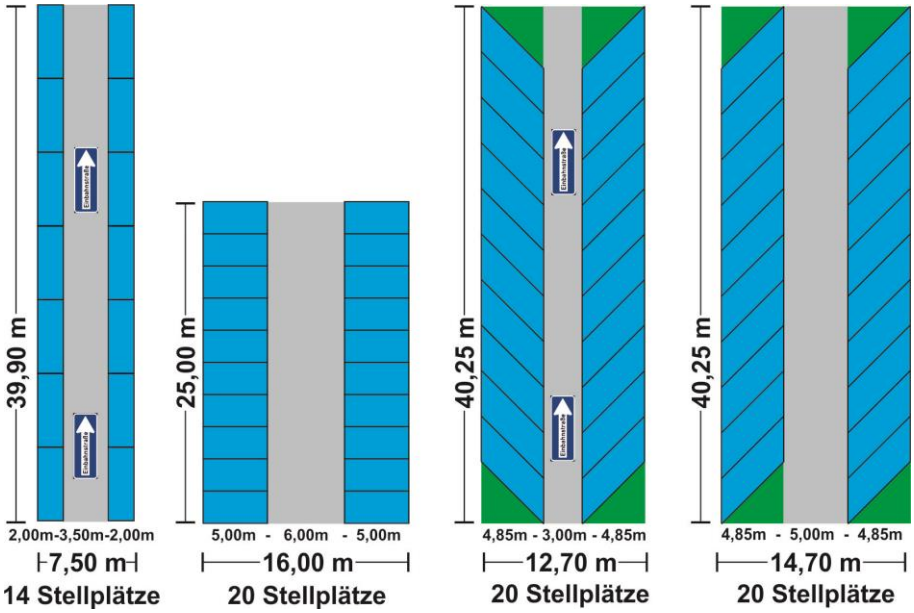

Abb. 1: Mindestmaße bei verschiedenen Stellplatzanordnungen

(8) Bezüglich des Flächenbedarfs ist zu berücksichtigen, dass die Fahrgasse bei beidseitigem Richtungsverkehr mindestens 6,00 m breit sein sollte. Begegnungsverkehr Bus-Bus oder Lkw-Lkw ist dann allerdings nur bei verminderter Geschwindigkeit möglich. Aufgrund des nur geringen Schwerverkehrsanteils wäre demnach eine Breite von 6,00 m für die Fahrgasse möglich.

(9) Die Fahrbahnbreite sollte in der Verbindungsstraße deshalb unabhängig von der gewählten Aufstellart mindesten 6,00 m betragen.

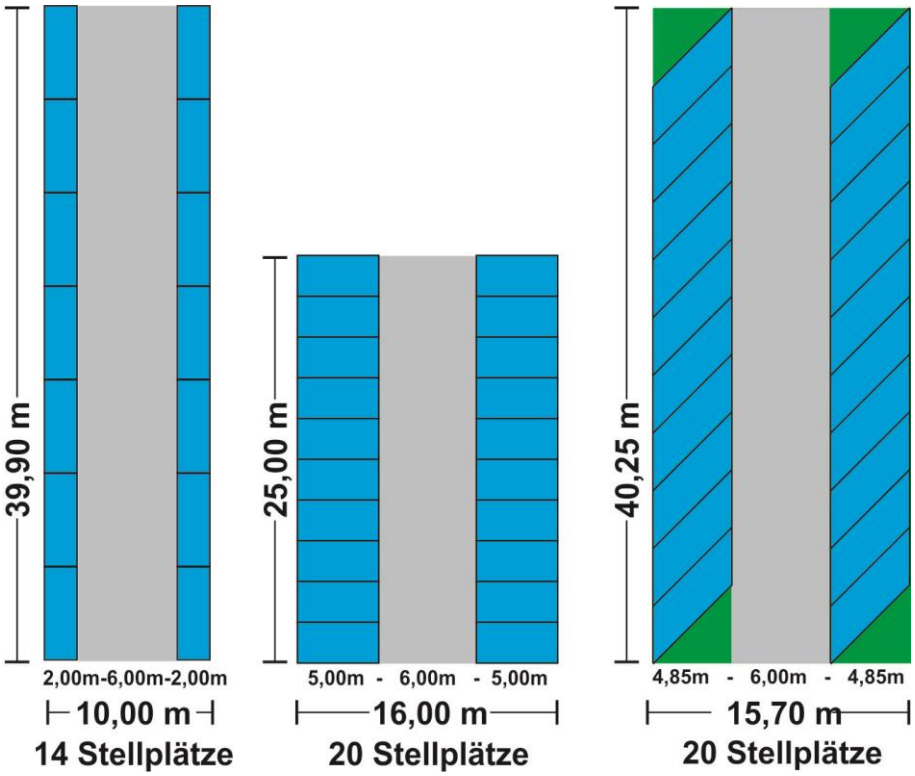

Abb. 2: Mindestmaße bei verschiedenen Stellplatzanordnungen mit Fahrbahnbreite 6,00 m

(10) Grundsätzlich ergeben sich für die Straßenraumgestaltung und die Anlage der Stellplätze verschiedene Möglichkeiten.

- Die Stellplätze können <u>längs zur Fahrbahn</u> angelegt werden (Abb 2, links). Die Breite der Stellplätze wird gemäß Regelwerk mit mindestens 2,00 m angegeben. An normalen Verkehrsstraßen ergeben sich bei Fahrzeugen mit einer Breite inkl. Außenspiegel von über 2,00 m (Bemessungsfahrzeug ca. 2,13 m) oftmals Beschädigungen der Außenspiegel. Entsprechend wäre eine Breite von 2,25 m für die Längsparkplätze sinnvoll.

- Eine Länge von 5,70 m je Stellplatz ist zum Rückwärtseinparken ausreichend. Zum vorwärts Einparken (z.B. um eine Behinderung des Radverkehrs zu vermeiden) wäre eine Länge von 6,70 zu empfehlen. Ohne Markierung wird im Durchschnitt in einem Abstand von nur 5,20 geparkt.

- Die Stellplätze können in einem 90°-Winkel <u>quer zur Fahrbahn</u> angelegt werden (Abb. 2, Mitte). Für das Ein- und Ausparken ist eine Fahrgasse von 6,00 m erforderlich. Beim Ein- und Ausparken wird die komplette Fahrgassenbreite in Anspruch genommen, was die Vorbeifahrt an einem ein- und ausparkenden Pkw auch für den Radverkehr erschwert bzw. unmöglich macht.

- Die Länge eines Stellplatzes beim Querparken ist mit 5,00 m grundsätzlich ausreichend. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Fahrzeuge bei Gehwegen oftmals mit der Vorderfront auf den Gehwegbereich fahren, wodurch dieser eingeschränkt wird. Dies ist bei der Bemessung der tatsächlich zur Verfügung stehenden Gehwegbreite in der Planung durch einen Zuschlag zu berücksichtigen (Abb. 3).

- Auch bei Rasenflächen wird diese durch die parkenden Fahrtzeuge oftmals mit der Vorderfront überparkt. Bei Bepflanzungen wird je nach Art und Dichte ein größerer Abstand gewählt. Bei Mauern wird in der Regel der größte Abstand eingehalten. Je nach Fahrzeuglänge und Parkverhalten des Nutzers kann das Fahrzeug dann über den Parkstand in die Fahrbahn hineinreichen (Abb. 3).

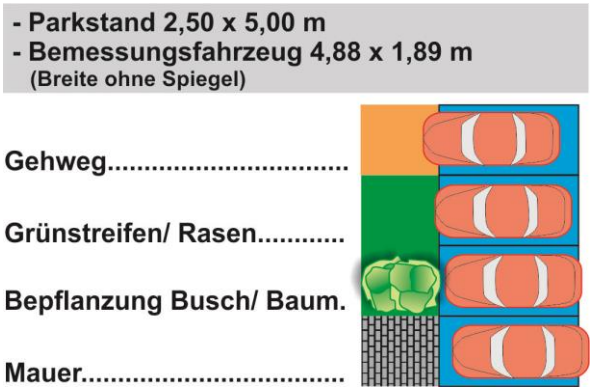

Abb. 3: Parkverhalten Querparkplätze

- Bei Querparkplätzen können längere Parkstände vorgesehen werden, um zum einen ein Parken über Gehwegen und Grünstreifen zu minimieren. Zum anderen können die Parkstände so lang gewählt werden, dass eine ausreichende Fläche bleibt, um die Sichtverhältnisse beim Ausparken auf den bevorrechtigten verkehr deutlich zu verbessern, bevor die Fahrgasse erreicht wird (Abb. 4).

- Durch eine solche Überlänge wird beim Ein- und Ausparken zumeist auch nicht mehr die komplette Fahrgasse zum Ein- oder Ausparken genutzt. Der Verkehr kann an dem manövrierenden Fahrzeug vorbeifahren (Abb. 4).

Abb. 4: Beispiel verlängerte Querparkplätze

- Eine Breite von 2,50 m ist grundsätzlich als Mindestmaß für Querparkplätze ausreichend. Allerdings werden aufgrund der Breite der Fahrzeuge auf größeren privaten Parkplatzflächen (Lebensmittelmärkte) zumeist Parkplatzbreiten von 2,70 oder 2,80 m gewählt. Zum einen kann dann leichter ein- und ausgestiegen werden. Zum anderen belegen ungünstig abgestellte breite Pkw teilweise nahezu 2 Stellplätze. Zumindest wird teilweise so dicht am benachbarten Stellplatz geparkt, dass dieser nicht mehr in Anspruch genommen wird/ werden kann.

- Querparkplätze können grundsätzlich aus beiden Fahrtrichtungen angefahren und wieder verlassen werden.

- Alternativ können die Stellplätze schräg zur Fahrbahn angeordnet werden (Abb. 2, rechts im 45°-Winkel). Die Fahrgasse zum Ein- und Ausparken müsste dann theoretisch nur 3,00 m breit sein. Allerdings wäre dann kein Verkehr in beiden Fahrtrichtungen möglich. Sofern wie derzeit eine Fahrgasse von 6,00 m vorgesehen wird, ergibt sich eine Gesamtbreite von 15,70 m.

- Aufgrund der Schrägaufstellung wird aber für 20 Stellplätze (10 je Seite) ein deutlich längerer Straßenabschnitt von 40,25 m (inkl. kleinen Grün-/ Freiflächen jeweils am Ende) benötigt, als bei Querparkplätzen.

- Im Gegensatz zu 90°-Querstellplätzen kann die Zufahrt aber deutlich zügiger erfolgen. Zudem kann beim Rückwärtsausparken die Fahrbahn deutlich besser eingesehen werden. Es wird beim Ein- und Ausparken auch nicht die gesamte Fahrbahnbreite benötigt, so dass Kfz- und/ oder Radverkehr in Gegenrichtung die Straßen weiterhin befahren kann.

- Schrägparkplätze können bei normalen Fahrbahnbreiten nur aus einer Richtung angefahren und in eine Richtung verlassen werden. Sofern Stellplätze nur in der entgegengesetzten Richtung frei sind, muss zunächst gewendet werden.

(11) Zur Festlegung der Gestaltung der Verbindungsstraße mit den entsprechenden Stellplätzen sind die Vor- und Nachteile entsprechend abzuwägen, u.a.:

- Verkehrsfluss und Einsehbarkeit der Fahrbahn,
- Anzahl der zu schaffenden Stellplätze,
- erforderliche befestigte Grundfläche.

(12) Mögliche Gestaltungen wurden als vereinfachte Skizzen in die Abbildungen 5 bis 7 übertragen. Dabei ergeben sich gemäß dieser Planungsvarianten zwischen 27 und 39 Stellplätzen.

(13) Auf der Westseite wurde ein zusätzlicher Gehweg eingerichtet, damit die westliche Parkplatzreihe ohne Nutzung der Fahrbahn für Fußgänger erreichbar ist.

(14) An der Einmündung in die Werderstraße ist eine deutliche Aufweitung des Einmündungstrichters erforderlich..

(15) Der Radverkehr kann bei den zu erwartenden Kfz-Verkehrsmengen grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt werden.

(16) Die Gestaltung der Verbindungsstraße ist ebenso wie der Umbau des südlichen Abschnitts der Straße Am Werderpark und des Kreuzungsbereiches Am Werderpark/ Verbindungsstraße/ Kleine Schützenstraße/ Anbindung Härke in einem Gesamtkonzept festzulegen.

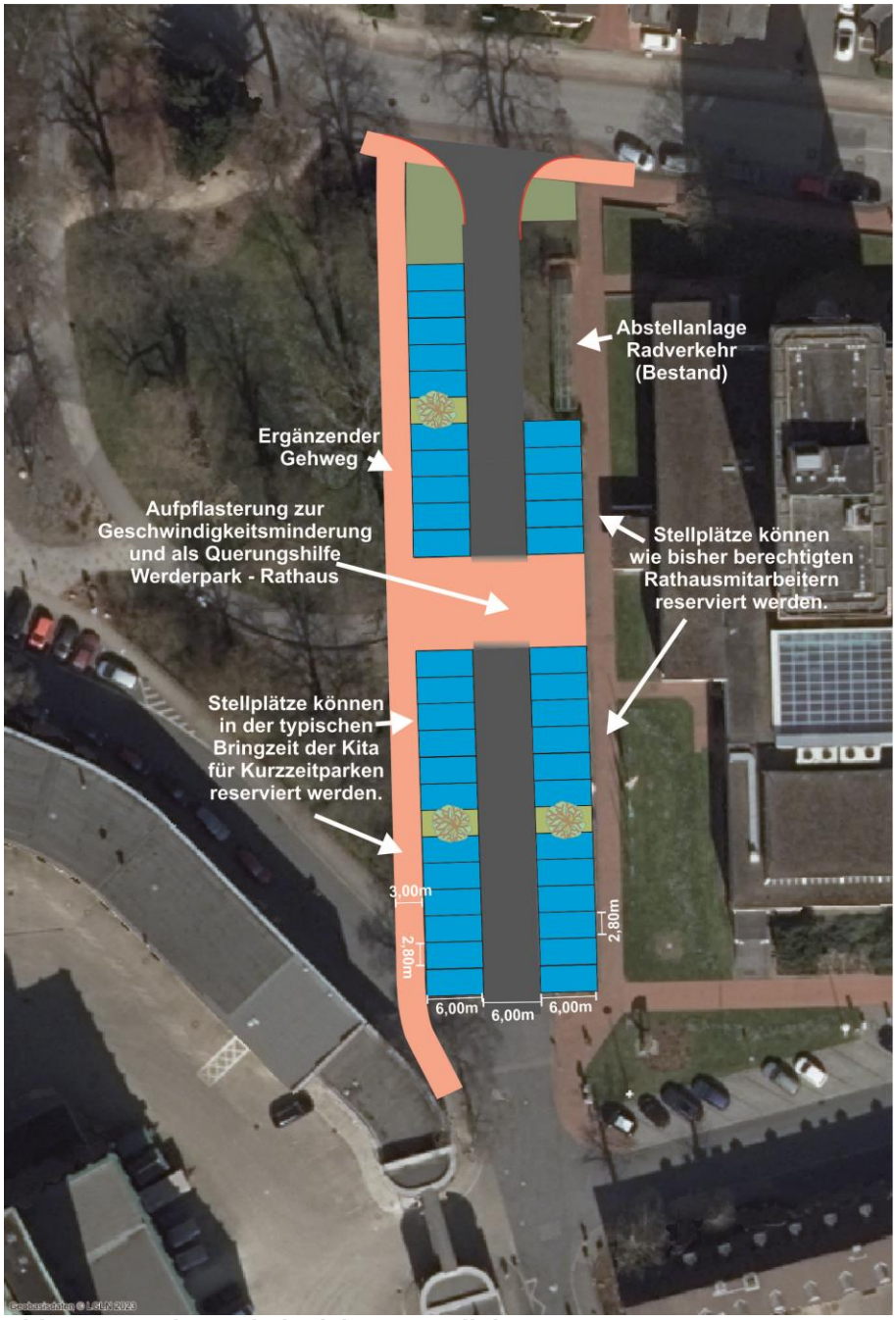

Abb. 5: Gestaltungsbeispiel 1, 39 Stellplätze

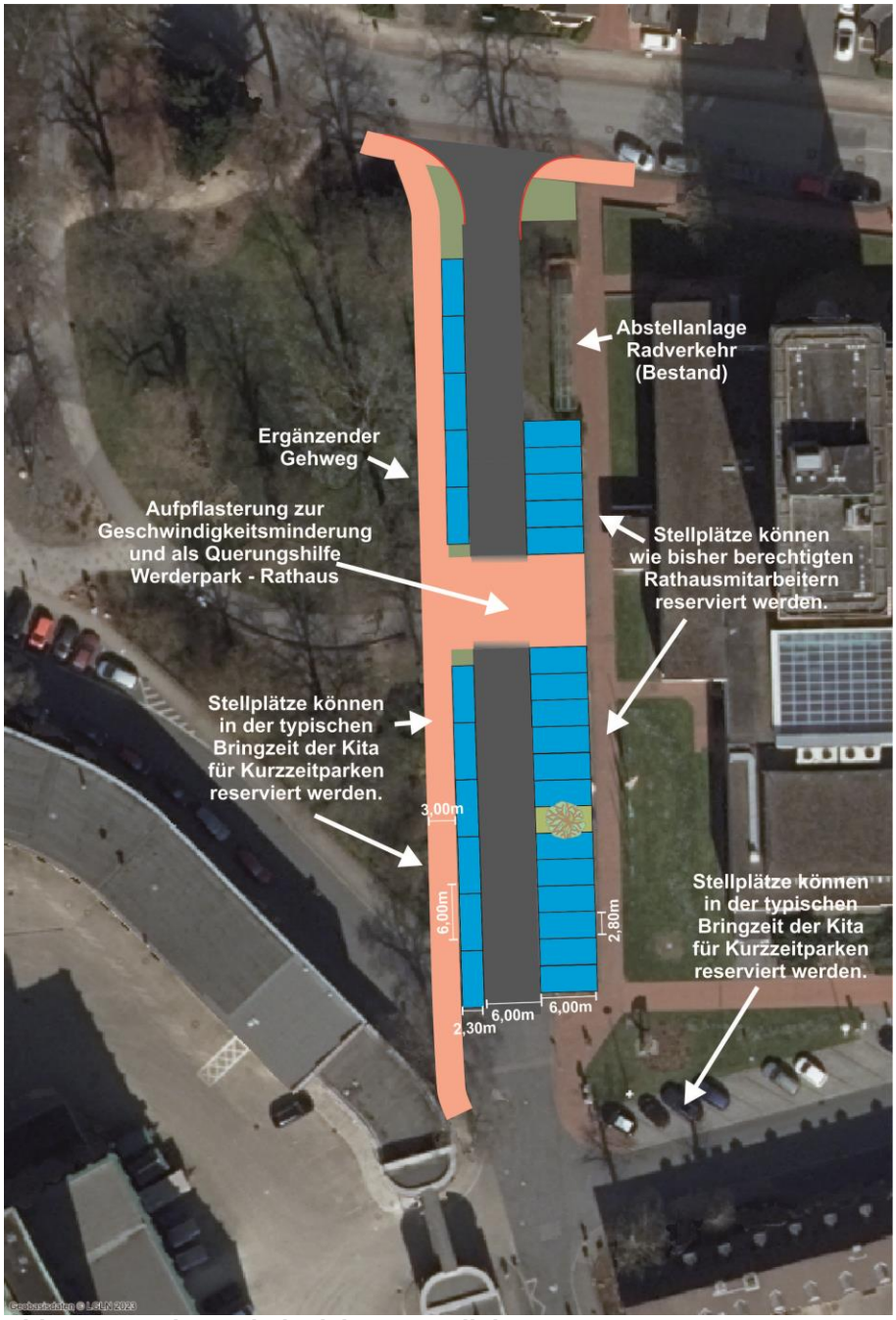

Abb. 6: Gestaltungsbeispiel 2, 28 Stellplätze

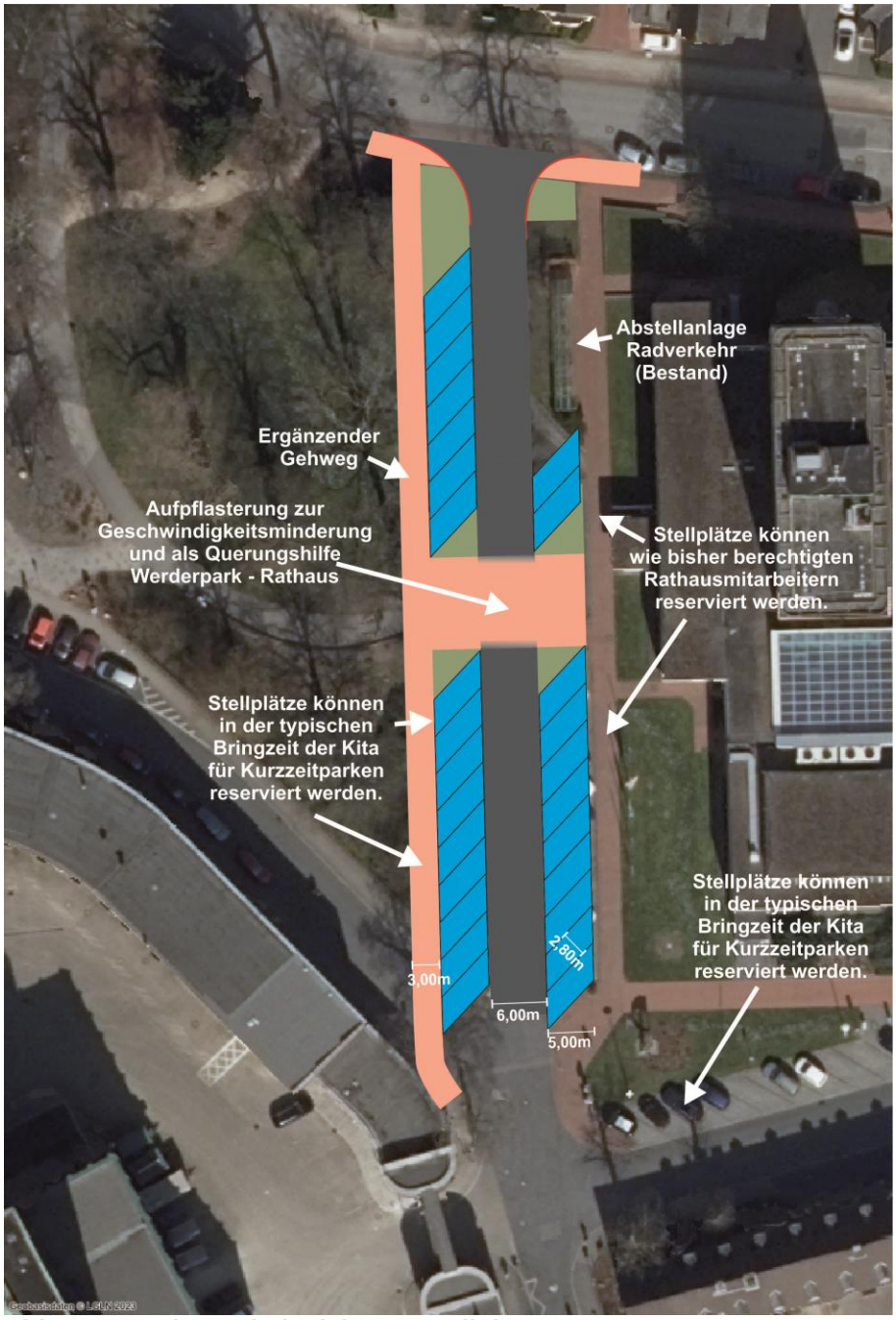

Abb. 7: Gestaltungsbeispiel 3, 27 Stellplätze

Hannover, Mai 2023

Lothar Zacharias

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias