

BPR

Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Ein Unternehmen der BPRGruppe



landschaftsarchitektur diekmann



**Ortsmitte Wennigsen
Arbeitsgruppe Hauptstraße, 16.07.2018**

Diskussion und Entscheidungen zur Vorplanung

- Ziele ISEK, Vorgaben für die Planung
- Grundlagenermittlung
- Vorstellung der Planung
- Knackpunkte
- Weitere besonders vorzustellende Punkte
- Kurze Vorstellung der weiteren Planungen
- Kosten



Ziele ISEK, Vorgaben für die Planung

Ziele aus dem ISEK

- Verkehrssicherer, für alle Verkehrsteilnehmer
- Attraktiver, bessere Aufenthaltsqualität, Stärkung der Seitenräume
- „Wohnzimmer“ oder „Herz“ der Gemeinde



Ziele ISEK, Vorgaben für die Planung

Analyse der gegenwärtigen Situation, im ISEK (Seite 11), sehr gut beschrieben,

Mängel sind:

- Überlagerung der verschiedenen Verkehrsarten allgemeiner Kfz-Verkehr, Linienbus, Parksuchverkehr mit Fußgänger- und Radverkehr
- Dadurch extreme Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität, kein Raum zum Flanieren
- Kfz-orientierte Gestaltung der Straßenräume
- Unfallschwerpunkt
- Schleichverkehr
- Seitenräume als inhomogene Restflächen
- Nicht durchgängig barrierefrei
- Überdimensionierte Knotenpunkte
- Fehlender Bezug zur historischen Bebauung



Vorstellung der Planung

Wie wollen wir die Ziele erreichen?

- Fahrbahn mit sechs Meter Breite durchgängig = übersichtlicher
- Zwei Einengungen für Geschwindigkeitsanpassung, sicherere Querung
- Parken überwiegend „auf dem Gehweg“, nicht auf der Fahrbahn
- Mehr Längsparken als im Bestand
- Breitere Gehwege und Barrierefreiheit
- Besserer Verkehrsfluss und Sicherheit an den Knotenpunkten, u.a. Minikreisverkehr KP Argestorfer Straße,
- gute Materialwahl für die Seitenräume
- Baumreihe entlang der Hauptstraße (kleinkronige Bäume)



Wichtigen Aspekte

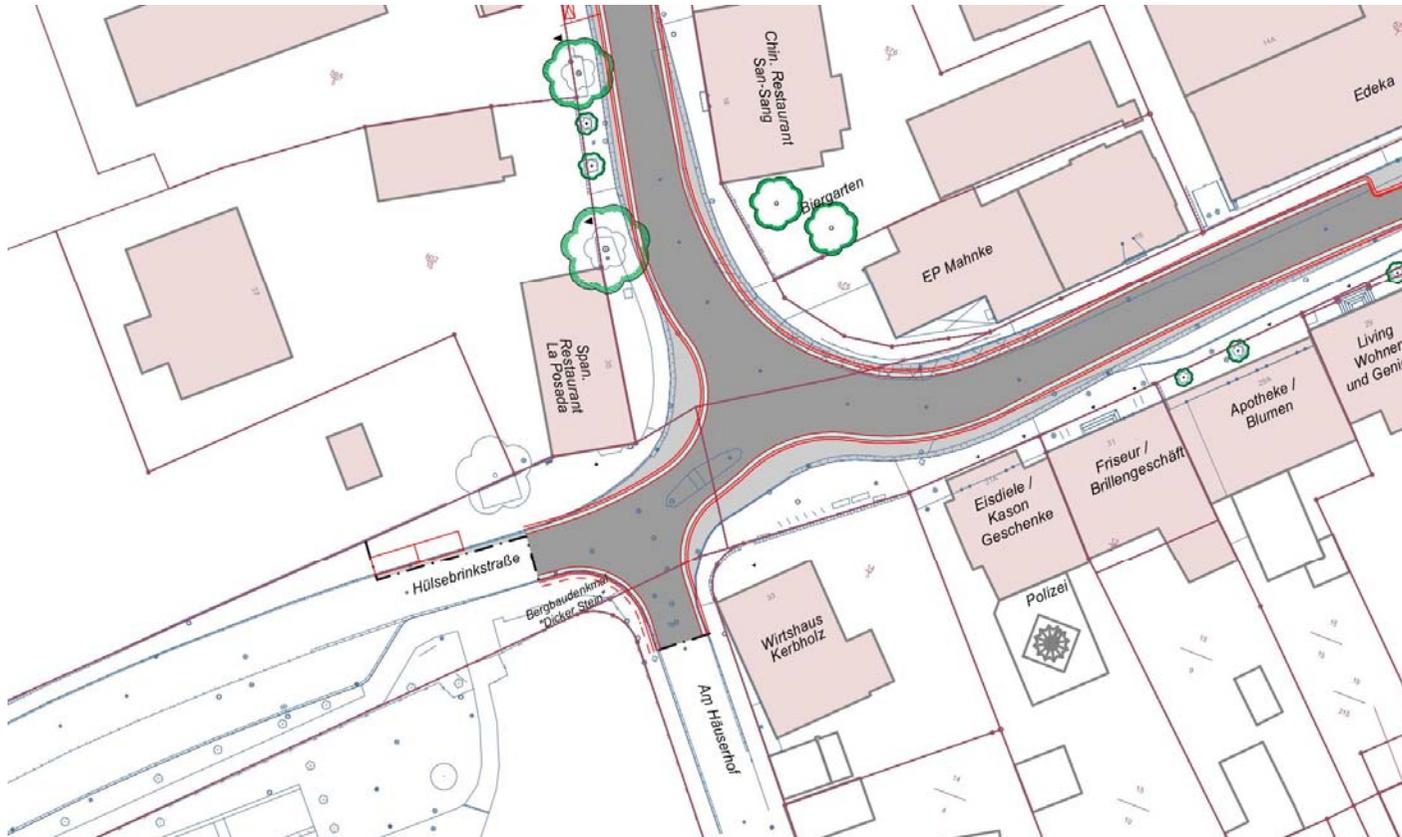
- Minikreisverkehr als Vorzugslösung für den Knotenpunkt
- Fahrbahnbreite 6 Meter, nur wenig Engstellen (Kurvenverbreiterung wo nötig)

RASt 06, 6.1.7.2: Radverkehr auf der Straße in Tempo-30-Zonen und geringer Verkehrsstärke < 500 Kfz/h

ERA, 3.1: Radverkehr auf der Fahrbahn, problematisch im Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m und Verkehrsstärken > 400 Kfz/h, kein ausreichender Sicherheitsabstand beim Überholen



Vorstellung der Planung



Trassierung des neuen Fahrbahnverlaufs

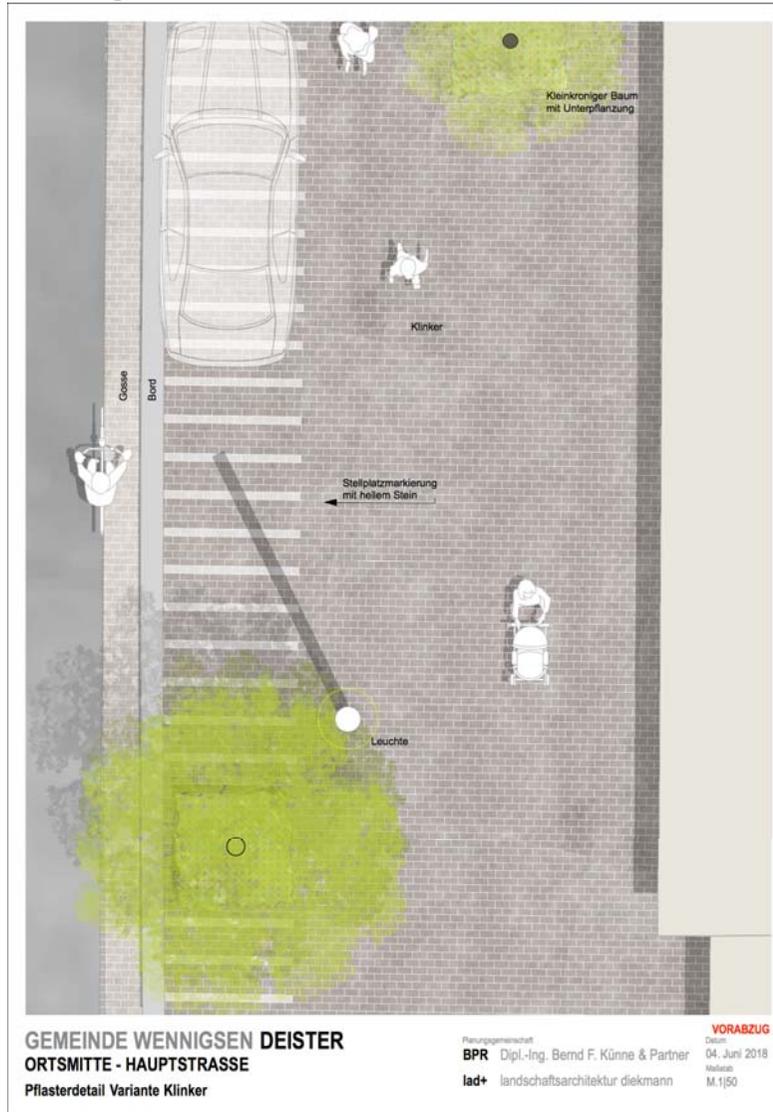


Weitere wichtige Aspekte

- Mehr Längsparken, dadurch Entschärfung von kritischen Situationen beim rückwärts Ausparken
- Parken soll „auf dem Gehweg“ stattfinden, klare Abgrenzung der Fahrbahn in Asphalt zum Seitenraum in Pflaster



Vorstellung der Planung



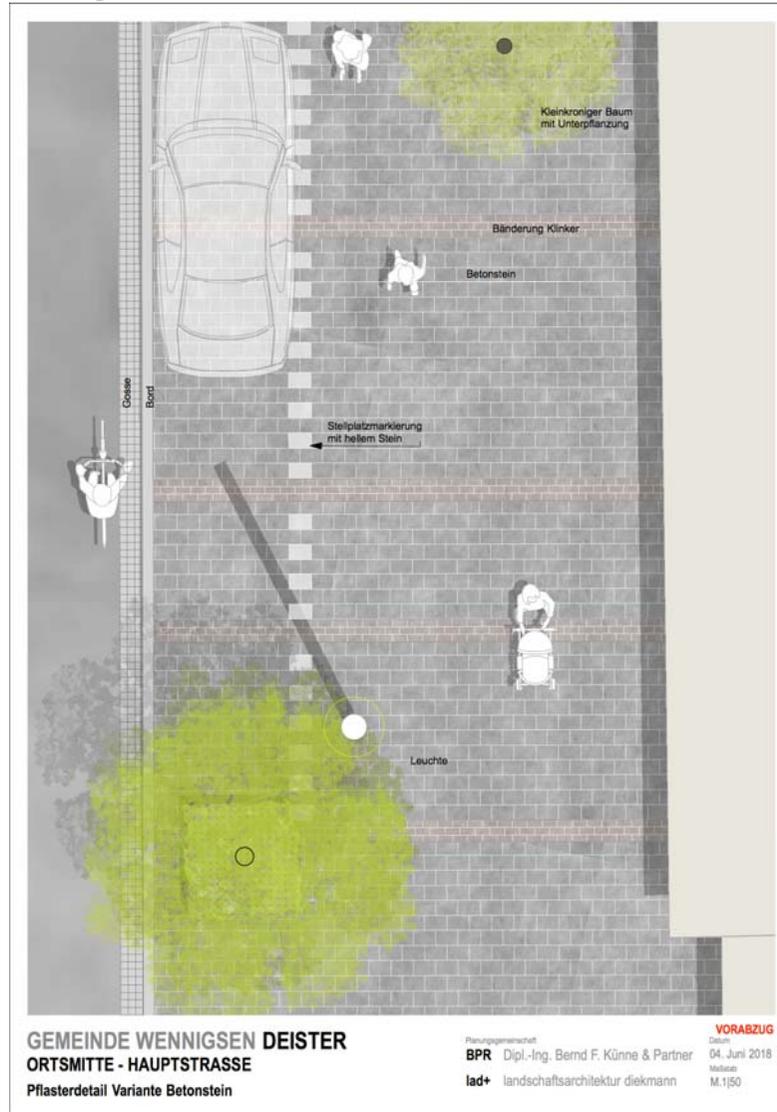
Vorstellung der Planung



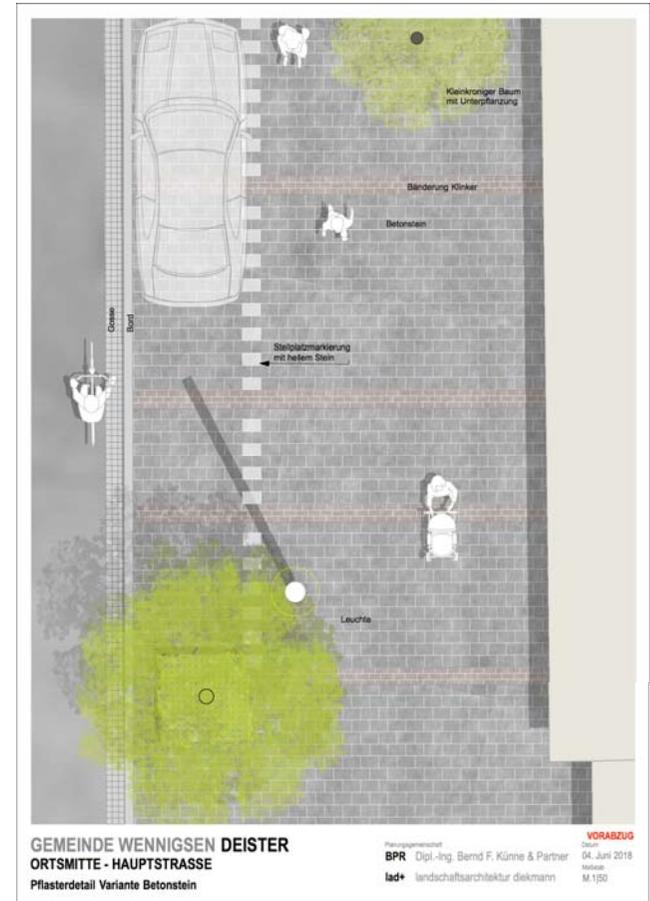
Vorstellung der Planung



Vorstellung der Planung



Vorstellung der Planung





Kleinkronige Bäume als Rückgrat, Bsp. Bahnhofsstraße



Vorstellung der Planung

15



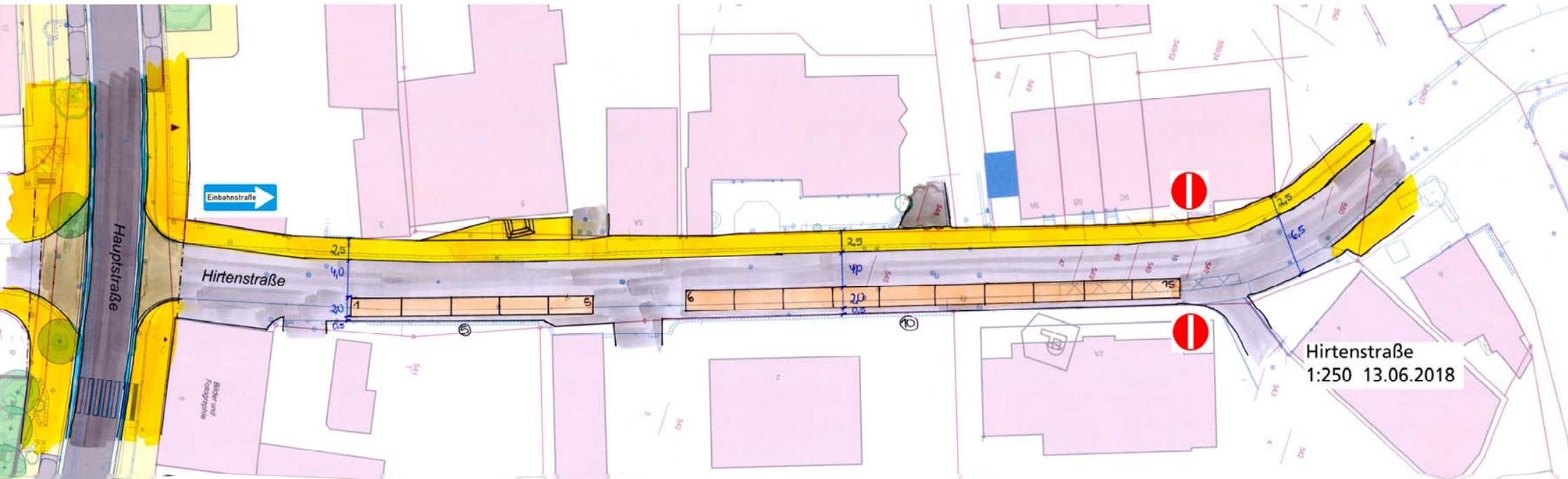
Schaffung von Plätzen - Atmosphäre



BPR







Welche Kompromisse sind notwendig?

- Sehr schmaler Korridor: beidseitiger Gehweg Vorrang vor Parken
- Komplette Vermeidung Senkrechtparken nicht möglich
- An Engstellen: Gehweg Mindestmaß von 1,50 m für Parken



Knackpunkte

- Kfz-Parken
- Minikreisverkehr

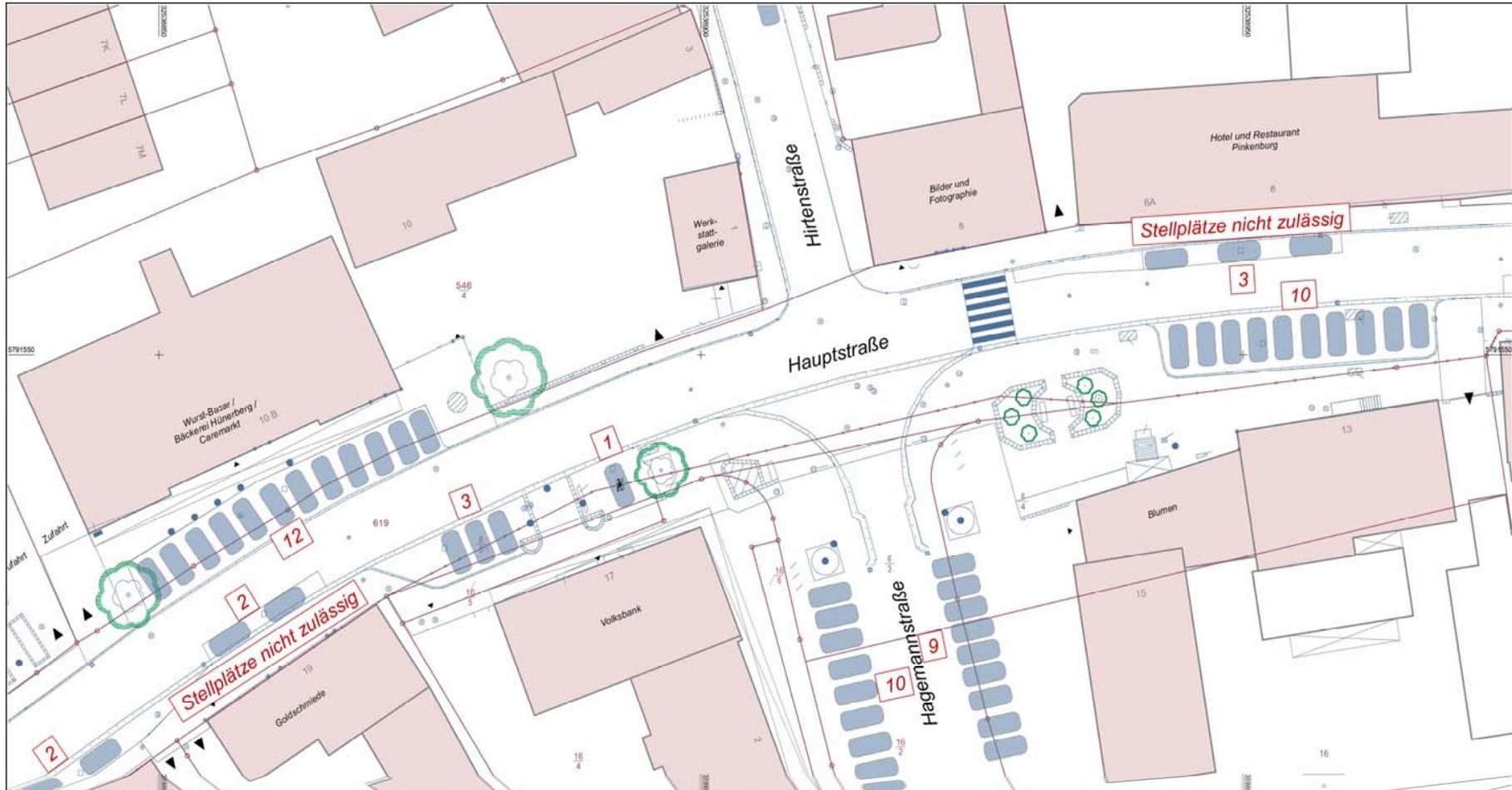


Bilanz März 2018

| Stellplätze | Bestand | pgt | BPR/lad+ |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Hauptstraße Bährenkampstraße - Dicker Stein | 21 | 16 | 18 |
| Hauptstraße Dicker Stein - Argestorfer Straße | 78 | 63 | 65 |
| davon 5 wegen zu enger Fahrbahn nicht regelkonform | -5 | | |
| Insgesamt | 94 | 79 | 83 |



Knackpunkte – Kfz-Parken



Knackpunkte – Kfz-Parken

Bilanz Juni 2018

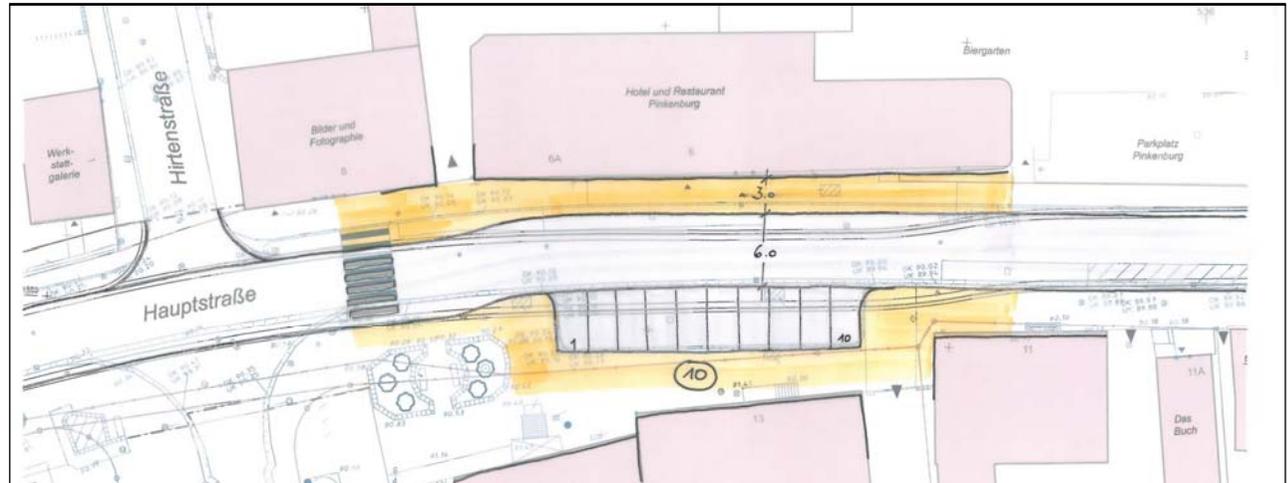
Kompensation durch Umgestaltung Hirtenstraße, Parkplatz Heitmüller/Friedhof, Dicker Stein

| Stellplätze | Bestand | pgt | BPR/lad+ |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Hauptstraße Bährenkampstraße - Dicker Stein | 21 | 16 | 18 |
| Hauptstraße Dicker Stein - Argestorfer Straße | 78 | 63 | 65 |
| davon 5 wegen zu enger Fahrbahn nicht regelkonform | -5 | | |
| Zusätzliche Parkplätze Dicker Stein | | | 2 |
| Zusätzliche Parkplätze Hirtenstraße | | | 3 |
| Zusätzliche Parkplätze Heitmüller | | | 3 |
| Insgesamt | 94 | 79 | 91 |

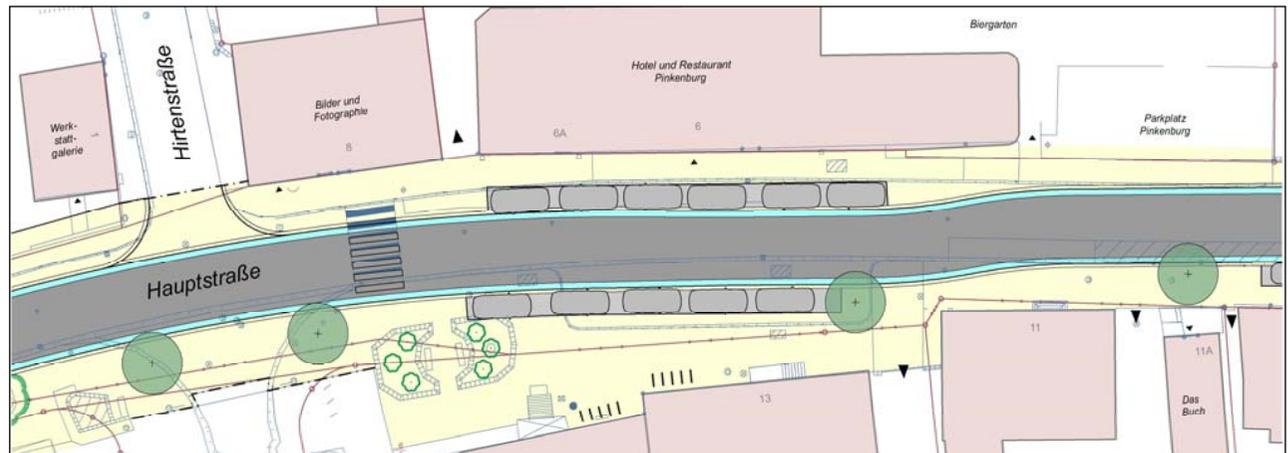


Knackpunkte – Kfz-Parken

10 Senkrechtstellplätze



11 Längsstellplätze



Knackpunkte – Kfz-Parken

25

12 Senkrechtstellplätze:
3 Parkplätze mehr, dafür keine Aufwertung
des Außenraumes für die Geschäfte möglich



9 Längsstellplätze:
Aufwertung des Außenraumes
Eigentümer begrüßt die neue
Stellplatzaufteilung mit zusätzlichen
Freiflächen



Knackpunkte – Kfz-Parken

26

- Zusätzliche Parkplätze gegenüber Amtsgericht/Dicker Stein



Ergebnisse der Arbeit der Parkplatzkommission

Die Zielsetzungen der Gemeinde aus dem ISEK nach einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, einer Verbesserung der Verkehrsabläufe, einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Atmosphäre bringen eine Reduzierung der Parkplatzanzahl.

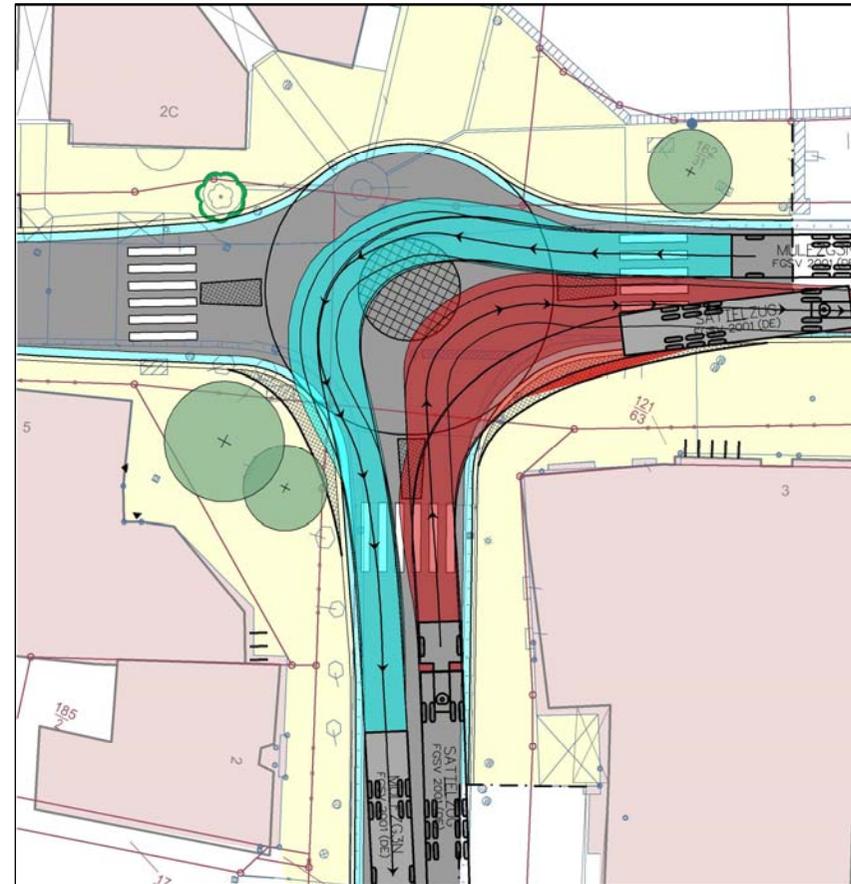
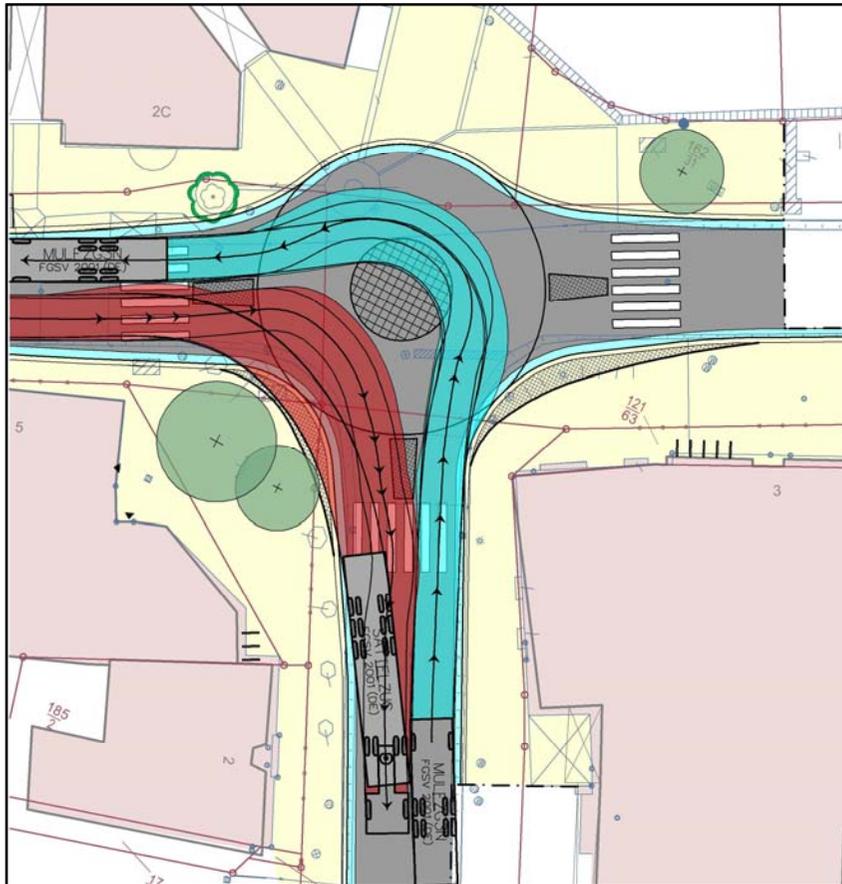
Nach 25 Sitzungen zum ISEK wurde das auch im Plan von pgt deutlich.

Durch weitere Planungsüberlegungen wurde die Anzahl gegenüber ISEK deutlich erhöht.



Knackpunkte - Minikreisverkehr

Knotenpunkt L390 / Argestorfer Straße, Minikreisverkehr, D = 17,0 m



Knackpunkte - Minikreisverkehr

Beispiel Minikreisverkehr Eschershausen B 64, D = 17,0 m



Richtung Bodenwerder



Richtung Seesen



Ergebnis zum Knotenpunkt Hauptstraße / L390 Argestorfer Straße

Aus folgenden Gründen empfehlen wir den Minikreisverkehr:

- Besserer Verkehrsablauf, da leistungsfähiger
- Bessere Begegnung im Knotenpunkt möglich
- Kosten gegenüber Ausbau der Einmündung wie dargestellt ungefähr neutral



Weitere besonders vorzustellende Punkte

- Sitzecke am Hagemannplatz
- Knotenpunktgestaltungen
 - Hagemannplatz/Hirtenstraße
 - Hülsebrinkstraße
 - Bröhnweg/Bährenkampe
- Bushaltestelle
- Fahrradparken (Plus angestrebt)
- Doppelhelix
- Brückenbauwerk



Weitere besonders vorzustellende Punkte

33

Sitzecke nahe Hagemannplatz

Gestaltung vor Haus Nr. 8 (DHL/Blumengeschäft), erster Entwurf

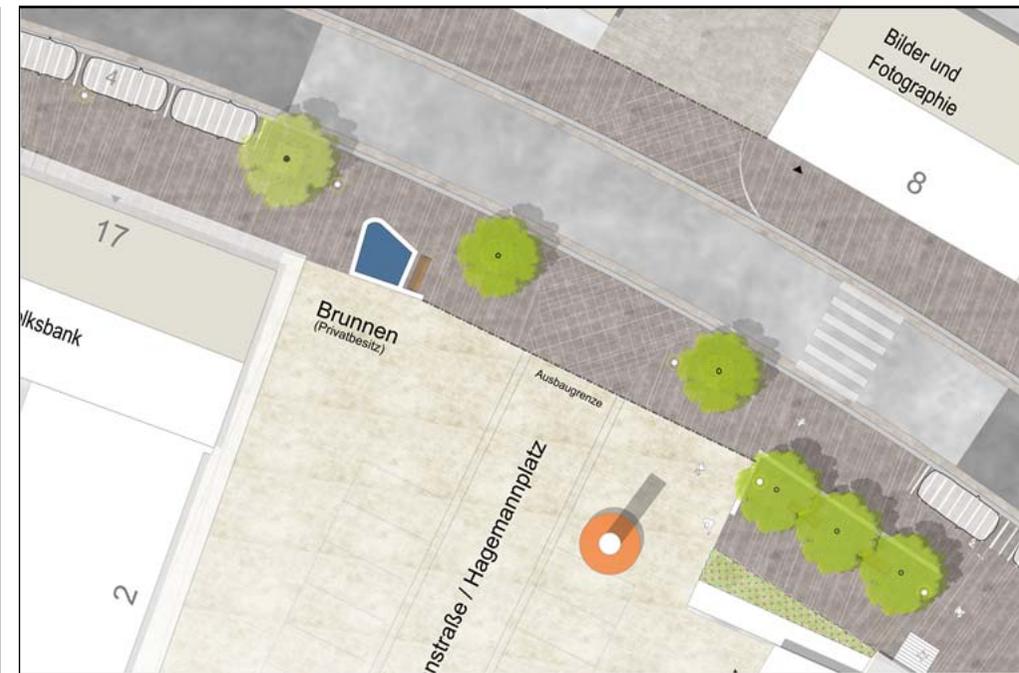


Weitere besonders vorzustellende Punkte

34

Sitzecke nahe Hagemannplatz

Gestaltung vor Haus Nr. 8 (DHL/Blumengeschäft), Zwischenlösung

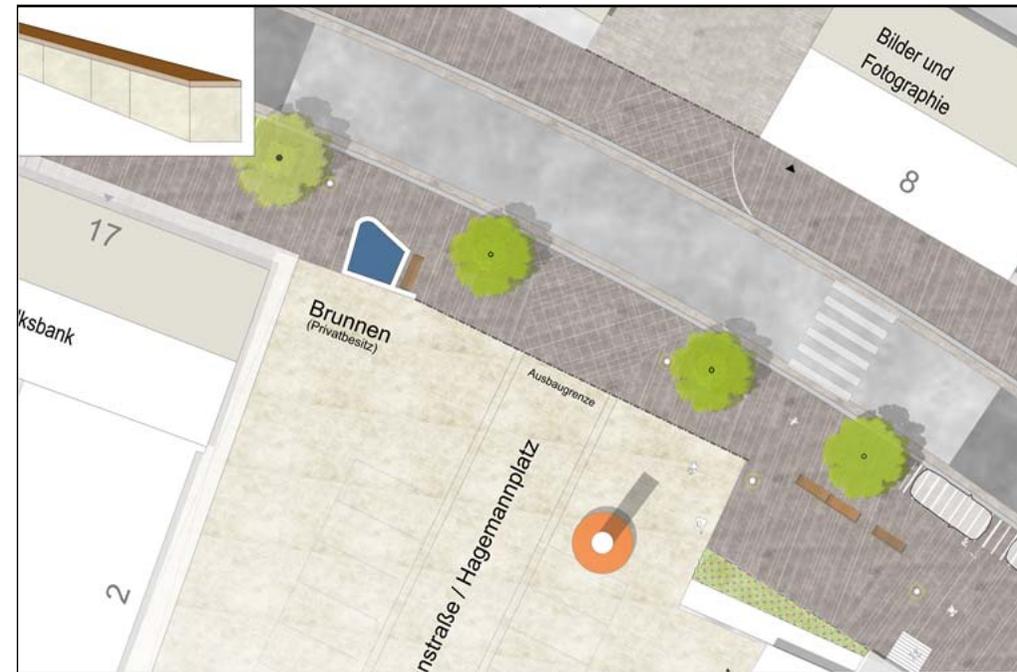


Weitere besonders vorzustellende Punkte

35

Sitzecke nahe Hagemannplatz

Gestaltung vor Haus Nr. 8 (DHL/Blumengeschäft), nur Bänke



Weitere besonders vorzustellende Punkte

36

Sitzecke nahe Hagemannplatz Bestand



Weitere besonders vorzustellende Punkte

37

Sitzecke nahe Hagemannplatz erster Entwurf



Weitere besonders vorzustellende Punkte

38

Sitzecke nahe Hagemannplatz, Zwischenlösung



Weitere besonders vorzustellende Punkte

39

Sitzecke nahe Hagemannplatz, nur Bänke



Weitere besonders vorzustellende Punkte

40

Sitzecke nahe Hagemannplatz Bestand



Weitere besonders vorzustellende Punkte

41

Sitzecke nahe Hagemannplatz erster Entwurf



Weitere besonders vorzustellende Punkte

42

Sitzecke nahe Hagemannplatz, Zwischenlösung



Weitere besonders vorzustellende Punkte

43

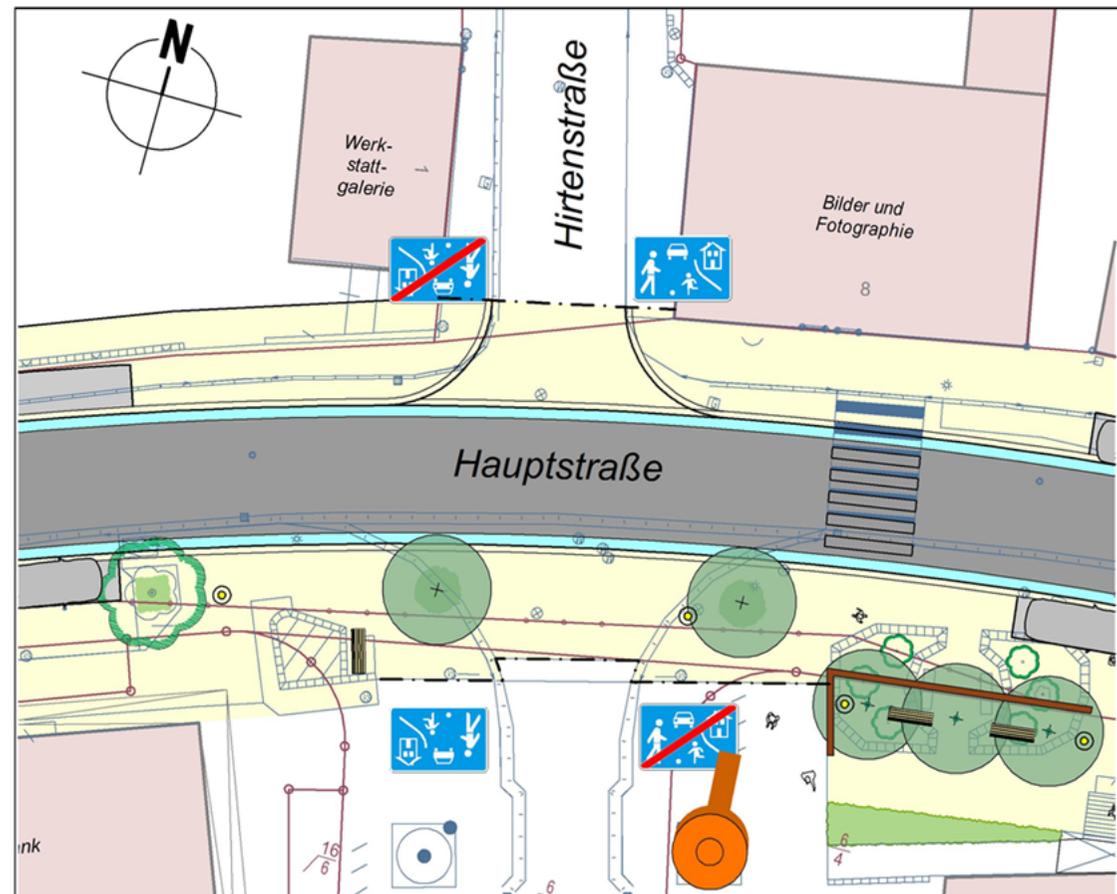
Sitzecke nahe Hagemannplatz, nur Bänke



Weitere besonders vorzustellende Punkte

Hagemannplatz/Hirtenstraße

Vorschlag: Hirtenstraße wird nach Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde verkehrsberuhigter Bereich, damit beide einmündenden Straßen verkehrsrechtlich gleich behandelt werden (untergeordnet)



Weitere besonders vorzustellende Punkte

45

Hülsebruchstraße

Rechts vor links:

Beibehaltung des ersten Vorschlags, ggf. mit Beschilderung



Nur aus einer Richtung erforderlich!

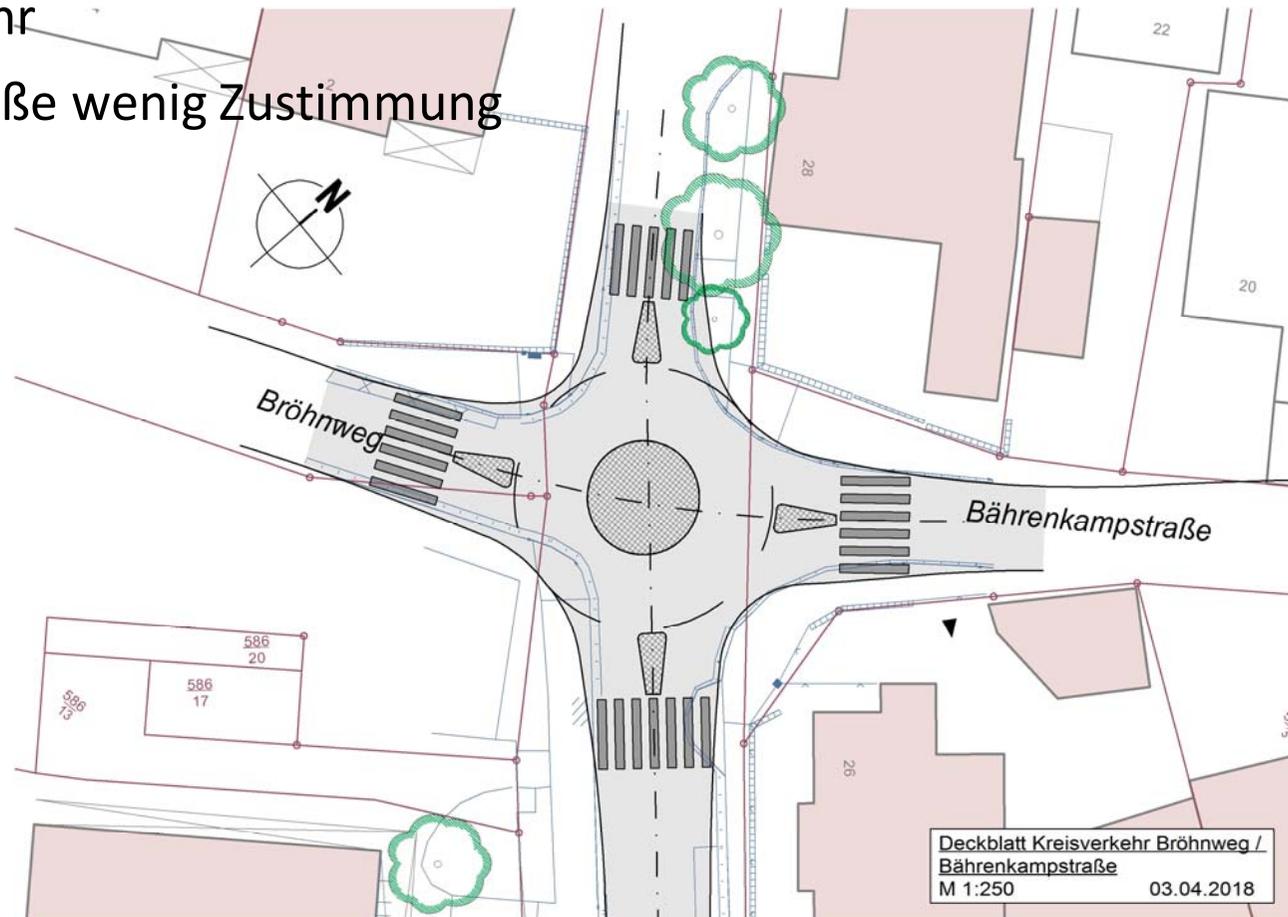




Weitere besonders vorzustellende Punkte

KP Bröhnweg / Bährenkampstraße

- Variante Kreisverkehr
- In der AG Hauptstraße wenig Zustimmung

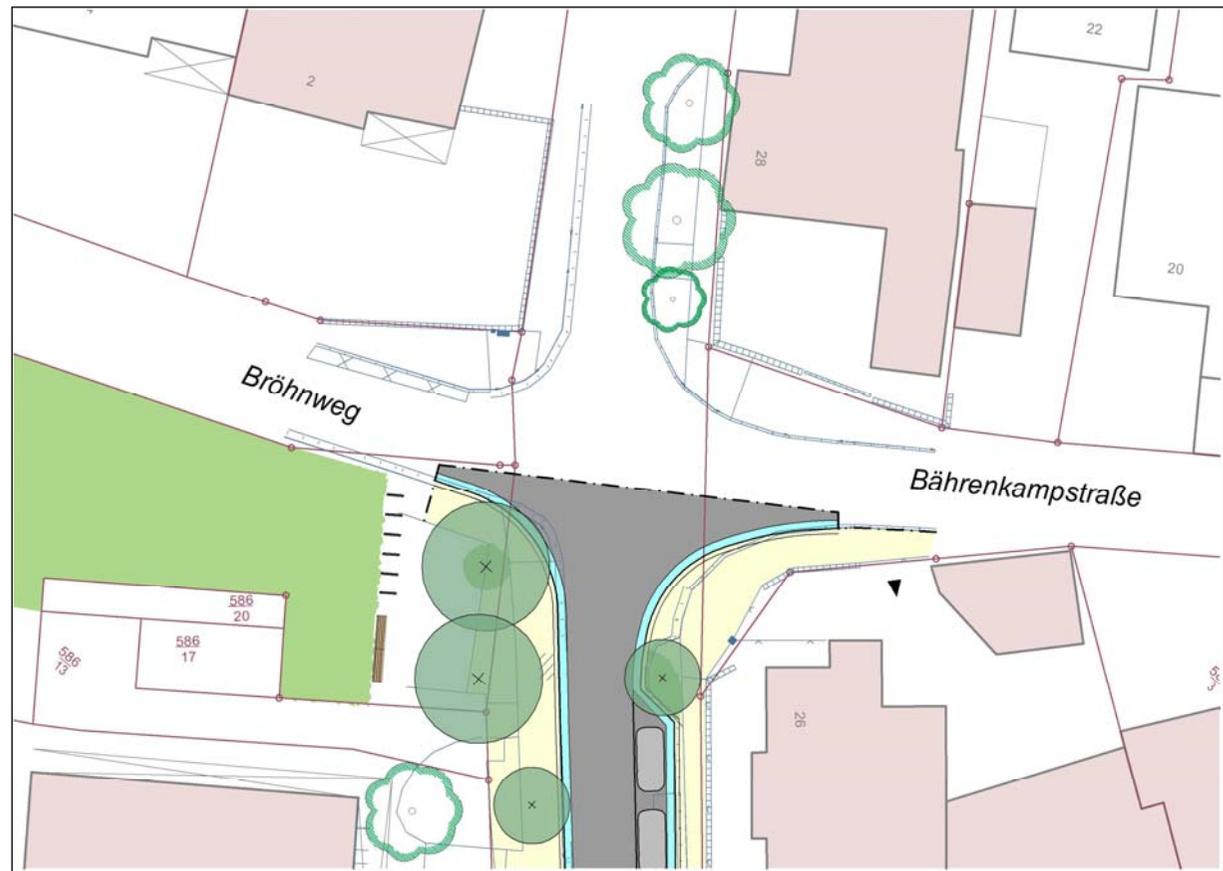


Weitere besonders vorzustellende Punkte

48

Knotenpunkt Bröhnweg / Bährenkampstraße

Mit Fahrbahneinengung
und 2 Stellplätze

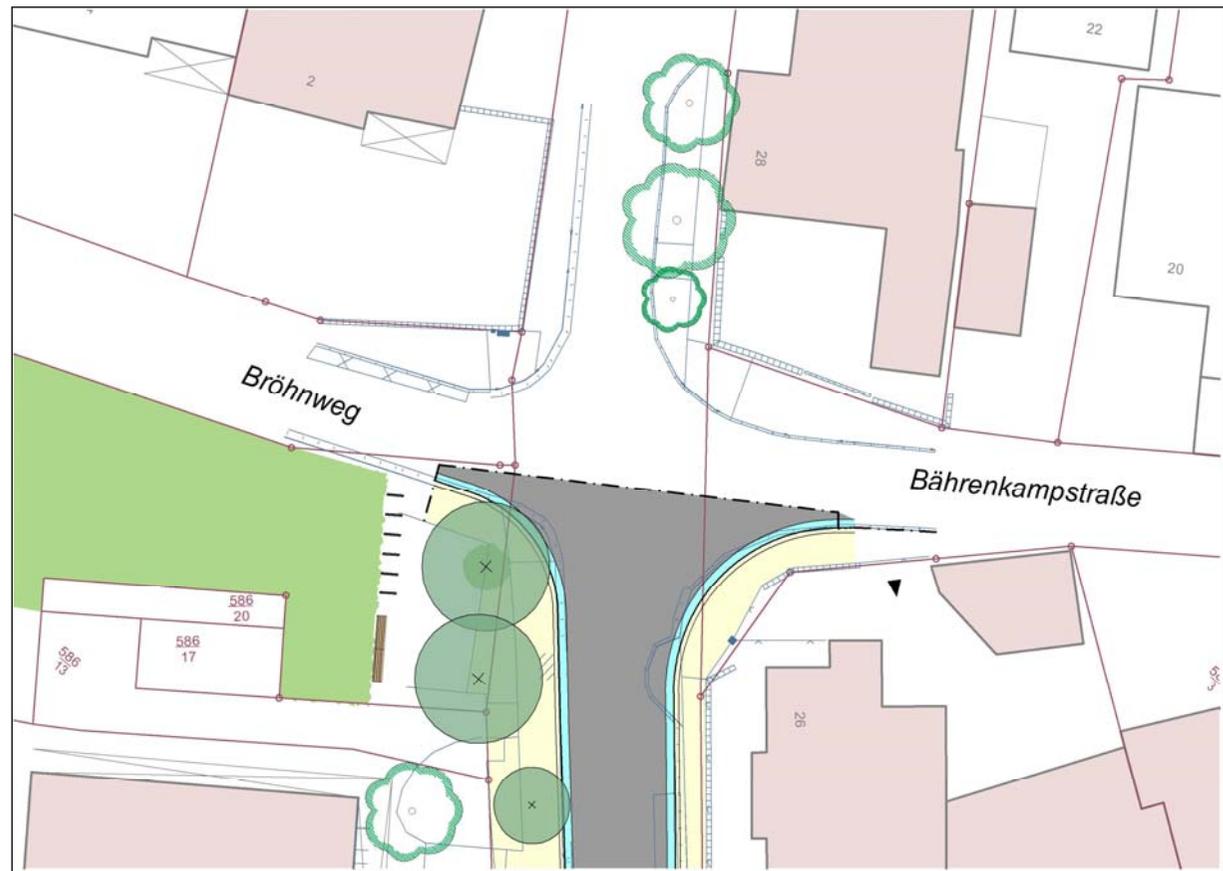


Weitere besonders vorzustellende Punkte

49

Knotenpunkt Bröhnweg / Bährenkampstraße

Ohne Fahrbahneinengung
2 Stellplätze entfallen

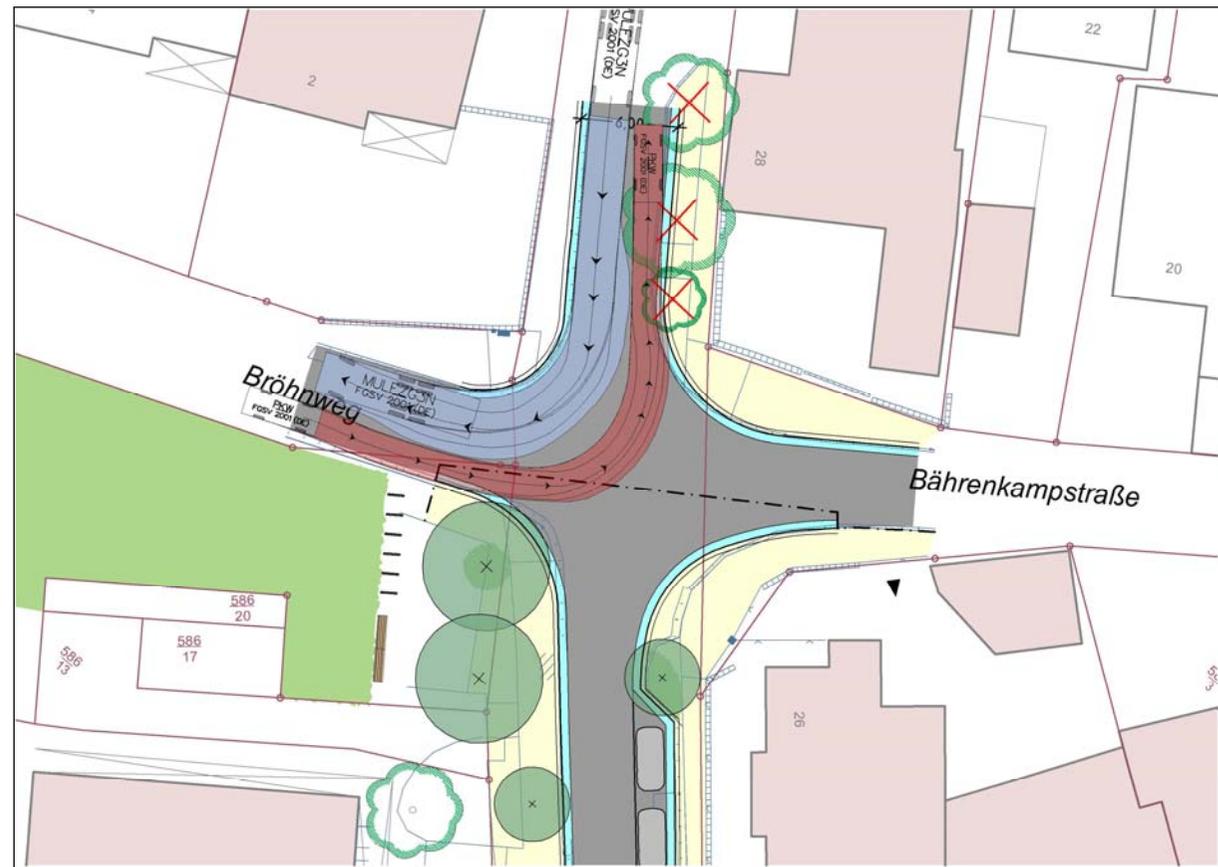


Weitere besonders vorzustellende Punkte

50

Knotenpunkt Bröhnweg / Bärenkampstraße

Optimierung der
räumlichen Situation
Nordseite (Schleppkurven)

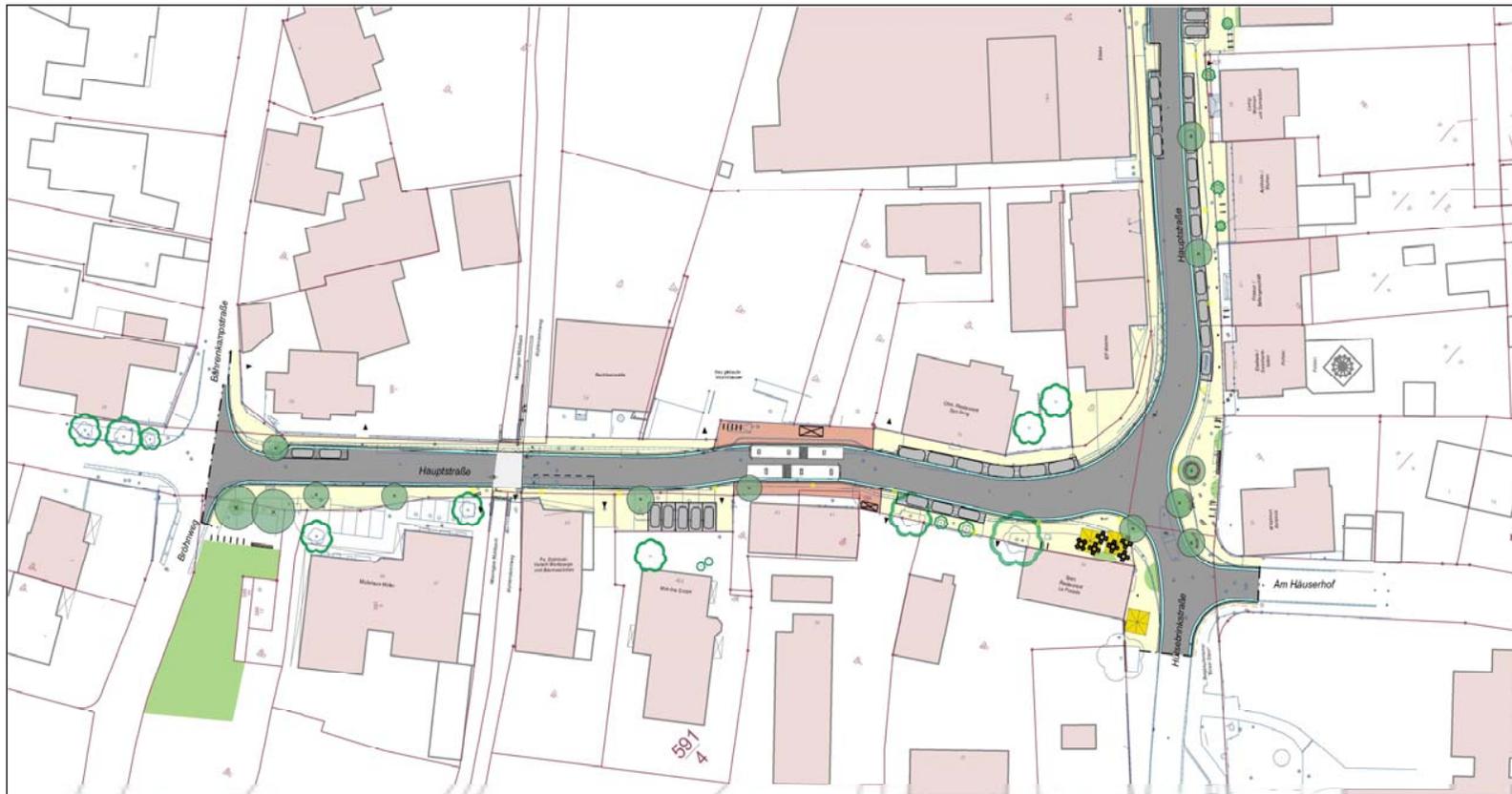


Weitere besonders vorzustellende Punkte

51

Bröhnweg / Bährenkampstraße bis Dicker Stein

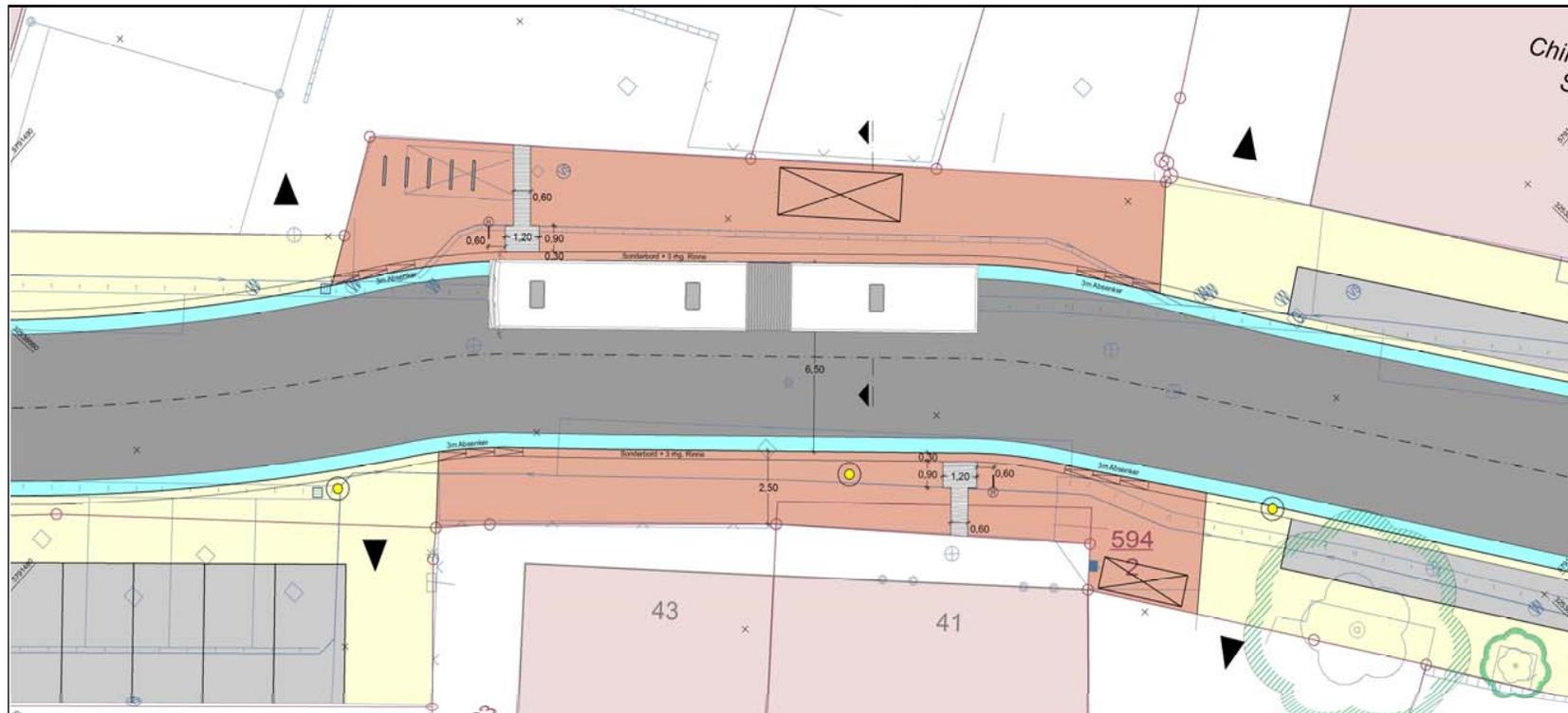
Bushaltestellen



Weitere besonders vorzustellende Punkte

Bröhnweg / Bährenkampstraße bis Dicker Stein

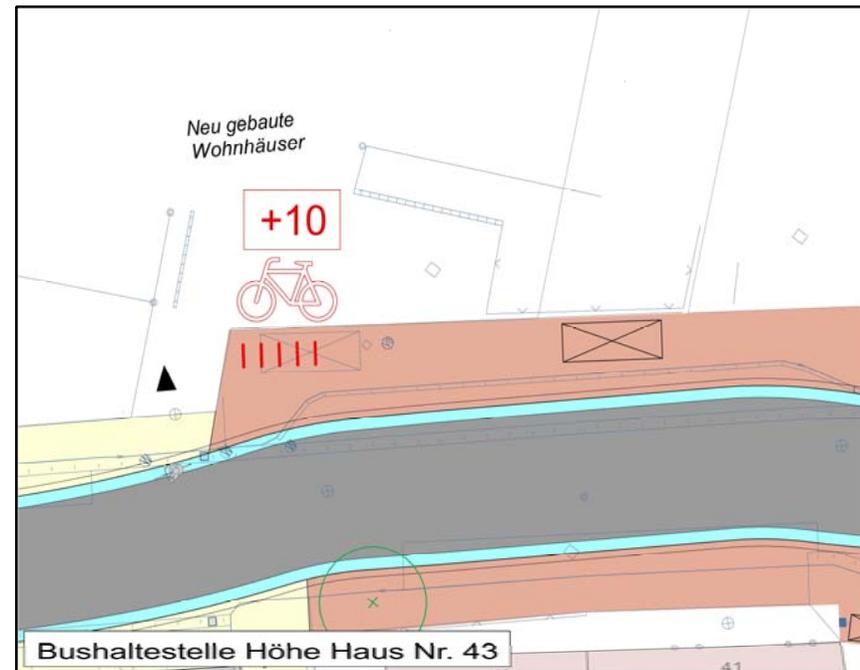
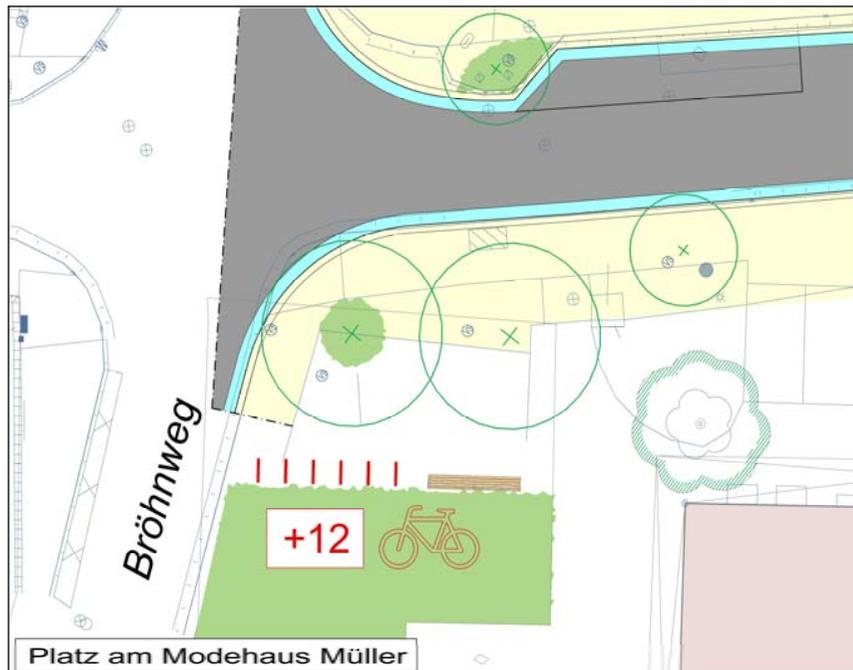
Bushaltestellen



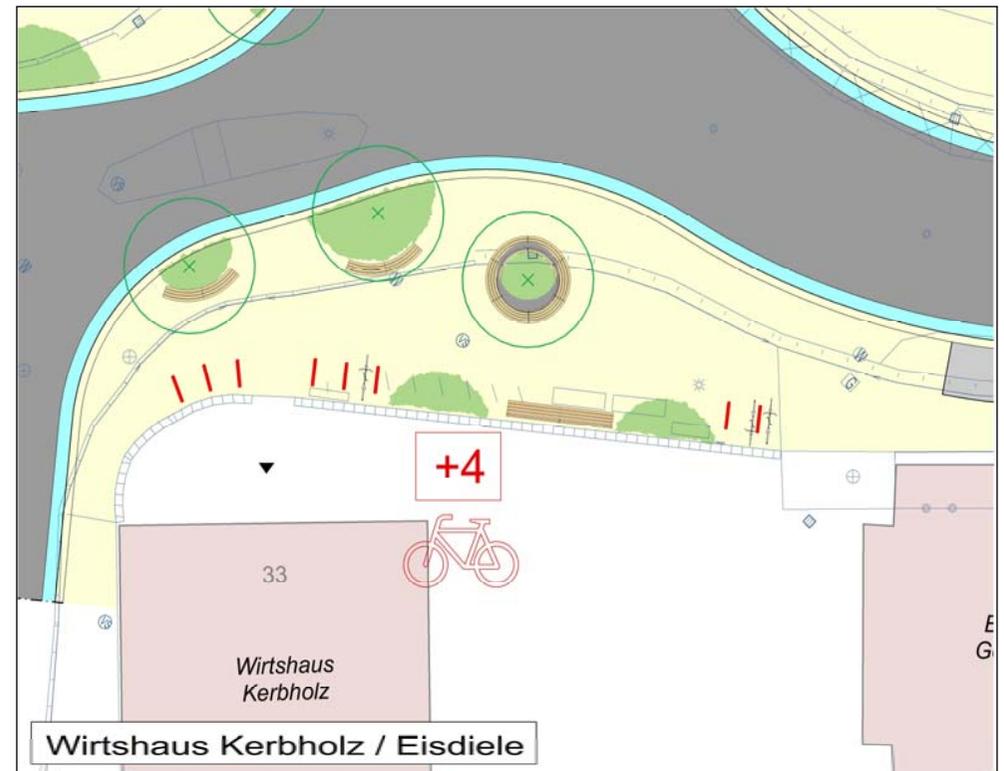
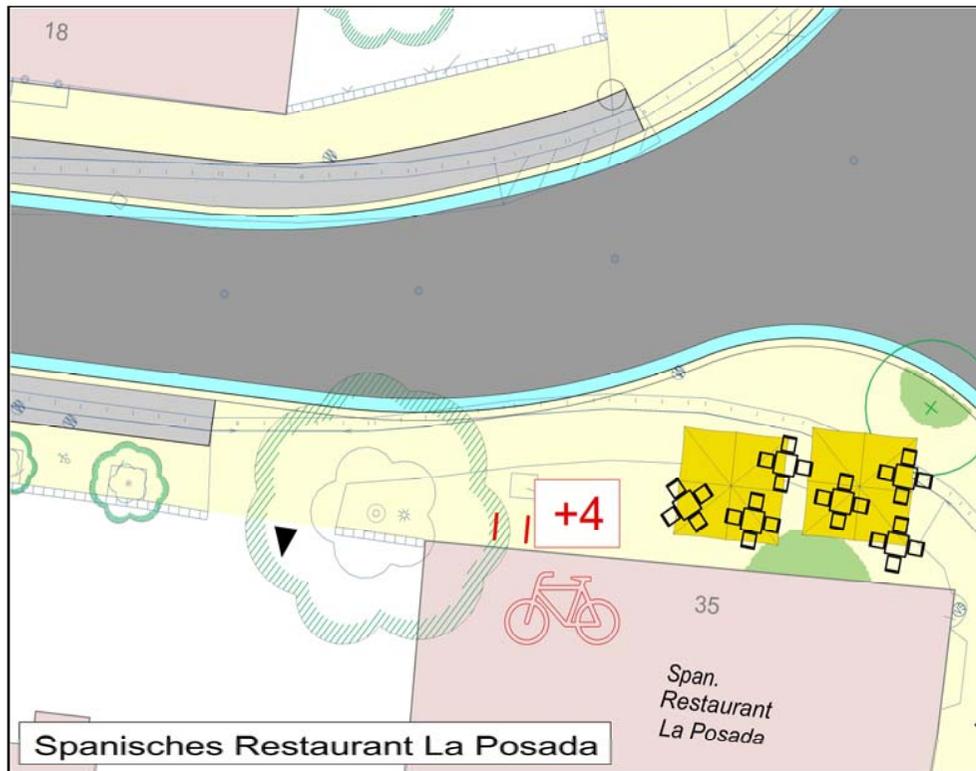
Weitere besonders vorzustellende Punkte

53

Fahrradparken: Ausbauen, Ideen

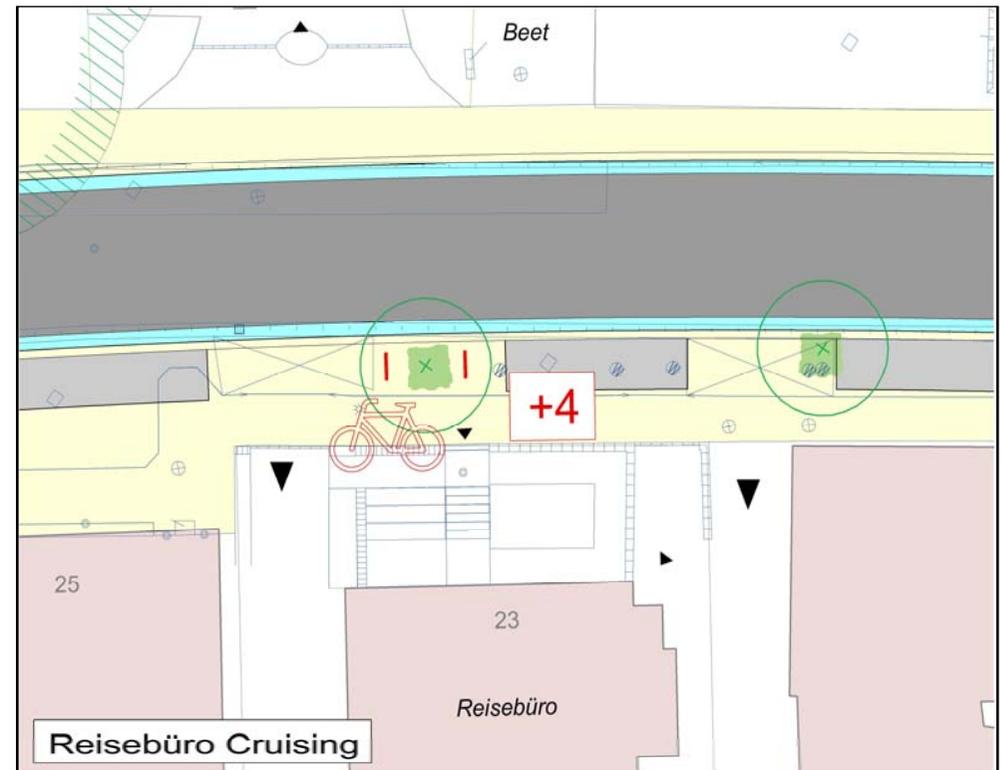
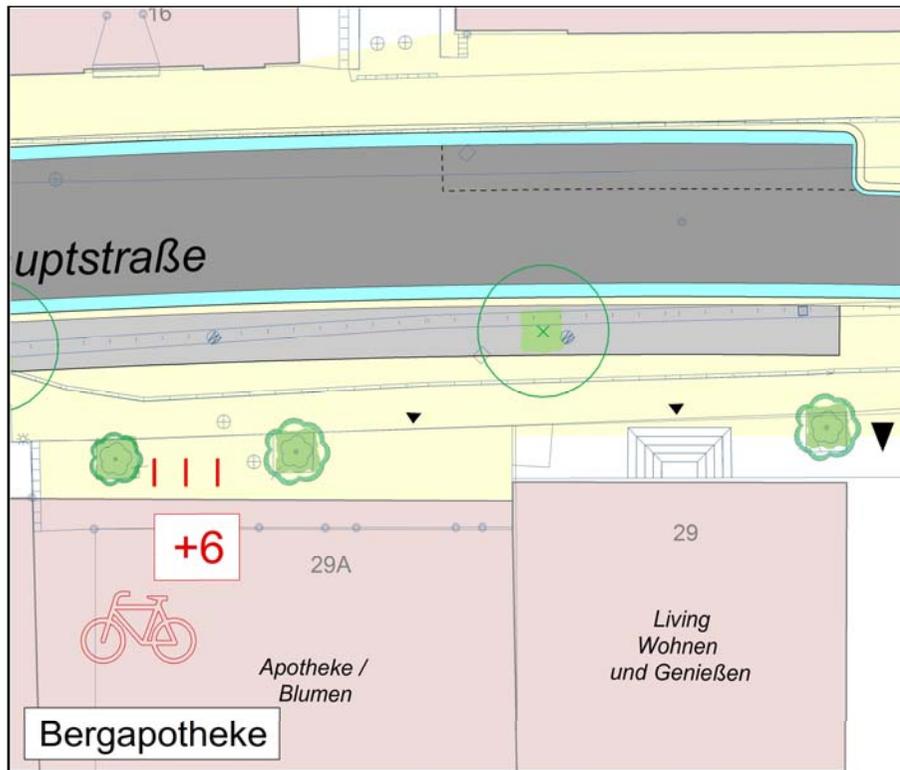


Fahrradparken



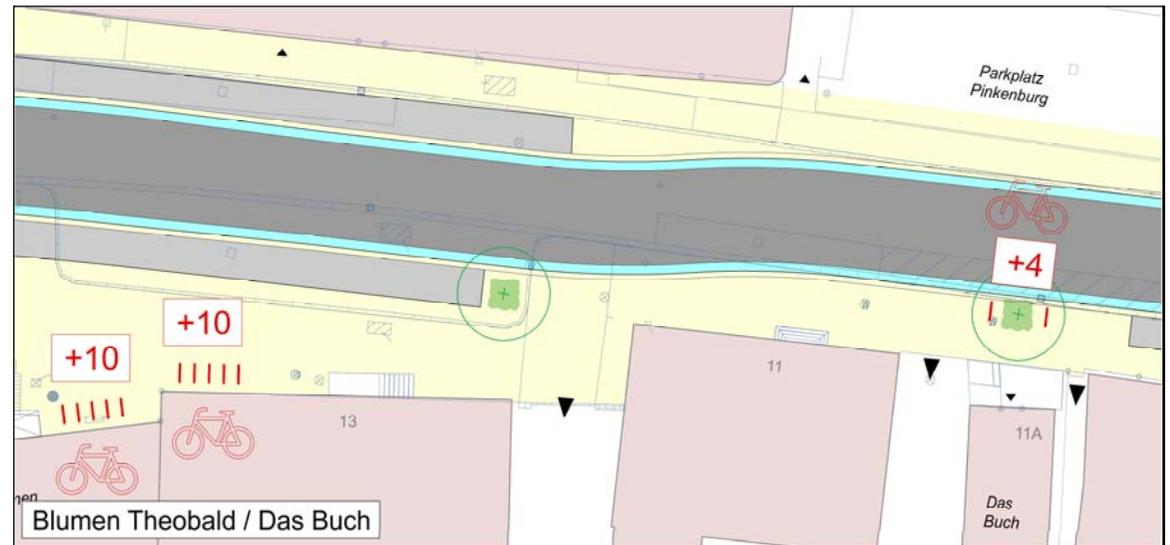
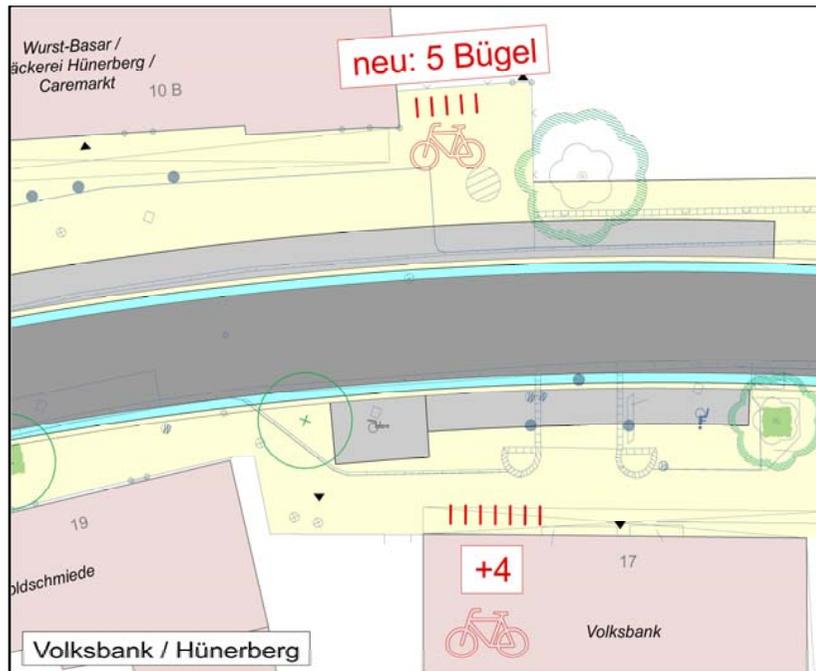
Weitere besonders vorzustellende Punkte

Fahrradparken



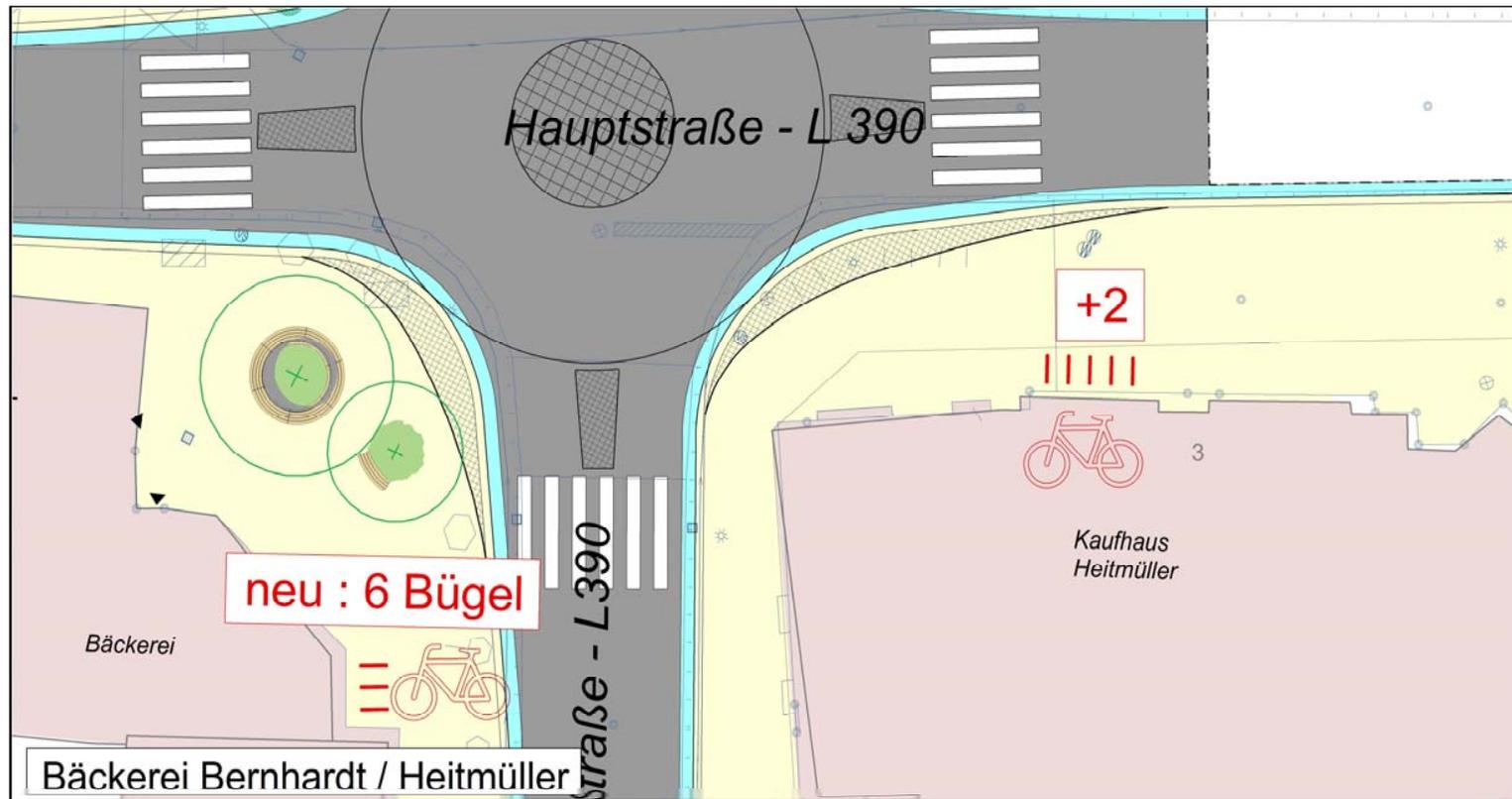
Weitere besonders vorzustellende Punkte

Fahrradparken



Weitere besonders vorzustellende Punkte

Fahrradparken



Weitere besonders vorzustellende Punkte

Standorte Doppelhelix, Rathaus verworfen



Weitere besonders vorzustellende Punkte

59

Standorte Doppelhelix, Agestorfer Straße verworfen



Weitere besonders vorzustellende Punkte

Standorte Doppelhelix, Hagemannplatz



Weitere besonders vorzustellende Punkte

61

Standorte Doppelhelix, Bäcker Argestorfer Straße



Weitere besonders vorzustellende Punkte

62

Standorte Doppelhelix, Zufahrt Parkplatz Heitmüller/Friedhof



Weitere besonders vorzustellende Punkte

63

Brückenbauwerk Wennigser Mühlenbetriebsbach



Kurze Vorstellung der weiteren Planungen

64

- Hirtenstraße
- Parkplatz Friedhof
- Grünfläche am KP Bröhnweg/Bährenkampstraße



Kurze Vorstellung der weiteren Planungen

Hirtenstraße bis Feuerwehrplatz

Bestand 12 Parkplätze, Planung 16 Parkplätze (+4)

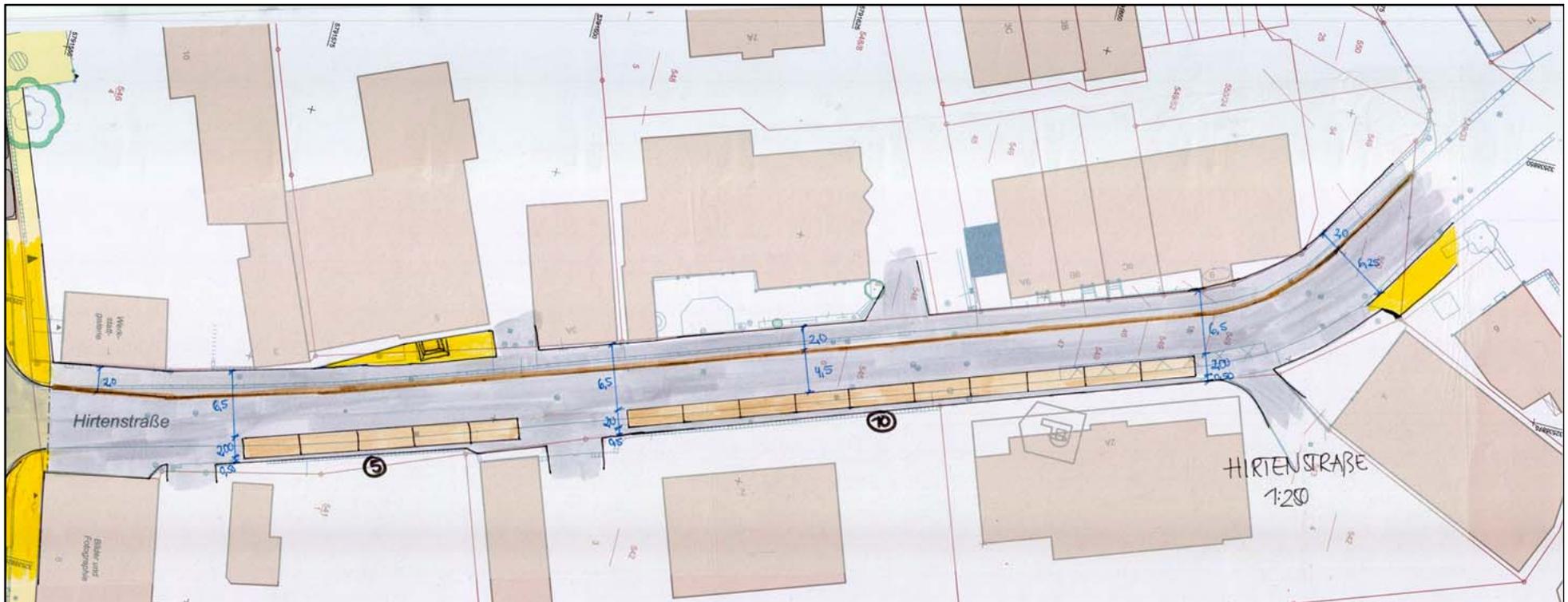


Kurze Vorstellung der weiteren Planungen

66

Hirtenstraße bis Feuerwehrplatz

Bestand 12 Parkplätze, Planung 15 Parkplätze (+3)



Kurze Vorstellung der weiteren Planungen

67

Hirtenstraße bis Feuerwehrplatz

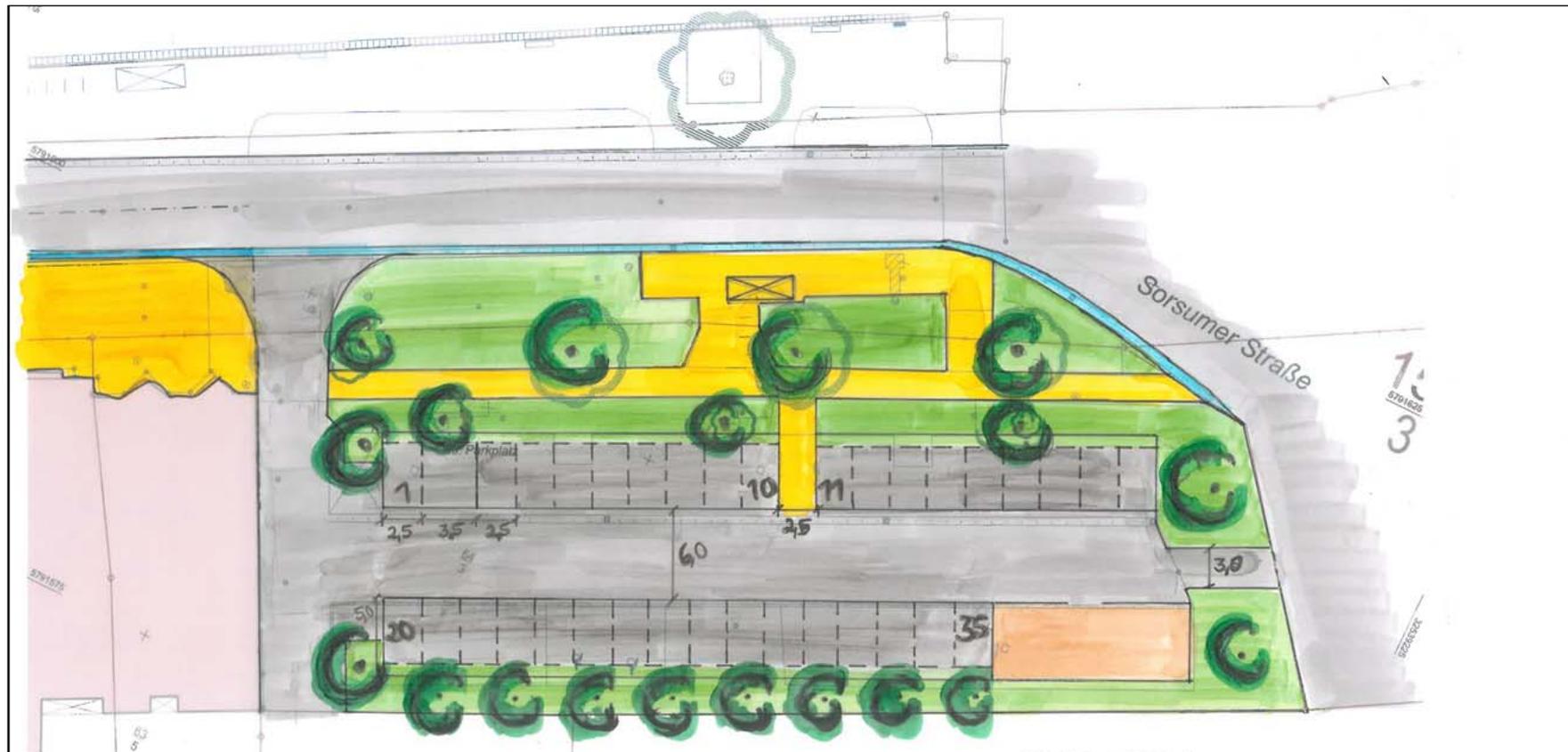
Als Einbahnstraße: Bestand 12 Parkplätze, Planung 15 Parkplätze (+3)



Kurze Vorstellung der weiteren Planungen

68

Umgestaltung Parkplatz Heitmüller, zusätzlich 3 Parkplätze



Kurze Vorstellung der weiteren Planungen

Grünfläche

am KP

Bröhnweg/Bährenkampstraße



- Kostenschätzung Hauptstraße
 - Gestaltungsvorschlag BPR/lad+
 - Reduzierte Gestaltung
 - Stellungnahme zu Einsparvorschlägen Herr Lahmsen

- Gesamtkostenübersicht, Vergleich mit ISEK



- Gründe für Kostensteigerung
 - Annahme: Ursprüngliche Zielgröße Baukosten = Förderhöchstbetrag
 - Vermutlich nicht berücksichtigt:
 - RW-Kanal
 - Entsorgung belastete Materialien
 - Ausstattung/Grün/Beleuchtung



- Gründe für Kostensteigerung
 - Berücksichtigung Kleinteiligkeit, Komplexität, Erreichbarkeit, Provisorien
 - Aktuell seit 2017: deutliche Kostensteigerung im Tiefbau bei genau solchen Maßnahmen

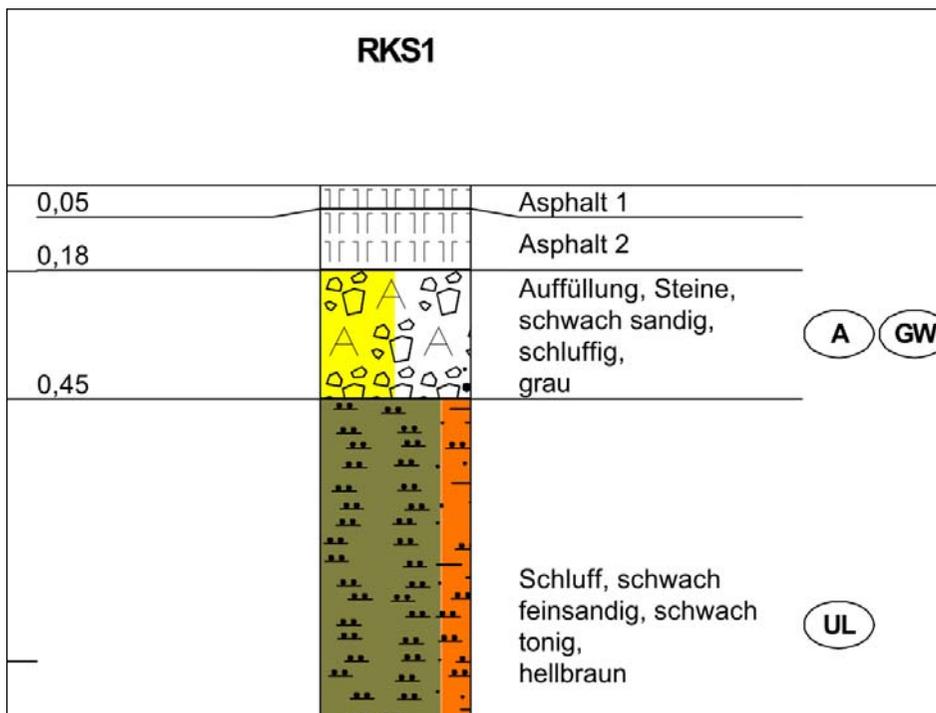
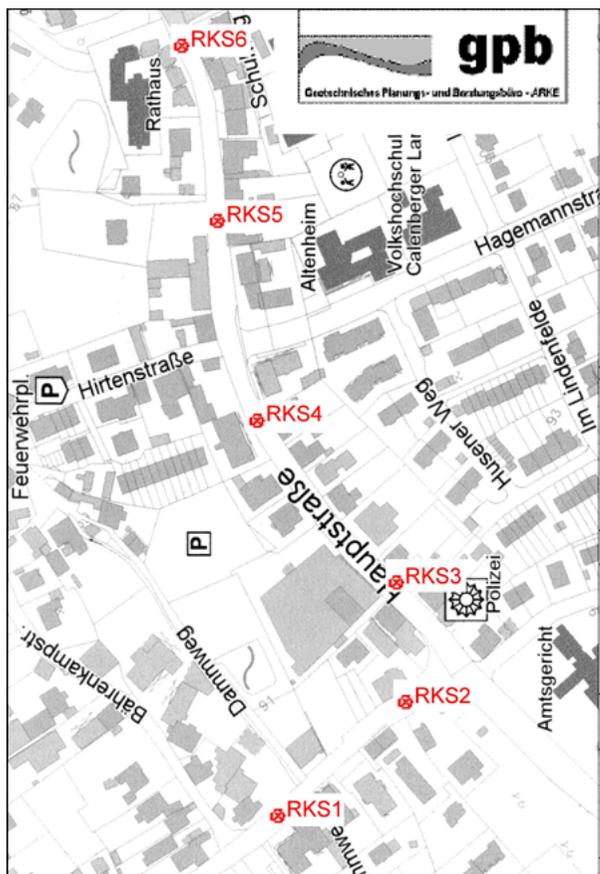


Kosten: Vorschläge für reduzierte Bauweisen (Herr Lahmsen)

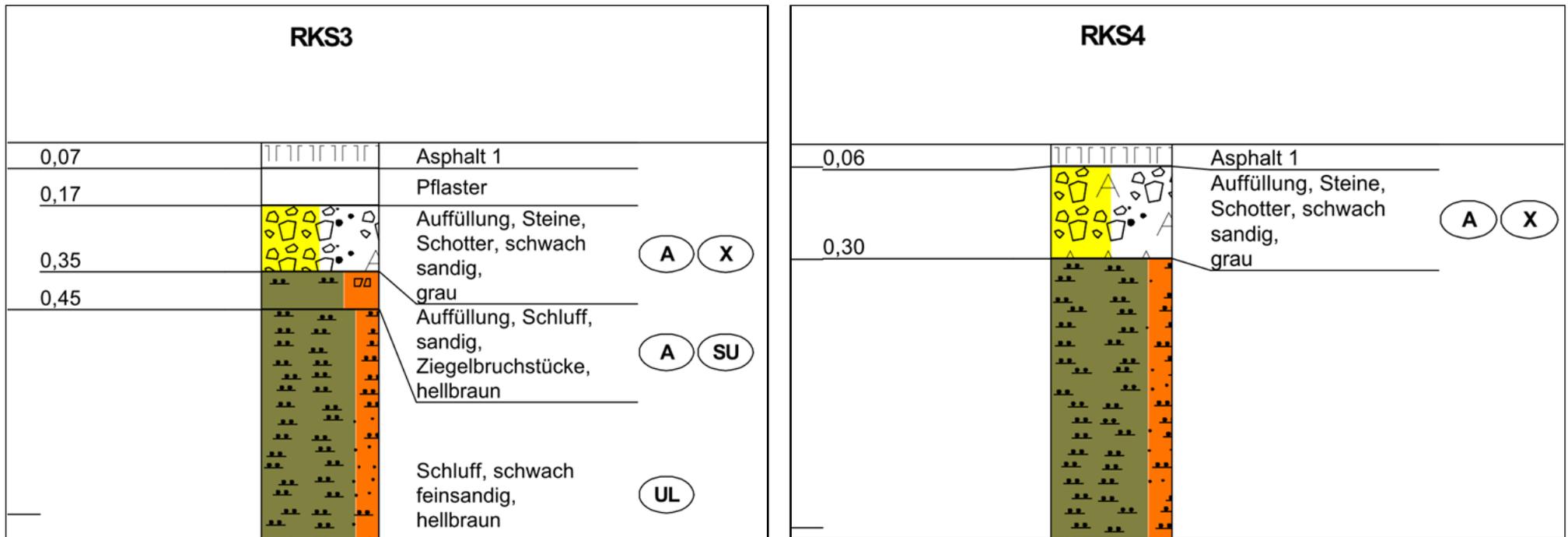
Fahrbahn im Hocheinbau nur Asphaltbinder/Asphaltdeckschicht neu statt Grunderneuerung („Vollausbau“)



Baugrundgutachten: nicht frostsicher, nicht tragfähig



Baugrundgutachten: nicht frostsicher, nicht tragfähig



Fahrbahnschäden
Haus Nr. 14, Nahversorger



Haus Nr. 7

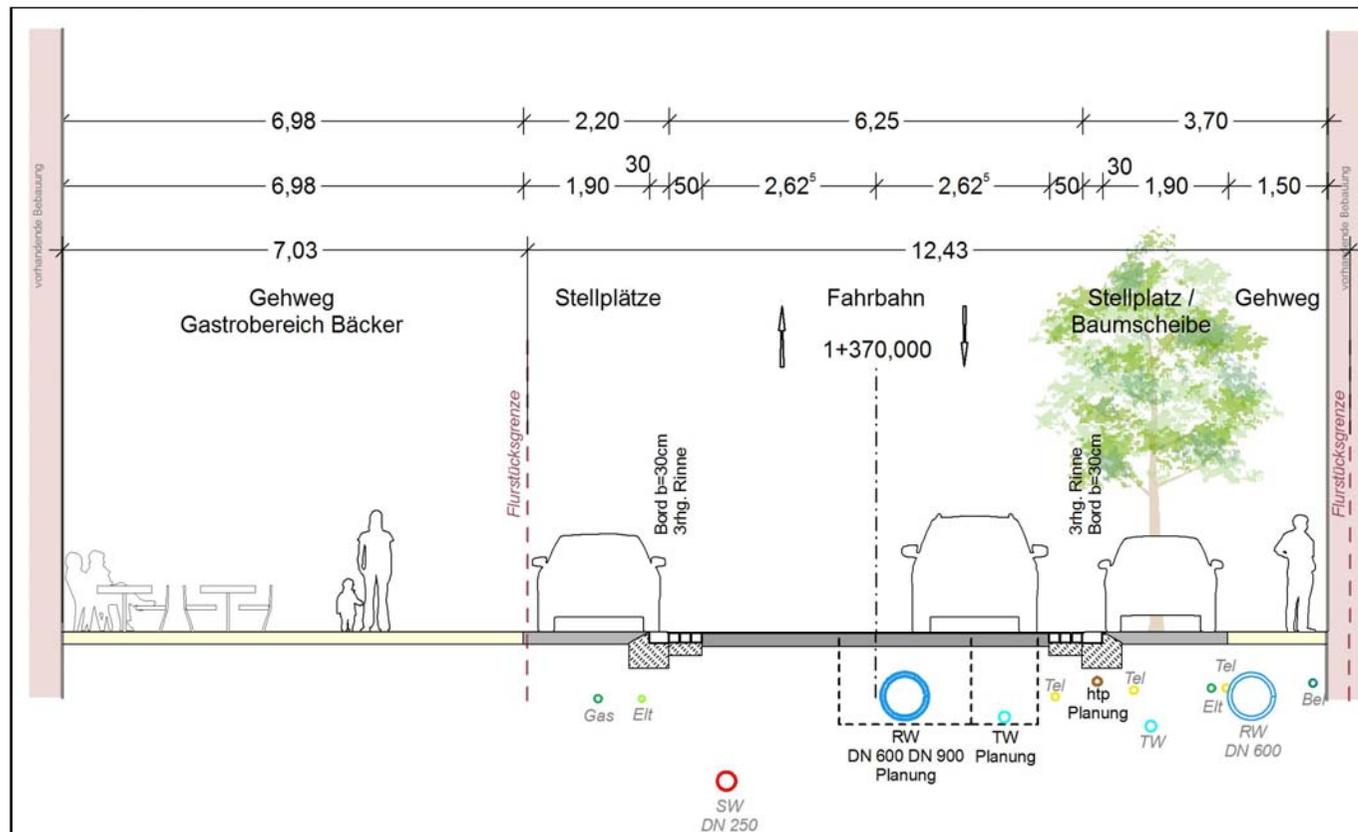


Gegen einen Hocheinbau sprechen in der Hauptstraße

- Baugrundgutachten: nicht frostsicher, nicht tragfähig
- Fahrbahnränder bleiben nicht erhalten, da das Ziel ist, die Seitenräume zu stärken. Das spricht auch gegen die Übertragung der Beispiele.
- RW-Kanal und Trinkwasserleitung, sowie Hausanschlüsse werden in der Fahrbahn neu verlegt. Damit sind 50 % bereits erneuert. Es droht ein Flickenteppich mit unterschiedlicher Tragfähigkeit.



Ausbauquerschnitt mit geplanter Verlegung RW-Kanal- und Trinkwasserleitung



Kosten: Vorschläge für reduzierte Bauweisen (Herr Lahmsen)

- Die Bauweise für Ortsdurchfahrten ist BPR bekannt, wurde mit unserer Planung bei fünf Projekten in der Region Hannover umgesetzt (Hemmingen, Springe, Ronnenberg)
- Die Zielrichtung dort war aber eine deutlich andere als für die Hauptstraße
- Die Lebensdauer dieser Bauweise für die Fahrbahn ist beim in Wennigsen vorhandenen Untergrund und Oberbau kleiner 10 Jahre
- Aus unserer Sicht für die Hauptstraße aus den genannten Gründen nicht anwendbar



Kosten: Vorschläge für reduzierte Bauweisen (Herr Lahmsen)

- Das Baugrundbüro Erdbaulabor Hannover (ELH) hat hierzu Stellung genommen:
- 1. Abschnitt „L390 bis Hülsebrinkstraße (Dicker Stein)“
 - Nicht geeignet
- 2. Abschnitt „Hülsebrinkstraße bis Bröhnweg“
 - Bedingt geeignet bei mindestens 15 cm Hocheinbau



Kosten: Vorschläge für reduzierte Bauweisen (Herr Lahmsen)

■ 2. Abschnitt „Hülsebrinkstraße bis Bröhnweg“

- Bedingt geeignet bei mindestens 15 cm Hocheinbau, aber:

Es bleiben die genannten Gründe, die auch hier dagegen sprechen:

- Fahrbahnränder bleiben nicht erhalten, da das Ziel ist, die Seitenräume zu stärken.
- RW-Kanal und Trinkwasserleitung, sowie Hausanschlüsse werden in der Fahrbahn neu verlegt.

Plus: Zwangspunkte im Bereich Bushaltestelle, Querung Mühlenbetriebsbach



Wiederverwendung des vorhandenen Natursteinbordes = geplant, wird in den nächsten Phasen geprüft wo sinnvoll



BPR

Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Ein Unternehmen der BPRGruppe



landschaftsarchitektur diekmann

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

