

ZUR DISKUSSION:

# VERKEHRSPLANUNG ALLERWEG UND WESTSCHNELLWEG

ALLERWEG



DEISTERPLATZ



GÖTTINGER STR.



FRIEDR.-EBERT-STR.



RICKLINGER

KREISEL

# VORWORT

Das vor fast 30 Jahren für die Landeshauptstadt Hannover festgelegte Verkehrskonzept, den Radialverkehr der Innenstadt auf einen leistungsfähigen Innenstadtring zu verlagern und den Fernverkehr auf ein möglichst anbaufreies Tangentennetz abzuleiten, ist auch heute noch Grundlage aller Planungen.

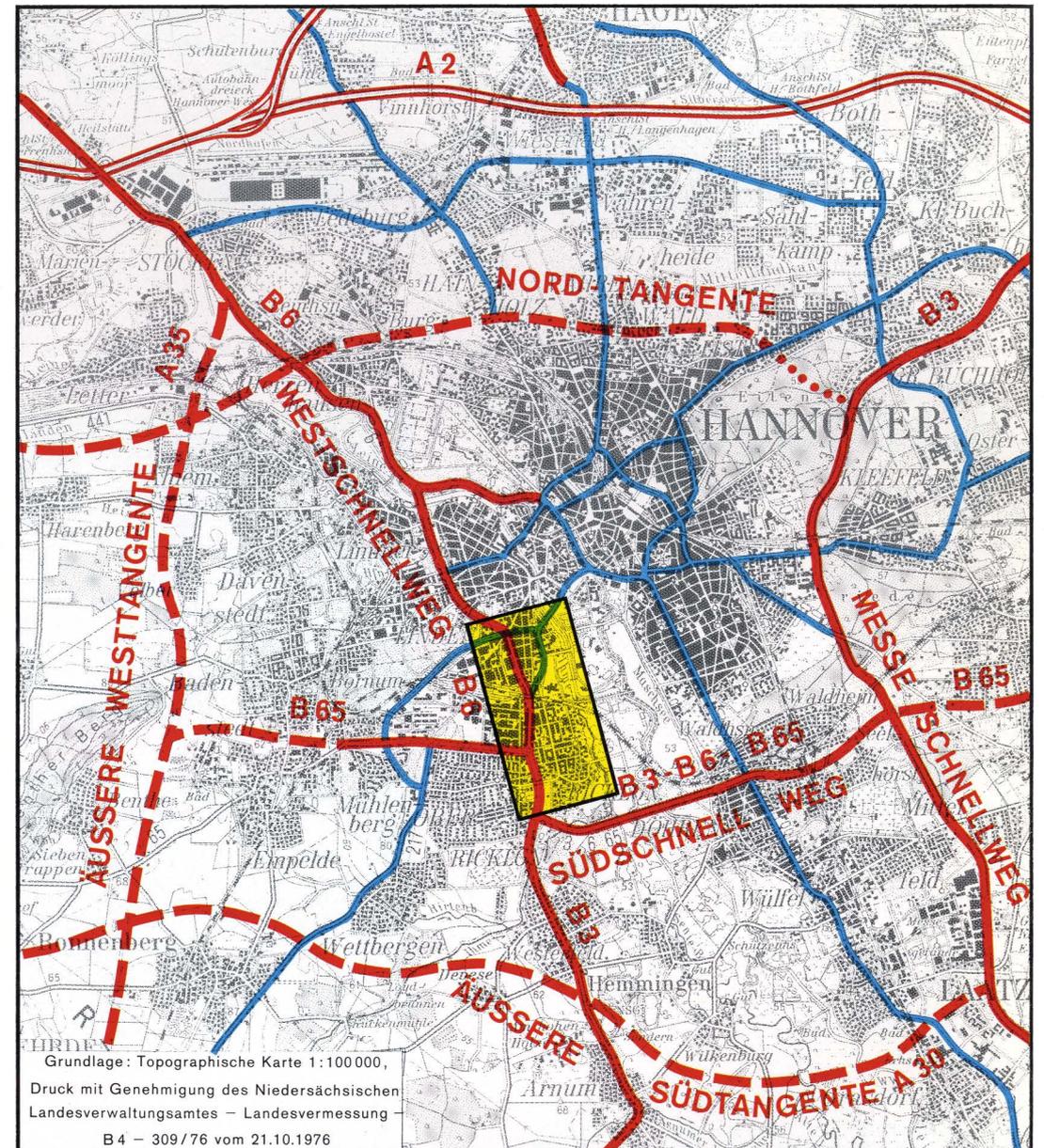
Das Tangentennetz muß noch durch eine Nordverbindung geschlossen, an den Knotenpunkten durch kreuzungsfreie Lösungen leistungsfähiger und in einigen Abschnitten verkehrssicherer und umweltfreundlicher ausgebaut werden.

Der Westschnellweg und der Allerweg gehören zu den wichtigsten Straßenzügen im Hauptverkehrsnetz, sie führen beide durch dichtbesiedelte Stadtteile. Weder ihr heutiger Zustand noch der bisher geplante Ausbau kann den Forderungen nach Sicherheit, Umweltschutz und Wohnqualität gerecht werden.

Im vorliegenden Heft sollen Ausbaumöglichkeiten für den südlichen Abschnitt des Westschnellweges aufgezeigt werden, der heute größtenteils weder anbau- noch kreuzungsfrei ist. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wie auch der Umweltbelastung hat diese wichtige Verkehrsader heute einen Grenzwert erreicht, der nicht länger zu vertreten ist. Gleiches gilt auch für den Allerweg, der ein wichtiges Bindeglied zwischen Innenstadtring und Westschnellweg darstellt.

Dieses Heft soll dazu dienen, die Öffentlichkeit über die Planung des Allerweges und des Westschnellweges zu unterrichten.

# ÜBERSICHT



Übersichtsplan M = 1:100000

- |  |                |  |                     |
|--|----------------|--|---------------------|
|  | Bundesautobahn |  | Hauptverkehrsstraße |
|  | Bundesstraße   |  | Untersuchungsgebiet |

# INHALT

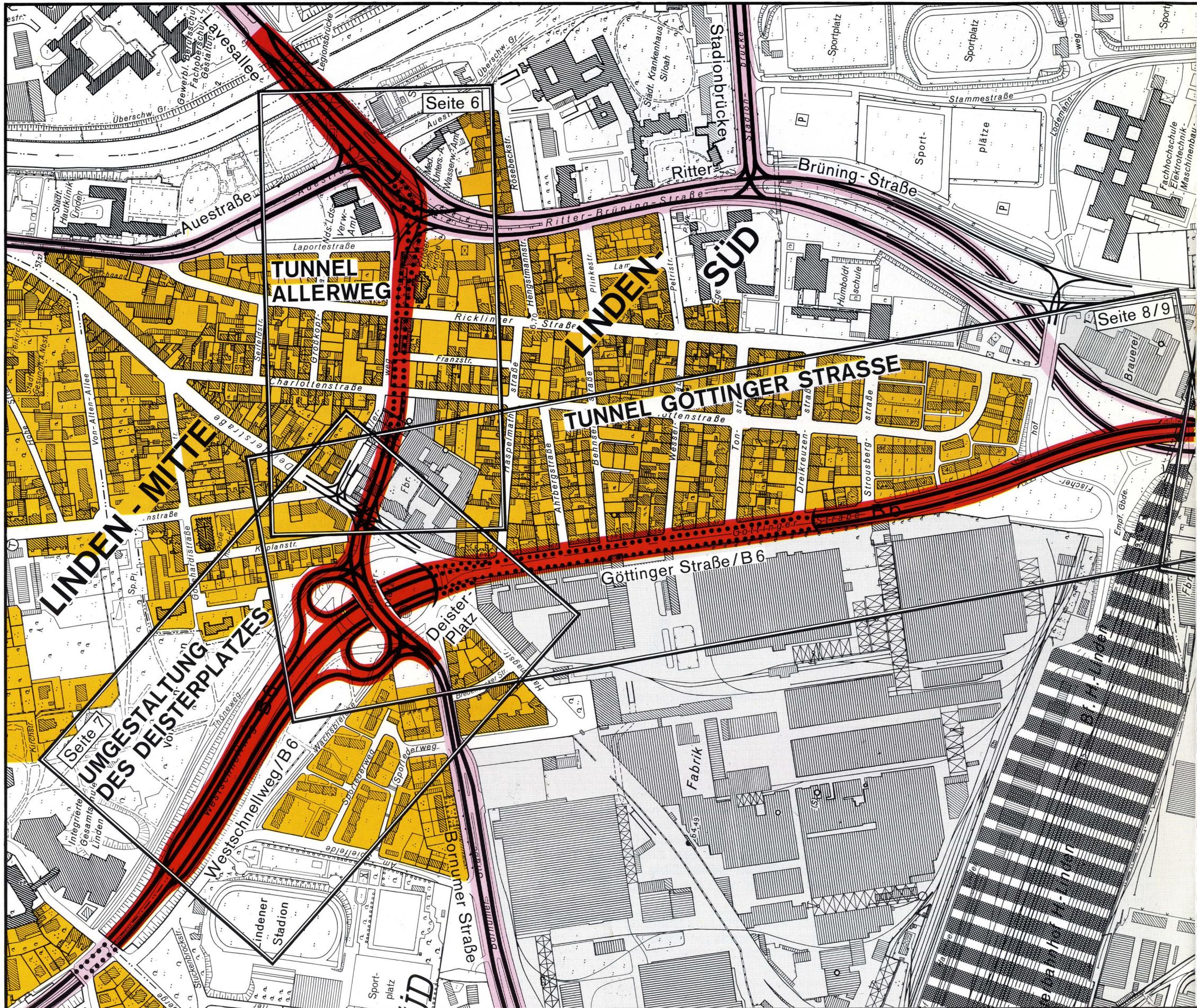
Verkehrliche Situation heute, Planungsziele	Seite 3
Fahrlinienplan für das Untersuchungsgebiet	Seite 4 und 5
Untertunnelung des Allerweges	Seite 6
Umgestaltung des Deisterplatzes	Seite 7
Untertunnelung der Göttinger Straße	Seite 8 und 9
Untertunnelung der Friedrich-Ebert-Straße und des Ricklinger Kreisels	Seite 10 und 11

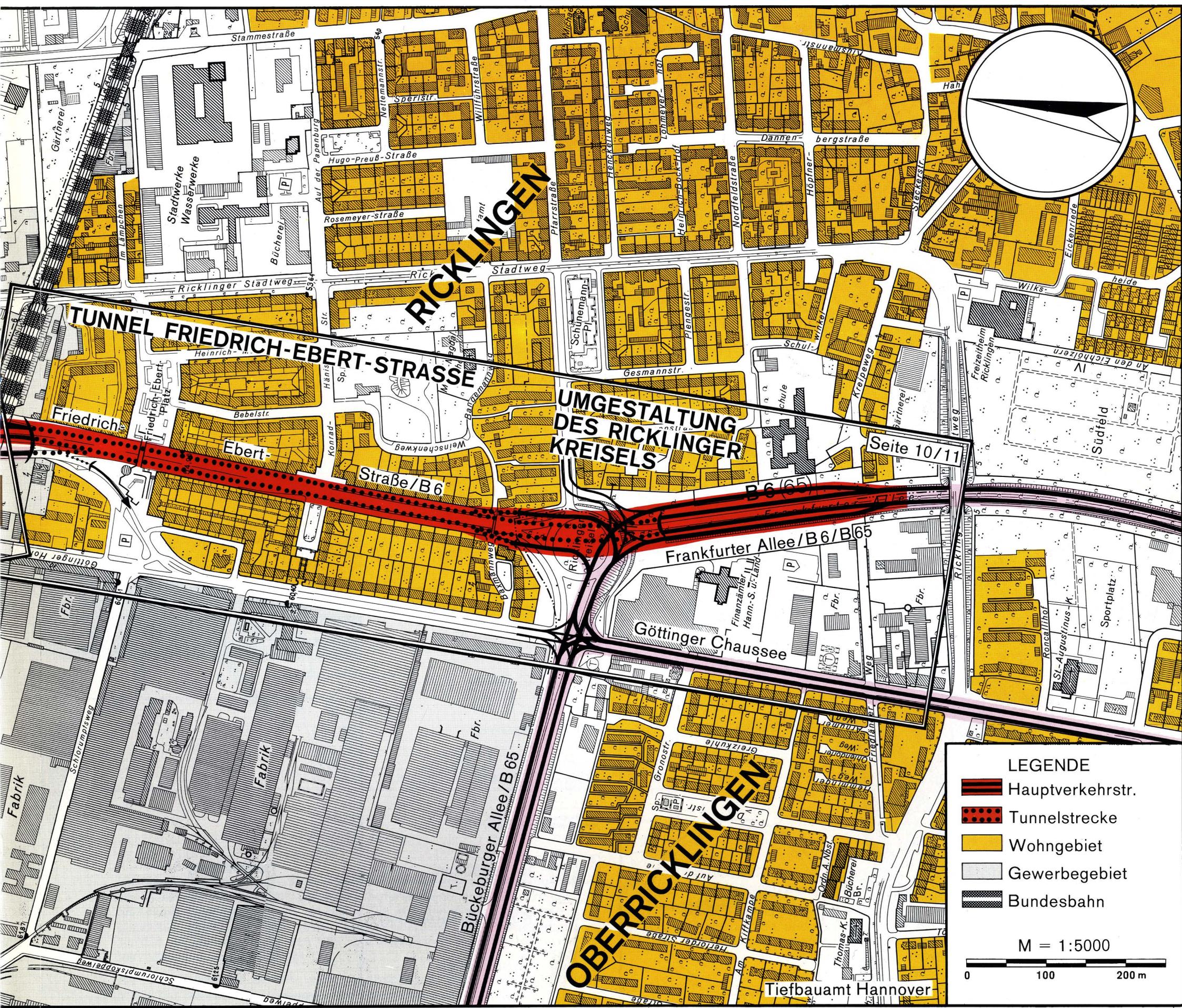
Herausgeber:	Landeshauptstadt Hannover Tiefbauamt Leitung: Ernst-August von der Haar Im Februar 1979
Verfasser:	Manfred Hannemann Wolfgang Dasche
Mitarbeiter:	Ilse Schepan Horst Keller Werner Buch
Karten:	- Stadtvermessungsamt - Niedersächsisches Landesverwaltungsamt Abt. für Landesvermessung

Luftaufnahmen:	Stadtvermessungsamt (5) Freigegeben durch Verw.-Präs. Braunschweig am 13. 05. 1977 Nr. Brg. 50/599/77 Nr. LRD 554/69
Fotos:	Manfred Hannemann (8) Wolfgang Dasche (2)
Redaktion:	Stadtplanungsamt Abt. für Sanierung
Gestaltung:	Tiefbauamt
Druck:	Th. Schäfer Hannover



# FAHRLINIENPLAN





**TUNNEL FRIEDRICH-EBERT-STRASSE**

**UMGESTALTUNG  
DES RICKLINGER  
KREISELS**

Seite 10/11

**LEGENDE**

-  Hauptverkehrsstr.
-  Tunnelstrecke
-  Wohngebiet
-  Gewerbegebiet
-  Bundesbahn

M = 1:5000

0 100 200 m

Tiefbauamt Hannover

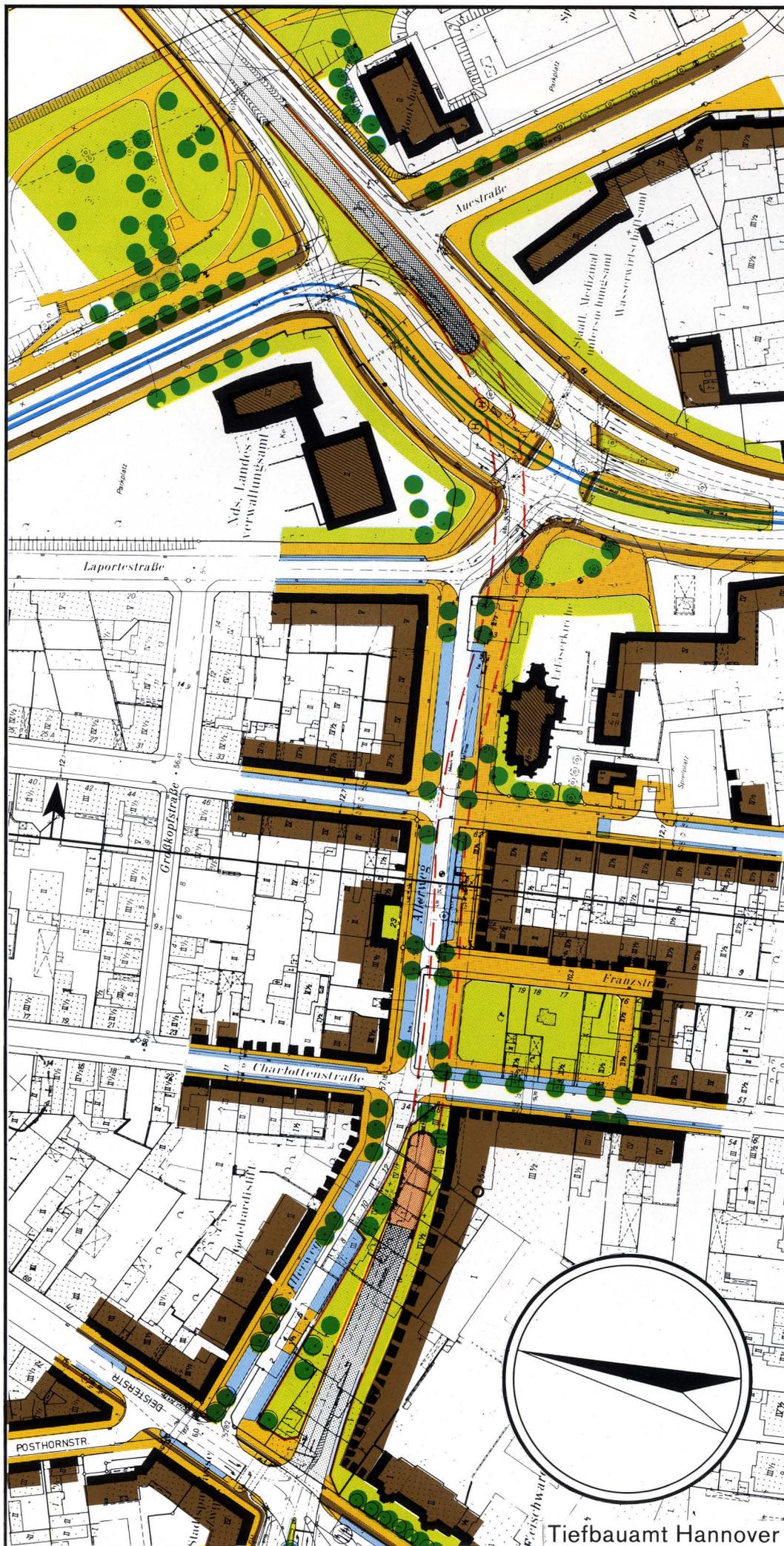
# TUNNEL ALLERWEG

Für die Planung eines Kfz-Tunnels im Allerweg sind folgende Prämissen zu berücksichtigen:

- Querschnitt 2 Spuren, weitere Spuren können in den Anschlußstrecken nicht aufgenommen werden.
- Berücksichtigung sowohl der oberirdischen Stadtbahnstrecke als auch eines späteren U-Bahn-Tunnels im Zuge der Ritter-Brüning-Straße.
- Höhengleicher Anschluß der Deisterstraße.
- Anschluß an den heutigen Kreisel Deisterplatz als Übergangslösung.

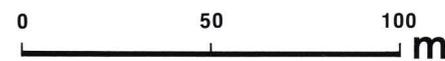
Unter Berücksichtigung dieser Bedingungen ergibt sich ein Tunnel von ca. 300 m Länge, der in der Höhe der Querstraße beginnt und westlich der Charlottenstraße endet. Ein Anschluß des Tunnels an die Ritter-Brüning-Straße von und nach Süden ist nicht möglich. Einige Gebäude am Allerweg müssen abgebrochen werden, ebenso ist das ehemalige Pfarrhaus der Erlöserkirche nicht zu erhalten.

Der Tunnel im Allerweg bietet für die Oberfläche neue Möglichkeiten zur Gestaltung. Auf eine Fahrbahn kann wegen der notwendigen Erschließung nicht verzichtet werden, jedoch sind breite Seitenräume mit Bäumen und Parknischen geplant.



## LEGENDE (gilt für alle folgenden Pläne)

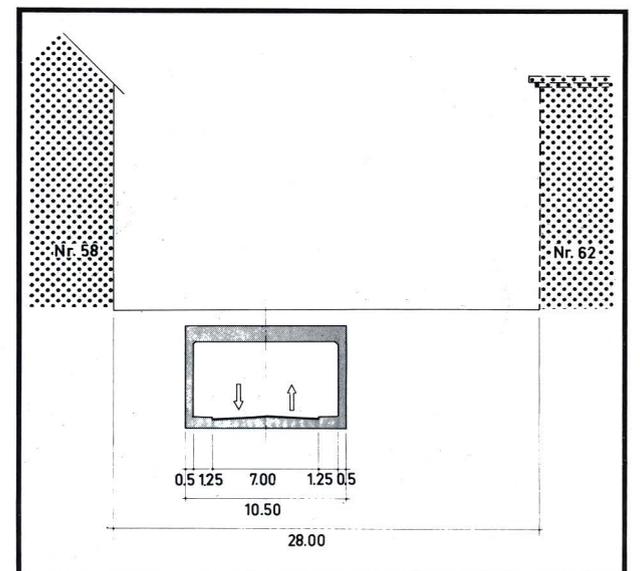
M = 1:2000



-  Bebauung
-  Gehweg
-  Radweg
-  Parken
-  Stadtbahn
-  Bundesbahn
-  Konstr. Begrenzung
-  Grünflächen
-  Bäume



Allerweg



Querschnitt M = 1:500

# UMGESTALTUNG DEISTERPLATZ



Mit dem Tunnel Göttinger Straße (siehe Seite 8–9) bietet sich die Möglichkeit, die Verkehrsverhältnisse am Deisterplatz grundlegend zu verbessern und die Sicherheit entscheidend zu erhöhen. Die geschieht mit dem oben dargestellten Ausbau in Form eines halben Kleeblattes. Am Westschnellweg werden zur Erleichterung des Ein- und Ausfahrens Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren angelegt.

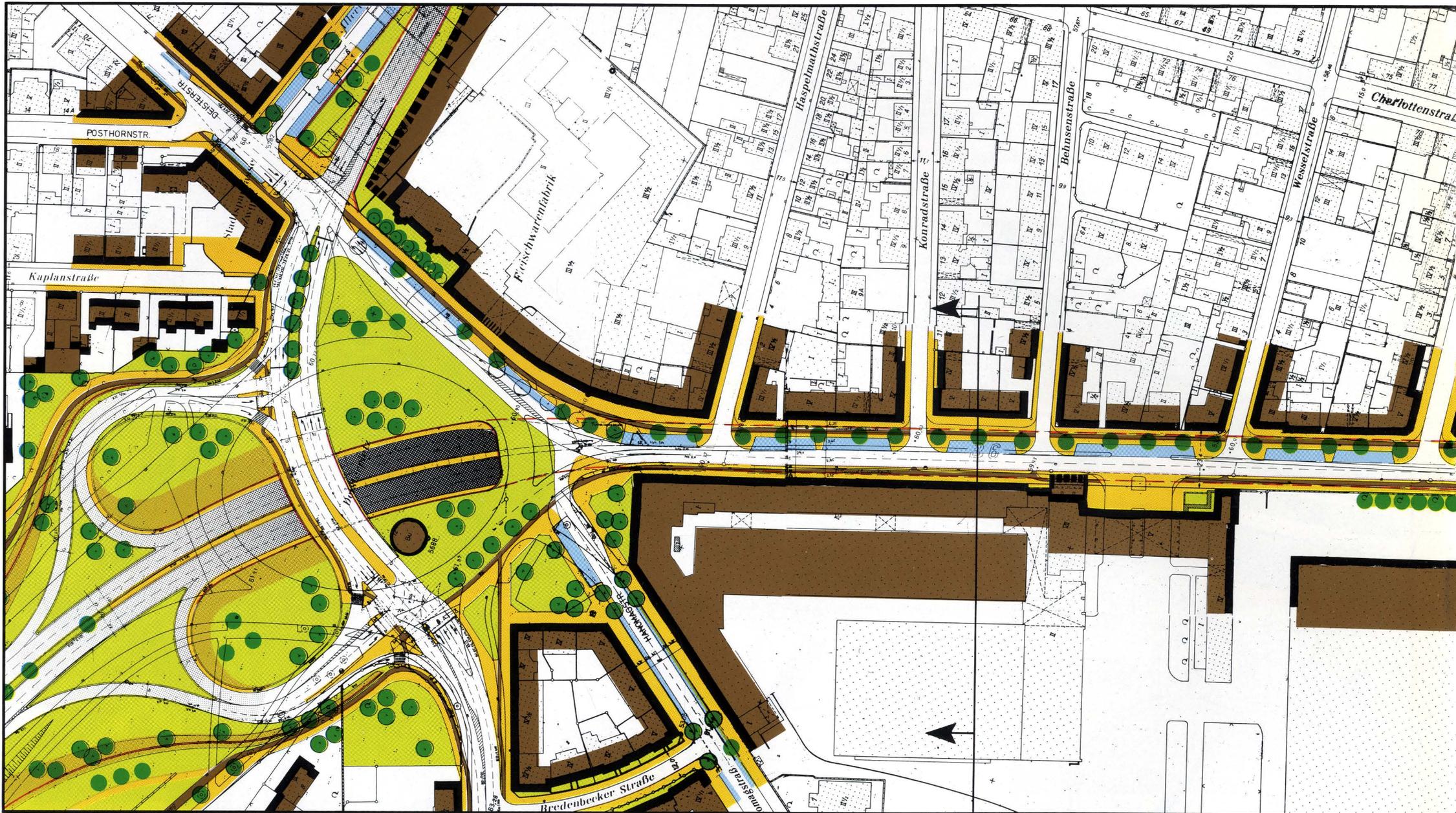
Auf der Oberfläche ist eine 4spurige Verbindung zwischen Allerweg und Bornumer Straße mit getrennten Abbiegespuren vorgesehen. Es entstehen

in dichter Folge drei Knotenpunkte, an denen gesicherte Fußgängerüberwege und Radwege angeordnet werden.

Bei dieser Lösung sind in bestimmten Bereichen, so für die Häuser an der Kaplanstraße und am Sporlederweg, Lärmschutzmaßnahmen geplant. Die Grünflächen sollen mit Bäumen und Buschgruppen so gestaltet werden, daß sich das gesamte Kreuzungsbauwerk gut in die Umgebung einfügt.

Der hier dargestellte Entwurf ist der zweckmäßigste von mehreren untersuchten Varianten.

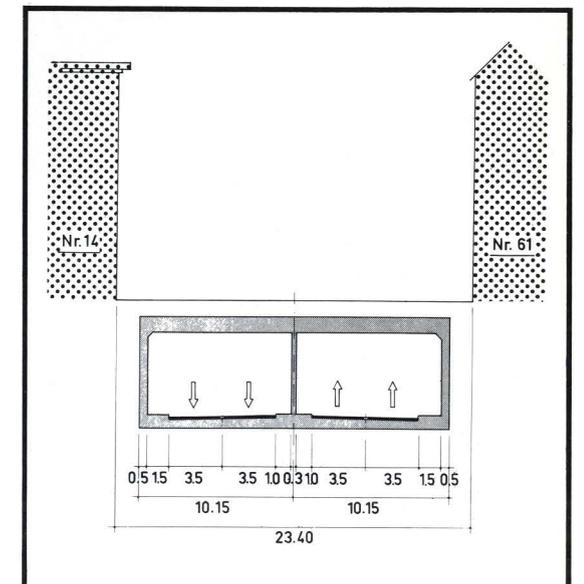
# TUNNEL GÖTTINGER STRASSE



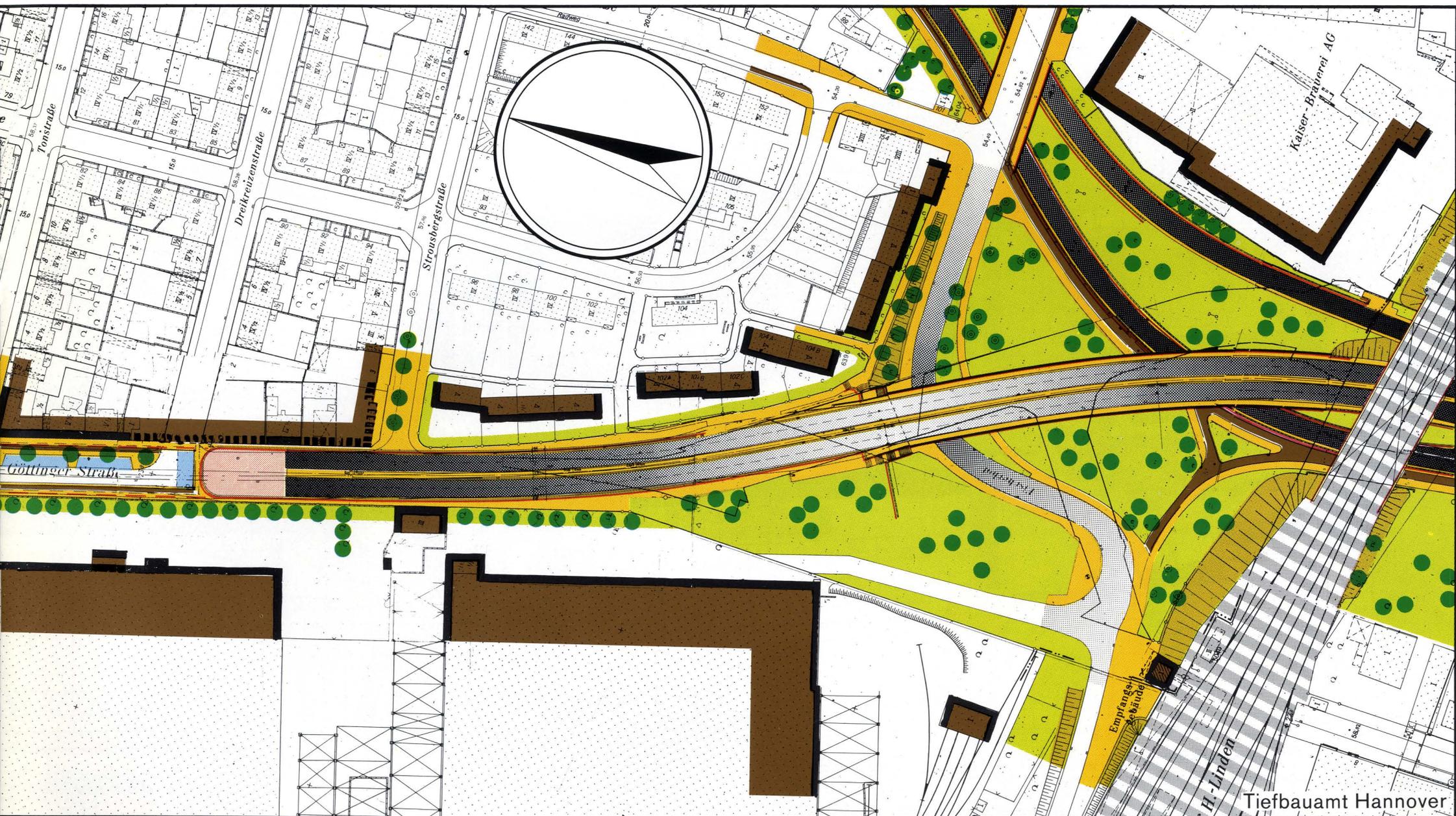
Göttinger Str.



Göttinger Str.



Querschnitt M = 1:500



In der Göttinger Straße besteht die Möglichkeit, einen 4spurigen Kfz-Tunnel von ca. 480 m Länge anzulegen, der am Deisterplatz beginnt und zwischen Dreikreuzenstraße und Strousbergstraße enden muß, um den Anschluß an den vorhandenen Knoten „Kaisergabel“ zu finden.

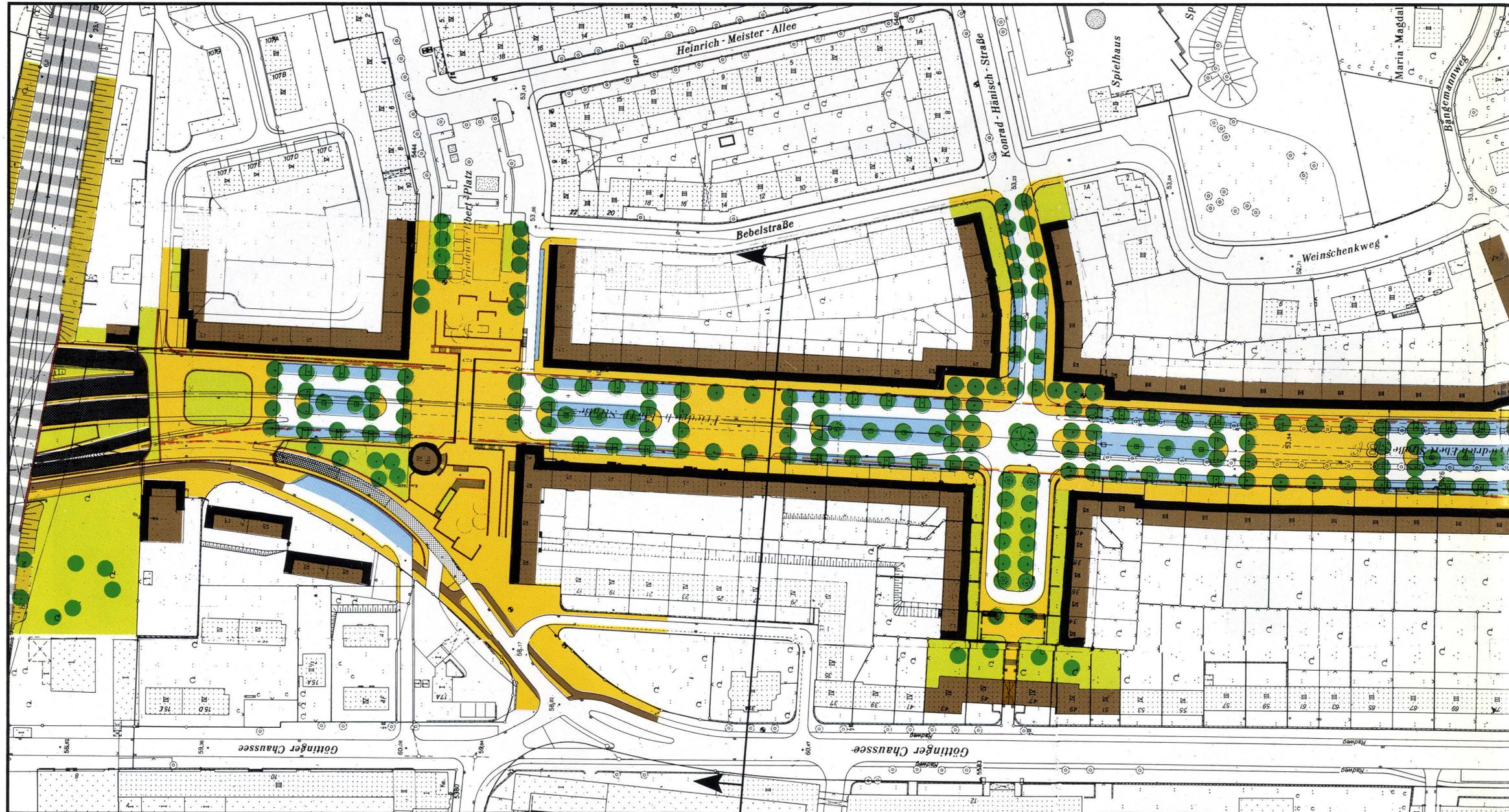
Für die Oberfläche auf dem Tunnel bieten sich mehrere Gestaltungsmöglichkeiten. Eine Fahrbahn ist für die Anbindung der Wohnstraßen östlich der Göttinger Straße

und für die Zufahrten des westlichen Industriegebietes erforderlich. Es kann ein konzentriertes Parkangebot geschaffen werden. Bei entsprechender Tiefenlage des Tunnels besteht die Möglichkeit, Bäume zu pflanzen und so den Straßenraum neu zu gliedern.

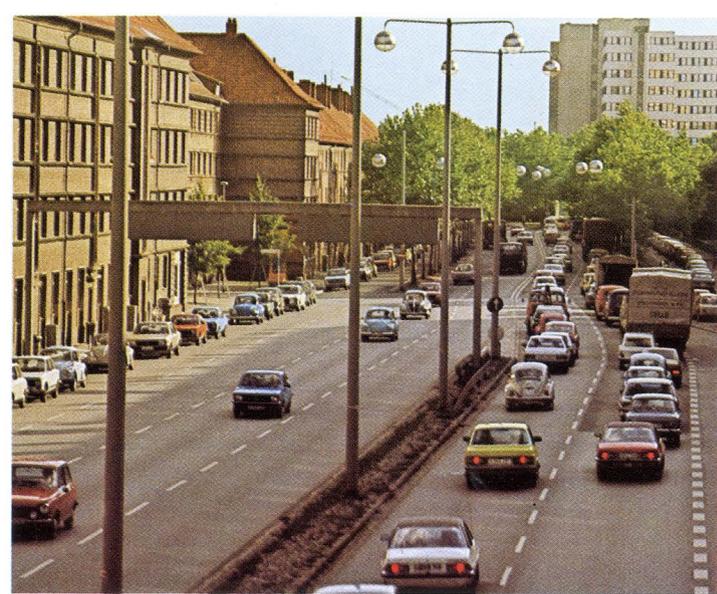
Grundsätzlich soll das Erschließungssystem für das Sanierungsgebiet Linden-Süd nicht verändert werden.



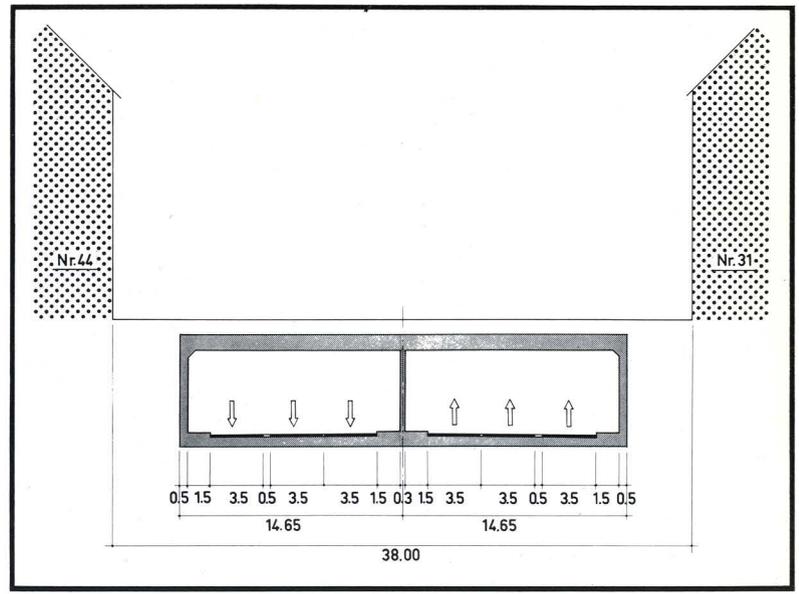
# TUNNEL FRIEDRICH-EBERT-STRASSE



Friedrich-Ebert-Str., nördlicher Bereich

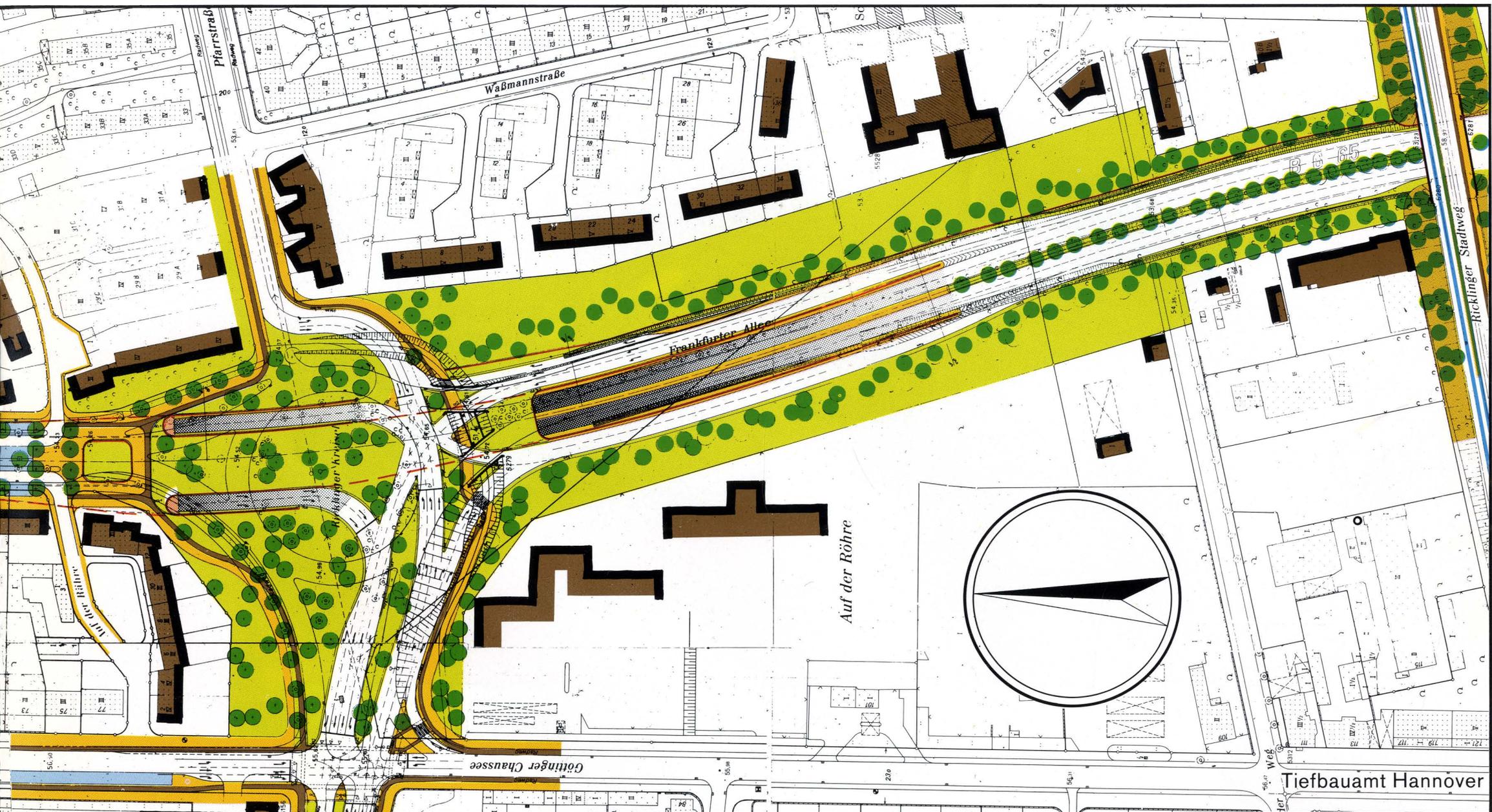


Friedrich-Ebert-Str., südlicher Bereich



Querschnitt M= 1:500

# UMGESTALTUNG RICKLINGER KREISEL



Ein Tunnel im Zuge Friedrich-Ebert-Straße und Ricklinger Kreisel bietet folgende Vorteile:

- Kreuzungs- und anbaufreie Führung der B 6.
- Entlastung des Ricklinger Kreisels durch höhengleiche Führung der stärksten Verkehrsströme,
- Möglichkeit, den Knoten Ricklinger Kreisel auf der Oberfläche zu einer leistungsfähigen, signalgeregelten Kreuzung der Bundesstraße B 6 und B 65 umzugestalten,
- optimaler Umweltschutz für die Friedrich-Ebert-Straße,
- Wiederherstellung der Friedrich-Ebert-Straße als Erschließungsstraße im Wohnbereich,
- Neugliederung des Straßenraumes durch Bäume, konzentriertes Parkangebot.

Der 6spurige Tunnel ist ca. 680 m lang, beginnt in Höhe der Bundesbahnbrücke und endet nach Unterfahrung des Ricklinger Kreisels in der Frankfurter Allee. Nördlich des heutigen Kreisels, der später signalgeregelte Einmündung ist, sind Ein- und Ausfahrampen vorgesehen, damit hier alle Fahrbeziehungen im Bundesfernstraßennetz möglich bleiben. Besonderer Wert wird auf eine leistungsstarke Führung des Eckverkehrs der B 65 (Frankfurter Allee – Bückeburger Allee) gelegt.

Für die Gestaltung des Straßenraumes der Friedrich-Ebert-Straße bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, von denen hier nur eine exemplarisch dargestellt ist.



## FRIEDR.-EBERT-STRASSE

