



Verkehrsentwicklungsplan 2030 Rotenburg (Wümme)

Ausschuss für Planung und Hochbau

16.12.2021

Tagesordnung

- Projektvorstellung und Stand der Arbeit
- Ergebnisse der Verkehrsanalyse
 - Fußverkehr und Nahmobilität
 - Radverkehr
 - ÖPNV und Verknüpfung
 - Kfz-Verkehr
 - Ruhender Kfz-Verkehr
- Ausblick



A photograph of a street scene in a town. On the left, a large, leafy green tree stands on a cobblestone sidewalk. In the background, there are several buildings, including a yellow one with a red-tiled roof and a brick one covered in green ivy. A white pickup truck is parked on the street. A traffic light pole with three circular signs is visible in the foreground. The sky is clear and blue.

Projektvorstellung und Stand der Arbeit

Anlass und Aufgabenstellung

- Festlegung der strategischen Grundsätze der zukünftigen Verkehrsentwicklung für die nächsten 10-15 Jahre
- Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2002 ist überholt
- Neue gesellschaftliche und ökologische Herausforderungen
- Verkehrsmittelübergreifend und integrativ



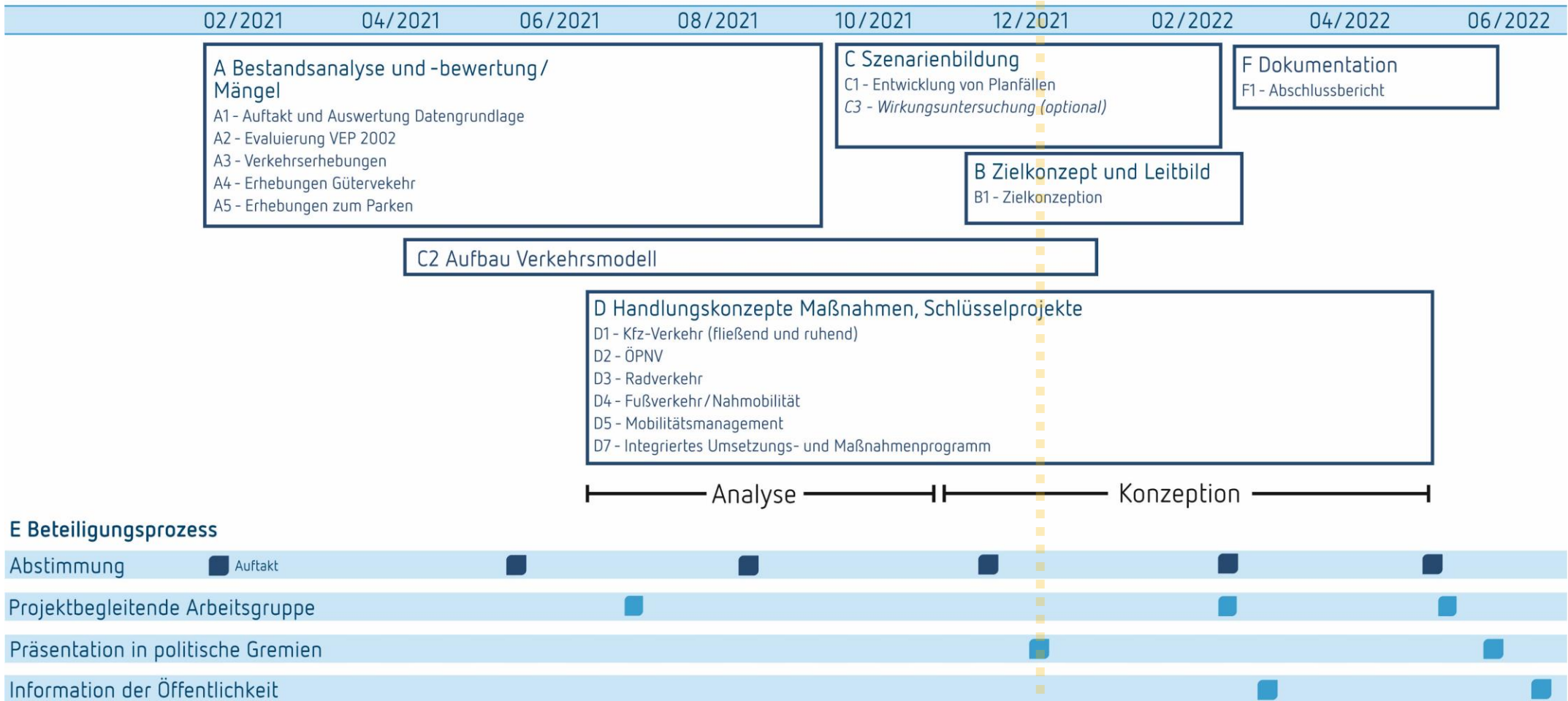
Was ist bisher geschehen?

- Durchführung einer **Parkraumerhebung**
- Durchführung einer **Verkehrszählung**
- Umfangreiche, verkehrsträgerübergreifende **Bestandsanalyse**
- Aufbau eines **Verkehrsmodells**
- Erstellung eines **Zwischenberichts**



Zeitplan

Verkehrsentwicklungsplan Rotenburg (Wümme) - Zeitplan



A photograph of a street scene in a town. In the foreground, a large tree with green leaves stands on a cobblestone sidewalk. To the right, a yellow building with a red-tiled roof and a green arched entrance is visible. Next to it is a brick building covered in green ivy. A white pickup truck is parked on the street. In the background, a traffic light and other buildings are visible under a clear blue sky.

Ergebnisse der Bestandsanalyse



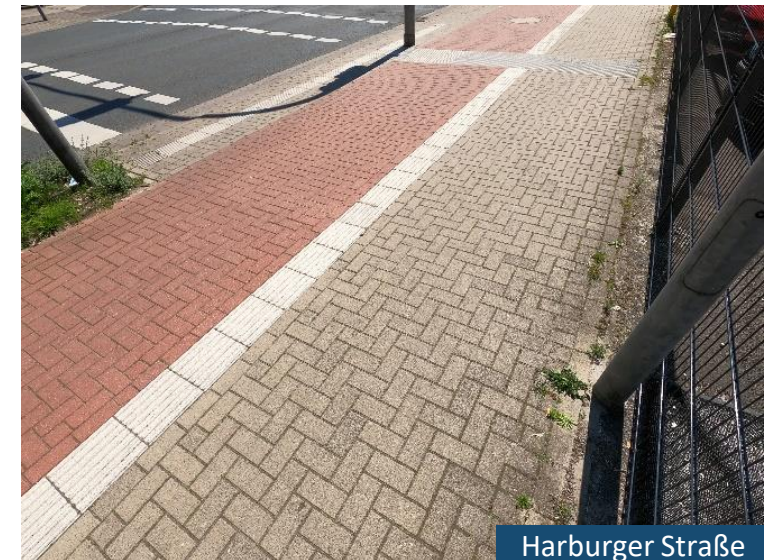
Fußverkehr und Nahmobilität

Innenstadt

- Fragmentierte Fußgängerzone
- Orte mit hoher Aufenthaltsqualität: Stadstreek, Pferdemarkt

Barrierefreiheit

- Fortgeschrittener barrierefreier Ausbau vieler wichtiger Kreuzungsbereiche
- Taktile und visuelle Abgrenzung getrennter Geh- und Radwege sehr verschieden
- Gehwegbeläge in Innenstadt zum Teil ungeeignet für mobilitätseingeschränkte Personen



Fußverkehr und Nahmobilität



Rotenburg (Wümme)

Situation des Fußverkehrs in der Innenstadt

Bestand und Mängel

- | | |
|-------------------------|---------------------------------------|
| ➡➡➡ Durchgang | ↔ Querungsbedarf |
| Fußgängerzone | Lärmbelastung |
| Lichtsignalanlage (LSA) | fehlende Beleuchtung |
| Fußgänger-LSA | fehlender Lückenschluss Fußgängerzone |
| Mittelinsel | wichtige Fußwegebeziehung |
| Fußgängerüberweg | Barrierewirkung |
| Bushaltestelle | |
| Parkplatz | |
| Parkscheinzone | |
| Tempo 20-Bereich | |

Hintergrundkarte

- | |
|------------------------------|
| Bahn |
| Wohnbaufläche |
| Industrie- und Gewerbefläche |
| Grünfläche |
| Gewässer |

Planersocietät

Quelle:
Geo-Daten: © OpenStreetMap contributors
Stand: Oktober 2021



Fußverkehr und Nahmobilität

Stärken	Schwächen
+ barrierefreier Ausbau von Knotenpunkten bereits fortgeschritten	- kein flächendeckendes Fußgängerleitsystem für Alltagsziele
+ viele Bereiche mit Tempo 30	- Fußgängerzone unterbrochen
+ durchlässige Wegeverbindungen in Innenstadt und Grünzügen	- hohe Lärm- und Verkehrsbelastung entlang der B 215
+ zahlreiche Querungshilfen auf Haupt- und Nebenverkehrsstraßen	- Gehwegbreiten an vielen Stellen zu schmal (z.B. Am Sande)
+ barrierefrei ausgebauter Bahnhof	- größere Nahversorgungsbereiche nicht von allen Bereichen der Stadt fußläufig erreichbar
+ hohe Aufenthaltsqualität in Teilbereichen der Innenstadt (Am Kirchhof, Am Wasser)	- Barrierewirkung durch breite Hauptverkehrsstraßen
+ Sandhasenweg als wichtige Fußverkehrsachse abseits des motorisierten Kfz-Verkehrs	- einzelne Teilbereiche (Unterführungen, Parkhaus) mit Problemen bei sozialer Sicherheit
+ große Teile der Kernstadt liegen von 20 Gehminuten und weniger von Innenstadt entfernt	



Radverkehr

Führungsformen

- Fehlende Einheitlichkeit
- Unterschiedliche Qualitäten
- An Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Kernstadt überwiegend gemeinsame Geh- und Radwege mit Zweirichtungsverkehr

Abstellanlagen und Verknüpfung

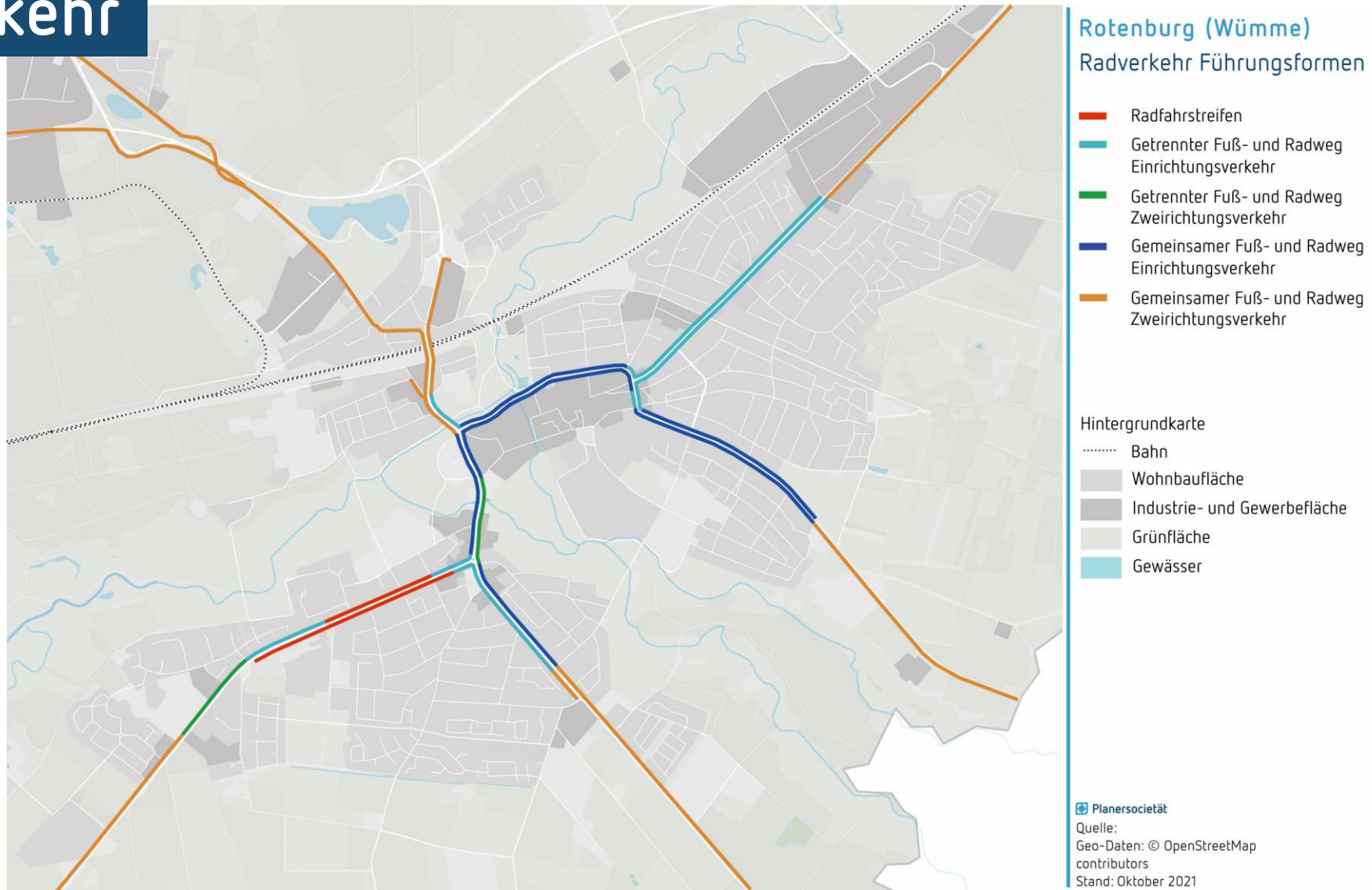
- Hohe Auslastung in Innenstadt zu Stoßzeiten
- 275 Fahrradstellplätze am Diakonieklinikum – hohe Auslastung und wild abgestellte Fahrräder im direkten Umfeld
- Abstellanlagen an Schulen vorhanden – einige davon mit Witterungsschutz, andere mit Defiziten



Brauerstraße



Diakonieklinikum



Planersocietät

Quelle:

Geo-Daten: © OpenStreetMap
contributors

Stand: Oktober 2021



Radverkehr

Stärken	Schwächen
+ Kurze Wege und geographische Beschaffenheit bieten gute Voraussetzungen	- Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsstraßen tlw. nicht anforderungsgerecht
+ Anwendungsgerechte eigenständige Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen	- Unzureichende Abstellanlagen an einigen Schulen und am Diakonieklinikum
+ Konfliktarmes Fahren auf der Fahrbahn in Wohngebieten	- Fehlende Durchlässigkeit der Innenstadt
+ Anwendungsgerechte Abstellanlagen in Innenstadt und am Bahnhof	- Konfliktbereich Straßenzug Goethestraße – Am Kirchhof – Bergstraße
+ Öffentlichkeitsarbeit z.B. STADTRADELN	- Ausbaufähige Wegweisung / Orientierungsbeschilderung

ÖPNV und Verknüpfung

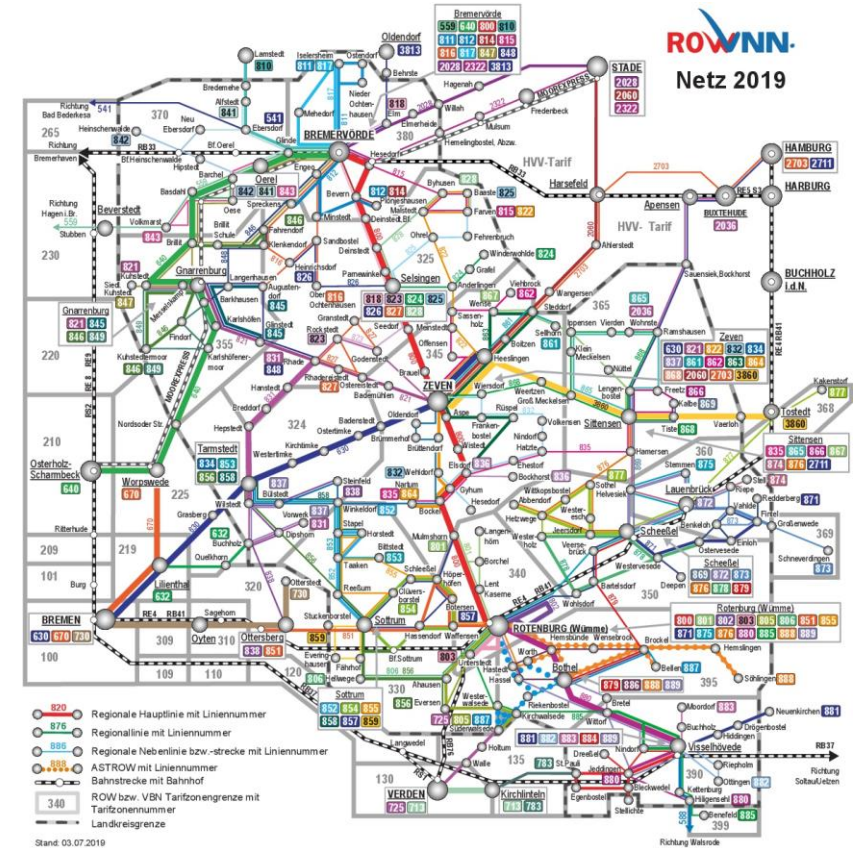


Bahnverkehr

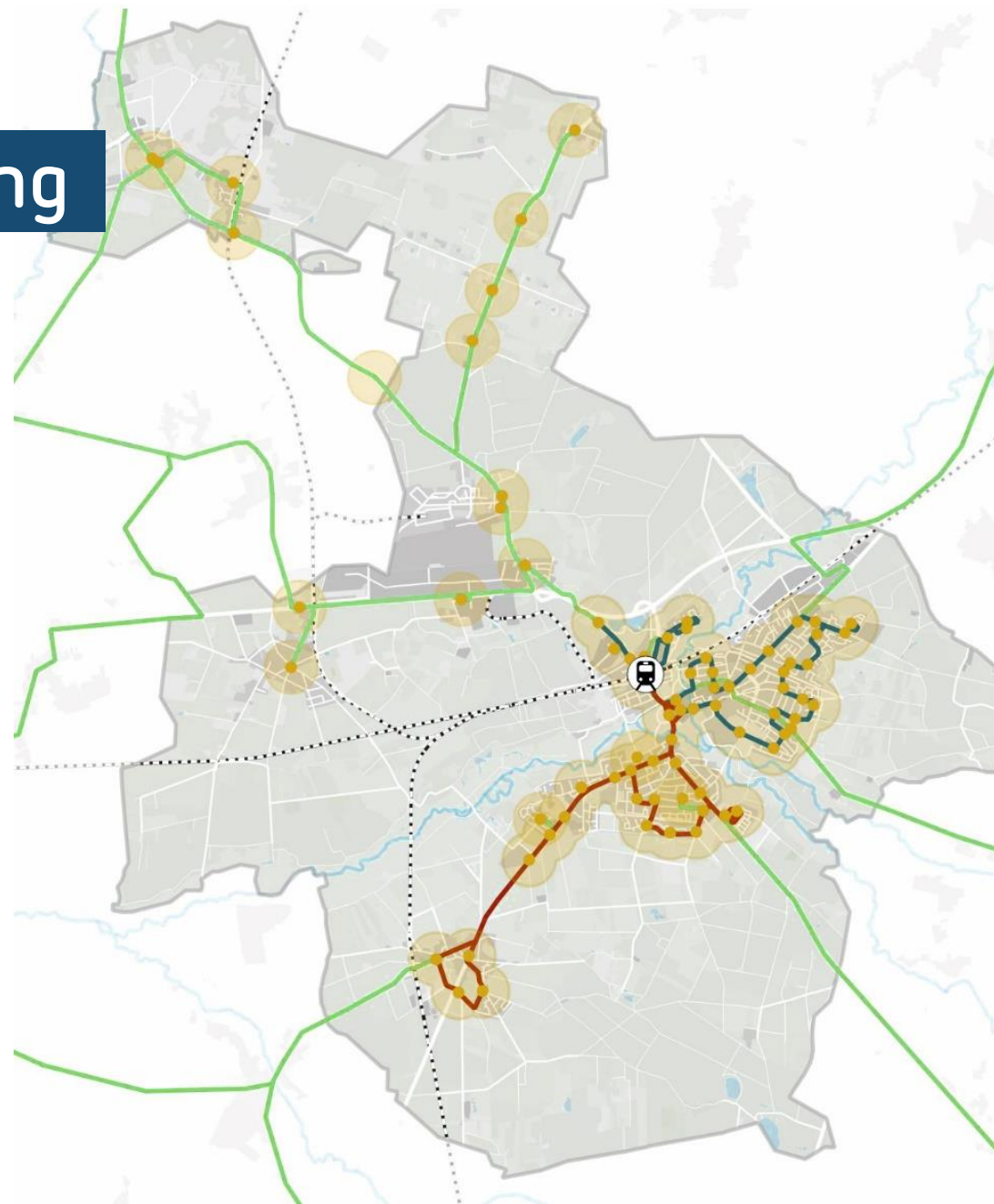
- sehr gute Anbindung an (über)regionalen Bahnverkehr
- Umstieg auf Busverkehr zum Teil mit längeren Wartezeiten verbunden
- barrierefrei ausgebauter Bahnhof als multimodaler Verknüpfungspunkt

Busverkehr

- Großteil der Kernstadt in Einzugsbereich (300 m) von Haltestellen
- niedrige Bedienungshäufigkeit vieler Haltestellen: Eine Abfahrt je Stunde vormittags und nachmittags



ÖPNV und Verknüpfung



Rotenburg (Wümme)
ÖPNV-Verbindungen



- Bushaltestelle
- Einzugsbereich (300 Meter)
- Linie 802 (Bürgerbus)
- Linie 803 (Bürgerbus)
- Regionalbuslinie (Auswahl)
- 🚉 Bahnhof

Hintergrundkarte

- Bahn
- Wohnbaufläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Grünfläche
- Gewässer

Planersocietät

Quelle:
Geo-Daten: © OpenStreetMap contributors
Stand: Oktober 2021



ÖPNV und Verknüpfung

Stärken	Schwächen
+ weitestgehend barrierefrei ausgebauter Bahnhof	- zum Teil längere Wartezeiten bei Verknüpfung von Bus und SPNV
+ gute Anbindung an den regionalen Schienenverkehr nach Bremen und Hamburg	- niedrige Bedienungshäufigkeit vieler Bushaltestellen
+ fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen in Großteil des Stadtgebiets	



Kfz-Verkehr – Verkehrszählung

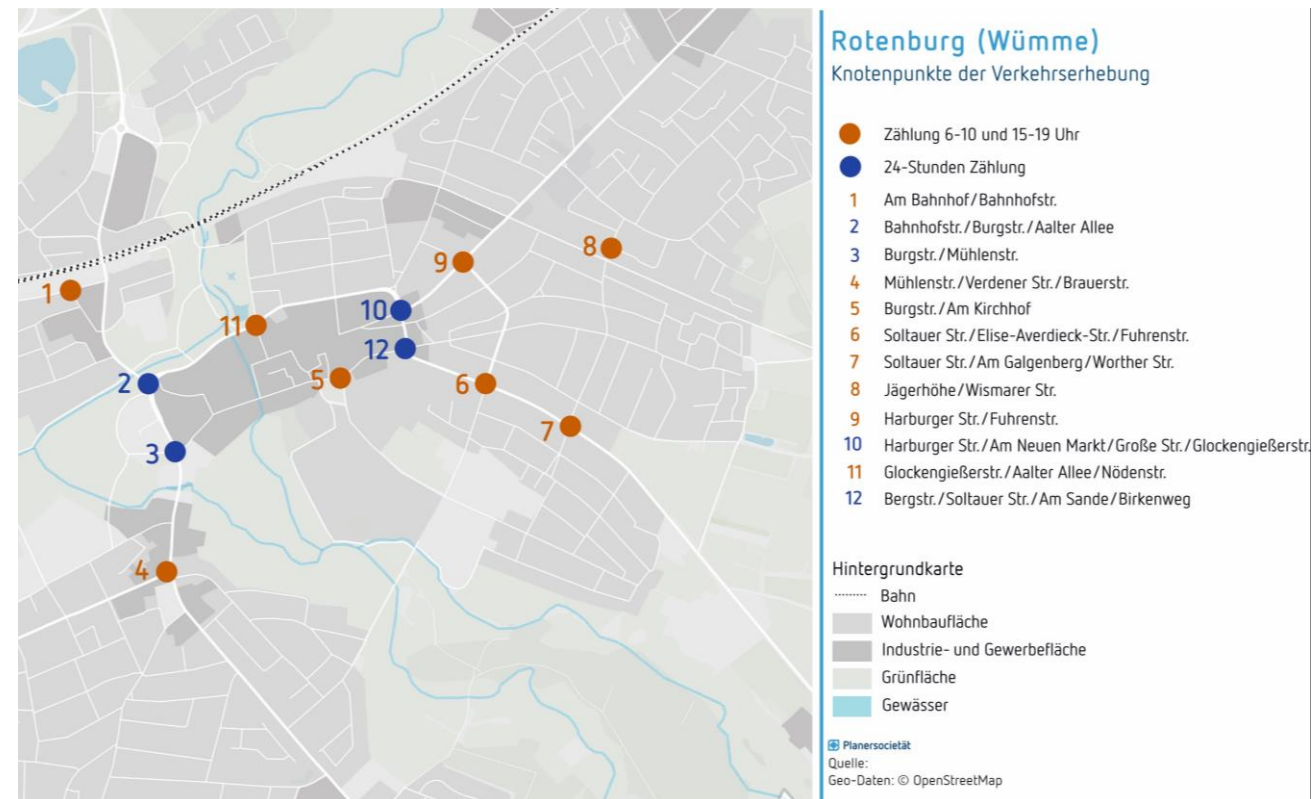
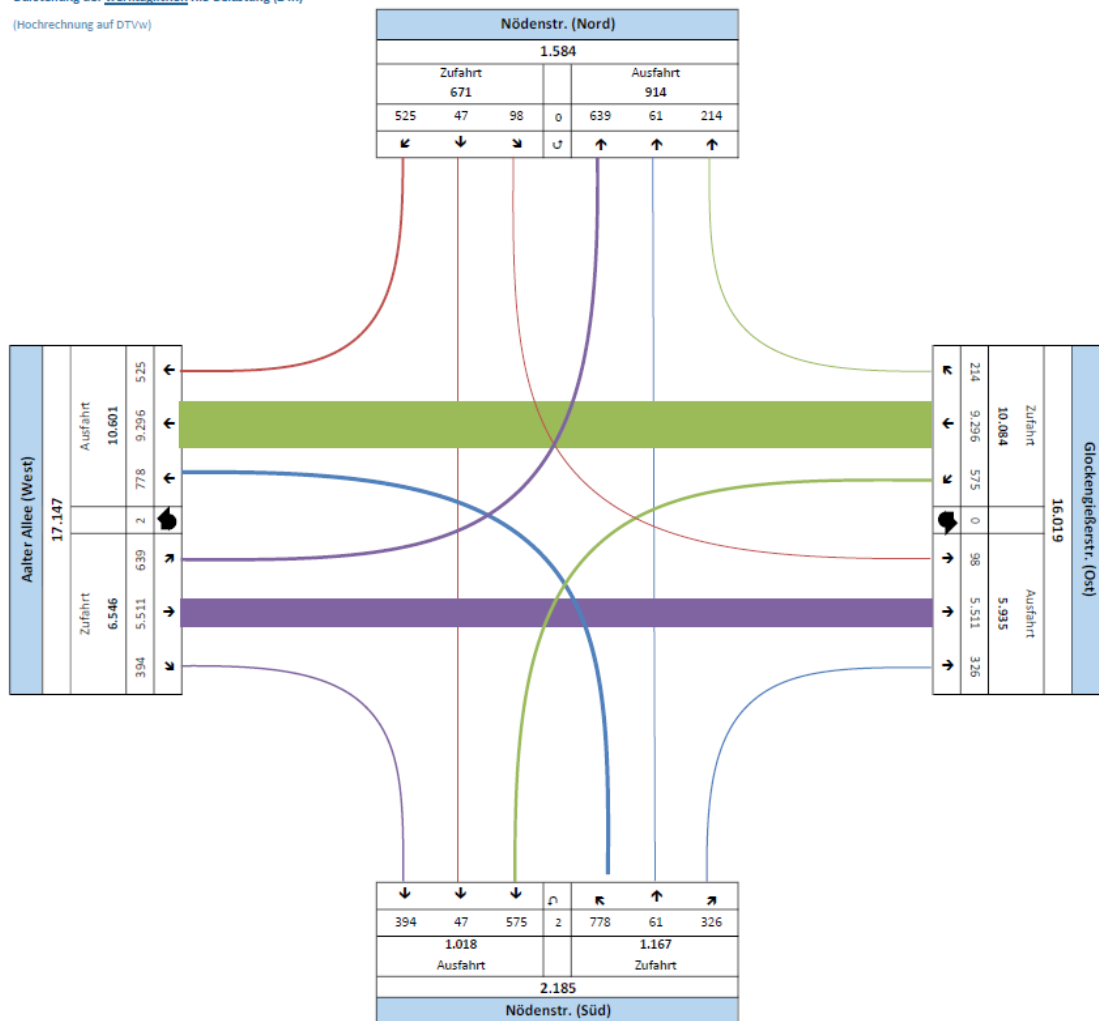
Videokameraunterstützte Verkehrserhebung an 12 Knotenpunkten im (Kern-)Stadtgebiet

- An 4 Knotenpunkten 24-Stunden-Zählung
- An 8 Knotenpunkten jeweils 6-10 und 15-19 Uhr
- Zeitraum: an den mittleren Wochentagen Dienstag 29.06. und Donnerstag 01.07.2021
- Datenschutz durch niedrige Auflösung gewährleistet
- Erfassung von Pkw, Lieferwagen, Motorrad, Lkw, Bus, Fahrräder und Fußgänger:innen



Kfz-Verkehr – Verkehrszählung

KP11 Glockengießerstr./ Aalter Allee/ Nödenstr.
Darstellung der werktäglichen Kfz-Belastung (24h)
(Hochrechnung auf DT/Vw)





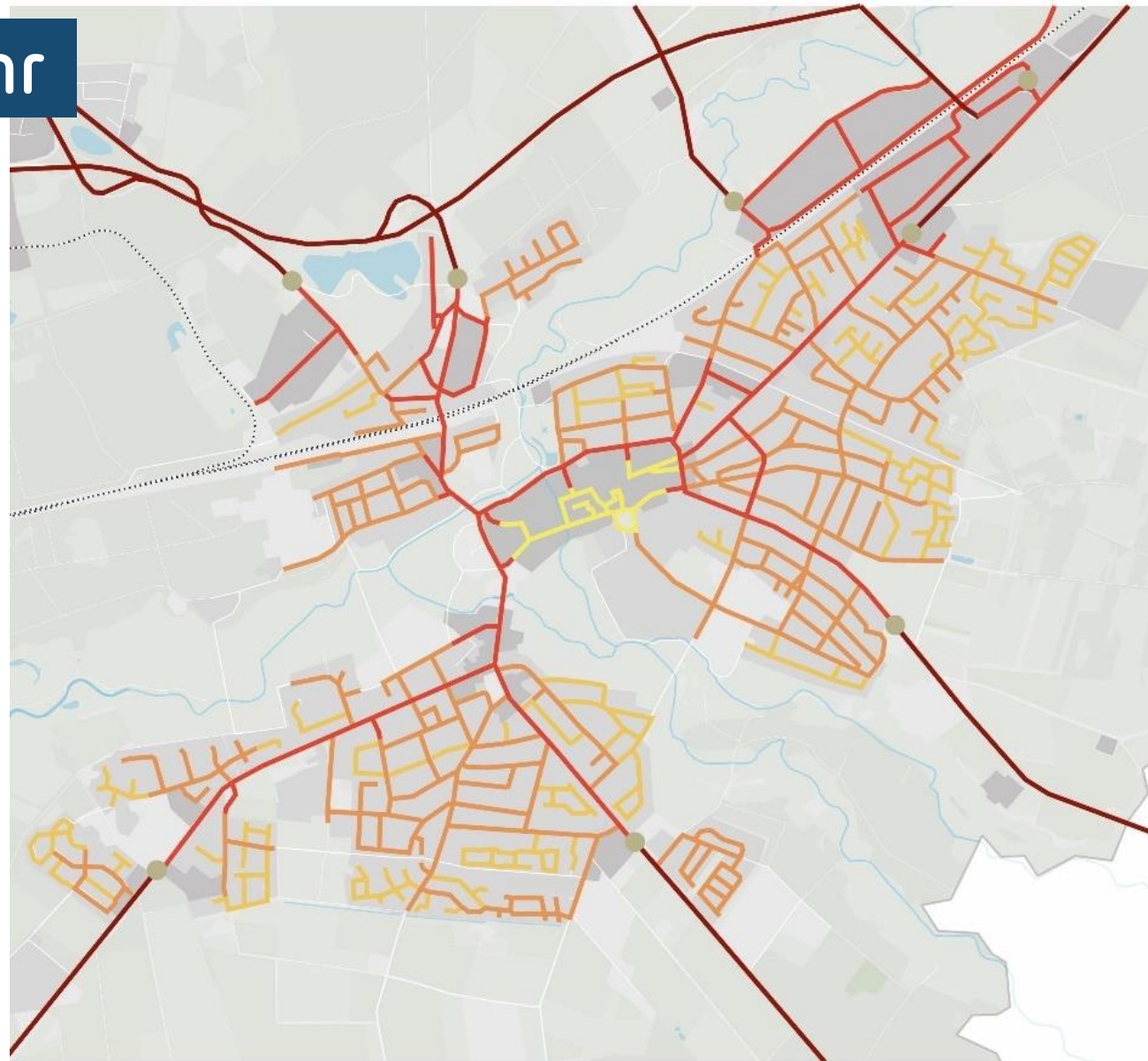
Carsharing und Elektromobilität

- E-Carsharing mit einem Fahrzeug am Rathausparkplatz
- Neun bestehende Ladesäulen im Stadtgebiet – zwei weitere für 2022 im Innenstadtbereich geplant

Geschwindigkeiten

- seit 1990er-Jahre flächendeckende Ausweisung Tempo 30 in Wohngebieten – begleitet von weiteren verkehrsberuhigenden Infrastrukturmaßnahmen
- zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche





Rotenburg (Wümme)

zulässige Höchstgeschwindigkeit

- über 50 km / h
- 50 km / h
- 30 km / h
- 20 km / h
- verkehrsberuhigter Bereich
- Ortsschild

Hintergrundkarte

- Bahn
- Wohnbaufläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Grünfläche
- Gewässer

Planersocietät

Quelle:

Geo-Daten: © OpenStreetMap contributors

Stand: Oktober 2021



Kfz-Verkehr

Stärken	Schwächen
+ Konsequente Geschwindigkeitsberuhigung in Wohngebieten	- Hohe Verkehrsbelastung auf den Bundesstraßen B 215 und B 71 im Kernstadtgebiet
+ Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Innenstadt	- Hoher SV-Anteil auf B 215
+ E-Carsharing der Stadtwerke Rotenburg	- Prinzip Benutzen statt Besitzen noch rudimentär
+ (Schnell)Ladesäulen für Elektro-Fahrzeuge	- Verhältnismäßig hohe Verkehrsmengen in engen Straßenräumen der Innenstadt

Ruhender Kfz-Verkehr

Parken in der Innenstadt

- viele dezentrale und oftmals kostenlose Parkmöglichkeiten
- statisches Parkleitsystem auf veraltetem Stand

Parken am Diakonieklinikum

- insgesamt gehören 918 Stellplätze zum Krankenhaus und zugehörigen Einrichtungen
- hoher Parkdruck mit Effekten auf angrenzende Wohngebiete

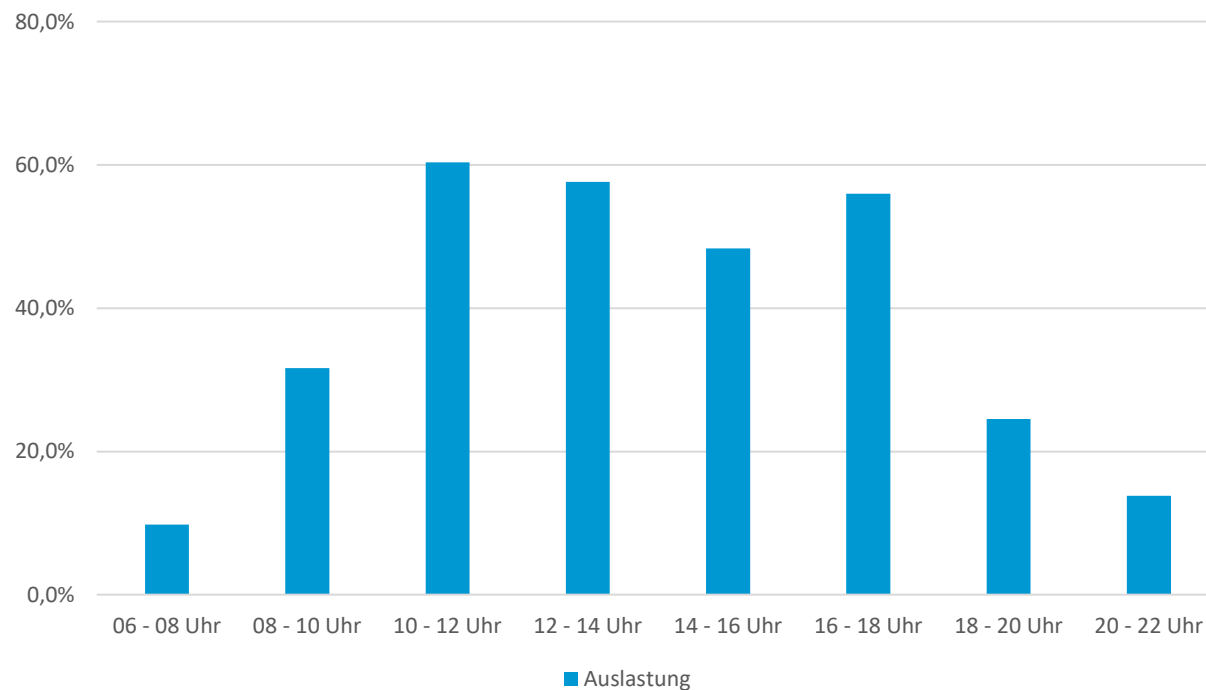
Parken am Bahnhof

- Kostenloser P+R-Parkplatz wird rege genutzt
- Bau eines Parkhauses oder Parkpalette zur Kapazitätserweiterung in der Diskussion

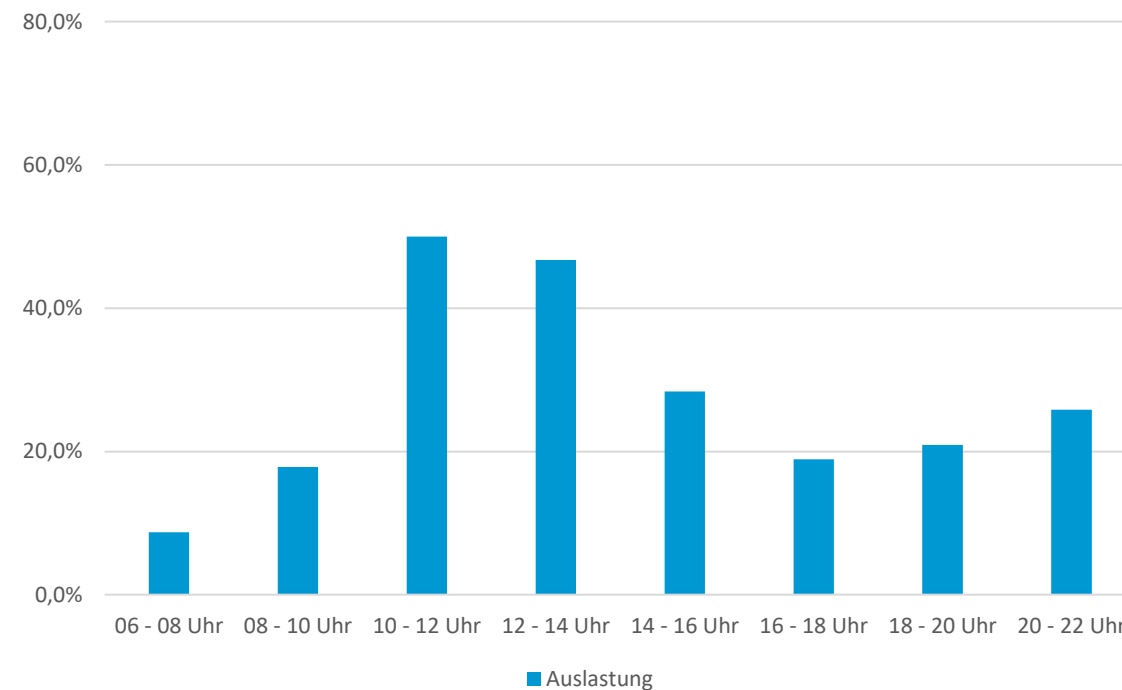


Verkehrsanalyse

Ruhender Kfz-Verkehr

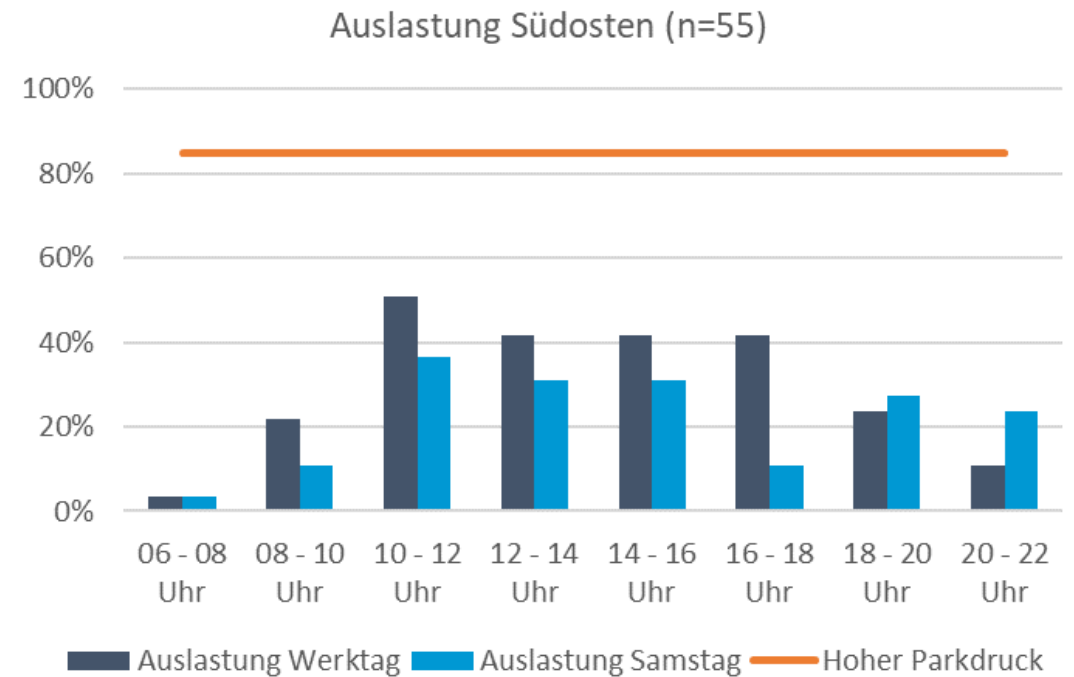
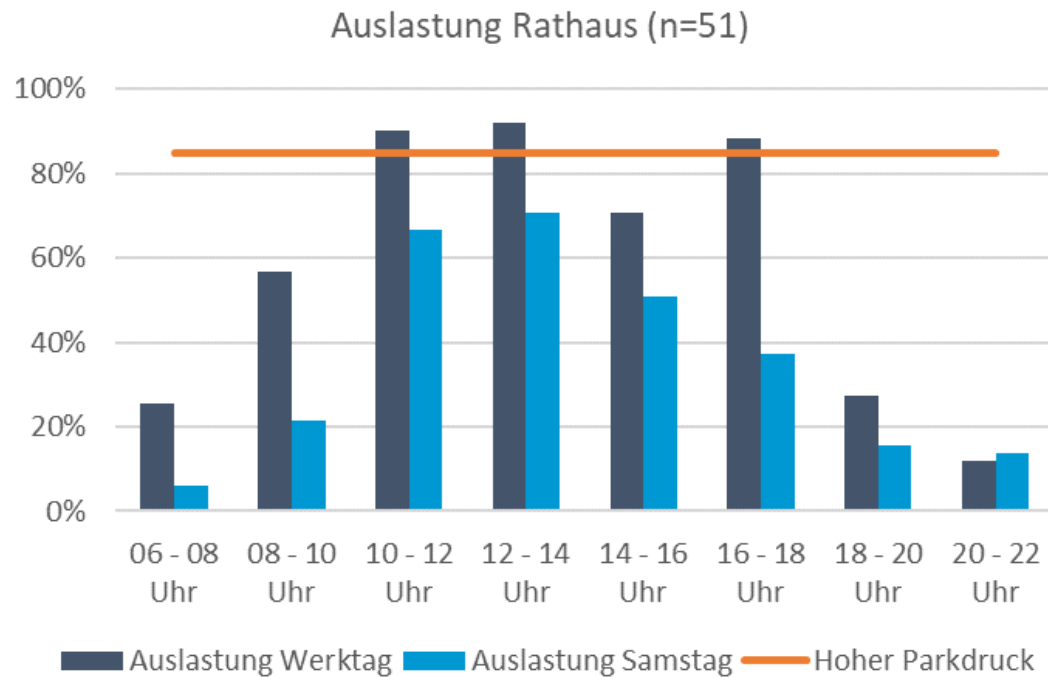


Werktag
(29. Juni 2021)



Samstag
(03. Juli 2021)

Ruhender Kfz-Verkehr



Ruhender Kfz-Verkehr

Stärken	Schwächen
+ kostenloses Park+Ride-Angebot am Bahnhof	- veraltetes und unvollständiges Parkleitsystem
+ Parkflächen in der Innenstadt ausreichend vorhanden	- hoher Flächenverbrauch durch Parkflächen
+ geringe Parkgebühren in der Innenstadt	- Wohngebiete im Krankenhausumfeld durch Parksuchverkehre belastet

Verkehrsmodell

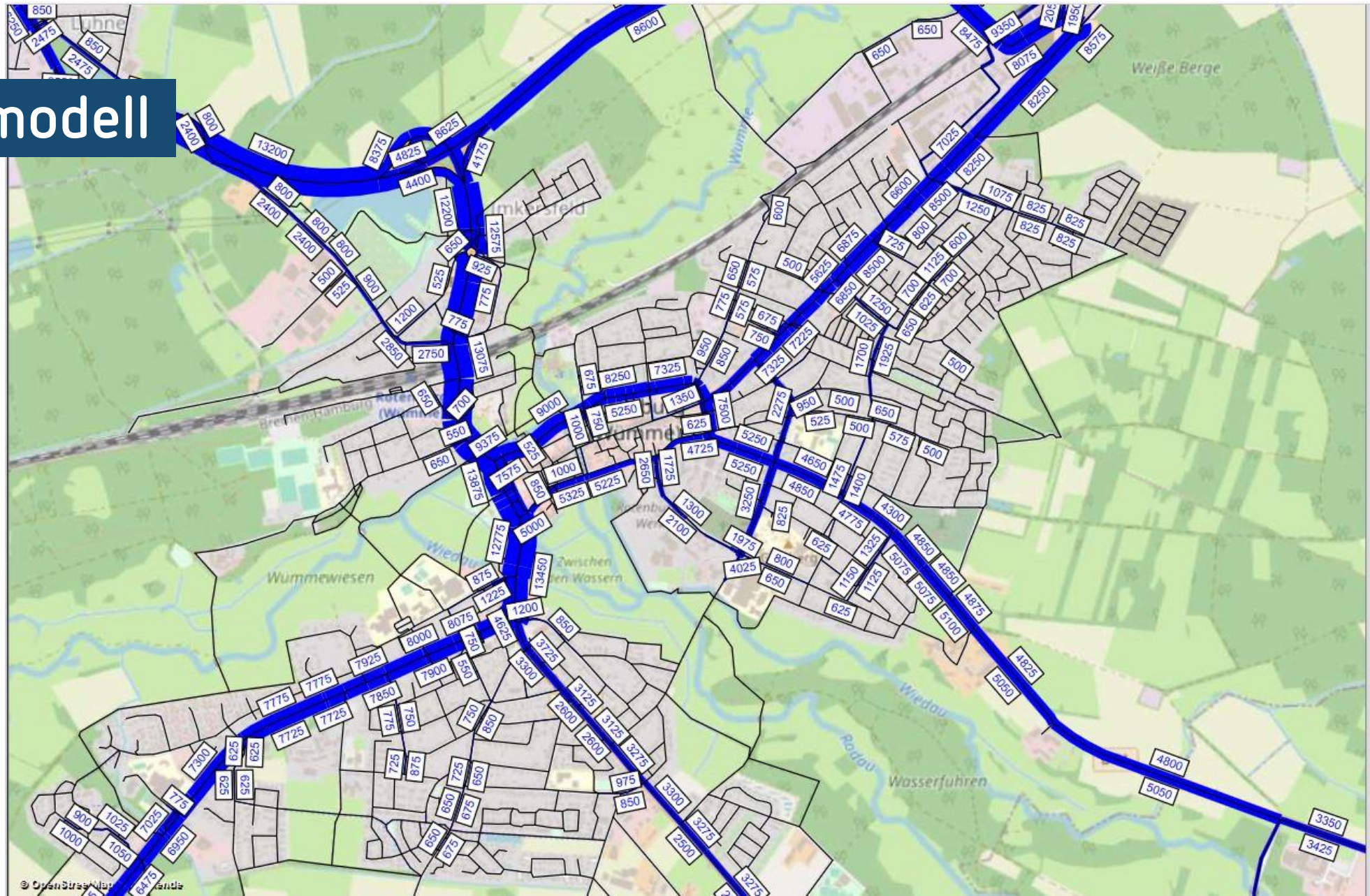
Aufgabe eines Verkehrsmodells

- modellbasierte, vereinfachte Abbildung der aktuellen Kfz-Verkehrssituation
- ermöglicht die Bewertung von Maßnahmen/Planfällen hinsichtlich der Wirkungen auf den Verkehr

Grundlagen eines Verkehrsmodells

- Haupt- und Nebenstraßennetz mit Verkehrsregelungen (LSA, Geschwindigkeiten, Fahrspuren etc.)
- Einwohnerdaten und Altersstruktur
- Arbeitsplätze, Pendlerzahlen
- Verkaufsfläche/ Einzelhandel, Schul- und Kita-Standorte
- weitere Ziele, z.B. Freizeit (Schwimmbäder, Sporthallen...)

Verkehrsmodell

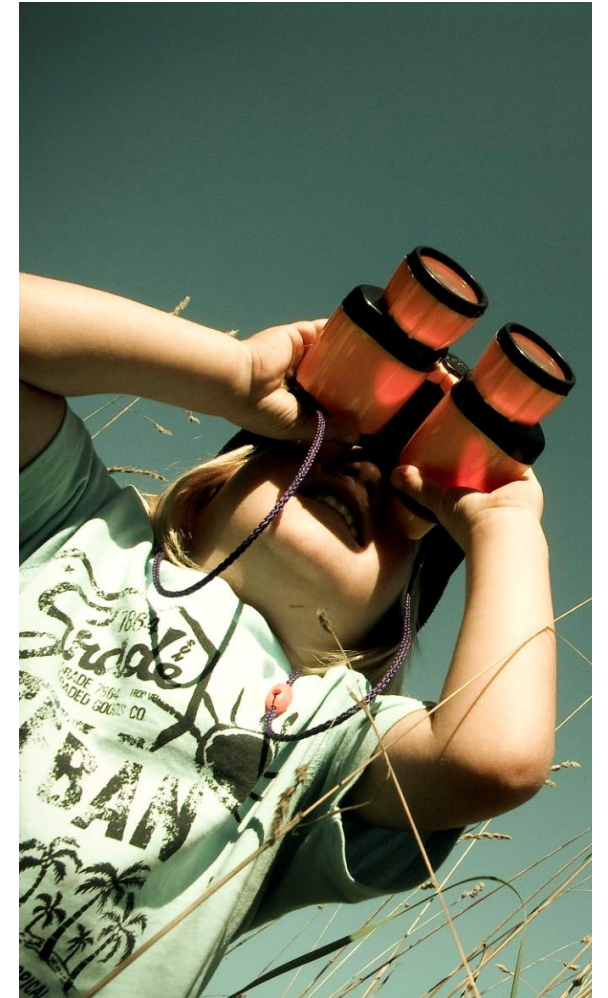


Ausblick



Die nächsten Schritte

- Simulation mehrerer **Planfälle** im neuen Verkehrsmodell
 - Planfälle Innenstadt: drei Planfälle, u.a. differenziert nach Umfang der Fußgängerzone und Ausstattung mit Modalfiltern
 - Planfall Ortsumgehungsstraße: z.B. Westumgehung
- Erarbeitung und Definition des **Zielkonzepts**
- Einstieg in die **Maßnahmenentwicklung** im Rahmen des Handlungskonzepts
- **Information der Öffentlichkeit** über Abschlussbericht bzw. Handlungskonzept



Feedback

- Haben Sie Fragen oder Anmerkungen?
- Haben Sie noch weitergehende Hinweise?



www.planersocietaet.de



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.**

Planersocietät

Büro Bremen

Am Wall 142, 28195 Bremen

Fon 04 21 / 64 91 53-45

Fax 04 21 / 64 91 53-46

info@planersocietaet.de

Kontakt

Sebastian Schröder-Dickreuter

Fon 04 21 / 64 91 53-45

Fax 04 21 / 64 91 53-46

schroeder-dickreuter@planersocietaet.de