

Verkehrskonzept Walsrode



im Auftrag der
Stadt Walsrode



erstellt von
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
(vormals Verkehrsplanungsbüro Hinz)

Elkartallee 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

November 2013
(Stand 05.11.2013)

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort.....	4
Aufgabenstellung, Methodik, Definitionen, Quellen	

2 Vorhandene Situation

2.1 Großräumige Situation.....	8
2.2 Flächennutzungen.....	10
2.3 Verkehrsnetz.....	11
2.4 Kfz-Verkehr (Mengen und Beziehungen)	
2.4.1 Grundlagen.....	13
2.4.2 Tageszeitliche Schwankungen der Verkehrsmengen.....	14
2.4.3 Verkehrsmengen.....	15
2.4.4 Modellrechnungen.....	18
2.4.5 Verkehrsarten	
- Durchgangsverkehr.....	19
- Ziel- und Quellverkehr.....	21
- Binnenverkehr.....	22
2.5 Ruhender Verkehr.....	23
(Parkplätze, Parkzeiten, Parkplatzbeschilderung)	
2.5 Fußgänger- und Fahrradverkehr.....	24
2.6 Öffentlicher Personennahverkehr/ÖPNV.....	26

3 Bewertung der derzeitigen Situation.....	27
---	-----------

4 Zukünftige Situation 2025.....	29
---	-----------

5 Planungen

5.1 Ortsumgehungen/ Entlastungsstraßen.....	32
5.2 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.....	36
5.3 Öffnung Kirchplatz.....	37
5.4 Stellplätze.....	38
5.5 Fußgängerzone/ Fußgängerachsen.....	40
5.6 Radverkehr.....	41

6 Fazit.....	42
---------------------	-----------

Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Dipl.-Geogr. Maik Dettmar
Dipl.-Ing. Felix Böger

1 Vorwort

Aufgabenstellung

(1) Für die Stadt Walsrode soll ein Verkehrskonzept erstellt werden. Die sich daraus ergebenden einzelnen Maßnahmen können stufenweise auf der Grundlage eines Handlungskonzeptes umgesetzt werden.

(2) Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf der Kernstadt Walsrode (Planungsraum), wobei auch die übrigen Ortschaften und das nähere Umfeld (Untersuchungsraum) bezüglich möglicher Wechselwirkungen von Planungen betrachtet werden sollen (u.a. Auswirkungen des geplanten Gewerbegebietes Große Schneede).

(3) Zudem sind auch mögliche Auswirkungen großräumiger Planungen und Nutzungen (z.B. Ausbau der A 7 auf 6 Fahrstreifen oder größere Freizeit- und Gewerbeeinrichtungen) oder weiträumige Fahrtroutenalternativen in die Untersuchung einzubeziehen.

(4) Aufgrund der Lage des Untersuchungs- und Planungsraums im Freizeit- und Tourismusraum Lüneburger Heide (u.a. Vogelpark Walsrode) sind saisonale Unterschiede zu berücksichtigen.

(5) Die Verkehrsuntersuchung ist für alle Verkehrsarten (Kfz [Personen- und Schwerverkehr], Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie ÖPNV) durchzuführen, wobei im Bereich ÖPNV aufgrund der Trägerschaft des Landkreises Heidekreis nur Planungshinweise erarbeitet werden.

(6) Das Verkehrskonzept beinhaltet einen Maßnahmenplan sowie ein Handlungskonzept, das als Grundlage für die anschließende Umsetzung der Maßnahmen dienen kann.

(7) Die Arbeiten werden von Arbeitskreisen mit ausgewählten Vertretern begleitet (Stadtverwaltung, politische Vertreter der Ratsfraktionen, Straßenbauverwaltung, Stadtmarketing, Fahrschullehrer, ADFC etc.).

(8) Die Information und Einbindung der Öffentlichkeit erfolgt über Bürgerversammlungen. Die Vorträge und Protokolle der Arbeitskreissitzungen und Bürgerversammlungen werden im Internet bereitgestellt.



Methodik

(9) Im Rahmen der Untersuchung sollen aktuelle Daten durch Verkehrszählungen und Befragungen erhoben werden. Vorhandene Daten werden ausgewertet und in das Konzept eingearbeitet.

(10) Ausgehend von der Untersuchung und Bewertung der vorhandenen Situation (Analyse und Bewertung) werden die wahrscheinlichen Entwicklungen abgeschätzt (Prognose), um daraus die Wirkungen möglicher Planungen (Therapie) zu ermitteln:

- Analyse: Untersuchung der vorhandenen Situation
- Bewertung: Bewertung der vorhandenen Situation, Erkennen der Mängel und Problemursachen, Formulierung erster Zielsetzungen
- Prognose: Ermittlung der voraussichtlichen allgemeinen und speziellen Entwicklungen
- Planungen: Entwicklung von Visionen und Denkansätzen, Reduktion auf Planungsmöglichkeiten (Modellrechnungen VISUM als Bewertungshilfsmittel), Auswahl eines Konzeptes, Maßnahmenplan, Handlungskonzept.

(11) Grundlage aller verkehrsplanerischen Überlegungen ist die Beachtung der engen Zusammenhänge zwischen den Flächennutzungen (Wohnen, Gewerbe, Einkauf/ Besorgung, Freizeit etc.), dem Verkehrsnetz (Kfz, ÖPNV, Rad, Fuß) und dem Verkehr (Pkw, Lkw, Bus, Rad, Fuß). Alle drei Komponenten beeinflussen sich untereinander (**ABBILDUNG 1**):

- Durch die räumliche Trennung der Flächennutzungen (z.B. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeitgestaltung) wird Verkehr zur Überwindung dieser Distanzen erforderlich. Dieser Verkehr verläuft auf dem vorhandenen Verkehrsnetz (z.B. Straßennetz, Liniennetz des öffentlichen Personenverkehrs, Radwegenetz).
- Durch den Verkehr ergeben sich Beeinträchtigungen (z.B. Lärm, Abgase, Trennwirkung bei Überqueren einer Straße), die insbesondere dort stören, wo die Verkehrswege dicht an sensiblen Flächennutzungen verlaufen.
- Ohne gut ausgebaute Verkehrswege würde weniger Verkehr abgewickelt werden können, bzw. Fahrzeiten würden sich verlängern.

Definitionen

(12) Im Rahmen der Untersuchung werden folgende Bezeichnungen häufiger verwendet:

- **Planungsraum** ist die Kernstadt Walsrode. Hierfür werden die wesentlichen Aussagen getroffen. **Untersuchungsraum** ist der den Planungsraum umgebende Raum, von dem Auswirkungen auf den Planungsraum ausgehen können.
- **Verkehrszellen** ergeben sich durch die Gliederung der Kernstadt Walsrode in kleinere Raumeinheiten. **Verkehrsräume** ergeben sich durch die Gliederung des Untersuchungsraumes in kleinere Raumeinheiten.
- **Verkehrsstromarten** werden nach ihrem Start und Zielpunkt bezüglich der Stadt Walsrode definiert. Die vier möglichen Unterscheidungen sind in der **ABBILDUNG 2** aufgeführt.
- **Lkw-Angaben:** Im Rahmen dieser Untersuchung werden u.a. die folgenden Begriffe bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens verwendet:

Pkw: Personenkraftwagen	(< 5m, <2,8t)
Lfw: Lieferwagen	(5-7m, 2,8-3,5t)
Lkw: Lastkraftwagen/ Lastzug	(> 7m, > 3,5t)
Bus: Busse	(> 7m, > 3,5t)

Der im Gutachten verwendete Begriff Lkw-Anteil bzw. die Darstellung der Lkw-Verkehrsmengen umfasst die für die lärmtechnischen Berechnungen relevanten Lieferwagen, Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (Fahrzeuge > 5m, > 2,8t).

Der Schwerverkehrsanteil (Fahrzeuge > 7m, > 3,5t) bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen).

Quellen (u.a. verwendet):

- Verkehrstechnische Untersuchung zur Flächenhaften Verkehrsberuhigung Kernstadt Walsrode und Ortschaften, Büro Hinz, September 2002
- Verkehrstechnische Untersuchung: Anbindung einer geplanten Einzelhandelsnutzung an die Quintusstraße und den Graesbecker Weg in der Stadt Walsrode, Büro Hinz, Oktober 2007
- Abschätzung des Nachfragepotentials für einen ICE-Bahnhof Walsrode, Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH, Juni 2011
- Verkehrstechnische Untersuchung zur Umnutzung eines vorhandenen Möbelhauses in ein Kaufhaus (Quintusstraße 10 - 14) in der Stadt Walsrode (Entwurf), Zacharias Verkehrsplanungen, Januar 2012
- Aktualisierungen der Verkehrsuntersuchung Anbindung eines geplanten Gewerbegebietes an die B 209 im Bereich der Anschlussstelle Walsrode-West der A 27, Zacharias Verkehrsplanungen zuletzt überarbeitet September 2013
- Bundesverkehrswegeplan 2003 - 2015
- Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP), ITB/ BVU, 2007
- Erhebungen des Durchschnittlichen-Täglichen-Verkehrs (DTV) im Jahresmittel durch die zuständige Straßenbauverwaltung im Abstand von 5 Jahren (1970 bis 2010)
- Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Abschätzung der Verkehrserzeugung, Dr.-Ing. Bosserhoff, In: Schriftenreihe für der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42, 2000
- Programm Ver_Bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dietmar Bosserhoff, Stand 2008
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), www.nls.niedersachsen.de abgerufen am 03.04.2013
- Verkehrsuntersuchung Bomlitz – Fallingbommel – Walsrode, PGT Hannover, Mai 1998
- sowie die zu beachtenden Richtlinien, Empfehlungen und Merkblätter der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

2.1 Großräumige Situation

(14) Verkehrstechnisch befindet sich die Stadt zentral gelegen an der Verknüpfung der A 7 mit der A 27 ca. mittig der Oberzentren Hamburg und Lüneburg, Bremen sowie Hannover. Alle vier Zentren liegen in einer Entfernung von ca. 60 bis 100 km um Walsrode und sind mit dem Kfz in ca. 45 bis 60 Minuten erreichbar.

(19) Mit dem Vogelpark Walsrode, dem Serengeti Park in Hohenhausen, dem Magic-Park in Verden, dem Heide-Park in Soltau, dem Snow Dome in Bispingen und dem Designer Outlet Soltau befinden sich in der Nähe Walsrodes bedeutende touristische Attraktionen innerhalb des Ausflugs- und Urlaubsregion Lüneburger Heide.

(20) In Walsrode befindet sich außerdem ein Haltepunkte des Schienenpersonenverkehrs an der Strecke Hannover - Soltau - Buchholz (Nordheide).

(21) Seit 2011 wird diese Strecke durch die erixx GmbH betrieben, die ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Osthannoversche Eisenbahnen AG ist.

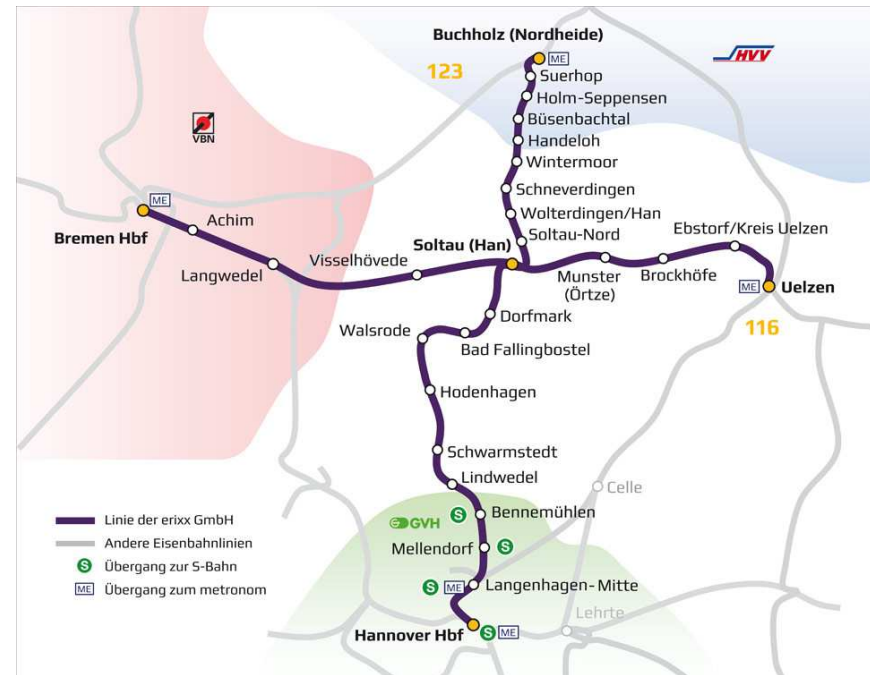
(22) In etwa 90 Minuten ist von Walsrode aus Buchholz (Nordheide) zu erreichen. Hier besteht Anschluss nach Hamburg. Zwischen 6.40 und 22.40 Uhr wird die Strecke stündlich bedient.

(23) In ca. 45 Minuten ist der Hauptbahnhof von Hannover zu erreichen. Diese Strecke wird zwischen 5.22 und 22.22 ebenfalls stündlich bedient.

(24) Mit der Strecke Bremen - Soltau - Uelzen wird eine weitere Verbindung von erixx angeboten. Von Walsrode kann man damit über Soltau die Ziele Uelzen und Bremen erreichen.

- Hannover (0:45 Std., 1-stündlich, 0 x Umsteigen),
- Bremen (1:35 Std., 2-stündlich, 1 x Umsteigen),
- Hamburg (2:00 Std., 1-stündlich, 1 x Umsteigen).

(25) Weiterhin ist die sog. Y-Trasse in Planung. Diese soll als Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Hannover mit Hamburg und Hannover mit Bremen verbinden. Hier ist für Walsrode ein Haltepunkt in der Diskussion. Über die Realisierungschancen und nähere Planungsdetails wird im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes nicht eingegangen.



Streckennetzplan Erixx

2.2 Flächennutzungen

(26) Die Stadt Walsrode liegt im Süden des Landkreises Heidekreis und besteht aus dem Kernort Walsrode sowie umliegenden 22 Ortschaften (Altenboitzen, Benzen, Bockhorn, Düshorn, Ebbing, Fulde, Groß Eilstorf, Hamwiede, Hollige, Honerdingen, Hünzingen, Idsingen, Kirchboitzen, Klein Eilstorf, Krelingen, Nordkampen, Schneeheide, Sieverdingen, Stellichte, Südkampen, Verthem und Westenholz/ **ABBILDUNG 5**).

(27) In der Stadt leben knapp 24.000 Einwohner (Stand: 31.12.2010). Knapp 14.000 Einwohner entfallen auf den Kernort Walsrode. Etwa 10.000 Einwohner leben in den Ortsteilen.

(28) Die Einwohnerzahlen der Stadt waren von 1990 bis 2005 kontinuierlich angestiegen. Seit 2005 stagniert die Bevölkerungszahl allerdings bzw. ist sogar rückläufig.

(29) Die Flächennutzungen weisen in der Kernstadt Walsrode eine klare Grundstruktur auf:

- Der Siedlungsbereich der Kernstadt ist durch Wohnnutzung geprägt. Im Zentrum finden sich zahlreiche zentrale Einrichtungen wie Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungen und Verwaltungen.
- Zwischen dem Vorbrücker Ring und der Quintusstraße liegt ein größerer Gewerbebereich, in dem auch zahlreiche Einzelhandelsnutzungen (z.B. E-Center) angesiedelt sind.

(30) Durch die Flussläufe der Böhme und Fulde werden zwei charakteristische Grünzüge gebildet, die sich in Nord-Süd bzw. Ost-West-Richtung durch den Stadtbereich ziehen. Im Schnittpunkt liegt in unmittelbarer Entfernung zum Stadtzentrum der Klostersee.

(31) Nördlich dieser Grünachse liegt das Kerngebiet mit den Hauptversorgungseinrichtungen (Einkauf, öffentliche Einrichtungen) im Zuge der Moorstraße, der Langen Straße, der Neuen Straße und des Kirchplatzes. Südlich der Grünachse liegt u.a. das Heidekreis Klinikum.

(32) Die größeren Schulstandorte liegen meist nördlich der Innenstadt beiderseits der Böhme. Ein weiterer Schulstandort befindet sich südöstlich der Innenstadt.

(33) Größere Gewerbeflächen liegen zwischen der K 119 (Vorbrücker Ring) und der Quintusstraße. Hier befinden sich mit einem Edeka-Center, einem Kaufland und einem Obi-Markt auch größere Einzelhandelsnutzungen. Weitere Einzelhandelsnutzungen liegen über das Stadtgebiet verteilt. Im Südosten sind im Bereich Albrecht-Thaer-Straße weitere Gewerbebereiche vorhanden.

(34) Die Wohngebiete gruppieren sich ringförmig um das Stadtzentrum.

2.3 Verkehrsnetz

(35) Der Kernort ist durch die radial auf das Zentrum ausgerichteten klassifizierten Hauptverkehrsstraßen geprägt (B 209/ Südwest, L 161, K 120, B 209/ Ost, K 118, L 190, K 148). Im Zentrum selbst werden die Hauptverkehrsstraßen über einen Einbahnring geführt (Lange Straße, Moorstraße, Kirchplatz als Einbahnstraße, Neue Straße in beiden Richtungen zu befahren, Großer Graben und Worth als zusätzliche Verbindungen/ **ABBILDUNG 6**).

(36) Im Bereich des Zentrums überlagern sich so Ziel- und Quellverkehre mit Bezug zum Zentrum mit den den Kernort lediglich durchfahrenden Durchgangsverkehren.

(37) Über den Vorbrücker Ring kann der Siedlungsbereich teilweise umgangen werden. Der Bismarckring ist als Hauptverkehrsstraße quasi die einzige Alternative zu den in West-Ost-Richtung verlaufenden Straßenzügen Moorstraße und Lange Straße.

(38) Die Robert-Koch-Straße in Verbindung mit der Saarstraße ist ebenso wie weitere Straßenzüge innerhalb des südlichen Wohnquartiers aufgrund des Straßenquerschnitts, der umgebenen Flächennutzungen und des sich z.T. ergebenden Parksuchverkehrs für den durchfahrenden Kfz-Verkehr nicht attraktiv.

(39) Von Norden nach Süden wird Walsrode von den Landesstraßen L 190 und L 161 durchquert.

(40) Südlich von Walsrode sind die B 209 und die L 190 mit der BAB 27 verknüpft (Anschlussstellen Walsrode-West und -Süd).

(41) In Walsrode existieren derzeit vier Kreisverkehrsplätze, drei davon im Zuge der K 119 und einer an der Verknüpfung Robert-Koch-Straße/ Saarstraße. Lichtsignalanlagen sind vornehmlich im Zuge der B 209 vorhanden.

(42) Ein großes Manko des Walsroder Verkehrsnetzes ist die nur geringe Anzahl der Ost-West und Nord-Süd-Querungen.

(43) In Nord-Süd-Richtung wird Walsrode durch die Böhme und die Bahnlinie in einen Ost- und einen Westteil getrennt. Diese Trennlinie ist im Zuge des Hauptstraßennetzes nur über die Brückstraße (B 209) und die Hannoversche Straße (L 190) zu überwinden.

(44) Da aber viele Quellen der Verkehrserzeugung auf der jeweils anderen Seite liegen (Im Westen Innenstadt, Krankenhaus, Schulen, die meisten Wohngebiete; Im Osten Gewerbegebiet mit großflächigem Einzelhandel) werden diese beiden Routen nicht nur durch Durchgangsverkehr, sondern auch stark durch Quell-, Ziel- und auch Binnenverkehre beansprucht.

(45) Als Ost-West-Verbindung fungiert vor allem der B 209 Einbahnring (Moorstraße, Lange Straße, Neue Straße, Kirchplatz). Hier ergeben sich durch die hohe Verkehrsbelastung, häufige Störungen im Verkehrsfluss (Lichtsignalanlagen, ein- und ausparkende Kfz etc.) und verschiedene Nutzungsansprüche Probleme. Aus diesem Grund wird häufig auch der Bismarckring als Ost-West-Querung genutzt.

(46) Der Grasbecker Weg und die Rudolph-Diesel-Straße fungieren als Straßenverbindungen von der Quintusstraße zum Vorbrücker Ring. Während die Rudolph-Diesel-Straße dabei durch Gewerbebereiche verläuft, befindet sich entlang des Grasbecker Weges Wohnnutzung. Diese wird durch den Kfz und insbesondere Schwerverkehr entsprechend gestört.

(47) Die Straßenzüge Fritz-Reuter-Straße, Dr.-Schomerus-Straße, Cordinger Straße dienen als verkehrswichtige Straßen. Sie binden einerseits Wohnbereiche an das Hauptstraßennetz an, fungieren aber zudem als Verbindungen zwischen den Hauptstraßen selbst. Dabei werden auch im weiteren Verlauf liegende Straßenzüge durch Kfz-Fahrten belastet: z.B. Nordsunderberg, Sunderstraße.

(48) Trotz der Störungen sind die Verkehrsbelastungen auf diesen Straßen aber nicht unzumutbar hoch. Handlungsbedarf ergibt sich hier nicht.

(49) Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind die Wohnquartiere als Tempo-30-Zonen ausgewiesen (**ABBILDUNG 7**).

(50) Für den Lkw-Verkehr wurde ein Leitkonzept mit Führung möglichst abseits der Siedlungsbereiche entwickelt. Aufgrund der vorhandenen Ortskenntnis der Fahrer sowie dem Einsatz von Navigationsgeräten wird eine spürbare Wirkung aber nicht erzielt (**ABBILDUNG 8**).

(51) Um eine spürbare Wirkung zu erzielen müsste das Konzept offensiv im Internet und bei den ortsansässigen Unternehmen verbreitet werden. Zudem wären weitere Beschilderungen im Straßenraum und ggf. Fahrverbote erforderlich.

(52) Der Verkehr mit Bezug zum Weltvogelpark wird möglichst um den Stadtkern herumgeführt (**ABBILDUNG 9**). Gleichzeitig sollen aber natürlich viele Besucher des Vogelparks auch die Stadt Walsrode besuchen.

(53) Insgesamt sind die Kfz-Fahrten mit Bezug zum Weltvogelpark wie auch alle übrigen touristischen Fahrten nicht ursächlich für die verkehrlichen Mängel und Probleme in der Stadt:

- Die absolute Anzahl ist verglichen mit dem Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt eher gering.
- Die Fahrten erfolgen eher an Wochenenden und Feiertagen, die Mängel und Probleme in der Stadt ergeben sich aber vor allem an den Normalwerktagen.
- Die Fahrten beschränken sich im Wesentlichen auf das Sommerhalbjahr.
- Die Besucher sind als Gäste der Stadt willkommen und sollen neben dem Weltvogelpark und den übrigen Attraktionen im Umland auch die Stadt Walsrode selbst besuchen.

2.4.1 Grundlagen

- Zählungen der Verkehrsströme an 23 Zählstellen an einem Normalwerktag in 15-minütigen Zählintervallen getrennt nach Fahrzeugarten und Fahrtrichtungen in der Zeit von 14.00 bis 18.00 Uhr (März 2013).
- Zählungen der Verkehrsströme an 7 Ortseingängen an einem Normalwerktag (März und April 2013) mit Hilfe eines automatischen Seitenmessgeräts in 15-minütigen Zeitintervallen, getrennt nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr.
- Zählung der Querschnittsbelastungen im Westabschnitt des Bismarckringes mit Hilfe eines automatischen Seitenmessgeräts in 15-minütigen Zeitintervallen, getrennt nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr über eine ganze Woche im Juni 2013.
- Verkehrsbefragungen der ortseinwärts fahrenden Kfz-Verkehre an einem Normalwerktag in 60-minütigen Intervallen, getrennt nach Fahrzeugart, Herkunfts- und Zielraum, Wohnort und Fahrzweck in der Zeit von 07.00 bis 11.00 Uhr und 14.00 bis 18.00 Uhr im Mai 2013.

(56) Um die Erhebungen auszuwerten, wurde der Kernort Walsrode in Verkehrszellen und die Umgebung in Verkehrsräume aufgeteilt (**ABBILDUNGEN 11 BIS 14**).

[illegible]

Zacharias Verkehrsplanungen

Muster Befragungsbogen

2.4.2 Tageszeitliche Schwankungen der Verkehrsmengen

(57) Aus den 24-Stunden-Zählungen, jeweils an den Rändern des Kernortes, lassen sich die tageszeitlichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens ablesen (**ABBILDUNG 15**).

(58) Aus der Überlagerung der Außenzählstellen ergeben sich die morgendliche Spitzenstunde von 07.00 bis 08.00 Uhr (8,1% der Tagesgesamtbelastung) sowie die nachmittägliche Spitzenstunde von 16.00 bis 17.00 Uhr (8,7% der Tagesgesamtbelastung).

(59) Dabei erstreckt sich die morgendliche Spitze über einen etwas kürzeren Zeitraum (im Wesentlichen in der Zeit von 07.00 bis 08.00 Uhr) als die nachmittägliche Spitze (Zeitraum 15.00 bis 18.00 Uhr).

(60) Während die morgendliche Spitzenstunde in erster Linie durch Berufspendler verursacht wird, überlagern sich am Nachmittag Pendlerverkehr mit Einkauf- und Besorgungsverkehren sowie beginnenden Freizeitverkehren.

(61) Aus der kumulierten Differenz der in den Zeitintervallen ein- und ausfahrenden Fahrzeuge ergibt sich in den Morgenstunden eine Aufladung der Kernstadt (Bereich innerhalb der Befragungsstellen, d.h. nicht nur des eigentlichen Stadtzentrums).

(62) Um 10.00 Uhr befinden sich ca. 1.300 Kfz mehr in der Kernstadt als um 00.00 Uhr in der Nacht. Demnach fahren mehr Arbeitspendler und Einkäufer/ Besucher nach Walsrode ein als aus. Ab 10.00 Uhr entleert sich die Kernstadt langsam wieder, d.h. Einkäufer fahren wieder nach Hause, Arbeitspendler (Halbtageskräfte ab Mittag) verlassen die Kernstadt ebenfalls wieder.

(63) Aus dieser Aufladung des Stadtgebietes lässt sich u.a. die Bedeutung der Stadt für das Umland ablesen. Auch wenn Arbeitskräfte und Einkäufer in benachbarte Mittelzentren oder gar die weiter entfernten Oberzentren abfließen, führen starke Zuflüsse im Zielverkehr zu einem deutlichen Anwachsen der tagsüber im Stadtgebiet verkehrenden Kfz.

2.4.3 Verkehrsmengen

(64) Der Innenstadtring (Lange Straße, Moorstraße, Neue Straße, Kirchplatz) wird von ca. 8.000 bis ca. 13.000 Kfz pro Werktag befahren. Auch die Straßenzüge Ebbinger Straße/ Bergstraße, Quintusstraße/ Brückstraße, Hannoversche Straße und Verdener Straße sind mit ca. 8.000 bis ca. 12.000 Kfz/ Tag stark belastet (**AB-BILDUNG 16**).

(65) Hohe Verkehrsmengen lassen sich auf dem Vorbrücker Ring feststellen (ca. 10.000 bis 14.000 Kfz/ Tag). Der Bismarckring/ Ernst-August-Straße als alternative Strecke zur Moorstraße/ Lange Straße wird von ca. 6.500 bis 8.500 Kfz/ Tag genutzt.

(66) Die höchsten Verkehrsmengen (ca. 16.000 Kfz/ Tag) ergeben sich auf der Hannoverschen Straße zwischen Ernst-August-Straße und dem Vorbrücker Ring.

(67) Neben den nach Süden (über die L 190 u.a. zur BAB-Anschlussstelle Walsrode-Süd) ausfahrenden Kfz nutzen auch Fahrzeuge aus dem Bereich Verdener Straße (über Bismarckring), dem Wohnquartier im Einzugsbereich des Bismarckrings und der südlichen Hannoverschen Straße diesen Abschnitt, um über den Vorbrücker Ring das Gewerbegebiet oder die B 209 in Richtung Osten zu erreichen.

(68) Teilweise ergeben sich hier auch Durchgangsverkehrsfahrten von der Verdener Straße über den Bismarckring und weiter über den Vorbrücker Ring zur B 209/ Ost.

(69) Die Anteile des Schwerverkehrs (Lastkraftwagen/ Lkw, Lastzüge/ Lz und Busse, aber ohne Lieferwagen/ Lfw) liegen auf den Hauptstraßen bei rund 5,0 bis 7,5%. Im Bereich von Einzelhandelsnutzungen/ Lebensmittelmärkten und dem Zentrum (mit starkem Pkw-Verkehr) liegen die Anteile des Schwerverkehrs eher niedriger, auf den Hauptverkehrsstraßen/ Hauptdurchgangsstraßen und im Bereich des Gewerbegebietes eher etwas höher.

(70) Der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw/ Bus) schwankt an den einzelnen Zählstellen. Im Zentrum sind zumeist geringere Schwerverkehrsanteile als am Ortsrand festzustellen. Durch den Binnenverkehr, der im Wesentlichen aus Pkw besteht, sinkt hier der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs.

(71) In der Innenstadt sind Schwerverkehrsanteile von 2,0 bis 4,4% der Kfz-Tagesbelastung zu verzeichnen. Auf dem Innenstadtring sind dies 220 bis 530 Schwerverkehrsfahrzeuge werktäglich. Die absolute Menge des Schwerverkehrs ist insgesamt nicht übermäßig, wirkt aber bei den teilweise engen Straßen, den verschiedenen Nutzungsansprüchen (Durchgangs-, Ziel- und Quell-, Binnenverkehr) und den anliegenden Nutzungen (Wohnen, aber auch Einkaufen/ Besorgung) störend.

(72) Ergänzend wurde das Verkehrsaufkommen auf dem Bismarckring über eine Woche mit Hilfe eines automatischen Seitenmessgeräts erfasst (**ABBILDUNG 17**).



(73) Die bisher vorliegenden Zählergebnisse (westlicher Abschnitt Bismarckring: ca. 6.850 Kfz/ Tag, darin ca. 290 Schwerverkehrsfahrzeuge) werden durch die Erhebungen weitgehend bestätigt.

(74) Auf dem westlichen Abschnitt des Bismarckrings wurden im Mittel über die Werktage Montag bis Donnerstag ca. 6.150 Kfz/ Tag erfasst. Freitags liegt der Wert geringfügig über diesen Werten (ca. 6.600 Kfz/ Tag). An Samstagen und Sonntagen sind geringere Verkehrsmengen festzustellen.

(75) Die Werte des Schwerverkehrs liegen bei ca. 300 Fahrzeugen im Mittel über die Tage Montag bis Donnerstag, an Freitagen wiederum leicht erhöht, an Samstagen und Sonntagen unterhalb dieser Werte. Der Anteil des Schwerverkehrs am Kfz-Verkehr liegt bei ca. 5 bis 6%.

(76) Zudem wurden anhand der Befragungsdaten und der Zählwerte an den Autobahnanschlussstellen West und Süd die Herkunfts- und Zielrichtungen ausgewertet (**ABBILDUNG 18**).

(77) Von den Verkehren über die B 209 bzw. die L 190 am Ortsrand von Walsrode kommen ca. 70% über die Bundesstraße bzw. die Landesstraße zugefahren. Weniger als 1/3 der Fahrten kommt von der Autobahn oder fährt dorthin.

(78) Dabei erfolgen die Fahrten relativ zielgerichtet, d.h. wer von Norden (A 27 aus Richtung Bremen) kommt fährt nicht automatisch an der AS West ab (ca. 1.400 Kfz/ Tag). Ungefähr genauso viele Fahrten fahren bis zur AS Süd weiter (ca. 1.150 Kfz/ Tag).

(79) In umgekehrter Richtung gilt entsprechendes. Ca. 1.300 Fahrten aus Richtung A 7 fahren an der AS Süd ab, ca. 1.200 Fahrten nutzen die AS West. Hieraus ergibt sich, dass die Autobahn - wenn auch nur in diesem kurzen Abschnitt - eine wichtige Verteilerwirkung für die Verkehre mit Bezug zur B 209/ L 190 hat.

(80) Durch die zuständige Straßenbauverwaltung (Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, NLSTBV Geschäftsbereich Verden) werden in 5-jährigem Rhythmus die Verkehrsmengen auf ausgewählten Straßenabschnitten ermittelt (1970, 1975, 1980, ... 2000, 2005, 2010/ **ABBILDUNG 19**).

(81) Auf den Bundes- und Landesstraßen zeigt sich dabei ein niedersachsenweit zu beobachtender Trend.

- Im Allgemeinen ist das Verkehrsaufkommen von 1970 bis ca. 1995 stetig angestiegen. Neben der positiven wirtschaftlichen Entwicklung waren hierfür u.a. die Einwohnerentwicklung, Führerschein- und Pkw-Besitz sowie der sinkende Pkw-Besetzungsgrad ursächlich.
- Ab 1995 ergeben sich eher schwankende Verkehrsmengen ohne klaren Trend nach oben oder unten. Im Güterverkehr (Lfw, Lkw, Lz) sind auf Teilabschnitten insbesondere im weiträumigen Verkehr steigende Belastungen zu ermitteln.

(82) Bei den Zählungen wird unterteilt nach:

- DTV: Mittelwert über alle Tage eines Jahres
- DTVw: Mittelwert über alle Werktage (Mo.-Sa.) eines Jahres
- DTVu: Mittelwert über alle Urlaubswerktage (Mo.-Sa.) Jahres
- DTVs: Mittelwert über alle Sonn- und Feiertage eines Jahres

(83) Üblicherweise liegen die Normalwerktage dabei deutlich höher als die Sonntagswerte, was auch hier im Raum Walsrode der Fall ist. Allerdings sind die Unterschiede nicht so deutlich wie im Regelfall. An Sonn- und Feiertagen werden die entfallenden Arbeitspendler und Wirtschaftsverkehre durch Ausflugs- und Freizeitverkehre ersetzt.

(84) Bedingt durch die touristische Attraktivität der Region liegen auch die Werte an Urlaubswerktagen nicht grundsätzlich unterhalb, sondern teilweise auch geringfügig über oder zumindest auf gleicher Höhe wie die Werte an Normalwerktagen außerhalb der Urlaubszeit.

(85) Im Verkehrsablauf ergeben sich durch die touristischen Fahrten aber keine besondere Probleme oder Mängel.

2.4.4 Modellrechnungen (Nullfall 2013)

(86) Mit Hilfe von Modellrechnungen werden die Flächennutzungen (über Strukturdaten wie Arbeitsplätze, Einwohner, Schüler), das Verkehrsnetz (Streckenabschnitte mit ihrer jeweiligen Länge, der dort fahrbaren Geschwindigkeit und der Kapazität) sowie die Verkehrsdaten (Mengen und Beziehungen aus den Erhebungen) miteinander verknüpft.

(87) Der Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr ergibt sich aus den Befragungsdaten. Der nicht befragte Binnenverkehr wird über die Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, größere Verkehrserzeuger etc. und deren Lage im Stadtgebiet) ermittelt.

(88) Mit Hilfe des Programmsystems Visum lassen sich so die derzeitigen Verkehrsströme im Untersuchungsraum abbilden. In der **ABBILDUNG 20** sind die derzeitigen Verkehrsbelastungen dargestellt (Nullfall 2013). Die Belastungen des Schwerverkehrs sind der **ABBILDUNG 21** zu entnehmen.

(89) Zukünftige Entwicklungen oder Planungsmaßnahmen können dann in die Modellrechnungen übernommen werden. Es zeigen sich die Wirkungen und die (erwünschten oder unerwünschten) Folgewirkungen der jeweiligen Planungsmaßnahmen.

(90) Bei den Berechnungen handelt es sich um Modellverfahren, die die Wirklichkeit möglichst exakt abbilden sollen. Eine 100%ige Genauigkeit ist dabei natürlich nie zu erreichen.

(91) Die Ergebnisse sind dennoch sehr gut geeignet, um künftige Entwicklungen und Wirkungen von Planungen und Maßnahmen abzuschätzen sowie mögliche unerwünschte Folgewirkungen darzustellen.

2.4.5 Verkehrsarten

Durchgangsverkehr

(92) Die stärkste Durchgangsverkehrsbeziehung ergibt sich im Zuge der B 209 (Bef. 1, Quintusstraße von/ nach Bef. 5, Verdener Straße/ **ABBILDUNG 22**).

(93) Pro Werktag wird diese Relation von rund 1.750 Kfz befahren. Die Fahrten verlaufen dabei in erster Linie über die B 209 (Verdener Straße - Lange Straße/ Moorstraße - Brückstraße - Quintusstraße), aber zum Teil auch über Bismarckstraße - Hannoversche Straße - Vorbrücker Ring.

(94) Aus der Auswertung der Herkunftsräume im Durchgangsverkehr ergibt sich, dass dabei neben eher großräumigen Verkehrsbeziehungen auch zahlreiche nahräumige Fahrten erfolgen (z.B. aus Honerdingen/ Meinerdingen, Bomlitz oder Bad Fallingb. sowie Schneeheide, Kirchboitzen oder Rethem).

(95) Ca. 1.150 Kfz durchfahren die Kernstadt im Zuge der Bergstraße - Neue Straße - Verdener Straße. Gemäß der Herkunftsräume handelt es sich im Wesentlichen um Fahrten aus Ebbing, Vogelpark, Bomlitz und Visselhövede in Richtung Autobahn.

(96) Die drittgrößte Verkehrsbeziehung führt von der B 209-Ost zur L 190-Süd (Bef. 1 von/ nach Bef. 3). Diese Verkehrsbeziehung verläuft über den Vorbrücker Ring, der quasi als Ortsumgehung genutzt wird.

(97) Zudem ergeben sich noch weitere in der Summe geringere Durchgangsverkehrsfahrten. Insgesamt sind pro Werktag ca. 5.925 Kfz im Durchgangsverkehr auf den Straßen der Kernstadt unterwegs. Darin sind ca. 500 Schwerverkehrsfahrten enthalten (Anteil am Kfz-Durchgangsverkehr ca. 8,4%).

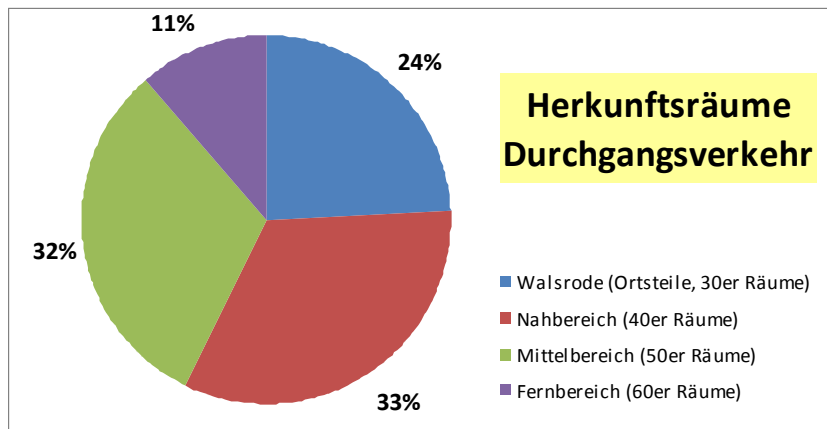
(98) Die in der **ABBILDUNG 22** zum Durchgangsverkehr dargestellten Verkehrsbeziehungen stellen nur die absoluten Verkehrsmengen in den Relationen dar. Welche Straßen und Routen auf diesen Wegen genutzt werden, wird bei der Darstellung nicht berücksichtigt.

(99) Zur Analyse der Fahrrouten wurden u.a. die Reisezeiten auf ausgewählten Beziehungen durch mehrere Testfahrten an unterschiedlichen Tagen und zu verschiedenen Zeiten ermittelt. Für die Verkehre im Zuge der B 209 sind die Werte zusammengefasst in der **ABBILDUNG 23** aufgeführt.

(100) Bezüglich der Reisezeiten ergeben sich hierbei spürbare Unterschiede, ob die Verkehre von Westen kommend (oder dorthin führend) auf der B 209 oder über die B 27 verlaufen.

(101) Neben den reinen Reisezeiten sind aber subjektive Überlegungen relevant: So meiden einige Autofahrer die Autobahn, stören sich aber andererseits auch an möglichen Stauungen im Zentrum oder Wartezeiten am höhengleichen Bahnübergang.

(102) Die Herkunftsräume im Durchgangsverkehr weisen darauf hin, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmer aus dem näheren Umfeld kommt oder in dieses fährt. Tatsächlich großräumige Verkehre nutzen eher die A 7 und die A 27 (**ABBILDUNG 24**).



(103) Allerdings ergeben sich an den einzelnen Zählstellen auch deutliche Unterschiede. Gerade die am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßen (B 209 West und Ost, L 161 und L 190) weisen auch die höchsten Anteile weiträumigerer Fahrten auf.

(104) Im weiträumigen Verkehr finden sich auch immer eine Vielzahl an Alternativrouten, die je nach Kalkulation der Zeitdauer und der Entfernung (und damit des Kraftstoffverbrauchs und der Fahrtkosten) sowie persönlicher Präferenzen genutzt werden.

(105) So ist für weiträumige Verkehre aus dem Raum Verden in den Raum Bispingen (und jeweils drüber hinaus) natürlich die A 27 und die A 7 eine Fahrtoption. Als Abkürzung ist dann auch die B 209 als Routenvariante möglich ist (**ABBILDUNG 25**).

(106) Zudem ergeben sich aber auch weitere Verbindungen, so dass die tatsächliche Zahl der Nutzer der B 209 als Abkürzung zwischen den Autobahnen nicht übermäßig ist.

(107) Verkehre, die Ziel- oder Quelle im nahen oder weiteren Umfeld haben (z.B. Nienburg zur A 7 nach Norden oder Bremen nach ins Gewerbegebiet nach Bad Fallingb.ostel), nutzen die B 209 hingegen in größerer Zahl.

(108) Eine vergleichbare und vom Durchgangsverkehr spürbar genutzte Verkehrsverbindung ergibt sich mit der L 161 aus Richtung Visselhövede zur A 27 (und jeweils darüber hinaus).

Ziel- und Quellverkehr

(109) Im Zielverkehr ergeben sich ca. 17.565 Kfz/ Werktag (von außen mit einem Ziel in der in den Kernstadt einfahrende Kfz). Darin sind ca. 850 Schwerverkehrsfahrten enthalten (Anteil am Kfz-Zielverkehr ca. 4,8%/ **ABBILDUNG 26**).

(110) Die von außen zufahrenden Kfz sind zu 75% dem Zielverkehr, zu 25% dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Beim Schwerverkehr verschieben sich die Anteile in Richtung des Durchgangsverkehrs.

Tabelle der von außen einfahrenden Kfz:

	Durchgangs- verkehr	Ziel- verkehr
Kfz	5.925 Kfz (25%)	17.565 Kfz (75%)
Schwer- verkehr	500 SV (37%)	850 SV (63%)

(111) Ca. 30% des Zielverkehrs hat als Ziel das Zentrum der Stadt. Im Vergleich mit andern Städten handelt es sich hierbei um einen üblichen Wert. $\frac{1}{5}$ des Kfz-Zielverkehrs steuert das Gewerbegebiet zwischen Vorbrücker Ring und Quintusstraße an, in dem sich ja auch verschiedene Einzelhandelseinrichtungen befinden.

(112) In den Fahrten mit Ziel Zentrum sind auch dort wohnende Personen, Einkäufer und Besucher der dortigen Dienstleistungen (Verwaltung/ Praxen) enthalten.

(113) Bezüglich des Schwerverkehrs sind diese beiden Verkehrszellen ebenfalls die wesentlichen Ziele (ca. 23% Zentrum, ca. 26% Gewerbebereich).

(114) Aufgrund der gestellten Frage nach dem Wohnort Walsrode kann der Zielverkehr nach angezogenem (Wohnort nicht Walsrode) und rückfließendem (Wohnort Walsrode) Zielverkehr unterschieden werden (**ABBILDUNG 27**).

(115) Demnach ergeben sich ca. $\frac{3}{4}$ der im Zielverkehr einfahrenden Fahrzeuge als angezogener Zielverkehr. D.h. Einwohner aus Honerdingen, Schneeheide, Düshorn, aber auch Bomlitz, Bad Fallingbostal, Rethem fahren zum Arbeiten, Einkaufen/ Besorgung (z.B. Arztbesuch) oder zur Freizeitaktivität in die Kernstadt von Walsrode ein. Walsrode weist damit als Mittelzentrum eine hohe Attraktivität für die Städte und Gemeinden im Umfeld auf.

(116) Dabei wurde zunächst nicht unterschieden, ob diese Erledigungen, Einkäufe etc. im Zentrum oder anderen Teilen der Kernstadt erfolgt sind.

(117) Besonders groß sind die Unterschiede zwischen angezogenem und rückfließendem Zielverkehr bei den Fahrtzwecken Arbeit und Einkaufen/ Besorgung. Mit dem Fahrtzweck Freizeit ergibt sich eine eher geringe Zentralität.

(118) Der Quellverkehr (Fahrten aus Walsrode heraus) ergibt sich aus der Umkehrung des Zielverkehrs, d.h. wer morgens im Zielverkehr nach Walsrode einfährt, fährt abends als Quellverkehr wieder aus und umgekehrt.

Binnenverkehr

(119) Zum Binnenverkehr zählen alle Fahrten mit Ziel und Quelle innerhalb des Befragungskordons (Kernstadt Walsrode). Der Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtverkehr ist mit rund 43% im Vergleich zu anderen Städten vergleichbarer Größe und Struktur normal.

(120) Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Binnenverkehr häufig Kettenfahrten unternommen werden. So ergeben sich aus der Wegestrecke Wohnung - Kindergarten - Arbeit - Einkauf - Wohnung insgesamt 4 Fahrten.

(121) Die oftmals schnell erhobene Forderung, alle kurzen Binnenverkehrsfahrten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen ist demnach nicht so einfach umzusetzen, wie es auf den ersten Blick scheinen mag.

(122) Insgesamt ergeben sich in der Kernstadt Walsrode pro Tag ca. 71.870 Kfz-Fahrten. Ca. 8% dieser Fahrten sind dem Durchgangsverkehr zuzuordnen, d.h. sie haben in Walsrode weder Ziel noch Quelle (**ABBILDUNG 28**).

(123) Ungefähr die Hälfte der Fahrten sind dem Ziel- und Quellverkehr zuzurechnen. Rund 43% der Fahrten sind Binnenverkehrsfahrten innerhalb der Kernstadt.

(124) Jede Durchgangsverkehrsfahrt nutzt dabei das Straßennetz der Stadt auf einer Länge von ca. 4,1 km. Demnach wirkt sie für mehr Anlieger oder Anwohner störend, als eine nur ca. 2,6 km lange Ziel- oder Quellverkehrsfahrt. Binnenverkehrsfahrten sind im Schnitt ca. 1,9 km lang.

(125) Durch die Multiplikation der Fahrten pro Tag mit der entsprechenden mittleren Fahrstrecke ergeben sich die im Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr zurückgelegten Fahrt-km pro Tag. Der Anteil des Durchgangsverkehrs steigt dann auf ca. 14%, der Anteile des Binnenverkehrs sinkt auf rund 34%.

(126) Insgesamt werden in der Kernstadt von Walsrode pro Tag ca. 174.250 Fahrt-km mit dem Kfz zurückgelegt. Wenn ein einzelnes Fahrzeug diese Strecke an einem Tag zurücklegen würde, so würde es dabei ca. $4\frac{1}{3}$ -mal um die Erde fahren.

2.5 Ruhender Verkehr

(Parkplätze, Parkzeiten, Parkplatzbeschilderung)

(127) Die Parkplätze im Bereich des Zentrums sind in ihrer Anzahl ausreichend. Allerdings ist die Dauer der zulässigen Parkzeit und die Zeit, in der die Beschränkungen gelten, nicht einheitlich (**ABBILDUNG 29**).

(128) Zahlreiche kleine Stellplatzbereiche sind hinter den Häuserzeilen versteckt. Oftmals sind auch die Zu- und Abfahrten eher schmal, so dass Besucher diese Stellplätze meiden. Zumal von der Straße nicht eingesehen werden kann, ob hier überhaupt noch freie Stellplätze vorhanden sind.

(129) Das Parkleitsystem ist unübersichtlich und nicht konsequent. Auch die Farbgebung und Größe der Schilder entspricht nicht dem üblichen Standard (**ABBILDUNG 30**):

- Die Beschilderung Parkplatz "Zentrum" weist von außen kommend auf den Innenstadtring. Dort fehlt dann aber eine Beschilderung zum tatsächlichen Parkplatz. Statt dessen ist dann nur der Parkplatz "Großer Graben" ausgeschildert. Es können sich entsprechend Parksuchverkehre ergeben.
- Auswärtige, die direkt in das Zentrum wollen, werden weniger den Parkplatz Klostersee nutzen, sondern vielmehr der Beschilderung "Zentrum" folgen. Fahrten von der Hannoverschen Straße werden so nicht vor dem Zentrum abgefangen, sondern quasi in das Zentrum hineingeführt.

(130) Ortskundige nutzen das Parkleitsystem nicht, für Ortsfremde ist es zu unübersichtlich bzw. es wird oftmals gar nicht wahrgenommen.

2.6 Fußgänger- und Fahrradverkehr

(131) Für Fußgänger steht entlang der Hauptverkehrsstraßen ein Fuß- und Radwegenetz zur Verfügung. Allerdings ist die vorhandene Breite oftmals nicht optimal. Entlang der stark vom Kfz-Verkehr befahrenen Straßen ist das Gehen bzw. Radfahren nicht immer angenehm (Lärm, Abgase, Schadstoffe).

(132) Zudem ergeben sich durch den hohen Kfz-Verkehr Trennwirkungen. D.h. Straßenquerungen sind gerade für Mobilitätseingeschränkte Personen oder unsichere Verkehrsteilnehmer teilweise nur eingeschränkt bzw. nur an Querungshilfen möglich.

(133) Abseits der Hauptrouten des Kfz-Verkehrs und entlang bzw. quer durch Grünachsen ergeben sich für den Fußgänger- und Fahrradverkehr gute Verbindungen (z.B. Wegeverbindung Ostdeutsche Allee, Stadthalle oder Klinikum zur Langen Straße).

(134) Im Stadtzentrum sind einige Wegeverbindungen zwischen den Hauptstraßen vorhanden. Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit von Fußgängern besteht hier allerdings Verbesserungsbedarf.

(135) In der Kernstadt ist ein Radwegenetz vorhanden, das bezüglich der Radwegebreiten, der Oberflächenbeschaffenheit (Radwegeschäden) und der Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen z.T. Mängel aufweist (**ABBILDUNG 31**).

(136) Teilweise sind auch in Tempo-30-Zonen benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen. Üblicherweise können Radfahrer hier sicher auf der Fahrbahn fahren, die Radwege sind demnach nicht erforderlich. Durch die Beschilderung ist es dem Radfahrer sogar untersagt, die Fahrbahn zu nutzen.

(137) Aufgrund der Topographie bei einem eher flachen Gelände ergibt sich bezüglich des Radverkehrs ein größeres Nutzungspotential. Dies gilt einerseits für die Funktion als alternatives Verkehrsmittel im Binnenverkehr als auch für Ausflugsfahrten und Freizeitverkehre.

(138) Entlang der Hauptstraßen sind weitgehend Radwege vorhanden. Diese sind zumeist schmal und/ oder als gemeinsame Geh-/ Radwege ausgewiesen.

(139) Insbesondere im Ortskern (Moorstraße, Lange Straße) kommt es häufiger zu Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern, da hier zum einen die Radfahrer die vorhandenen Radwege in beiden Richtungen entgegen der Einbahnstraße nutzen und zudem viele Nutzungsansprüche auf engstem Raum konkurrieren.

(140) Die Einmündung der Worth in die Lange Straße ist ein Gefahrenpunkt. Obwohl die zumeist ortskundigen Radfahrer und Kfz-Nutzer um die Gefährlichkeit und die nicht einfache Verkehrsführung wissen, ergeben sich hier zahlreiche Unfälle oder Beinahe-Unfälle.

(141) Auch ein vorhandenes Blinksignal und die Beschilderung mit Vorfahrt für Radfahrer aus beiden Fahrtrichtungen hat hier nicht zu einer dauerhaften Reduzierung der Unfallzahlen geführt.

(142) Entlang der Fritz-Reuter-Straße und der Dr.-Schomerus-Straße verläuft zwischen Oskar-Wolff-Straße und Sunderstraße ein benutzungspflichtiger Radweg. Dieser Radweg ist jedoch viel zu schmal und engt den ebenfalls schmalen Fußweg ein, so dass hier Nutzungskonflikte auftreten.

(143) Auf der Dr.Schomerus-Straße östlich der Schmersahlstraße und auf der Sunderstraße sind Radwege vorhanden, obwohl dieser Bereich in einer Tempo-30-Zone liegt. Hier sind keine benutzungspflichtigen Radwege zulässig. Radfahrer können hier sicher auf der Straße fahren.

(144) Die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs sind in der **ABBILDUNG 32** aufgeführt:

- Beschilderte Radwege, getrennte Geh-/ Radwege oder gemeinsame Geh-/ Radwege sind benutzungspflichtig. Gleiches gilt für auf der Fahrbahn markierte Radfahrstreifen.
- Wird die Beschilderung eines Radweges entfernt, verbleibt ein "anderer Radwege". Dieser ist weiterhin ein vollwertiger Radweg (und wird nicht etwa zum Fußweg), muss aber nicht benutzt werden. In diesen Fällen kann der Radfahrer auch die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs benutzen.
- Gehwege können für Radfahrer freigegeben werden. Dies bietet sich ggf. dann an, wenn ein vormals gemeinsamer Rad-/ Gehweg nicht mehr ausgeschildert wird (der Radfahrer müsste dann auf der Fahrbahn fahren). Mit einem Gehweg/ Radfahrer frei dürften unsichere Radfahrer dann weiterhin den Gehweg benutzen.
- Schutzstreifen auf der Fahrbahn dürfen anders als Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr überfahren werden, allerdings nur im Begegnungsfall mit einem anderen größeren Kfz.
- Bei Bedarf kann auch bei einem Schutzstreifen der Gehweg für den Fahrradverkehr freigegeben werden.
- Fahrradstraßen sind der Sonderfall eines Radweges. Mit Zusatzschild wird der Kfz-Verkehr hier zumeist ebenfalls zugelassen.
- Für Kinder gilt, dass sie bis zum 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen, bis zum 10. Jahr diesen benutzen dürfen.

2.7 Öffentlicher Personennahverkehr/ ÖPNV

(145) Der ÖPNV hat die Aufgabe, die Mobilität auch für Personen zu gewährleisten, die nicht mit dem privaten PKW fahren können oder wollen. Das größte Potential ist der Schüler- und Berufsverkehr. Allerdings hat der ÖPNV auch die Aufgabe, den Einkaufs- und Freizeitverkehr zu ermöglichen.

(146) Walsrode ist dabei Haltepunkt der auf der von der erixx GmbH bedienten Bahnstrecke Hannover – Soltau - Buchholz (Nordheide). Hierbei ist Buchholz in der Nordheide in etwa 90 Minuten von Walsrode aus zu erreichen. Hier besteht Anschluss nach Hamburg. In ca. 45 Minuten ist der Hauptbahnhof von Hannover zu erreichen. Beide Strecken werden stündlich bedient.

(147) Die Bahnlinie ruft aber auch deutliche Trenneffekte im städtischen Straßennetz hervor. Zweimal pro Stunde ist damit die Quintusstraße durch Schrankenschließungen blockiert, was die Probleme hier noch verstärkt. Nur hier und durch den Tunnel auf der K 118 ist die Bahnlinie in Walsrode zu queren.

(148) Der Bereich der Kernstadt wird nahezu flächendeckend durch die vorhandenen Buslinien erschlossen. Die Nachteile des ÖPNV liegen in der Taktfrequenz, der auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrzeiten und Einsatztage. Spontannutzer sind daher nur schwerlich für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.

(149) Die Liniendichte ist insgesamt hoch. Sieben Buslinien verbinden die Ortsteile und die Nachbarorte mit Walsrode. Das Liniennetz ist vor allem auf den Bahnhof, den Ortskern und die Schulen ausgerichtet. Größere Wohngebiete und der Gewerbebereich am Vorbrücker Ring werden jedoch nur marginal ange-dient. (**ABBILDUNG 33**).

(150) Der ÖPNV mit dem Bus dient im Wesentlichen dem Schülerverkehr. Dies ist nicht nur aus der Lage der Haltestellen, sondern auch aus den Fahrplänen ersichtlich, da die Fahrpläne vor allem auf die Schulzeiten ausgerichtet sind. Außerhalb der Schulzeiten und in Ferienzeiten ist die Taktfrequenz der Buslinien nur gering. Hierbei handelt es sich um ein allgemeines Problem des ÖPNV in der Fläche.

(151) Ebenso problematisch sind die Variationen in der Streckenführung. Je nach Tageszeit werden von den verschiedenen Linien unterschiedliche Strecken gefahren, bzw. Haltestellen bedient. Spontane Fahrten werden damit erschwert und unterbleiben oft, da vorher der Fahrplan ausführlich studiert werden müsste.

(152) Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte sind eine höhere Taktfrequenz und ein festes Liniensystem kaum wirtschaftlich.

(153) In Unter- und Mittelzentren sind Fußweglängen von 400 bis 600 m zu den Haltestellen akzeptabel. Bezogen auf die Lage der Haltestellen in Walsrode ist damit der gesamte Siedlungsbereich der Kernstadt gut erschlossen (**ABBILDUNG 34**).

(154) Wohngebiete in Randlagen sind jedoch nicht gut an das Busliniennetz angeschlossen. Ebenso gilt dies für die südlichen Bereiche des Gewerbegebietes Vorbrücker Ring. Die größeren Einzelhandelsnutzungen liegen jedoch innerhalb eines 500m Radius um Haltestellen, so dass hier zumindest theoretisch die Möglichkeit besteht Einkäufe mit dem ÖPNV zu erledigen.

3 Bewertung der derzeitigen Situation

(155) Die Attraktivität der Stadt und des Zentrums für die Stadt selbst, aber auch für das Umland sind sehr erfreulich, verursachen aber durch den Kfz-Verkehr (hier den angezogenen Zielverkehr) Mängel und Probleme im Verkehrsablauf.

(156) Die Durchgangsverkehre sind zwar nicht dominierend, sind aber auch nicht zu vernachlässigen. Dies gilt insbesondere, da der Anteil des Schwerverkehrs am Durchgangsverkehr (8,4%) deutlich höher ist als am Zielverkehr (4,8%).

(157) Äußerst problematisch sind die vorhandenen Stauerscheinungen im Zentrum. Diese führen zwar einerseits im positiven Sinne sogar dazu, dass Durchgangsverkehre das Stadtgebiet meiden. Andererseits werden dadurch aber die Bewohner und Besucher der Stadt sowie die Anlieger und Anwohner der betroffenen Straßen gestört und belastigt (Lärm, Schadstoffe, Zeitverlust).

(158) Ggf. meiden deshalb potentielle Kunden die Innenstadt oder auch andere Teil der Stadt Walsrode.

(159) Als unbefriedigend zu nennen sind neben den Stauerscheinungen im Kfz-Verkehr auch die Mängel im Radwegenetz (z.T. fehlende oder zu schmale Radwege bzw. Querungshilfen), sowie die gegenseitigen Beeinträchtigungen von Fußgängern und Radfahrern insbesondere im Stadtzentrum.

(160) Insgesamt ist die Verkehrssituation trotz der benannten Mängel nicht grundsätzlich problematisch. Die hohen Belastungen durch den Kfz- und insbesondere den Schwerverkehr mit den einhergehenden Lärm- und Schadstoffemissionen, den Erschütterungen und der Trennwirkung auf den Straßen sind für die Anwohner und Anlieger dennoch sehr störend.

(161) Auch aufgrund der im Siedlungsbereich nur beschränkt zur Verfügung stehenden Flächen sowie der eingeschränkten finanziellen Mittel ergibt sich als Leitsatz "Kontinuität mit Veränderungen im Detail".

(162) Dabei ist es aber wichtig, neben kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, auch eher langfristig realisierbare visionäre Lösungsansätze zu entwickeln, die ggf. Schritt für Schritt über Jahre bzw. Jahrzehnte umgesetzt werden können.

(163) Zur Beseitigung der Mängel bzw. deren Ursachen ergeben sich als grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten:

- Zusätzliche Verlagerung/ Verlegung des Durchgangsverkehrs (auf alternative oder vorhandene Strecken).
- Weitere Verkürzung oder Verringerung des Ziel- und Quellverkehrs (durch alternative Streckenführungen oder Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer sowie den ÖPNV).
- Verringerung des Binnenverkehrs (Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer sowie den ÖPNV. Fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen für möglichst viele Einwohner, z.B. dezentrale Lebensmittelmärkte).
- Übersichtliche, verkehrstechnisch sichere und städtebaulich ansprechende Gestaltung des Straßenraumes (Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten, Vermeidung von Unfallgefahren und Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und Radfahrer).
- Trennung der Verkehrsarten (Kfz, Fußgänger, Radfahrer) und Nutzergruppen (Durchgangs-, Ziel-, Quell-, Binnenverkehre bzw. Einkäufer, Freizeitverkehre, Schülerverkehre, Pendler) in stark vom Kfz-Verkehr belasteten Verkehrsräumen.

(164) Die Umsetzung der Lösungsmöglichkeiten ist von der Akzeptanz der Beteiligten abhängig. Die dabei möglichen Schwierigkeiten sollen im Folgenden anhand einiger Beispiele verdeutlicht werden:

- Häufig verhalten sich gerade Eltern beim Hol- und Bringverkehr im Bereich von Schulen unvernünftig oder verkehrswidrig (Parken auf dem Gehweg oder in zweiter Reihe, überhöhte Geschwindigkeit etc.).
- Dezentrale Lebensmittelmärkte führen zu weniger Verkehr, werden aber in Zeiten der Massenmotorisierung von den Kunden (aufgrund einer Reihe durchaus nachvollziehbarer Gründe) nicht angenommen. Investoren planen und bauen demnach eher konzentrierte Zentren an gut mit dem Kfz erreichbaren Standorten.
- Der Ersatz einiger der eher kurzen Kfz-Binnenverkehrsfahrten durch die Nutzung des Fahrrades oder zu Fuß scheint möglich. Häufig werden aber im Binnenverkehr Wegeketten zurückgelegt (z.B. Wohnung - Schule - Arbeit - Einkauf - Wohnung). Eine z.B. nur 500 m lange Binnenverkehrsfahrt ist dabei u.U. Teil einer mehrere km langen Wegekette.
- Gerade bei regnerischem Wetter oder Kälte sowie bei größeren Transportmengen (Kinder, Einkäufe) bietet das Kfz gegenüber dem Fahrrad oder dem Weg zu Fuß deutliche Vorteile hinsichtlich Bequemlichkeit und Komfort.

4 Zukünftige Situation 2025

(165) Aus den bisherigen Straßenverkehrszählungen (DTV-Zählungen) lassen sich keine eindeutigen Trends für Zu- oder Abnahmen der Verkehrsmengen im Bereich der Stadt Walsrode ableiten.

(166) Die zukünftige Verkehrssituation hängt von einer Reihe von Faktoren ab, deren Entwicklung und Auswirkungen derzeit nur schwerlich abzuschätzen sind.

(167) Wirtschaftliche Schwächephasen führen durch geringere Wirtschaftsverkehre und weniger Pendler zu geringeren Verkehrsmengen, Phasen des Aufschwungs zu steigenden Belastungen.

(168) Stagnierende oder sogar sinkende Reallöhne (und Renten) bei gleichzeitig steigenden Fahrkosten führen zu einer geringeren Nutzung des Kraftfahrzeugs auch im privaten Gebrauch (Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehre).

(169) Der Pkw-Besatz (Anzahl Pkw/ Person oder Pkw/ Haushalt) hat weitgehend einen Sättigungsbereich erreicht. Gerade im ländlichen Raum mit geringerem Angebot des ÖPNV ist der Zweitwagen pro Haushalt vielfach Standard.

(170) Die zukünftige Bevölkerungszahl in Deutschland steigt zukünftig nicht mehr an, sondern wird bis zum Zeitraum 2050 voraussichtlich sinken. Wobei sich regional deutliche Unterschiede zwischen Regionen mit Bevölkerungswachstum (z.B. Metropolregion Hamburg) und mit starkem Bevölkerungsrückgang (z.B. Raum Südharz) herausbilden.

(171) Aus diesen genannten Faktoren ließe sich nun pauschal ein Rückgang des zukünftigen Verkehrsaufkommens ableiten. Es ergeben sich aber auch eine Reihe von Faktoren, die zumindest bis zum Prognosezeitraum 2025 noch auf ein stagnierendes oder leicht steigendes Verkehrsaufkommen schließen lassen.

(172) Trotz höherer Kraftstoffkosten steigt die Zahl der verkauften SUV (Sport-Utility-Vehicles, Geländewagen) mit einem vergleichsweise hohen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch weiter an. Zumindest bei einem Teil der Fahrzeugkäufer scheinen die (übrigens seit dem 2. Weltkrieg kontinuierlich) steigenden Kraftstoffpreise beim Fahrzeugkauf nur eine untergeordnete Rolle zu spielen.

(173) Bei einem weiteren Teil der Fahrzeugnutzer kann davon ausgegangen werden, dass das private Kfz auch bei höheren Betriebskosten in gleichem Umfang genutzt wird (Dabei dürfte auch eine Rolle spielen, dass die Fixkosten des Kfz relativ hoch sind: Versicherung, Steuer, Inspektion, Reparaturen, Wertverlust. Die Betriebskosten pro Fahrtkilometer sind hingegen relativ gering. In den Fahrkosten der öffentlichen Verkehrsmittel sind die Fixkosten in jeder Fahrt eingerechnet. Ist ein Kfz demnach erst einmal in einem Haushalt vorhanden, ist die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unverhältnismäßig teuer).

(174) Geringere Bevölkerungszahlen bedeuten nicht automatisch weniger Verkehr. Zum einen ist nicht die Gesamtzahl der Einwohner entscheidend. Eine wesentliche Rolle bei der Höhe des Kfz-Verkehrs spielt die Anzahl der Personen in fahrfähigem Alter.

(175) So ist in den nächsten 15 bis 20 Jahren vor allem von einem Absinken der Anzahl Kinder und Jugendlicher auszugehen. Die Anzahl der Personen in fahrfähigem Alter über 18 Jahre bleibt demgegenüber relativ konstant.

(176) Auch durch die steigende Anzahl der Senioren ergeben sich keinesfalls automatisch deutlich sinkende Verkehrsmengen. Vielmehr ist die heutige Rentnergeneration körperlich und geistig deutlich gesünder als noch vor 10 oder 30 Jahren. Dieser Trend soll nach medizinischen Studien weiter anhalten. So nutzen auch ältere Menschen häufig den privaten Pkw als Verkehrsmittel.

(177) Schließlich kann bei sinkender Bevölkerungszahl auch zusätzlicher Verkehr erzeugt werden. Bei ausgedünnten Siedlungsbereichen werden verschiedene Infrastruktureinrichtungen nicht mehr flächendeckend an jedem Ort vorgehalten werden können.

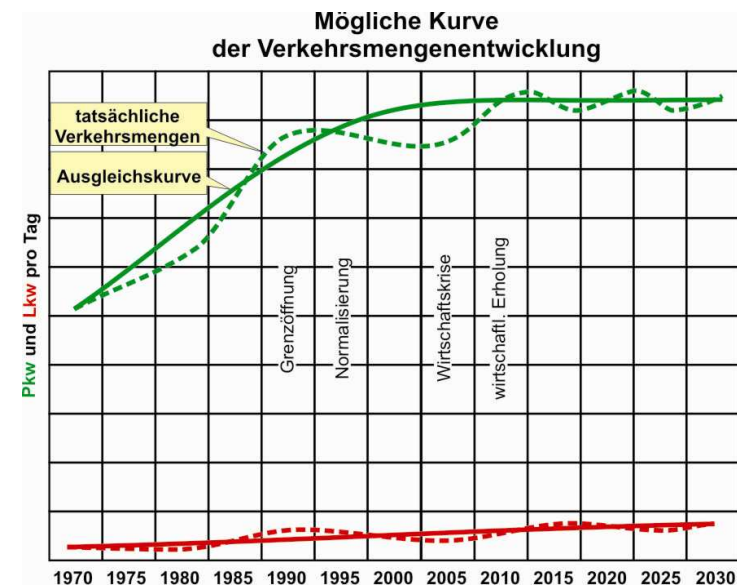
(178) Die Fahrt vom Wohnort zur Schule, zum Sportverein, dem Fitnessstudio oder Einzelhandelseinrichtungen kann sich dadurch deutlich verlängern. Verlängerte Fahrten bedeuten wiederum zusätzlichen Verkehr. Einige - derzeit mit dem Fahrrad, zu Fuß - unternommene Fahrten werden bei verlängerten Wegen zukünftig mit dem Kfz durchgeführt.

(179) Die Entwicklung der einzelnen Faktoren kann aus Sicht der Verkehrsplanung nicht abschließend beurteilt werden. Entscheidende Auswirkungen haben zudem regionale oder lokale Effekte. Zusätzliche Wohn-, Gewerbe- oder Einzelhandelsnutzungen im Umfeld führen zu mehr Verkehr. Wohnhausabriss, Unternehmensstillegungen oder die Aufgabe von Einzelhandelsbetrieben führen zu deutlichen Verkehrsrückgängen im jeweils umliegenden Straßennetz.

(180) Die Erstellung einer „exakten“ Verkehrsprognose ist demnach nicht möglich. Vielmehr muss die Entwicklung einer Reihe von Faktoren abgeschätzt werden, die dann letztlich als Ergebnis zur einer Veränderung der Verkehrsmengen und Verkehrsströme führt.

(181) Eine für Niedersachsen idealtypische Verlaufskurve mit Prognosehorizont 2030 ist im nachfolgenden Bild dargestellt. Die gestrichelte Linie zeigt dabei den tatsächlichen Verlauf der Verkehrsentwicklungen, die durchgezogene Linie eine entsprechende Ausgleichskurve.

(182) Im Rahmen der Allgemeinen Straßenverkehrszählungen werden zudem nur alle 5 Jahre Verkehrswerte erfasst. Ggf. wird dabei zufällig ein Wellenberg und im nächsten Abschnitt ein Wellental erfasst, woraus sich dann eben kein allgemeiner Trend ableiten lässt.



(183) Die exakten Auswirkungen der geplanten Gewerbegebiete Schneede an der B 209/ A27 AS Walsrode-West und in Honerdingen, des Abzugs der britischen Streitkräfte in Bad Fallingbommel und der damit einhergehenden Nachnutzung der entsprechenden Flächen und Gebäude oder weiterer z.T. eher kleinerer Flächennutzungsänderungen sind derzeit nicht abschätzbar:

- In den Gewerbegebieten können sich eher weiträumig ausgerichtete Logistikbetriebe mit hohem Schwerverkehrsanteile, aber starker Autobahnnutzung ansiedeln.
- Kleinere Handwerksbetriebe oder Unternehmen mit lokalem Einzugsbereich nutzen eher auch das untergeordnete Straßennetz (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen). Allerdings ist dabei auch der Anteile des Schwerverkehrs deutlich geringer.
- Hohe Arbeitsplatzzahlen erzeugen auch ein hohes Verkehrsaufkommen. In diesem Fall werden aber ggf. Buslinienverläufe und Fahrpläne den neuen Gegebenheiten angepasst.
- Nicht absehbar ist zudem, ob und wann die Gewerbeflächen tatsächlich vollständig bebaut sind.

(184) Auf die Erarbeitung einer Verkehrsprognose wird aus den vorgenannten Gründen verzichtet. Es ist vielmehr ausreichend, auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsmengen und Verkehrsströme die derzeitige verkehrliche Situation zu bewerten und die Wirkungen möglicher Planungen u.a. durch Modellrechnungen zu ermitteln.

5 Planungen

5.1 Ortsumgehungen/ Entlastungsstraßen

(185) Aus den Ergebnissen der Analyse und Bewertung ergeben sich die folgenden Lösungsansätze:

(186) Eine **Ortsumgehung** (ggf. auch als Teilumgehung/ **ABBILDUNG 35**) kann von der Stadt u.a. aus finanziellen Gründen zur Zeit nicht realisiert werden. Planungs- und Kostenträger wäre der Bund. Derzeit wird die Ortsumgehung Walsrode im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im weiteren Bedarf geführt, eine Realisierung ist demnach kurzfristig nicht zu erwarten.

(187) Aktuell wird der Bundesverkehrswegeplan für den Zeitraum 2015 bis 2030 neu aufgestellt. Im Jahr 2016 steht dann voraussichtlich die neue Einteilung der Maßnahmen in den vordringlichen und weiteren Bedarf fest (sogenannter Bedarfsplan zum BVWP). Erst dann ist absehbar, inwieweit bzw. in welchen Zeiträumen die Anlage einer Umgehungsstraße im Zuge der B 209 realisierbar ist.

(188) Alternativ könnte der Verkehr im Zuge der B 209 über den **Vorbrücker Ring, die Hannoversche Straße (L 190) zur BAB AS-Walsrode Süd und weiter über die Autobahn A 27** zur AS Walsrode-West geführt werden.

(189) Eine entsprechende Beschilderung ist derzeit bereits in Ansätzen vorhanden, insbesondere aber aus Richtung Südwesten (B 209 im Bereich Schneeheide) verbesserungswürdig. Das separate, durch Bäume verdeckte Schild sollte direkt in den Autobahnwegweiser integriert werden.



Beschilderung aus Richtung Südwesten



Beschilderung aus Richtung Osten

(190) Eine **tatsächliche Verlegung der B 209** von der BAB-AS Walsrode-West über die A 27 zur L 190 und den Vorbrücker Ring bis zur Quintusstraße hätte aufgrund der Ortskenntnis der Fahrzeugführer und der weit verbreiteten Nutzung von Navigationsgeräten ohne zusätzliche Maßnahmen eher geringe Auswirkungen.

(191) Bei der Planung und Umsetzung unterstützender Maßnahmen ist zu beachten, dass das Hauptstraßennetz zunächst einmal grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung steht bzw. stehen soll. Der Fahrzeugführer hat gemäß verschiedener Gerichtsurteile sogar einen Anspruch darauf, eine solche Straße nutzen zu dürfen.

(192) Einschränkungen (Tempo-30, Lkw-Verbot, Anlieger frei etc.) sind auf dem Hauptstraßennetz nur zulässig, wenn objektive Gründe

hierfür vorliegen (z.B. Überschreitung von Grenzwerten im Bereich des Lärmschutzes).

(193) In diesem Zusammenhang sind auch finanzielle Aspekte zu beachten. Für Bundesstraßen hat der Bund, für Landesstraßen das Land und für Kreisstraßen der Landkreis die sogenannte Straßenbaulast. Sind diese Straßen zu sanieren/ reparieren ist dies von dem Straßenbaulastträger zu finanzieren.

(194) Wird die B 209 auf die Hannoversche Straße und den Vorbrücker Ring verlegt, würde die Stadt ggf. die Lange Straße/ Moorstraße, Brückstraße und Quintusstraße als Gemeindestraße in die eigene Baulast übernehmen. Reparaturen und Sanierungen wären entsprechend von der Stadt zu finanzieren.

(195) Wird die B 209 auf die Hannoversche Straße und den Vorbrücker Ring verlegt, würden voraussichtlich auch die Planungen einer möglichen weitergehenden Ortsumgehung (B 209/ Quintusstraße, L 161/ Ebbinger Straße, B 209/ Verdener Straße) eingestellt werden. Diesbezüglich wären die Ergebnisse im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes abzuwarten.

(196) In der Praxis nutzen bereits derzeit einige Fahrzeugführer die Route über die Hannoversche Straße und den Vorbrücker Ring:

- Verdener Straße/ B 209 - Honerdingen/ B 209: ca. 1.710 Kfz/ Tag (Durch das Stadtzentrum oder über Bismarckring),
- Hannoversche Straße/ L 190 - Honerdingen/ B 209: ca. 895 Kfz/ Tag;
- jeweils ca. 9% Schwerverkehrsanteil

(197) Neben der Fahrtzeit und der tatsächlichen Länge einer Route spielen aber auch subjektive Faktoren bei der Routenwahl eine Rolle.

(198) So meiden ortskundige Fahrzeugführer den sich gerade im Zentrum ergebenden Stau oder die teilweise geschlossene höhengleiche Bahnquerung im Zuge der Quintusstraße. Andere Fahrzeugführer vermeiden das zusätzliche Auf- und Abfahren der Autobahn. Und wieder einige Kfz-Nutzer folgen uneingeschränkt den Anweisungen des Navigationsgeräts. Mit dem **Bismarckring** ergibt sich somit für den ortskundigen Fahrzeugführer eine weitere Routenalternative.

(199) Es stehen dem Verkehr von der AS Walsrode-West/ B 209 zur B 209 in Honerdingen somit 3 Routen zur Verfügung, die je nach Navigationsgerät, Beschilderung oder persönlichen Erfahrungen und Vorlieben genutzt werden:

- Quintusstr., Brückstr., Lange Str./ Moorstr., Verdener Str.,
- Vorbrücker Ring, Hannoversche Str. (L 190), A 27
- Vorbrücker Ring, Hannoversche Str., Ernst-August-Str., Bismarckring, Verdener Str.,

(200) Sowohl das Stadtzentrum und insbesondere der Bismarckring sind zur weiteren Aufnahme zusätzlicher größerer Verkehrsströme aufgrund der schon vorhandenen Belastung und der angrenzenden Flächennutzungen nicht geeignet. Ebenso wie die anderen stark vom Kfz- und Schwerverkehr befahrenen Straßen (u.a. Bergstraße, Verdener Straße, Quintusstraße, Hannoversche Straße) wären sie möglichst zu entlasten.

(201) Eine **alternative Straßenführung zwischen der Verdener Straße und der Hannoverschen Straße zwischen dem Siedlungsbereich und der A 27** dürfte nicht zu realisieren sein. Es ergäben sich für eine parallel zur A 27 laufende Straße hohe Kosten bei gleichzeitig erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft.

(202) Eine ergänzende **Straßenverbindung nördlich des Zentrums** (Sundernstraße - Am Bahnhof) für eine eingeschränkte Nutzung für Pkw-Verkehr würde zwar die Straßen im Zentrum entlasten, zugleich aber Verkehre in derzeit ruhigere Wohnquartiere ziehen (**ABBILDUNG 36**).

(203) Die Wirkungen möglicher neuer Straßenverbindungen wurden mit Hilfe des Programmsystems Visum über Modellrechnungen überprüft. Basis ist dabei der Nullfall 2013 mit den aktuellen verkehrsmengen und Beziehungen. Dargestellt sind jeweils die Differenzenbelastungen zum Nullfall (rot = zusätzliche Belastung, grüne = Entlastung/ **ABBILDUNGEN 37 BIS 42**).

(204) Eine Umgehungsstraße würde je nach Lage der Trasse und Länge die Stadtbereich deutlich entlasten. Neben den Durchgangsverkehren würden auch zahlreiche Ziel- und Quellverkehre aufgenommen werden.

(205) Je länger die Umgehung wäre, d.h. je mehr radial auf die Kernstadt zuführende Straßen miteinander verknüpft wären, desto besser auch die verkehrlichen Wirkungen.

(206) Durch zusätzliche Maßnahmen (Umgestaltungen Straßenraum, Lkw-Fahrverbote, Geschwindigkeitsreduzierungen etc.) wären die Entlastungen auf den Straßen im Siedlungsbereich weiter zu steigern.

(207) Eine parallele Straßenverbindung zwischen Bismarckring und A 27 würde die südlichen Teile der Stadt zwar verkehrlich entlasten, die Wirkungen sind aber angesichts der hohen Investitionskosten und der Eingriffe in Natur und Landschaft zu gering.

(208) Eine Optimierung der Verbindung A 27, B 209, Vorbrücker Ring würde insbesondere den Bismarckring verkehrlich entlasten. Im Netzmodell wurde in diesem Planfall die Geschwindigkeit auf der L 190 bzw. dem Vorbrücker Ring erhöht.

(209) Es stellt sich noch die Frage, durch welche speziellen Maßnahmen eine solche Optimierung erfolgen könnte.

(210) Eine alleinige Ausschilderung als Parallelstrecke zur B 209 ist nicht ausreichend. Hierbei ist zu beachten, dass eine solche Beschilderung in Ansätzen vorliegt, ein Großteil der Fahrzeugführer ortkundig ist oder sich auf sein Navigationsgerät verlässt.

(211) Eine neue Straßenverbindung im nördlichen Stadtbereich (z.B. An der Frauenwiese oder Ostdeutsche Allee) ist nicht zu empfehlen. Hierdurch würden Verkehre in die dortigen Wohnquartiere gezogen.

5.2 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

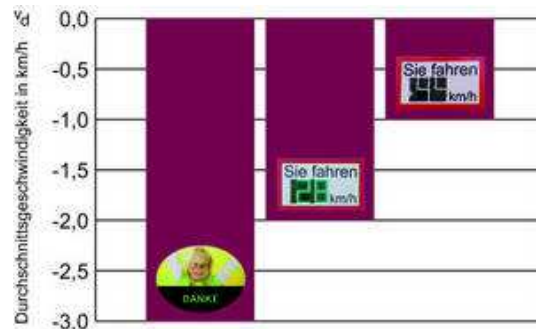
(212) Neben möglichen Umgehungsstraßen und alternativen Routen auf vorhandenen Straßen ergeben sich auch Möglichkeiten, den vorhandenen Verkehr auf maßvolle Geschwindigkeiten zu reduzieren: Tempo 30, Geschwindigkeitsüberwachung/ „Blitzkästen“, Dialog-Display.

(213) Fußgängerüberwege/ Bedarfsampel und Mittelinseln können die Geschwindigkeiten weiter reduzieren und Fußgängern und Radfahrern die Möglichkeit zur verbesserten Straßenquerung bieten.

(214) Bei der Nutzung von mobilen Geräten zur Geschwindigkeitsanzeige kann zumindest für einen gewissen Zeitraum und einen eingeschränkten Straßenabschnitt ein positiver Effekt erzielt werden.

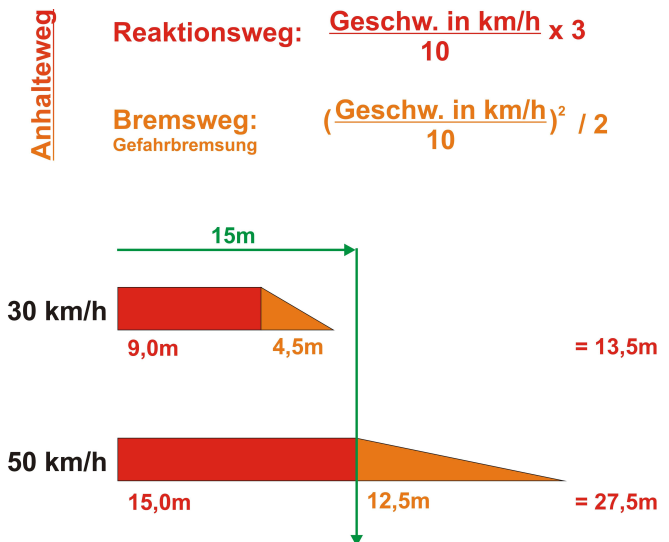
(215) Zudem können Fußgänger/ Radfahrer die tatsächliche mit der "gefühlten" Geschwindigkeit eines Kfz vergleichen. Oftmals schätzen Kfz-Nutzer ihre Geschwindigkeit zu niedrig, Fußgänger und Radfahrer die Geschwindigkeit eines vorbeifahrenden Kfz aber zu hoch ein.

(216) Dialog-Displays (linker Balken der nachfolgenden Grafik) wirken durch das "Lob-und-Tadel-Prinzip" sowohl stärker als auch nachhaltiger als auch dynamische Geschwindigkeitsanzeigen (Quelle: UDV Unfallforschung der Versicherer).



(217) Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit bedeutet.

(218) Gemäß nachfolgend aufgeführter Berechnung (Formeln aus aktuellen Fahrschulunterlagen entnommen) verdoppelt sich bei 50 km/h der Anhalteweg. Gerade bei im Siedlungsbereich oftmals nur kurzen Entfernungen bis zum Gefahrenpunkt sowie häufiger Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern kann sich ein längerer Anhalteweg gravierend auswirken.



Bei einem 15 m vor dem Fahrzeug plötzlich auftauchenden Hindernis und einer anschließenden Vollbremsung kommt das Fahrzeug 1,5m vor dem Hindernis zum Stillstand. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erfolgt ein ungebremster Aufprall. Ein Unfall mit einem Menschen ist dann voraussichtlich tödlich.

5.3 Öffnung Kirchplatz

(219) Um Umwegfahrten im Stadtgebiet und insbesondere im Zentrum zu vermeiden, könnte der **Kirchplatz wieder in südlicher Richtung befahren** werden. Fahrzeugführer von der Quintusstraße/ Brückstraße müssen dann nicht erst einen Bogen über Moorstraße - Worth - Lange Straße machen (**ABBILDUNG 43**).

(220) Allerdings wäre dann in der Quintusstraße ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen in Richtung Kirchplatz einzurichten. Im Bereich Kirchplatz sollte zusätzlich zu den beiden derzeit nach Norden führenden Fahrstreifen (Linksabbieger Moorstraße/ Rechtsabbieger Brückstraße) ein Fahrstreifen für die dann nach Süden verlaufenden Fahrten vorhanden sein.

(221) Ohne diese zusätzlichen Fahrstreifen überstauen sich die wartenden Fahrzeuge gegenseitig. Trotz Grün an der Signalanlage kann der Fahrzeugstrom dann nicht abfließen.

(222) Die möglichen Signalschaltungen (derzeit und Öffnung Kirchplatz in beide Fahrtrichtungen ohne zusätzliche Fahrstreifen) sind mit den sich ergebenden Signalphasen und den entstehenden Mängeln in der **ABBILDUNG 44** dargestellt.

(223) Während sich derzeit eine gute rechnerische Verkehrsqualität ergibt (sog. Verkehrsqualität der Stufe B, entspricht Schulnote 2), ist im Fall der Öffnung des Kirchplatzes ohne zusätzliche Fahrstreifen keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr gegeben (sog. Verkehrsqualität der Stufe F, entspricht Schulnote 6/ **ABBILDUNG 45**).

(224) Bei vorhandener Bebauung steht für die Anlage weiterer Fahrstreifen derzeit kein ausreichender Platz zur Verfügung. Die beidseitige Freigabe des Kirchplatzes für den Kfz-Verkehr ist deshalb kurzfristig nicht möglich bzw. sinnvoll.

(225) Da durch eine solche Maßnahme der Verkehrsablauf aber auch im Bereich Moorstraße/ Poststraße und Wort/ Lange Straße verbessert werden könnte, ist die Situation im Umfeld der Einmündung zu beobachten. Ggf. ergibt sich durch Nutzungsänderungen (Änderungen der Gebäudestruktur) die Möglichkeit zu einem größeren Umbau.

(226) Bedingt durch Be- und Entlastungswirkungen (direkte Wirkungen und Folgewirkungen), sind die Entlastungen im Stadtzentrum aber insgesamt nicht so groß wie ggf. erhofft (**ABBILDUNG 46**).



Kirchplatz Blickrichtung Brückstraße

5.4 Stellplätze

(227) Sinnvoll erscheint die Beibehaltung der **Parkzeitbeschränkung**. Andernfalls würden auch die geschäfts- und praxisnahen Stellplätze von Dauer- oder Langzeitparkern blockiert.

(228) Allerdings sollten die Dauer der Beschränkung (1 oder 2 Stunden) sowie der Zeitraum in dem die Beschränkung gilt (von 8 bis 18 oder 9 bis 19 Uhr u.ä.) vereinheitlicht werden.

(229) Die **Beschilderung/ Wegweisung** der Parkplätze ist zu überarbeiten. Es sollten lediglich einzelne große Parkplatzflächen im Sinne eines Parkleitsystems mit starrer Beschilderung ausgewiesen werden.

(230) Eine flexible Beschilderung (mit der Angabe der jeweils freien Stellplätze auf jedem Parkplatz) verursacht zu hohe Kosten. Zudem ist die Erfassung der belegten und freien Stellplätze kaum möglich. Letztlich sollen die Besucher auch die aus der Einfahrtsrichtung erste Möglichkeit zum Abstellen des Fahrzeugs nutzen und gar nicht mehr bis in das Zentrum hineinfahren.

(231) Etliche derzeit vorhandene Ausweisungen können entfallen, die übrigen sind zu vereinfachen. Ziel ist ein klares, einheitliches und einfaches System, dass Fahrzeugführern möglichst am Beginn des Zentrums auf einen geeigneten Stellplatz führt.

(232) Wer dennoch in das Zentrum einfährt, sollte mit einem einfachen Parkplatzschild (weißes P auf blauem Hintergrund) auf größere Parkplatzbereiche hingewiesen werden. Sinnvollerweise sollte die Anzahl der insgesamt dort zur Verfügung stehenden Stellplätze auf dem Schild vermerkt werden. In Abstimmung mit den Eigentümern können auch private Parkplätze einbezogen werden

(233) Eine mögliche Beschilderung ist in 2 Varianten in den **ABBILDUNGEN 47 UND 48** dargestellt. In Variante 2 wird dabei der Parkplatz Zentrum Nordost in den Bereich des Richard-Fröhlich-Weges verlegt, um die Brückstraße und Teile der Moorstraße von Verkehren zu entlasten.

(234) Im Zentrum selbst sollten die vorhandenen Parkflächen möglichst miteinander verbunden werden. Dies gilt sowohl für kleinere rückwärtig angelegte Parkplatzbereiche wie für größere Parkplätze z.B. im Bereich Fachmarktzentrum, TrinkGut bis hin zur Sparkasse/ Volksbank.

(235) Zur Vermeidung bzw. Minimierung von Parksuchverkehren wäre langfristig/ visionär die **Anlage großer Stellplatzflächen am Rand des Stadtzentrums** möglichst direkt an den Hauptzufahrtsstraßen sinnvoll. Weitere Parkplätze sollten dann nicht mehr im Rahmen des Parkleitsystems ausgeschildert werden (**ABBILDUNG 49**).

(236) Zur Verringerung der Parksuchverkehre sowie der Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs durch ein- und ausparkende Fahrzeuge, wäre es ergänzend sogar zu empfehlen, die Stellplätze an der Langen Straße/ Moorstraße oder die Parkplätze Rathaus und Großer Graben sowie ggf. Kirchplatz zu entfernen.

(237) Durch die Bezeichnung der großen **Auffangparkplätze** "Zentrum-Nordwest", "Zentrum-Nordost", "Zentrum-Südwest" und "Zentrum-Südost" wird den potentiellen Nutzern die Lage direkt am Zentrum verdeutlicht. Missverständnisse, etwa ob die Stellplätze Klostersee in der Nähe des Zentrums liegen, werden vermieden.

(238) Allerdings stehen derzeit im Bereich der sinnvollen Parkplatzflächen keine ausreichenden Flächen zur Verfügung. Zudem ist die Anlage der Parkplätze relativ teuer. Eine Parkpalette würde weniger Fläche benötigen, aber deutlich mehr kosten als ebenerdige Stellplätze.

(239) Fraglich ist auch, ob alle Besucher der Innenstadt das neue Stellplatzkonzept annehmen. Gerade der Entfall der geschäfts-/ zielnahen Stellplätze Moorstraße/ Langestraße und Großer Graben, Rathaus, Kirchplatz könnte auch zu einem Ausweichen der Kunden auf andere Einkaufsbereiche führen.

(240) Auch wenn Kunden/ Besucher in Hamburg, Bremen und Hannover die Nutzung von Parkhäusern mit Parkgebühren und weiteren Wegen vom Parkplatz zu den Geschäften (zwangsweise) akzeptieren, ist dies nicht auf das Einkaufsverhalten in Walsrode übertragbar.

(241) Eine mögliche Neuorganisation der Stellplatzbereiche (große Parkplatzflächen an den 4 Hauptzufahrten, dafür weniger Stellplätze im Stadtkern) ist allenfalls sehr langfristig denkbar. Ob und wenn ja welche Stellplätze in diesem Fall entfallen könnten, wäre demnach im weiteren Planungsprozess zu entscheiden. Eine Reduzierung der Stellplätze im Zentrum sollte deshalb derzeit nicht erfolgen.

(242) Eine alternative Planungsvision ergäbe sich bei einer Verbindung der vorhandenen Parkplätze direkt im Zentrum (**Großparkplatz Straßenkarree Lange Straße, Kirchplatz, Moorstraße, Neue Straße**). Wären die Parkplätze dort miteinander verknüpft, könnten Nutzer fast direkt von der jeweiligen Hauptzufahrtstraße diesem Bereich zufahren.

(243) Lange Straße, Kirchplatz, Moorstraße, Neue Straße wären entsprechend entlastet. Allerdings sollten dann alle Stellplätze in diesem Bereich öffentlich sein. Private Stellplätze für einzelnen Nutzer müssten die Ausnahme bleiben (**ABBILDUNG 50**).

(244) Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist eine solche Verbindung derzeit nicht möglich. Zudem sind aufgrund verschiedener eigentumsrechtlicher und damit auch haftungsrechtlicher Probleme die Realisierungschancen eine großen Lösung eher gering.

(245) Dennoch sollte die Verknüpfung von Stellplatzflächen auch in kleinem Rahmen bei sich bietender Gelegenheit erfolgen. Parksuchverkehre bzw. allgemein An- und Abfahrten zu Stellplätzen können dadurch verringert bzw. von den Hauptstraßen verlagert werden.

5.5 Fußgängerzone/ Fußgängerbereiche

(246) Als sinnvoller bzw. deutlich einfacher zu realisieren könnte sich demgegenüber eine **Fußgängerachse in diesem Bereich des Straßenkarrees Lange Straße, Kirchplatz, Moorstraße, Neue Straße** erweisen (**ABBILDUNG 51**). Die Geschäfte könnten sich demnach auch zum Innenbereich öffnen (Gastronomie mit Sitzgelegenheiten, zusätzlicher Geschäftseingang etc.).

(247) Hier sind im weiteren Planungsverlauf geeignete Flächen zu finden und mit den Eigentümern, Anwohnern und Anliegern im Zentrum abzustimmen.

(248) Die Umwidmung des **Großen Grabens als Fußgängerzone** könnte sich ebenfalls anbieten. Im Zuge des Großen Grabens entfielen dabei einige Stellplätze (ca. 15 Stück), die aber verzichtbar wären. Allerdings sollte der Parkplatz Großer Graben mit ca. 60 bis 65 Stellplätzen weiter nutzbar bleiben. Dieser müsste dann vom Parkplatz Trinkgut/ Fachmarktzentrum anfahrbar sein.

(249) Mit der Straße Großer Graben entfielen dann aber eine Achse für den Kfz-Verkehr, die derzeit ca. 2.500 Kfz/ Tag aufnimmt. Ein Teil dieser Fahrten nutzt den Großen Graben tatsächlich als Abkürzung zwischen der Moorstraße und der Langen Straße.

(250) Wird die Achse geschlossen, verlagert sich demnach ein großer Teil dieses Verkehrs über die Neue Straße und die Worth/ Kirchplatz als alternative Nord-Süd-Verbindungen. Die dort vorhandenen Mängel im Verkehrsablauf werden verstärkt.

(251) Sinnvoll wäre es demnach, geeignete **Fußgänger- und Radwegeachsen auf das Zentrum hin und innerhalb des Bereiches Moorstraße/ Neue Straße/ Lange Straße/ Kirchstraße** zu entwickeln (**ABBILDUNG 52**).

(252) Kurze Wegeverbindungen führen zu einer höheren Attraktivität für die umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsmittel. Bei guten Wegeverbindungen wird der Pkw auch eher auf einem größeren Parkplatz am Rande des Zentrums abgestellt. Der Weg ins Zentrum bzw. die Wege innerhalb des Zentrums dann zu Fuß erledigt.

5.6 Radverkehr

(253) Aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen kann die vorhandene Benutzungspflicht für Radfahrer auf den derzeitigen Radwegen bzw. Geh- und Radwegen entfallen. Radfahrer können dann sicherer auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr mitfahren (**ABBILDUNG 53**).

(254) Alternativ können die ggf. weiterhin vorhandenen, aber nicht ausgeschilderten und damit nicht benutzungspflichtigen, Radwege befahren werden. Zudem können die Gehwege mit Zusatzzeichen für Radfahrer freigegeben werden.

(255) Im Bereich Lange Straße/ Moorstraße/ Worth sollten die benutzungspflichtigen Radwege beibehalten werden. Kfz-Nutzer würden sonst die Radfahrer ggf. mit zu geringem Abstand überholen oder beim Überholvorgang auf den Gehweg ausweichen. Hierdurch ergeben sich Sicherheitsrisiken, die vermeidbar sind.

(256) In den untergeordneten Straßen (abseits der Hauptstraßen z.T. in vorhandenen Tempo-30-Zonen) sollten Radwege entfallen. Radfahrende sind hier auf der Fahrbahn deutlich sicherer.

(257) Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fahrradverkehr sind oftmals in der Detailplanung zu finden:

- Abgesenkte Bordsteine, Barrierefreiheit, ausreichende Fahrradabstellplätze an zentralen Einrichtungen und Plätzen, kleine Lückenschlüsse in Wegeverbindungen, Grünschnitt an Sicht- und Wegeachsen, ausreichende Grünzeiten an Signalanlagen, Anlagen nicht immer an Mindestmaßen bemessen, Zuwegung zu zentralen Nutzungen (Einzelhandelsmärkten) etc.

- Im Einmündungsbereich Worth in die Lange Straße sollte die Radwegemarkierung umgehend erneuert werden. Langfristig könnte sich hier die durchgehende Pflasterung des Fuß- und Radweges im Zuge der Langen Straße auch über die Einmündung der Worth hinaus anbieten.

(258) Letztlich ist auch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit für eine stärkere Nutzung des Fahrrades oder mehr zu Fuß zurückgelegte Wege entscheidend (Aktionstage, Pressekampagnen, Flyer etc.).

(259) Diesbezüglich könnte im Zusammenhang mit der empfohlenen Änderung der Radwegebenutzungspflicht eine größere Kampagne getan werden.

6 Fazit

Ortsumfahrung

(260) Aus verkehrsplanerischer Sicht ist auf Grund der vorgenannten Überlegungen und Wirkungen die Anlage einer Umgehungsstraße zu empfehlen, die von der B 209 an der Verdener Straße unter Anbindung der K 120 (Oskar-Wolf-Strasse) und der L 190 (Bergstraße/ Ebbinger Straße) bis zur B 209 am Kreisverkehrplatz westlich Honerdingen führt.

(261) Die stark belasteten bis überlasteten Hauptverkehrsstraßen würden deutlich entlastet. Lärm- und Schadstoffbelastungen würden ebenso wie Erschütterungen und die Trennwirkung der Straßen reduziert. Der Radverkehr könnte deutlich besser als bei derzeitigen Verkehrsbelastungen sicher auf der Fahrbahn geführt werden.

(262) Der Bundesstraßen- und Landesstraßenverkehr würde nicht mehr von städtischen Verkehren beeinträchtigt werden. Insbesondere die Zeitverluste des überregionalen Verkehrs bei Stauungen im Stadtbereich (vor allem Brückstraße, Quintusstraße, Bahnübergang), aber auch Wartezeiten bei Ein- und Ausparkvorgängen und an den Signalanlagen im eigentlichen Zentrum (Moorstraße/ Lange Straße) würden deutlich reduziert.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

(263) Es ist anzustreben, durch bauliche Maßnahmen, aber auch durch Geschwindigkeitsüberwachungen und mobile Geschwindigkeitsanzeigen/ Dialog-Display die im Stadtgebiet gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren. Außerhalb der Spitzenzeiten

werden bei weniger Stauungen und Stockungen teilweise zu hohe Geschwindigkeiten gefahren.

(264) Zugleich sollte durch Öffentlichkeitsarbeit (Presse, Flyer, Informationsveranstaltungen in Schulen etc.) auf ein verändertes Verkehrsverhalten hingewirkt werden (vergl. Kampagne der Stadt Hannover "Gib mir Acht" zur Verkehrssicherheit von Kindern; www.gib-mir-acht.de):

- Folgen zu hoher Geschwindigkeiten,
- Fahren unter Alkoholeinfluss,
- Sinn von vorbildlichem und partnerschaftlichem Verhalten,
- Verkehrsverhalten der Eltern vor Grundschulen und Kindertagesstätten, bzw. im Zusammenhang mit Kindern allgemein (Anschnallen im Kfz, Helmtragen beim Radverkehr etc.).

Öffnung Kirchplatz

(265) Eine Öffnung des Kirchplatzes für beide Fahrtrichtungen ist grundsätzlich sinnvoll, lässt sich aber aus Gründen der Leistungsfähigkeit nur bei der Anlage eines zusätzlichen Fahrstreifens in Nord-Süd-Richtung realisieren. In Süd-Nord-Richtung sollten 2 Fahrstreifen erhalten bleiben.

(266) Hier sollte die Situation insbesondere bezüglich der Flächenverfügbarkeit beobachtet werden. Ggf. lässt sich eine solche Lösung mittel- oder langfristig umsetzen.

Stellplätze

(267) Die derzeitige Parkzeitbeschränkung hat sich grundsätzlich bewährt. Veränderungen im Detail sind natürlich immer möglich.

(268) Die Anlage großer Auffangparkplätze am Rand des Zentrums lässt sich idealtypisch kaum realisieren. Hierzu fehlen die erforderlichen Flächen und die Finanzmittel zur Anlage der Stellplätze. Allerdings kann ein solches System näherungsweise durch eine veränderte Ausschilderung der Parkplätze erreicht werden.

(269) Grundsätzliche sollte angestrebt werden, vorhandene Parkplatzbereiche miteinander zu knüpfen, um unnötige Fahrten zwischen Parkplätzen über das Hauptstraßennetz zu vermeiden.

Fußgängerzone/ Fußgängerbereiche

(270) Innerhalb des Zentrums und auf den Zuwegungen dorthin sollten attraktive und (auch bei Regen, Eis und Schnee) gut benutzbare Fußwege angelegt werden.

(271) Die Bereitschaft, den Pkw auf einem Parkplatz am Rande des Zentrums stehen zu lassen und alle Wege innerhalb des Zentrums zu Fuß zu erledigen wird erhöht, Fahrten mit dem Kfz innerhalb oder in das Zentrum entsprechend reduziert.

Radverkehr

(272) Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Radwege oder gemeinsame Rad-/ Gehwege) können mit Ausnahme der Einbahnstraßen im Zentrum entfallen.

(273) Allerdings sollten auch aufgrund der hohen Verkehrsmengen Radfahrer nicht auf die Fahrbahn gezwungen werden. Vielmehr sollten die Gehwege für Radfahrer weiterhin nutzbar bleiben (Zusatzzeichen Radfahrer frei) und die derzeit benutzungs-

pflichtigen Radwege als nicht benutzungspflichtige Radwege beibehalten werden.

(274) Auch bezüglich des Radverkehrs ist eine offensive Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll. Die Rechte und Pflichten der Radfahrer sollten immer wieder dargestellt und betont werden, um alle Verkehrsteilnehmer über die tatsächlichen rechtlichen Regelungen zu informieren.

(275) Zudem sind Kampagnen zum partnerschaftlichen Miteinander im Straßenverkehr zur Gesundheit des Radverkehrs und zur Nutzbarkeit des Fahrrades im Alltag sinnvoll (vergl. AOK-Kampagne: Mit dem Rad zur Arbeit).

(276) Zusätzlich ist der Rad- und Fußgängerverkehr in der Alltagsarbeit immer wieder zu beachten und zu verankern. So wird teilweise bei neuen Planungen die Anbindung für Fußgänger und Radfahrer vergessen oder Abstellmöglichkeiten sind zu klein dimensioniert.

Hannover, November 2013



Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias