



**GEMEINDE WEYHE**

## **Verkehrsentwicklungsplan**

### **Gemeinde Weyhe**

#### **„Zukunftsfähige Mobilität für Weyhe“**



# **Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Weyhe**

**- Endbericht -**

**AUFTRAGGEBER: GEMEINDE WEYHE,  
RATHAUSPLATZ 1  
28844 WEYHE**

**AUFTRAGNEHMER: PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH  
VORDERE SCHÖNEWORTH 18, 30167 HANNOVER  
TELEFON: 0511/38 39 40  
TELEFAX: 0511/38 39 450  
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

**BEARBEITUNG: DIPL.-ING. H. MAZUR  
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN**

**GRAFIK: DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN  
G. HERNER**

**HANNOVER, 15. OKTOBER 2019**

2019-10-15 VEP\_ENDBERICHT.DOCX

<b>INHALTSVERZEICHNIS:</b>	<b>Seite</b>
1 Ausgangslage .....	1
2 Aufgaben und Vorgehen.....	2
3 Heutige Situation .....	5
3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur.....	5
3.2 Verkehrssituation Kfz-Verkehr .....	7
3.3 Verträglichkeit des Verkehrs und Straßenräume .....	10
3.4 Fußverkehr / Barrierefreiheit.....	12
3.5 Radverkehr .....	13
3.6 ÖPNV / SPNV .....	18
3.7 Verkehrssituation in Siedlungsbereichen.....	21
3.7.1 Verkehrssituation im Markt Kirchweyhe.....	22
3.7.2 Verkehrssituation im Sanierungsgebiet Ortskern Leeste.....	27
3.8 Zusammenfassende Bewertung .....	29
3.8.1 Konflikte in den Ortsteilen.....	30
3.8.2 Konflikte der Verkehrsarten .....	31
4 „Gemeinde im Wandel“ / Prognose 2040 .....	33
5 Ziele .....	38
5.1 Allgemeine Ziele des VEP .....	38
5.2 Handlungsfelder für Weyhe .....	40
5.3 Ziele anderer Fachplanungen.....	45
6 Maßnahmenempfehlungen.....	46
6.1 Gemeinde der kurzen Wege – verkehrssparende Siedlungsentwicklung .....	46
6.2 Fußverkehr / Barrierefreiheit.....	47
6.3 Radverkehr fördern!.....	51
6.4 Nutzung von Bussen und Bahn fördern .....	57
6.5 Verkehrssicherheit erhöhen!.....	64
6.6 Straßennetz und gemeindeverträglicher Umbau .....	66
6.7 Gemeindeverträglicher ruhender Verkehr .....	67
6.8 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen! .....	68
6.9 Öffentlichkeit herstellen! .....	70
6.10 Ortsteilkonzepte.....	71
6.10.1 Kirchweyhe – Bereich Marktplatz / Bahnhofstraße .....	71
6.10.2 Leeste – Geschäftsbereich .....	74
6.11 Kfz-Straßennetz.....	76
7 Schlüsselmaßnahmen .....	79
8 Fazit / Weiteres Vorgehen .....	86

Anhang: Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS:**

Abb. 2.1:	Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Weyhe .....	3
Abb. 2.2:	aus der Arbeit des begleitenden AG Verkehr .....	4
Abb. 3.1:	Klassifiziertes Straßennetz Gemeinde Weyhe .....	6
Abb. 3.2:	Quellen und Ziele .....	7
Abb. 3.3:	Verkehrsmengen im Kfz Verkehr.....	8
Abb. 3.4:	Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abh. der Straßenraumnutzung.....	11
Abb. 3.5:	Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr LAP 2. Stufe...	11
Abb. 3.6:	Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr LAP 3. Stufe...	12
Abb. 3.7:	Radverkehrsmengen am Bsp. Bahnhofstraße / Am Marktplatz (Radfahrer / 8 h) .....	14
Abb. 3.8:	Unfälle mit Radfahrereteiligung (2013-2015).....	15
Abb. 3.9:	Radverkehr ist bisher nur an wenigen Stellen im Straßenraum sichtbar .....	16
Abb. 3.10:	"Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr" (Entwurf vom 17.12.2018) .....	17
Abb. 3.11:	Netz Bürgerbus.....	19
Abb. 3.12:	Fahrgastentwicklung Bürgerbus .....	20
Abb. 3.13:	SPNV und Busliniennetz und Fahrtzeiten zu Bahnhof bzw. Zentrum .....	20
Abb. 3.14:	Untersuchungsbereich Kirchweyhe Markt.....	22
Abb. 3.15:	Bestand Marktbereich Kirchweyhe .....	23
Abb. 3.16:	Verkehrsmengen Marktbereich .....	24
Abb. 3.17:	Problemfelder Straßenraum Marktbereich .....	25
Abb. 3.19:	Auslastung öffentlicher Parkplätze im Bereich Marktplatz und Bahnhofstraße .....	26
Abb. 3.20:	Bestandsituation Sanierungsgebiet Leeste (Stand 2017) .....	27
Abb. 3.21:	Auslastung öffentlich zugänglicher Stellplätzen im Ortskern Leeste .....	28
Abb. 3.22:	Verkehrsmenge (Kfz / 24 h) in Leeste .....	29
Abb. 4.1:	Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung .....	35
Abb. 5.1:	Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Maßnahmengrobkonzept.....	45
Abb. 6.2:	Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung.....	48

Abb. 6.3:	„Besitzbare“ Gemeinde! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren).....	49
Abb. 6.4:	Zu entwickelndes/optimierendes Hauptfußwegnetz Leeste (grüne Darstellung).....	50
Abb. 6.5:	Querungs- und Linksabbiegehilfe in der Leester Straße .....	51
Abb. 6.6:	Radverkehrsnetz - Entwurf.....	54
Abb. 6.7:	Maßnahmenbeispiele Radverkehr.....	56
Abb. 6.8:	Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV (Bus- und Schienenverkehr) .....	58
Abb. 6.9:	Beispielhafter Entwurf Buskap Hauptstraße Haltestelle Hagen .....	59
Abb. 6.10:	Beispielhafter Entwurf Buskap mit Querungshilfe .....	60
Abb. 6.11:	MIA für Weyhe – Das EinwohnerTicket.....	62
Abb. 6.12:	Rahmenplanung: Umgestaltung des Bahnhofsumfelds Kirchweyhe West.....	64
Abb. 6.13:	Schutzstreifen und Aufstellflächen sowie Übergang von Zweirichtungsradweg ausserorts auf richtungsgetrennte Innerortsführung mit Querungsinsel (Beispiele).....	67
Abb. 6.14:	Geänderte Verkehrsführung am Marktplatz Kirchweye (dauerhafte Regelung).....	73
Abb. 6.15:	Verkehrskonzept Ortskern Leeste .....	75
Abb. 6.16:	Kennzeichnung des Querungsbereiches Leester Straße / Kurzer Weg / Pestalozzistraße durch Fahrbahnversmälnerung.....	76
Abb. 6.17:	Straßennetz der Gemeinde Weyhe – Funktionen .....	78
Abb. 7.1:	Schlüsselmaßnahmen für die Gemeinde Weyhe (Auswahl).....	81

#### **TABELLENVERZEICHNIS:**

Tab. 4.1:	Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen .....	34
Tab. 6.1:	Zur Förderung angemeldete Haltestellen 2018.....	60
Tab. 6.2:	Straßennetz – Einteilung Kategorien, Verbindungsfunktion, Anforderungen.....	77
Tab. 7.1:	Schlüsselmaßnahmen VEP der Gemeinde Weyhe.....	83

<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	
AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
RROP	Regionaler Raumordnungsplan des Landes Niedersachsen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle (Geländelimousine)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t (gem. FGSV: Empfehlungen für Verkehrserhebungen)
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## 1 Ausgangslage

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein strategisches Planwerk, das sich mit der Entwicklung der Mobilität in Weyhe in den nächsten 15 bis 20 Jahren befasst. Der hier vorliegende Plan stellt eine Fortschreibung des derzeitigen VEP aus den Jahren 1999/2000 dar.

Der VEP umfasst Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen im Bereich der Mobilität, ohne die Einzelmaßnahmen bis ins Detail auszuarbeiten. Er befasst sich erstmals mit allen für Weyhe relevanten Mobilitätsthemen und betrachtet gleichberechtigt alle Verkehrsarten, um eine zukunftsfähige und umweltverträgliche Mobilität in Weyhe zu sichern.

Der Aufstellungsprozess wurde maßgeblich von der Arbeit der interdisziplinären „AG Verkehrsentwicklungsplan“ begleitet und mitgestaltet. Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger hat über die öffentlichen Ausschussitzung, eine Bürgerinformationsveranstaltung sowie die Offenlage des Planentwurfs stattgefunden. Die Ergebnisse sind in diesen Bericht eingeflossen, die eingegangenen Stellungnahmen im Anhang dokumentiert.

Mit dem Beschluss über den Verkehrsentwicklungsplan benennt die Gemeinde Weyhe Schwerpunkte und Schlüsselmaßnahmen für die zukünftige verkehrliche Entwicklung hin zu einer umwelt- und gemeindeverträglichen Mobilität.

## 2 Aufgaben und Vorgehen

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Gemeinde Weyhe als Grundzentrum und als bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll ausgehend von einer Analyse der aktuellen Mobilität in Weyhe eine Vision für ein „Weyhe 2030 / 40“ mit darauf abgestimmten Handlungsfeldern entwickeln und den Rahmen für die daraus folgenden Maßnahmen setzen (vgl. Abb. 2.1). Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wurde im Zeitraum von Oktober 2016 bis Dezember 2018 erarbeitet.

Der Verkehrsentwicklungsplan nimmt auf alle Verkehrsarten und auf besonders schützenswerte bzw. wichtige Verkehrsräume direkten Bezug und soll die verkehrlichen Potenziale auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander darstellen. Diesbezüglich wurde ein Planungsprozess begonnen, der aufbauend auf einer umfangreichen Analyse die Bewertung der örtlichen Situation und die daraus resultierenden Handlungserfordernisse für die einzelnen Verkehrsarten darstellt.

Zur größtmöglichen Nutzung der örtlichen Kenntnisse des Verkehrsgeschehens wurde die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans von einer „Arbeitsgruppe Verkehrsentwicklungsplan“ (AG VEP) begleitet, der im Verlauf der Bearbeitung sechsmal zu ausgewählten Themen zusammen trat und Inhalte kontrovers aber konstruktiv diskutierte. Die Arbeitsgruppe setzte sich zusammen aus den Fraktionen im Rat der Gemeinde Weyhe, der Verwaltung, der Freiwilligen Feuerwehr, der Polizei, dem BürgerBus Weyhe, dem ADFC, dem VCD, der Gruppe "Lokale Agenda 21 Weyhe", dem Behinderten- und Seniorenbeirat, den Gemeindegeldernräten Schule und Kitas, den Weyher Schulen und Schülervertretungen sowie den Weyher Werbe- und Interessengemeinschaften.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde kontinuierlich durch eine Lenkungsgruppe bestehend aus Verwaltung und Verwaltungsleitung sowie dem Fachgutachter begleitet und vorabgestimmt.

Aufbauend auf einer intensiven Bestandsanalyse, die auch videogestützte Verkehrszählungen beinhaltete, wurde eine Bewertung vor dem Hintergrund prognostischer Überlegungen im Gemeindegebiet erstellt. Die Ziele und Anforderungen an den VEP wurden ebenso abgestimmt. Leitbildartig wurden erste Aussagen zusammengestellt, um daraus für einzelne Verkehrsarten Maßnahmenprogramme und Schlüsselmaßnahmen zu entwickeln.

Mit dem vorliegenden Bericht beginnt die politische und öffentliche Beratung.

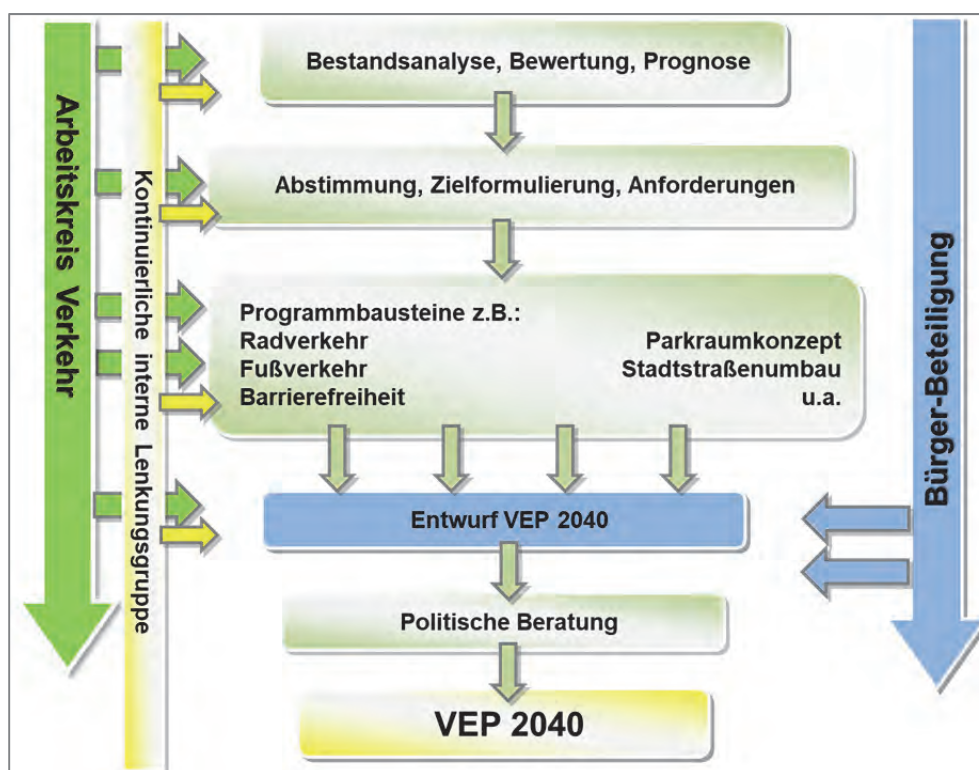


Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Weyhe

Die Ergebnisse aus dem Arbeitskreis wurden berücksichtigt und können als Spiegelbild der zu erwartenden sich anschließenden öffentlichen Diskussion verstanden werden.



### 3 Heutige Situation

#### 3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Weyhe liegt südlich von Bremen und ist ein Grundzentrum mit etwa 31.000 Einwohnern (Stand 30.06.2016) und besteht aus 9 Ortsteilen.

Weyhe ist als Flächengemeinde von zwei großen zunehmend funktionsteilenden zusammenwachsenden Ortsteilen und einer Reihe kleinerer Ortsteilen geprägt. Der Großteil der Bevölkerung lebt in Kirchweyhe, Leeste sowie Lahausen. Zwischen den Siedlungsschwerpunkten Leeste und Kirchweyhe liegt das Rathaus.

Innerhalb der Gemeinde übernehmen die Bereiche Kirchweyhe wesentliche Funktion für die Versorgung und Kultur und der Ortsteil Leeste den Schwerpunkt der gesundheitlichen Versorgung der Bevölkerung. Eine weitere Stärkung der Nahversorgung ist aktuell für Leeste, südlich der ehemaligen Bahntrasse geplant. Die weiterführenden Schulstandorte befinden sich auch in diesen beiden Ortsteilen.

Südlich der Autobahn A1 ist die Gemeinde über die Landesstraßen L 331, L 334 und die L 335 sowie die B6 an das Netz der übergeordneten Straßen und das Oberzentrum Bremen angebunden (vgl. Abb. 3.1).

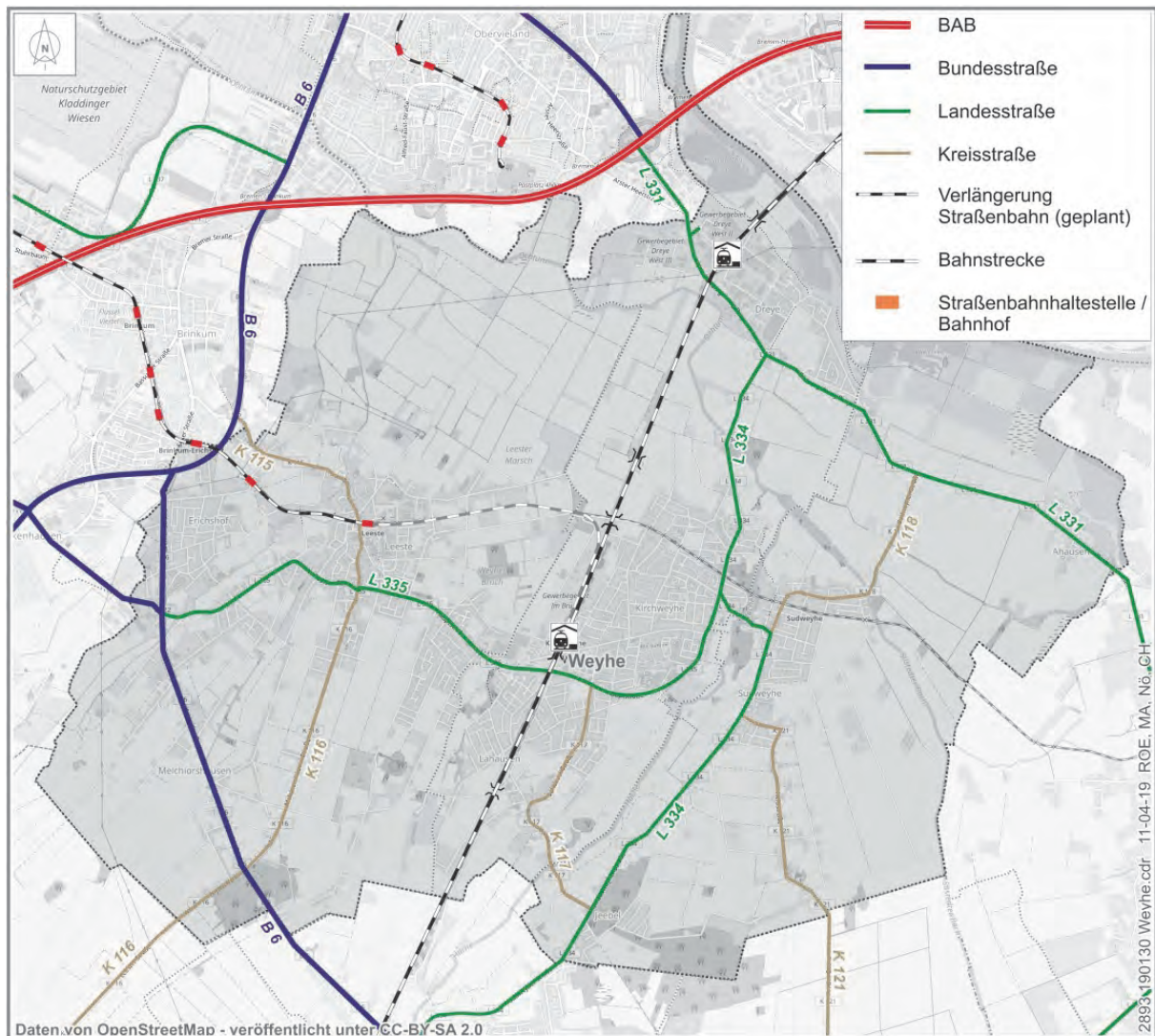


Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Gemeinde Weyhe

Die Regionalexpresslinie RE9 und die Regio-S-Bahnlinie RS2 verbinden den Bahnhof Kirchweyhe mit den Oberzentren Bremen bzw. Osnabrück (nur RE9). Durch Angebotsüberlagerung der beiden im Stundentakt verkehrenden Linien ergibt sich zwischen Twistringen und Bremen Hbf annähernd ein 30-Minutentakt. Der Bahnhof Dreye ist zudem stündlich an die Regio-S-Bahn angebunden.

Die etwa 31.000 Einwohner Weyhes sind Arbeitsplatz bezogen stark mit dem Oberzentrum Bremen verwoben. Rund 6.200 der insgesamt 10.400 Auspendler arbeiten in Bremen (Stand 30.06.2016).

Die städtebaulich funktionale Gliederung Weyhes umfasst gewachsene Dorf- und Ortskerne, die durch Wohnquartiere arrondiert sind. Die Siedlungszwischenräume werden durch überwiegend landwirtschaftliche Flächen bzw. die Weser-Aue gebildet.

Bezüglich der Wohnentwicklung wurde in den letzten Jahren in Wesentlichen das Ziel einer Innenentwicklung und Nachverdichtung verfolgt.

Die Lage wichtiger Quellen und Ziele und der Gewerbegebiete sind der Abbildung 3.2 zu entnehmen.

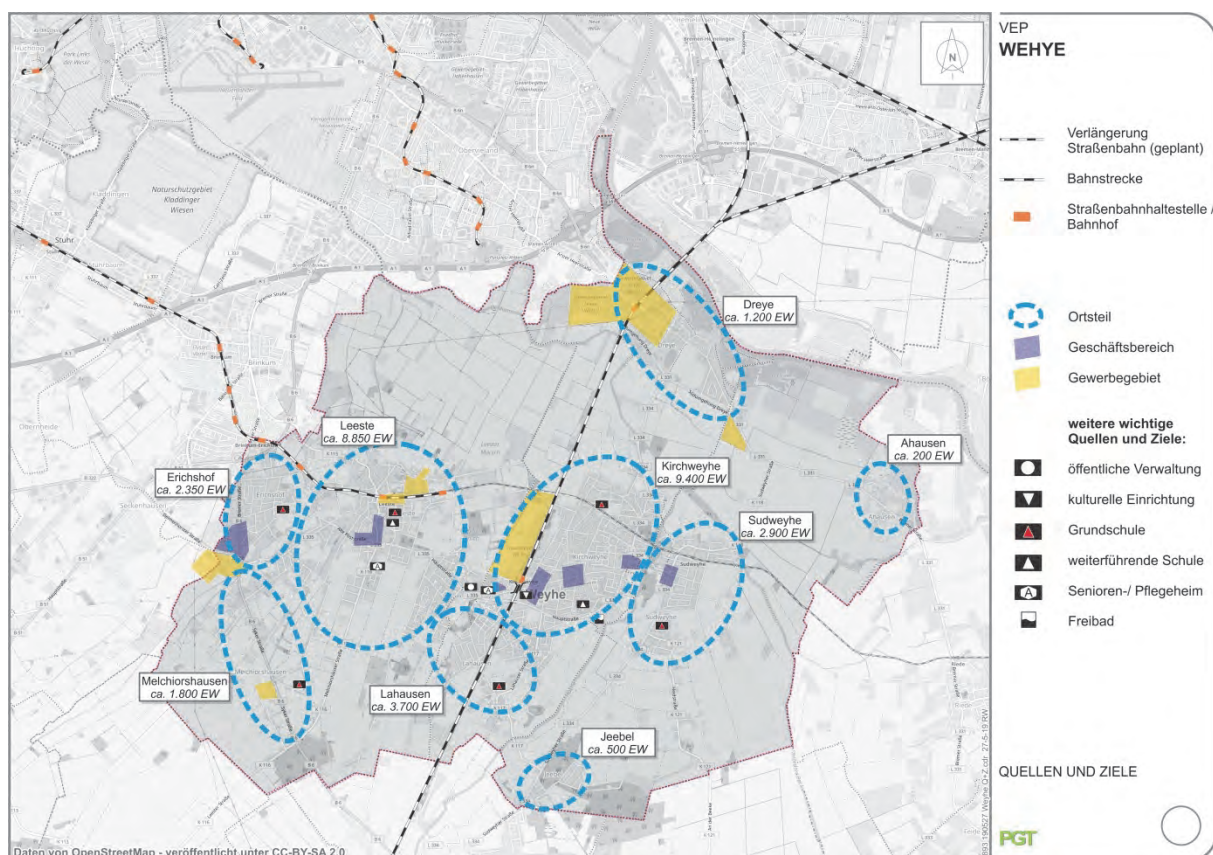


Abb. 3.2: Quellen und Ziele

### 3.2 Verkehrssituation Kfz-Verkehr

Die motorisierten Verkehre in Weyhe wurden mithilfe umfangreicher Verkehrserhebungen dokumentiert (vgl. Abb. 3.3). Am Donnerstag, den 24.11.2016 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Gemeindegebiet eine umfangreiche Verkehrszahlung an 10 Knotenpunkten mittels Videoer-

fassung durchgeführt. Diese wurden ergänzt durch kleinräumigere Zählungen im Ortsteil Kirchweyhe Höhe Marktplatz sowie durch Erhebungen in Dreie im Bereich der Ortsumfahrung. Zudem wurden Verkehrserhebungen aus früheren Jahren ausgewertet.

Die maximalen Verkehrsmengen werden auf den klassifizierten Straßen B 6 und zwischen L331 erreicht. Sie betreffen tlw. auch angewohnte Straßen. Im Mittel liegen die Verkehrsmengen zwischen 4.000 und 8.000 Kfz/24 h bei einem geringen Anteil von LKW (SV > 3,5t).

Der Lkw-Verkehr in Weyhe tritt zumeist als Quell- / Zielverkehr auf. Die Schwerverkehrsmengen erreichen auf allen relevanten Straßen nur geringe Prozentanteile. Die Fahrzeuge sind zudem häufig dem Lieferverkehr und Auslieferungsverkehr zuzuordnen, schwere Lkw-Verkehre sind im Ortsbild nicht kritisch.

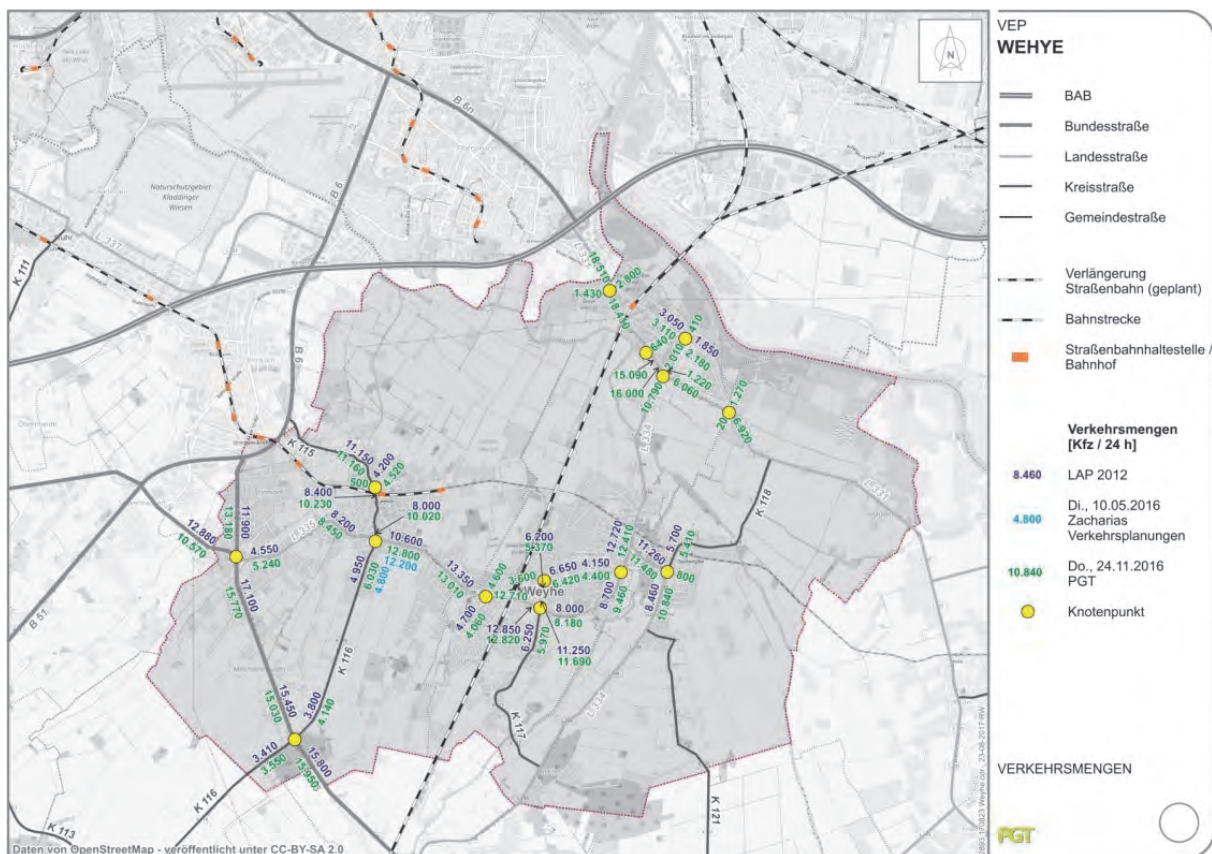


Abb. 3.3: Verkehrsmengen im Kfz Verkehr

Störungen und Leistungsfähigkeitsengpässe im Straßennetz für den KFZ-Verkehr sind selten. Die Verkehrssituation in Weyhe ist vergleichsweise entspannt. Das gegenwärtige Verkehrsnetz ist aus Sicht der Analyse für die auftretenden Verkehrsmengen überwiegend ausreichend.

Höhere Verkehrsbelastungen treten insbesondere im Berufsverkehr sowie in Einzelfällen durch Störungen im Netz der BAB 1 auf. Aufgrund des örtlichen Straßennetzes werden diese in weiten Teilen des Gemeindegebietes abseits der besonders empfindlichen Straßenräume abgewickelt. Das kurzzeitig hohe Verkehrsaufkommen kann in den morgendlichen und nachmittäglichen Berufszeiten die Qualität in einzelnen Wohngebieten stören. Hierbei handelt es sich jedoch um umgeleitete Verkehre. Eine Bedarfsumleitung durch die zentralen Siedlungsbereiche Weyhes existiert nicht.

Der motorisierte Verkehr in Weyhe ist weitgehend dem örtlichen (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) bzw. regionalen Verkehr (Bspw. Syke – Bremen) zuzuordnen. Im Berufsverkehr gibt es Verflechtungen durch das Gemeindegebiet aus den umgrenzenden Kommunen, die insbesondere in Richtung Bremen orientiert sind und den Anschluss Arsten an die A 1 bzw. die B 6 nutzen. Dies zeigt sich auch in den Pendlerstatistiken, die den Ballungsraum Bremens bzw. den Randbereich des Stadtübergangs Bremen-Niedersachsen als wesentlichen Wirtschaftsraum mit hoher Arbeitsplatzdichte definiert. Verlagerbare Durchgangsverkehrsbeziehungen durch das Gemeindegebiet gibt es nicht.

Der Binnenverkehr in Weyhe ist auf drei Schwerpunkte konzentriert. Versorgungsfunktionen werden in dem für die gesamte Gemeinde wichtigen Versorgungszentrum Kirchweyhe Markt abgewickelt. Die schulbezogenen Verkehre stellen eine weitere wichtige Quelle des Verkehrsaufkommens dar. Zudem bündelt sich der örtliche Verkehr zu den Einrichtungen der medizinischen Versorgung in Leeste.

Die höchsten Verkehrsmengen werden mit bis zu rund 17.000 Kfz / 24h im Zuge der B 6 und mit bis zu 18.500 Kfz / 24 h im Zuge der Ortsumfahrung L 331 in Dreye erreicht. Die Verkehrsmengen im Verlauf der L 334 / L 335 im Bereich Kirchweyhe und Leeste liegen je nach Abschnitt zwischen rund

8.000 bis 13.000 Kfz / 24h und im Bereich der Ortdurchfahrt der K 115 in Leeste zwischen rund 8.000 bis 11.000 Kfz / 24 h.

Verkehrstarke Knotenpunkte im Verkehrsnetz sind:

- B 6 / L 335 (Angleser Str.) in Erichshof
- L 335 / K 115 / K 116 (Alte Poststraße, Hauptstraße, Leester Straße) in Leeste
- L 335 und K 177 (Hauptstraße / Lahausener Straße) in Kirchweyhe
- L 334 / L 335 (Kirchweyher Straße / Im Mühlengrund) in Kirchweyhe / Sudweyhe
- L 331 / Zufahrt Gewerbegebiete Dreye

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren im Wesentlichen konstant. Zunahmen sind im Zuge der Hauptstraße von 10.600 Kfz / 24 h auf ca. 12.800 Kfz / 24 h und der Leester Straße von ca. 8.000 Kfz / 24 h auf ca. 10.000 Kfz / 24 h in Leeste und in der Sudweyher Straße ca. 8.400 Kfz / 24 h auf ca. 10.400 Kfz / 24 h in Sudweyhe festzustellen.

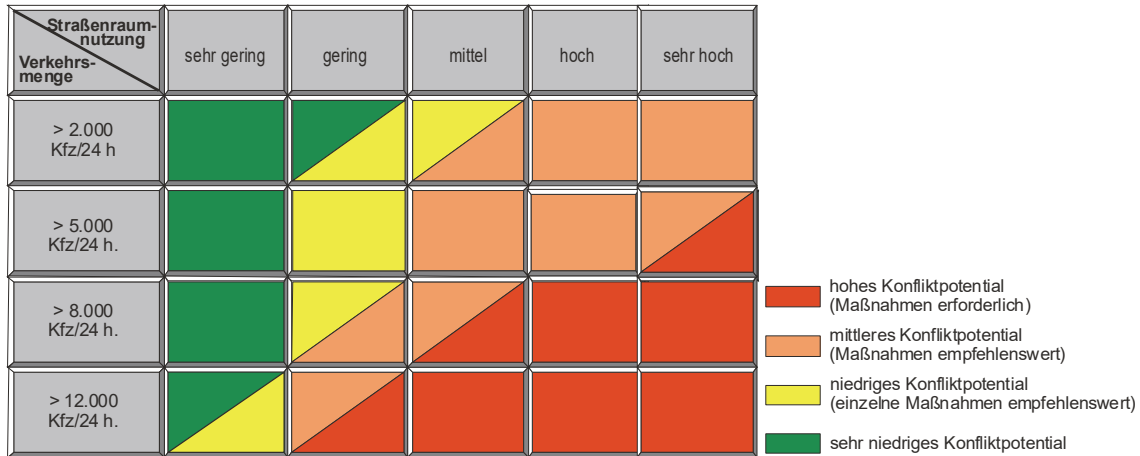
Das Verkehrsunfallgeschehen ist in Weyhe unauffällig, in den Jahren 2016 und 2017 gab es keine Unfallschwerpunkte. Im Jahr 2018 wurde der Kreuzungsbereich L 334 Kirchweyher Straße/Im Mühlengrunde in Kirchweyhe von der Polizei als solcher eingestuft.

### 3.3 Verträglichkeit des Verkehrs und Straßenräume

Die Straßenräume in Weyhe sind sehr unterschiedlich gestaltet. Die Bahnhofstraße in Kirchweyhe wurde bereits vor Jahren im Zuge des Ausbaus der Ortskernentlastung verkehrsberuhigt ausgebaut. Die Art des verkehrsberuhigten Ausbaus war in den letzten Jahren Auslöser von Kritik.

In weiten Bereichen der Wohngebiete wird bereits eine Verkehrsberuhigung durch Anordnung von Tempo-30-Zonen durchgeführt.

Gleichwohl gibt es zahlreichen Konflikte besonders in den Straßenräumen, in denen eine hohe Nutzungsintensität durch andere Verkehrsarten (Radverkehr und Fußverkehre) besteht (vgl. hierzu Abb. 3.4).



Hinweis: Straßen mit Verkehrsmengen < 2.000 Kfz / 24h werden nicht berücksichtigt.

Abb. 3.4: *Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abh. der Straßenraumnutzung*

Belastungen durch den motorisierten Verkehr sind auch im begleitenden Lärmaktionsplan dokumentiert. Die Probleme sind auf das Hauptverkehrsstraßennetzes beschränkt. Die Abbildungen 3.5 und 3.6 zeigen die Problembereiche, insbesondere die gelb und rot dargestellten Bereiche weisen eine deutliche Überschreitung der nächtlichen empfohlenen Schutzwerte durch Straßenverkehrslärm auf.

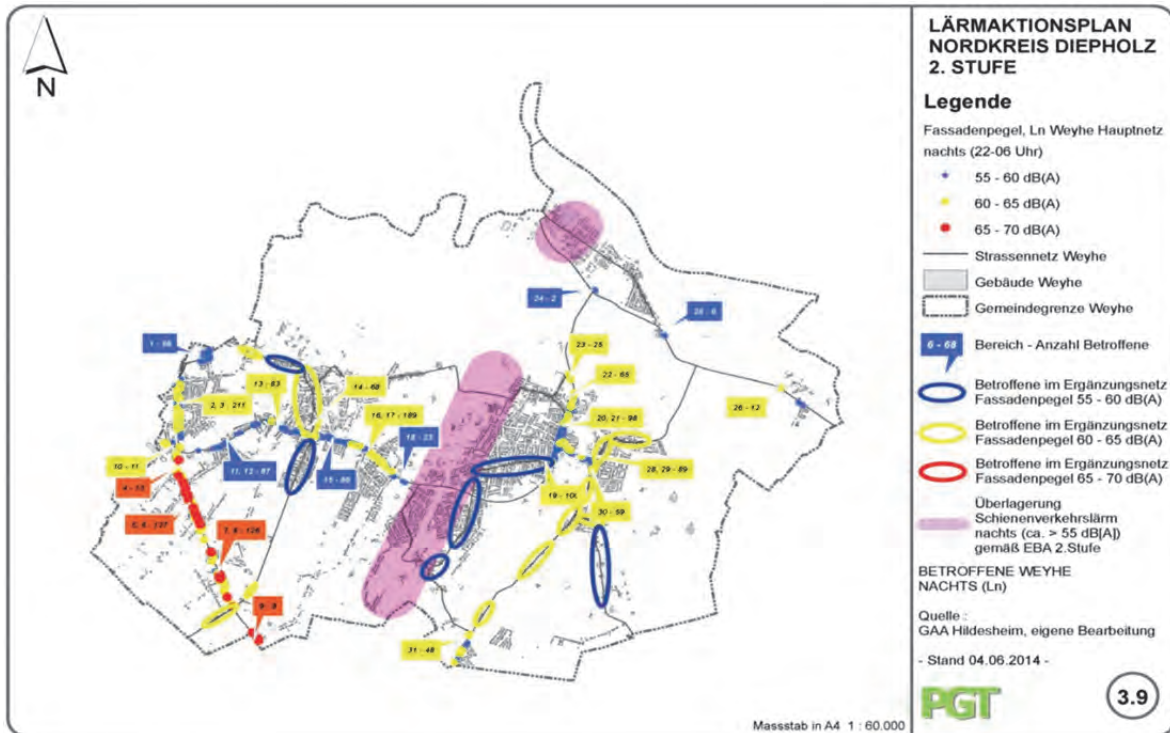


Abb. 3.5: *Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr LAP 2. Stufe<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> PGT, Lärmaktionsplanung 2. Stufe, Hannover 2015.

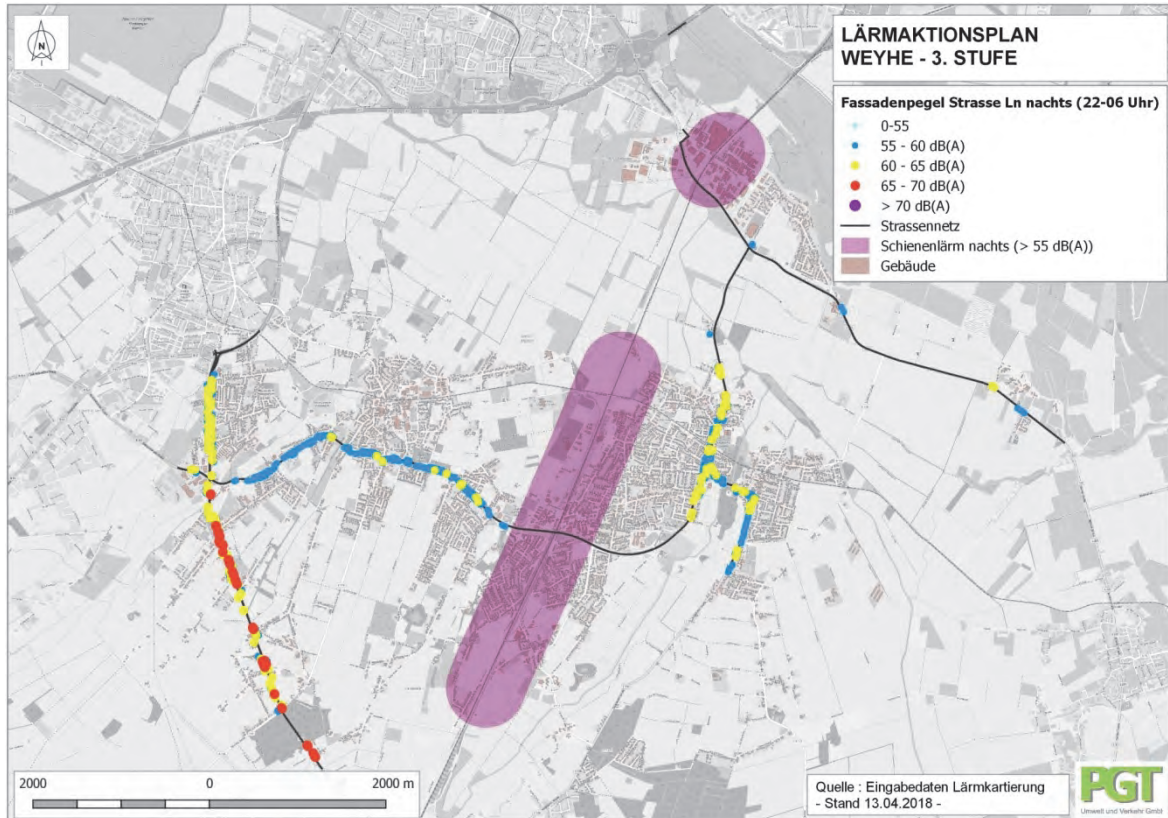


Abb. 3.6 Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr LAP 3. Stufe<sup>2</sup>

### 3.4 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Der Fußgängerverkehr in der Gemeinde Weyhe leidet unter dem Zustand der gemeinsamen Geh- und Radwege besonders in den Geschäftsbereichen. Die Barrierefreiheit der Wege ist sehr häufig nicht gegeben und die in einigen Bereichen knappen Gehwegbreiten werden auch durch ruhenden Verkehr eingeschränkt. Besonders kritisch ist die Situation im Bereich Kirchweyhe Markt sowie im Geschäftsbereich Leeste. Dort reicht die Breite der knappen Seitenräume zumeist nicht aus.

Demgegenüber gibt es an den Schulen und in einzelnen Erholungsbereichen komfortable Zuwegungen.

Verbesserungsbedürftig sind oft auch die Querungsmöglichkeiten. Die vorhandenen Querungsstellen im klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz

<sup>2</sup> Lärmaktionsplan 3. Stufe (2018) Gemeinde Weyhe, Weyhe 2018

und die teilweise im Laufe der letzten Jahre nachgerüsteten Querungsstellen im Zuge von wichtigen Schul- und Wegeverbindungen sind immer noch nicht ausreichend, um einen flächendeckendes gesichertes Queren im Zuge wichtiger Geh- und Radverbindungen zu erlauben. Insbesondere an Bushaltestellen und in den Geschäftsbereichen sollte die Querbarkeit des Strassenraumes weiter erhöht werden.

Durchgängig barrierefreie Wegeketten im Gemeindegebiet sind nicht vorhanden, einzelne Haltestellen des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) und einzelne Querungsstellen weisen einen für Sehbehinderte gerechten Standard auf – eine einheitliche Infrastruktur fehlt jedoch. Gerade in Leeste mit einem hohen Anteil von Gesundheitseinrichtungen sind durchgehend barrierefreie Wege nicht nur zwischen Schulen und Haltestellen sondern auch von einzelnen Parkplätzen in die Geschäftsbereiche und zu den Ärzten von hoher Bedeutung für die Bewegungsfreiheit.

### **3.5 Radverkehr**

Weyhe ist in vielen Bereichen radfreundlich, gleichzeitig besteht in einigen Bereichen deutlicher Handlungsbedarf. Ein umfangreiches Netz an wenig befahrenen bzw. straßenunabhängigen Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen ist vorhanden und wird stetig weiterentwickelt. Im Rahmen der landesweiten Beschilderung und der Bemühungen des Kommunalverbundes sind diese Wege in Bezug auf die Verbindungen nach Bremen und teilweise auch zu den Nachbargemeinden beschildert und auffindbar. Somit lassen sich längere Strecken mit teilweise hohen Geschwindigkeiten gut fahren.

Das Radverkehrsaufkommen ist auf verschiedenen Achsen schon heute relativ hoch. Im Bereich der Bahnhofstraße westlich der Einmündung Am Marktplatz liegt der Anteil des Radverkehrs bei rund zwei Dritteln des Kfz-Verkehrs.

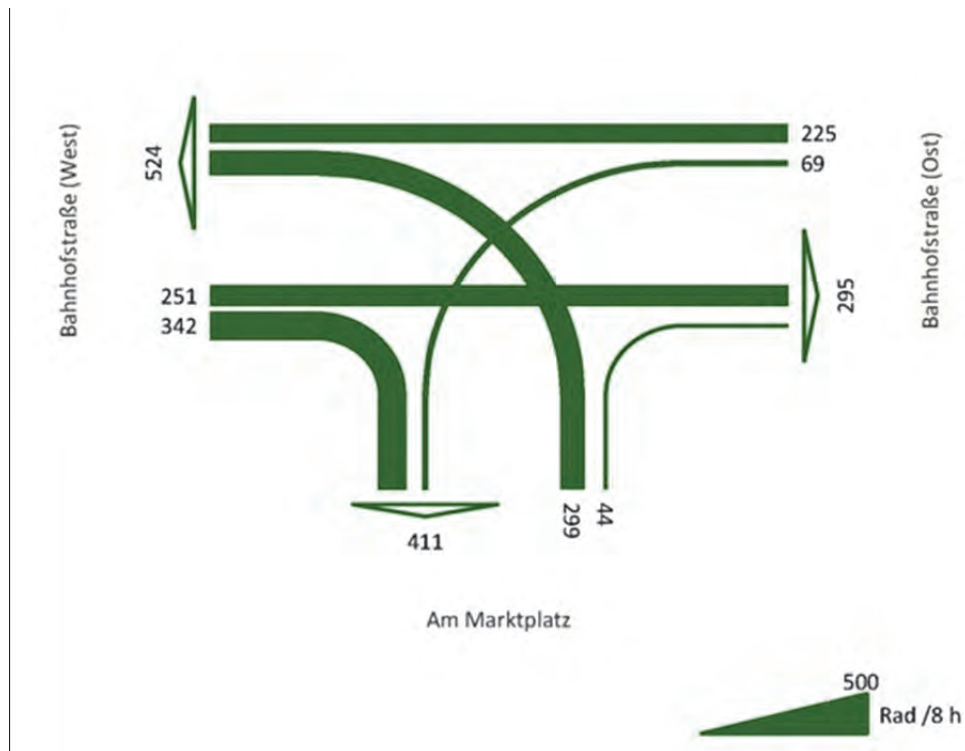


Abb. 3.7: Radverkehrsmengen am Bsp. Bahnhofstraße / Am Marktplatz (Radfahrer / 8 h)

Die objektive Verkehrssituation ist vergleichsweise sicher. Eine Unfallauswertung der Jahre 2013 bis 2015 zeigt keine Häufung von typischen Unfällen mit Radfahrern an bestimmten Stellen im Gemeindegebiet. Aufgrund der in weiten Teilen nicht eindeutigen Radverkehrsführung ist jedoch insgesamt die subjektive Sicherheit häufig nicht gewährleistet.

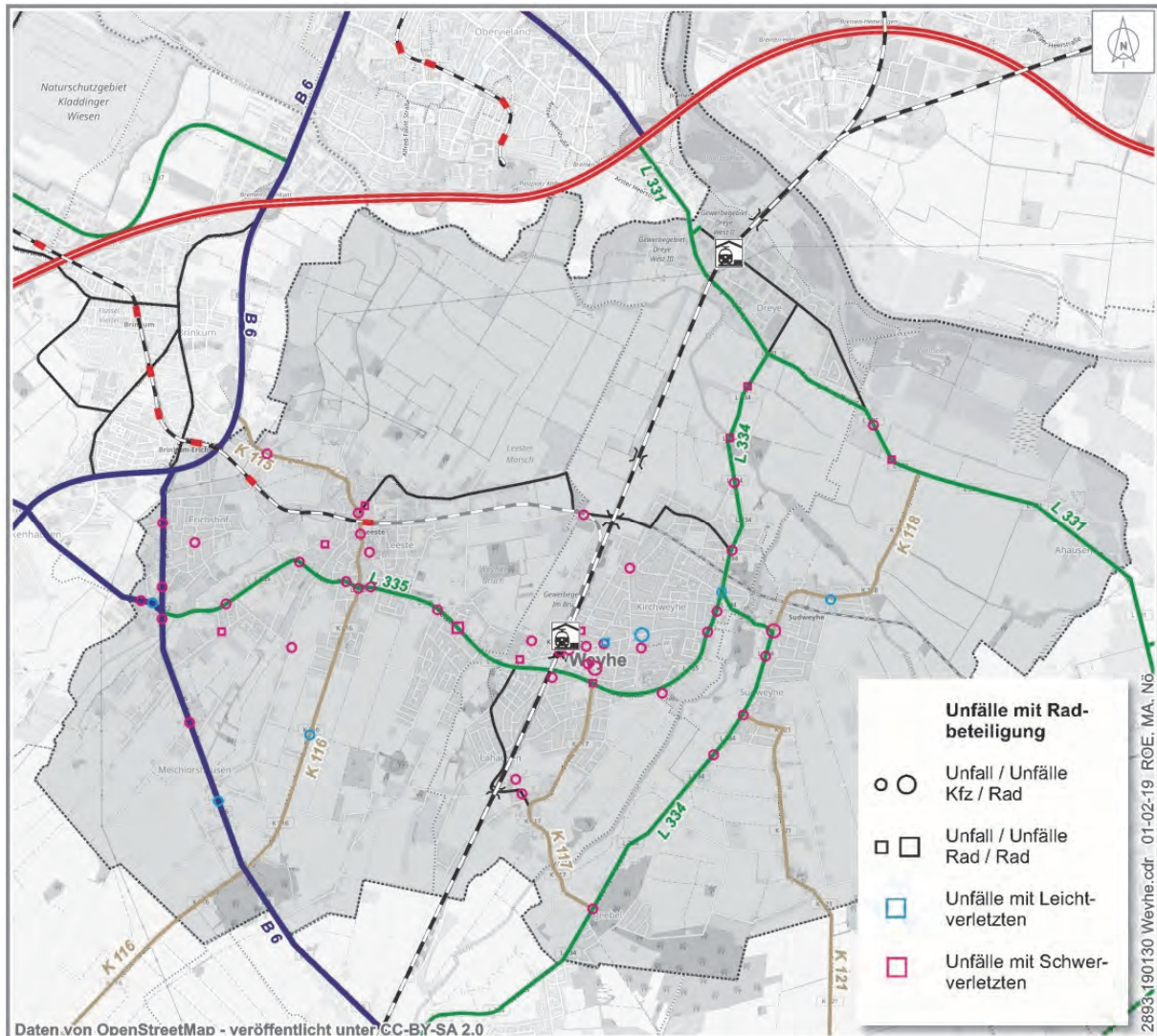


Abb. 3.8: Unfälle mit Radfahrereteiligung (2013-2015)

Komplizierter ist die Situation im Bereich der besiedelten Ortsteile Kirchweyhe, Lahausen und Leeste. Auch hier gibt es insbesondere zu den Schulen und zum Bahnhof Kirchweyhe Wegeverbindungen, die in weiten Bereichen gut befahrbar sind. An Kreuzungspunkten mit dem stärker befahrenen Kfz-Sträßennetz und innerhalb der Geschäftsbereiche sowie im klassifizierten Sträßennetz ist die Radverkehrssituation aber oft mangelhaft. Es fehlen durchgängig benutzbare Radverkehrsanlagen, Radfahrer müssen sich häufig Wege mit Fußgängern teilen. Da die Wege die hierfür erforderlichen Mindestbreiten oft nicht aufweisen, entstehen unbefriedigende Situationen: Fußgänger fühlen sich unsicher und Radfahrer in Ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt.

Die Radverkehrsanlagen in Weyhe sind zumindest innerorts im Straßenraum oft nicht sichtbar – auch die Eindeutigkeit der Führung Hochbord auf dem Gehweg oder in der Fahrbahn, ohne weitere Hilfsmittel, wie bspw. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, ist oft nicht gegeben. Kritisch ist auch die fehlende einheitliche Behandlung von Radverkehr in den verschiedenen Netzabschnitten. Die Vielfalt unterschiedlicher Lösungen (schnell bzw. gute befahrbare, breite straßenunabhängige Wege – vs. Hochbord kombiniert, Gehweg - „Radfahrer frei“ etc. ) erleichtern das Radfahren nicht immer. Die Verbindungsqualität zwischen den Ortsteilen (auf einseitigen kombinierten Geh-/Radwegen im Zweirichtungsverkehr) ist dagegen als überwiegend zufriedenstellend zu bezeichnen. Verbesserungsbedarf besteht jedoch insbesondere bei der Verbindung zwischen den Ortsteilen Leeste und Kirchweyhe entlang der Hauptstraße.



*Abb. 3.9: Radverkehr ist bisher nur an wenigen Stellen im Straßenraum sichtbar*

Eine Netzhierarchisierung fehlt. Ein durchgängig erkennbares Netz, welches die vorhandenen Netzbestandteile in den besiedelten Ortsteilen gut und komfortabel verknüpft und die Erreichbarkeit und Befahrbarkeit in den Geschäftslagen verbessert ist nicht vorhanden.

Das Abstellen von Fahrrädern ist nur in einzelnen Bereichen an Schulen und Bahnhöfen ausreichend gewährleistet, in vielen Abschnitten jedoch ungenügend. So stehen beispielsweise an der KGS Leeste eine Vielzahl an

Fahrradabstellanlagen zur Verfügung, allerdings sind diese nicht überdacht und also sogenannte "Felgenkiller" ausgeführt. Qualität und Anzahl der Abstellanlagen am Bahnhof Kirchweyhe sind ebenfalls nicht ausreichend. Möglichkeiten zum sicheren Verwahren von Fahrrädern (beispielsweise in abschließbaren Käfigen an Bahnhöfen), die von erheblicher Bedeutung für den Pendlerverkehr sind, gibt es bislang nur auf der östlichen Seite des Bahnhofs sowie am Bahnhof Dreye.

Mängel in der überörtlichen Anbindung an Bremen sollen zukünftig abgebaut werden. Der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen hat mit dem „Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr“ (RMK:R) ein Konzept für ein regionales Alltagsradwegenetz erarbeitet, das wichtige Ziele in der Region verbindet. Darüber hinaus werden Mängel im Netz aufgezeigt und entsprechende Maßnahmen, orientiert an definierten (Mindest-)Standards vorgeschlagen.

Die Netzkonzeption des RMK:R ist mit den Planungen des VEP abgestimmt. Für die Umsetzung und Behebung der Mängel sollten entsprechende Mittel bereitgestellt werden.

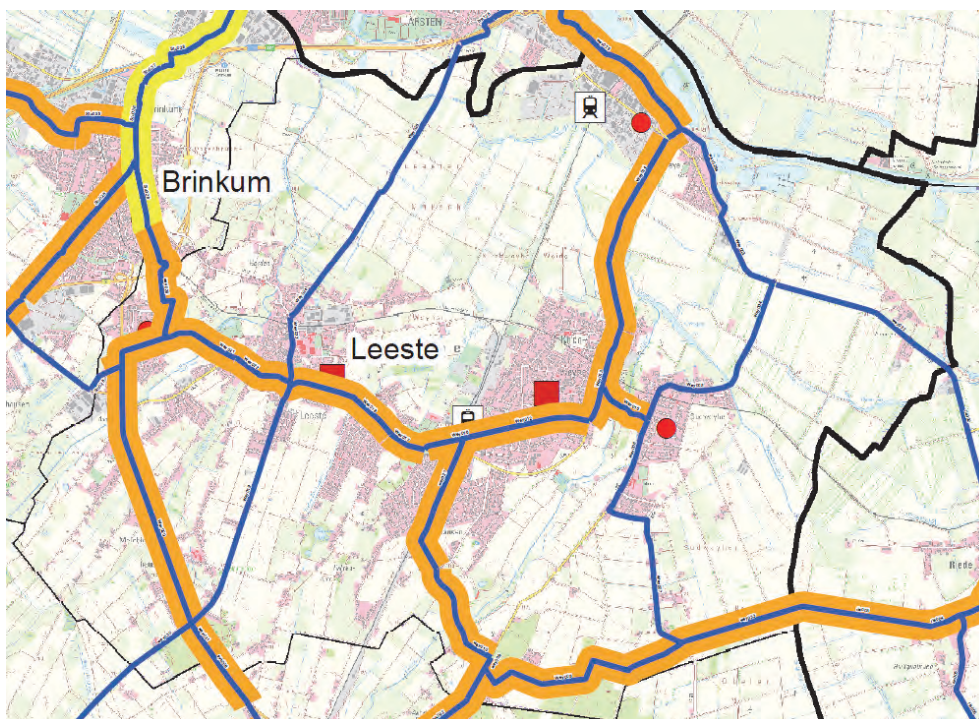


Abb. 3.10: "Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr"  
(Entwurf vom 13.05.2019)<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Quelle: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radverkehrsampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, direkter fahrbahnanliegender Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen ist nur in Einzelfällen vorhanden.

### 3.6 ÖPNV / SPNV

Die Gemeinde Weyhe ist über die Bahn im Halbstundentakt an die Hansestadt Bremen angebunden. Darüber hinaus gibt es zwei regionale Buslinien, die im Stundentakt nach Bremen fahren. Innerörtlichen Busverkehr gibt es als Bürgerbus. Die ÖPNV-Nutzung ist vglw. gering. Täglichen ca. 85.000 Fahrten mit dem Kfz stehen nur ca. 4.000 Fahrten mit dem ÖPNV gegenüber<sup>4</sup>.

#### Schienerverkehr

Mit der Regio S-Bahn und dem RE 9 ist die Hansestadt Bremen in ca. 15 Minuten von Kirchweyhe aus zu erreichen. Durch Angebotsüberlagerung entsteht am Bahnhof Kirchweyhe nahezu ein Halbstundentakt. Der Bahnhof Dreye wird stündlich angedient. Geplant ist eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 aus Bremen-Huchting über Stuhr, Brinkum bis nach Leeste.

Insgesamt ist die Bahnanbindung in Richtung Bremen / Osnabrück zufriedenstellend.

#### Busverkehr

Trotz einer scheinbar dichten Abdeckung des Gemeindegebiets mit Bushaltestellen ist die Andienung in der Fläche, also die Erschließung aller Ortsteile und Wohnbereiche, nicht gleichermaßen sichergestellt.

Dies betrifft die Fahrtenhäufigkeit und die Verknüpfung. Ein Fahrtenangebot abends ist mit dem Bus nicht vorhanden. An den Wochenenden gibt es nur wenigen Fahrten durch Busse auf den Linien 120 und 121.

Viele wichtige innergemeindliche Ziele können nur langwierig und auf komplizierten Wegen per Bus erreicht werden.

<sup>4</sup> Abschätzung PGT auf Basis der Verkehrserhebung 2016 und der Ein- / Aussteigerzahlen an Haltestellen des Schienen- und Busverkehrs sowie Fahrgastzahlen des Bürgerbusses

Die Anbindung im Busverkehr erfolgt überwiegend durch den Bürgerbus. Dieser ist ein Erfolgsmodell, kann aber die Schwächen gegenüber dem schnellen Alltagsverkehr nicht ausgleichen und sich damit nur bedingt als Alternative zu anderen Verkehrsmitteln anbieten. Die Fahrgastzahlen sind zwar insgesamt sehr positiv zu bewerten, zeigen allerdings keine deutliche Steigerung seit 2011.

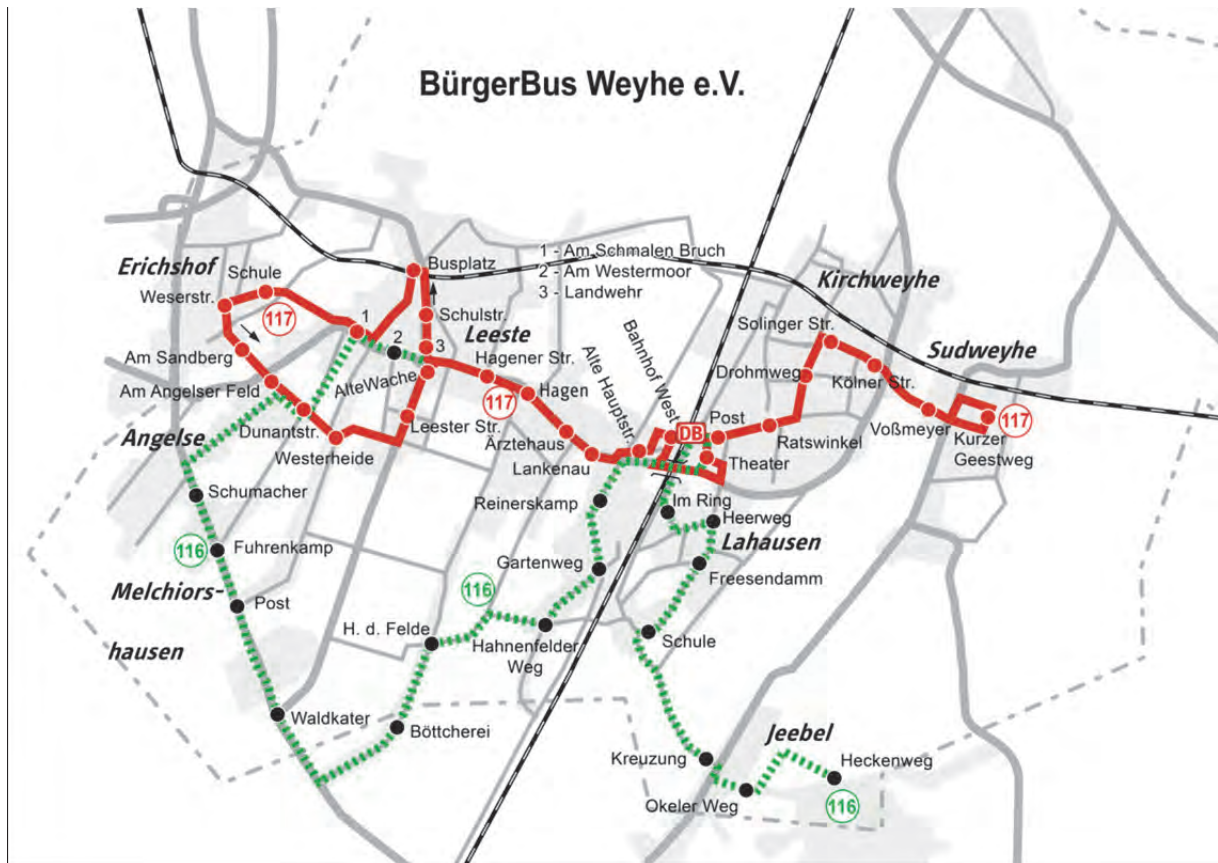


Abb. 3.11: Netz Bürgerbus<sup>5</sup>

Fahrgastentwicklung Bürgerbus Weyhe e.V.			
Jahr	Linie 116	Linie 117	Gesamt
2010	4.673	19.963	24.636
2011	6.127	23.247	29.374
2012	6.448	23.694	30.142
2013	6.376	19.127	25.503
2014	6.203	18.241	24.444

<sup>5</sup> buergerbus-weyhe.de

Fahrgastentwicklung Bürgerbus Weyhe e.V.			
Jahr	Linie 116	Linie 117	Gesamt
2015	6.217	18.865	25.082
2016	5.970	19.231	25.201
2017	8.709	19.177	27.886

Abb. 3.12: Fahrgastentwicklung Bürgerbus<sup>6</sup>

Zudem ist die Verknüpfung Bus / Bahn verbesserungswürdig. Hier bestehen teilweise lange Wartezeiten. Abbildung 3.13 zeigt die Erreichbarkeit der Haltpunkte aus den Gemeindegebieten im Vergleich zwischen Bus und Kfz.

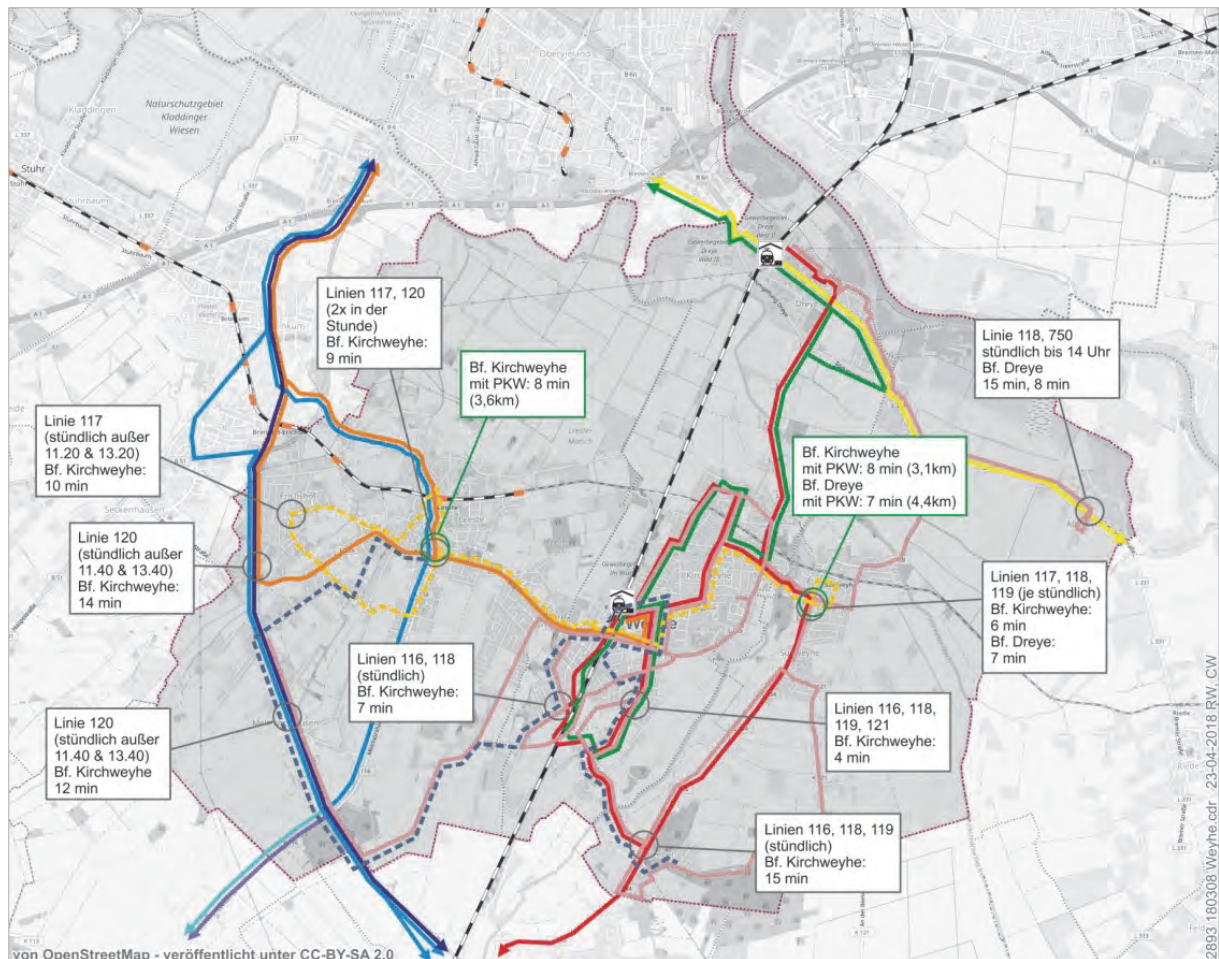


Abb. 3.13: SPNV und Busliniennetz und Fahrtzeiten zu Bahnhof bzw. Zentrum

<sup>6</sup> BürgerBus Weyhe e.V.

Auch die Verbindung zu den Nachbargemeinden ist unbefriedigend mit Ausnahme der Schnellbusachse im Zuge der B 6.

### **Haltestellen**

Im Rahmen des gemeindlichen Haltestellen-Programms werden die Bushaltestellen im Gemeindegebiet kontinuierlich modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Ziel ist es, den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr auch für mobilitätseingeschränkte Menschen zu sichern und insgesamt die Sicherheit und den Komfort zu verbessern. Hierfür werden regelmäßig Förderanträge über den ZVBN an die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) gestellt und jedes Jahr mehrere Haltestellen umgebaut.

Die Auswahl der auszubauenden Haltestellen erfolgt anhand mehrerer Faktoren. Hierzu zählen unter anderem die Bedienebene, die Zahl der Ein- und Aussteigenden oder der aktuelle Ausbauzustand. Ebenso werden Hinweise der Öffentlichkeit der Busunternehmen, insbesondere des Bürgerbusses, berücksichtigt.

Trotz des regelmäßigen Ausbaus gibt es jedoch weiterhin Haltestellen, die noch nicht dem barrierefreien Standard entsprechen. Außerdem sind im Bereich einzelner Haltestellen die Zuwegung und die Querungsmöglichkeiten verbesserungswürdig.

### **3.7 Verkehrssituation in Siedlungsbereichen**

Aufgrund einer besonderen Vielfalt an verkehrlichen Konflikten wurde die Verkehrssituationen der Geschäftszentren Kirchweyhe und Leeste vertiefend betrachtet und durch Parkraumuntersuchungen ergänzt.

### 3.7.1 Verkehrssituation im Markt Kirchweyhe

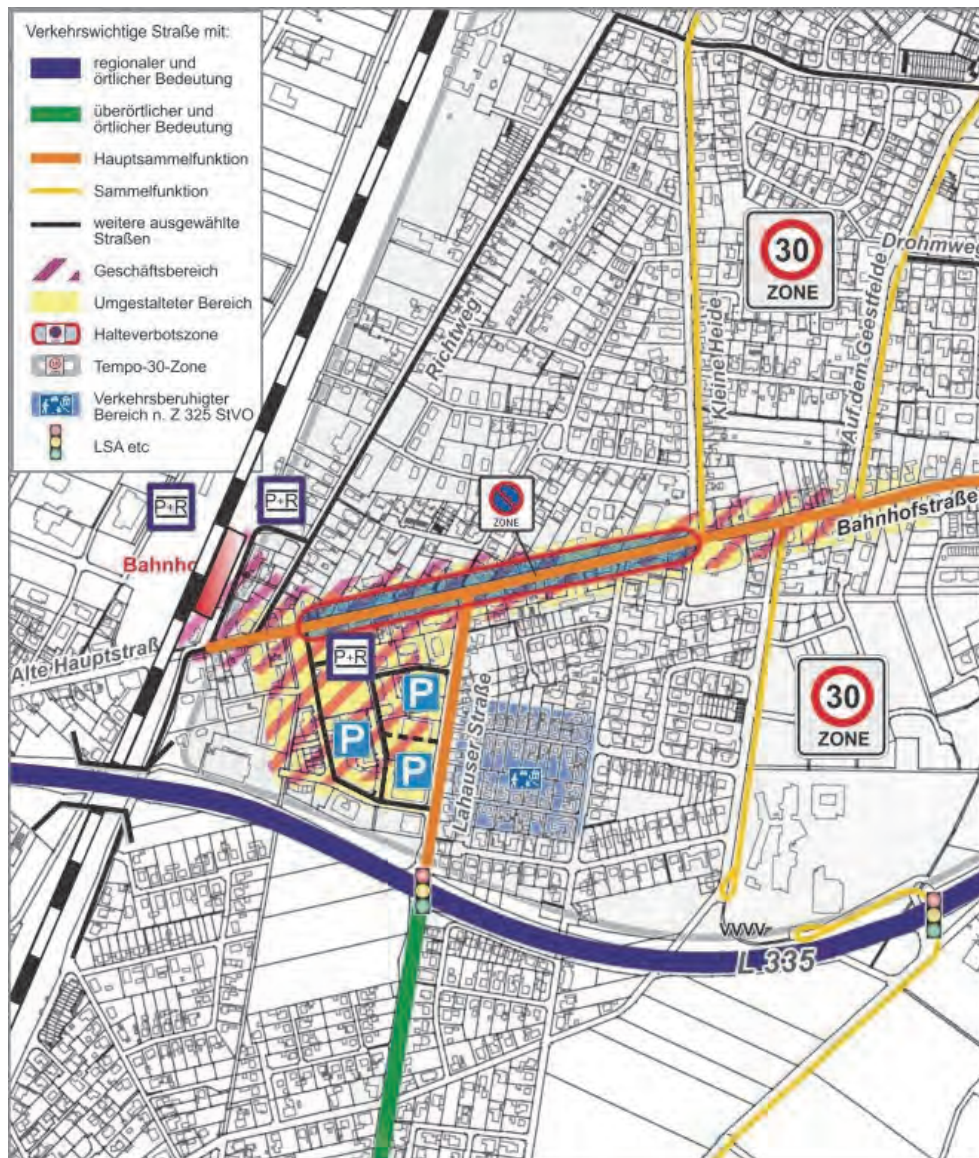


Abb. 3.14: Untersuchungsbereich Kirchweyhe Markt

Im Bereich „Marktplatz Kirchweyhe“ sind die Probleme durch den ruhenden Verkehr und die Störung der Verkehrsarten untereinander sehr stark. Die folgenden Punkte sind besonders verbesserungswürdig und wurden im laufenden VEP bearbeitet:

- zu wenig Parkraum, insbesondere an Wochenmarkttagen
- störende Parkplätze auf Kosten der Gehwege,
- Parkdruck

- zahlreiche Konflikte durch fahrende und parkende Autos, querende Fußgänger etc.
- Verkehrsführung - das Zentrum Weyhe soll gut erreichbar sein.
- Verdichtungsabsicht schafft neue Zielkonflikte.



Abb. 3.15: Bestand Marktbereich Kirchweyhe

Die Verkehrsmengenkarte (vgl. Abb. 3.16) zeigt die hohe Bedeutung des Bereichs für den Einkaufs- und Besucherverkehr, der neben dem Quell- und Zielverkehr der Bewohner zu einem großen Anteil aus Besucherverkehr besteht, die über den Knoten Lahauer Straße zufahren.

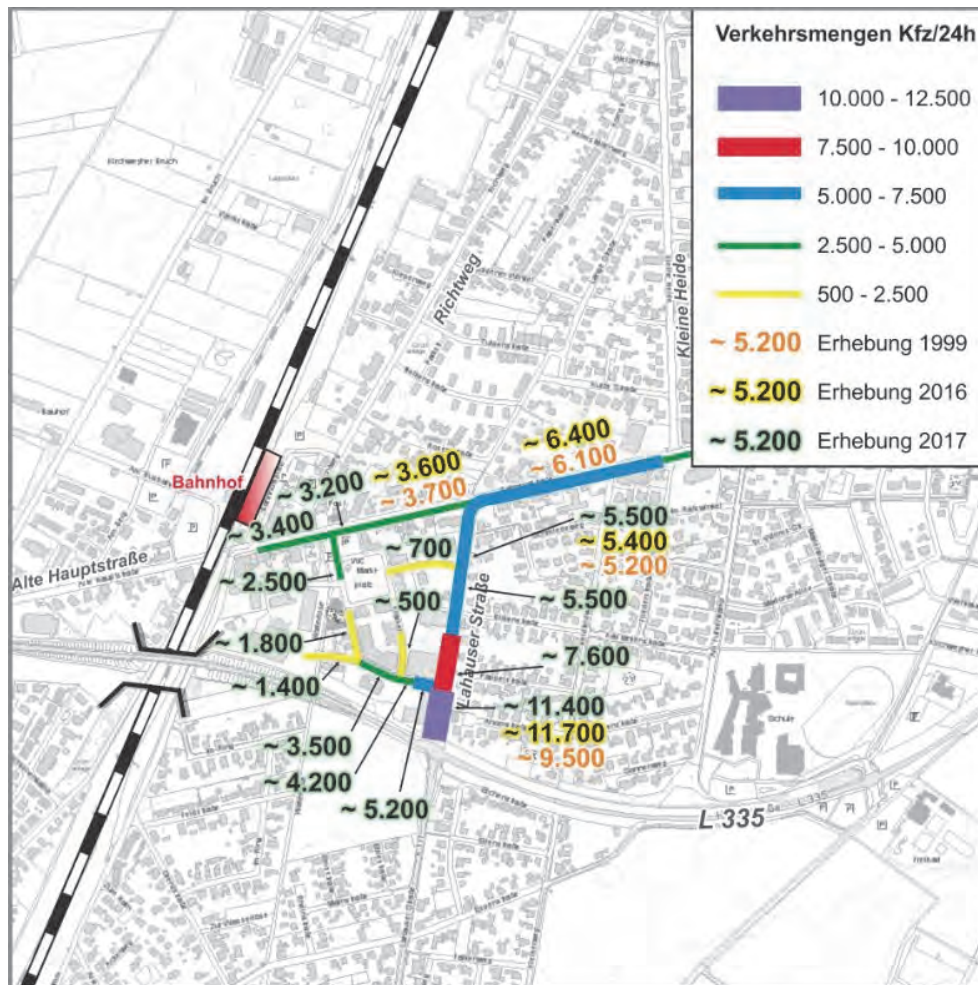


Abb. 3.16: Verkehrsmengen Marktbereich

Die vorhandenen Parkraumkapazitäten sind in Bezug auf Lagegunst und Erschließung sehr unterschiedlich ausgestaltet und ausgelastet. Sie werden von verschiedenen Nutzungsgruppen beansprucht:

- Besucher- und Einkaufsverkehren,
- P+R Verkehr,
- Beschäftigten und
- Bewohnern.

Die Problematik im Straßenraum verdeutlicht exemplarisch Abbildung 3.17. Die vorhandenen nur ungenügend bspw. vom Weberweg abgetrennten Seitenräume werden teilweise von Falschparkern genutzt. Die verbleibende ohnehin knappe Gehwegbreite mit weniger als 1,50 m ist nicht ausreichend für die Begegnung von Kinderwagen bzw. Rollstuhlnutzern. Zudem weicht der Radverkehr im Begegnungsfall auf diese Bereiche aus.



Abb. 3.17: Problemfelder Straßenraum Marktbereich



Abb. 3.18: Falschparker im Bereich Weberweg

Abbildung 3.19 zeigt die Auslastung der öffentlich-zugänglichen Parkplätze in der Spitzenstunde (Donnerstags, 10 Uhr). Die Auslastung betrug am repräsentativen Tag der Erhebung ca. 72 %, wobei es innerhalb des Untersuchungsgebiets zu unterschiedlichen Auslastungen kam. Ein kritischer Bereich der Parkraumbelastung ist der unmittelbare Marktplatzbereich für den eine Auslastung über 80 % festgestellt wurde.

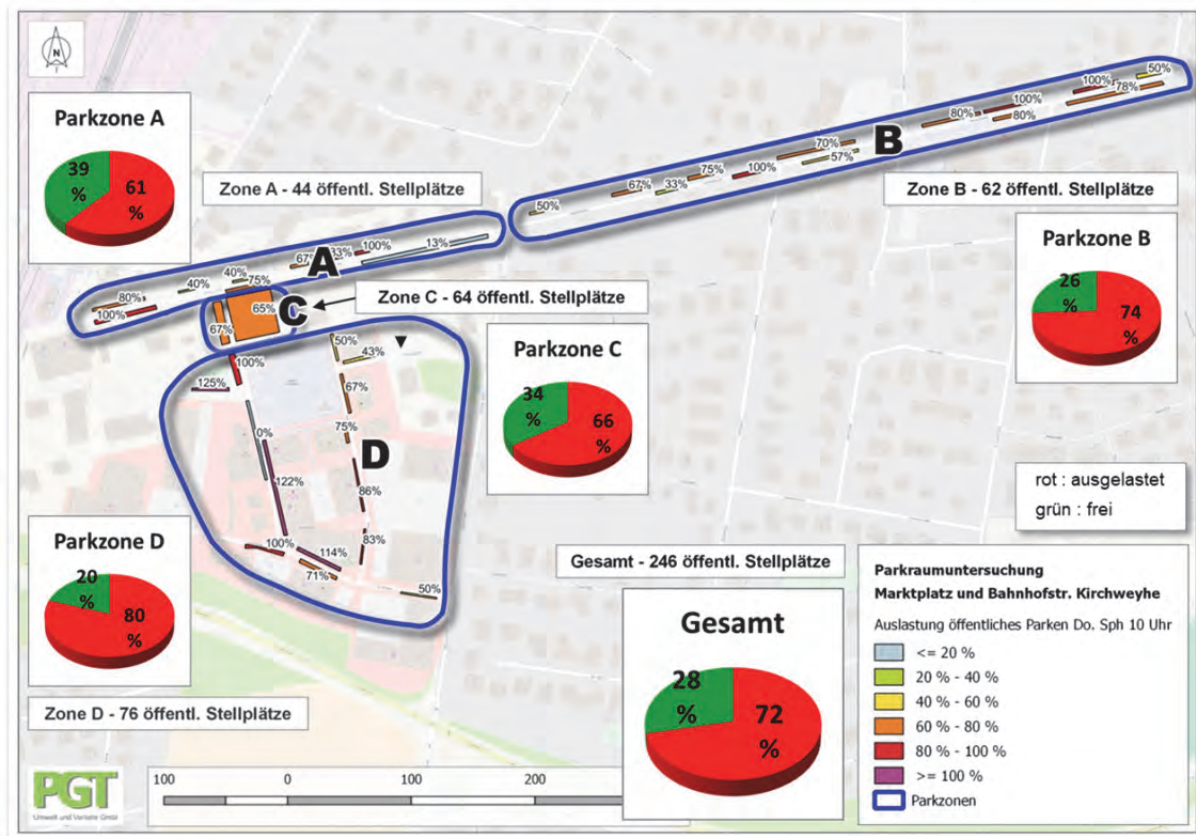


Abb. 3.19: Auslastung öffentlicher Parkplätze im Bereich Marktplatz und Bahnhofstraße

Im Bereich Marktplatz besteht Handlungsbedarf in Bezug auf:

- Ordnung des Straßenraums und der Seitenräume durch Schutz vor Falschparkern
- Sicherung des Radverkehrs
- Verringerung von KFZ-Begegnungsfällen aufgrund enger Fahrbahnen
- Sicherung der Querbarkeit für Fußgänger und Radverkehr
- barrierefreier Ausstattung
- Optimierung der Haltestellen des Bürgerbusses

### 3.7.2 Verkehrssituation im Sanierungsgebiet Ortskern Leeste

Im Zuge der Überlegungen zum Sanierungsgebiet Ortskern Leeste sollten geeignete verkehrliche Maßnahmen entwickelt werden. Das führte dazu, dass auch in Leeste die Verkehrssituation mit ergänzenden Untersuchungen vertieft betrachtet wurde. Die örtliche Situation ist in Abbildung 3.20 dargestellt.

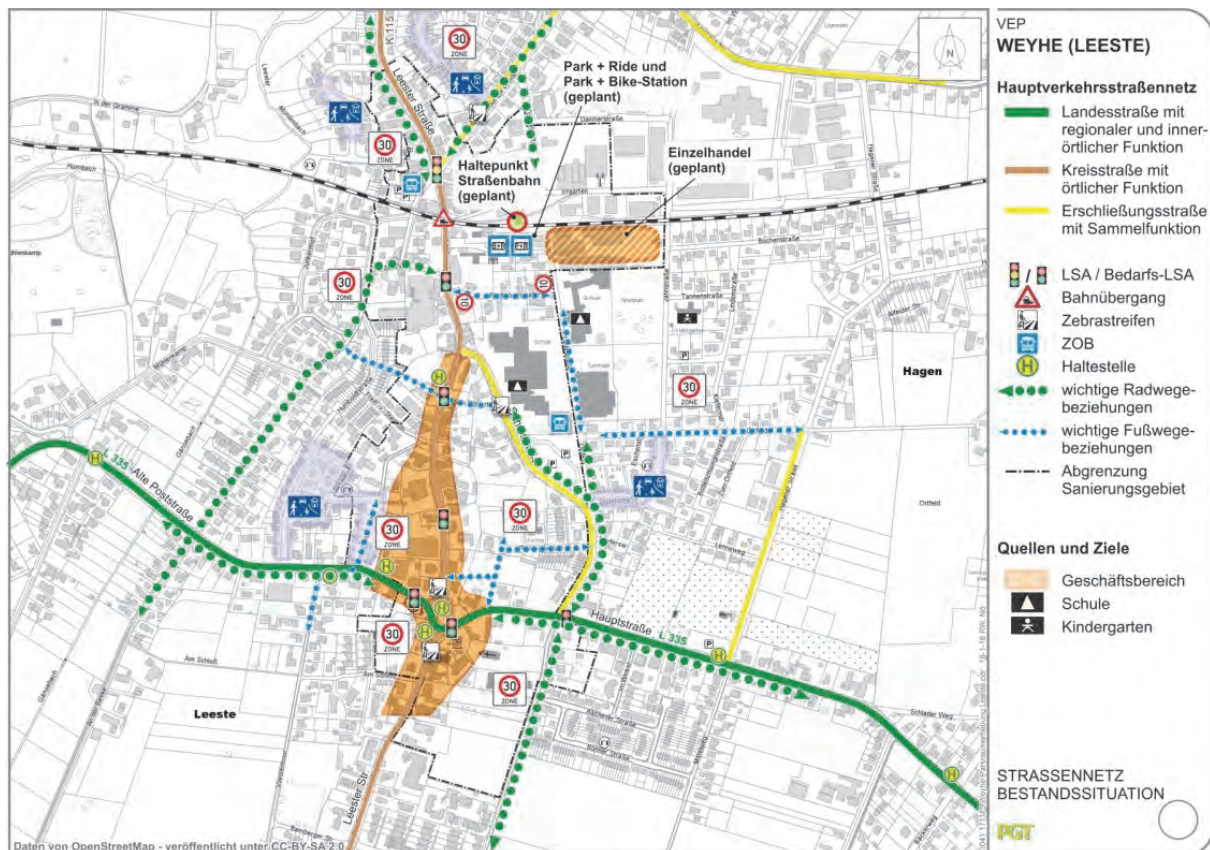


Abb. 3.20: Bestandsituation Sanierungsgebiet Leeste (Stand 2017)

Fragestellungen, die u.a. besonders behandelt werden sollten:

- Leester Straße: Verbindungsstraße oder Geschäftsstraße?
- Wie sollten die Radverkehrsanlagen beschaffen sein? Die Hauptstraße ist problematisch für den Radverkehr. Wie kann die Akzeptanz des Radverkehrs auf der Straße hergestellt werden?
- Kann der schlechte bauliche Zustand verbessert werden?
- Ist die Schulstraße Durchgangsstraße?
- Wie kann das Erfordernis zügiger Befahrbarkeit mit der Notwendigkeit des Straßenparkens und der Radverkehrsführung gelöst werden?
- Sind genügend Querungsstellen gesichert?

- Wie kann das subjektive Sicherheitsempfinden gelöst werden.
- Gibt es Bereiche mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes?

Die Auswertung des ruhenden Verkehrs im Kernbereich Leeste zeigt, dass auch in der morgendlichen Spitzenstunde um 10 Uhr noch ausreichend Kapazitäten frei sind – die Auslastung der öffentlich bzw. öffentlich zugängliche Parkplätze liegt bei rund 50 %. Nur im südlichen Bereich Hauptstraße / Alte Poststraße steigt die Auslastung auf etwa 75 % an.

Hier werden beabsichtigte städtebauliche Entwicklungen des Einzelhandels und des Haltepunktes Leeste mittelfristig zu einer weiteren Kapazitätserhöhung führen.

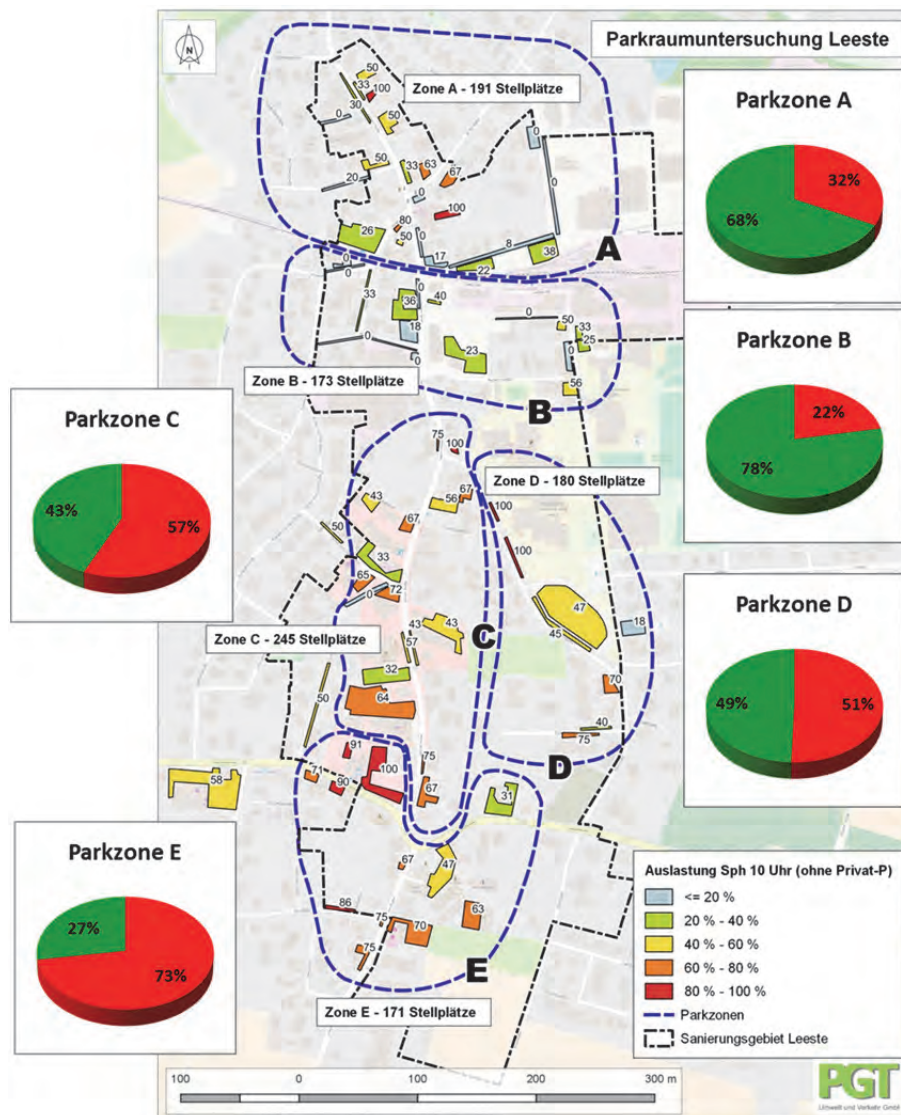


Abb. 3.21: Auslastung öffentlich zugänglicher Stellplätzen im Ortskern Leeste

Die Verkehrsmengen sind vglw. moderat und liegen seit Jahren auf etwa gleichbleibendem Niveau. Die etwa 6.000 bis maximal 11.000 Kfz / 24 h erfordern angesichts der teilweise ungenügenden Gehwegbreiten Maßnahmen zur Radverkehrsführung auf der Straße.

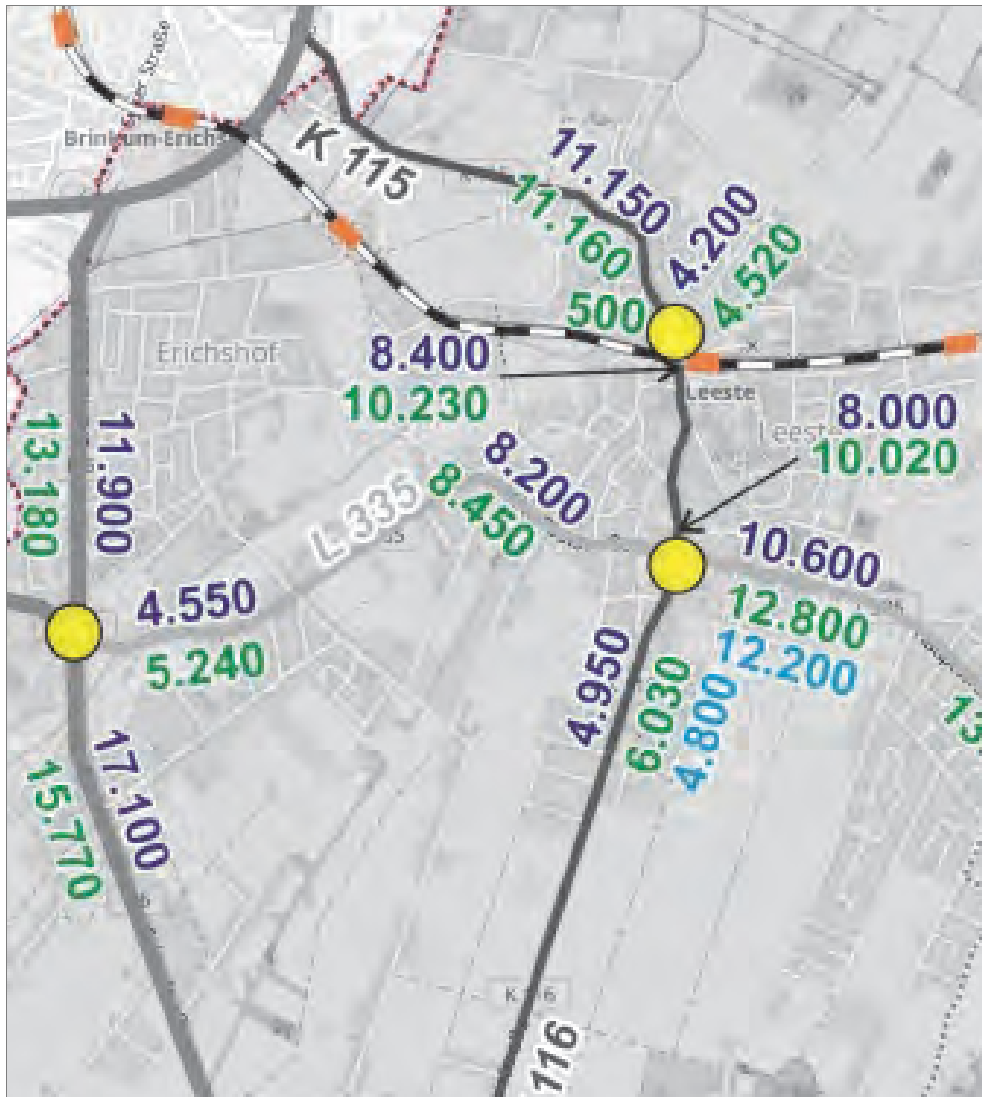


Abb. 3.22: Verkehrsmenge (Kfz / 24 h) in Leeste

### 3.8 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend gibt es folgende Schwerpunkte der verkehrlichen Konflikte der Verkehrsarten und in den Ortsteilen, die ein strategisches Vorgehen durch den VEP erfordern:

### 3.8.1 Konflikte in den Ortsteilen

#### Kirchweyhe u. Lahausen

- hoher Parkdruck im Bereich Marktplatz, noch freie Parkplätze vorhanden, Parkraumlenkung
- Störungen in der Verkehrsabwicklung im Bereich des Marktplatzes, zwischen
  - Kfz untereinander
  - Kfz / Fußgängern (Zuparken von Gehwegen und insb. Querungsbereichen)
  - Kfz / Rad
  - Kfz / Busverkehr
- gestörte Verkehrsabwicklung besonders zwischen Rad und Kfz in der Bahnhofstraße
- fehlende Radverkehrsanlagen in der Lahausener Straße
- problematische Verkehrsführung am Knoten Hauptstraße / Lahausener Straße für Rad und Fuß
- Trennwirkung durch L 335 und damit eingeschränkte städtebauliche Verbindung Kirchweyhe an Lahausen
- Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr in der L 334 / L335
- Gestaltungs- und funktionale Mängel insbesondere im westlichen Bahnhofsbereich

#### Leeste

- Wenig differenziertes Verkehrsnetz im Sanierungsgebiet:
  - Radverbindungen zu den Schulen, zum Geschäftszentrum
  - Wichtige Fußverbindungen nicht durchgängig
  - Radverkehrsanlagen im Straßenraum kaum sichtbar
  - Viele ungesicherte Querungsbereiche des Fuß- und Radverkehrs über die Hauptverkehrsstraße
- Erkennbarkeit des Kern- bzw. Geschäftsbereichs
- Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr in der L 335 (Alte Poststr./Hauptstr.) und in der K 115 (Leester Str.)
- mangelhafte Anbindung des Ortskerns an den Bahnhof Kirchweyhe

**Sudweyhe**

- tlw. hohe Fahrgeschwindigkeiten im Zuge der L 334
- Lärmbelastung im Zuge der L 334,
- in Teilbereichen der L 334 fehlende Radverkehrsanlagen
- fehlende ÖPNV-Anbindung

**Dreye u. Ahausen**

- Die Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten im Zuge der Ortsumfahrung L 331 in den (kurzen) Spitzenzeiten ist noch leistungsfähig

**Erichshof**

- tlw. überhöhte Fahrgeschwindigkeiten im Zuge der B 6
- Lärmbelastung durch B 6 Verkehr
- teilw. fehlende gesicherte Querungen an Bushaltestellen
- mangelnde Anbindung an den Bahnhof Kirchweyhe

**Melchiorshausen u. Jeebel**

- tlw. überhöhte Fahrgeschwindigkeiten im Zuge der B 6
- Lärmbelastung durch B 6 Verkehr
- mangelnde ÖPNV-Anbindung

**3.8.2 Konflikte der Verkehrsarten****Fußverkehr / Barrierefreiheit**

- Durchgehende barrierefreie Wege zu den Hauptzielen sind nicht vorhanden besonders in den Geschäftsbereichen
- Die Ausstattung mit taktilen Elementen ist nicht hinreichend.

**Radverkehr**

- In Straßen mit mehr als ca. 8.000 Kfz / 24 h fehlt häufig eine klare und eindeutige Radverkehrsführung,
- Die Netzstruktur – also die Hauptstraßen des Radverkehrs – sind in vielen Fällen nicht durchgehend komfortabel
- Gesicherte Radabstellanlagen fehlen besonders auf der westlichen Bahnhofsseite sowie an der KGS in Leeste und in Kirchweyhe
- Subjektiv ist die Sicherheit des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen in Lahausen, Leeste u.a. eingeschränkt.

**ÖPNV**

- Die Fahrgastzahlen im straßengebundenen ÖPNV sind eher gering – auf den SPNV-Strecken nach Bremen wird schon eine höhere Nutzung erreicht.
- Verknüpfung und Vertaktung des Busverkehrs ist mangelhaft.
- Kirchweyhe ist aus einzelnen Gemeindeteilen tlw. schlecht mit dem Bus erreichbar.

**KFZ**

- Die wenigen Durchgangsverkehre sind regional und nicht verlagerbar.
- Lkw-Verkehr ist weitgehend störungsfrei geführt – die LKW-Anteile im angewohnten Strassennetz sind gering.
- Lärmprobleme durch den Verkehr sind dennoch vorhanden.
- Die Verkehrsabwicklung ist in den Bereichen Leeste und Kirchweyhe tlw. gestört – Ursache sind ruhender Verkehr und tlw. unklare Radverkehrsregelungen.
- Die Verkehrssicherheit ist vglw. gut.
- Im Zuge der Ortsumfahrung Dreye kann es im Berufsverkehr kurzzeitig an einzelnen Knotenpunkten zu Rückstaus kommen. Weitere Leistungsfähigkeitsengpässe im Straßennetz bestehen für den Kfz-Verkehr nicht.

## 4 „Gemeinde im Wandel“ / Prognose 2040

Die Vorhersage der zukünftigen Mobilität in Deutschland ist durch zahlreiche Unsicherheiten gekennzeichnet:

Die Diskussion um verkehrsbedingte Schadstoffe und den Klimawandel erhöhen den Druck auf eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Als Folge dessen nimmt die seit Jahren schwelende, aber im Vergleich zu anderen Ländern wie Dänemark oder Holland vernachlässigte Förderung alternativer Verkehrsmittel „an Fahrt“ auf. Versäumnisse der Vergangenheit, die durch "autogerechte" Planung entstanden sind, werden zunehmend erkannt. Ein Gegensteuern wird von nahezu allen Beteiligten gefordert.

Je nach Stärke dieser Strömungen werden die üblichen Prognosemodelle beeinflusst. Steuerungsmöglichkeiten dazu liegen sowohl auf kommunaler Ebene durch freiwillige Regelungen und Anreize, als auch beim Bund, der gesetzliche Regelungen schaffen kann, die zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel anregen oder zwingen.

Zudem mehren sich die Stimmen, die der Automobilindustrie eine für die Umwelt fehlerhafte und nicht hinreichende Berücksichtigung alternativer Antriebskonzepte unterstellen. Die forcierte Entwicklung von alternativen Antrieben wie Wasserstoff oder Elektromobilität als Alternative würde jedoch keine grundlegende Veränderung der Mobilität bewirken. Nur die Elektromobilität mit kleineren Fahrzeugen (GM-EN-V, Twike, Renault Twizy, Isetta und Microlino, Mini-el u.ä.) würde Veränderungen für das Gesamtverkehrsgeschehen bringen.

Für die Beurteilung der daraus folgenden verkehrlichen Entwicklung gibt es allerdings keine verlässlichen Grundlagen.

Denkbare Alternativen, die zu einer Verlagerung auf andere Verkehrsmittel führen, sind prognostisch nicht greifbar und daher nur in Szenarien für Weyhe oder die Hansestadt Bremen als unzuverlässige Zielgröße zu verstehen.

Demnach beruht das Prognoseszenario zur Verkehrsentwicklung der Gemeinde Weyhe weiterhin auf Angaben aus den Verkehrswegeplänen des Bundes bzw. der Länder und der Shell-Prognose für das Jahr 2040.

Darin spielen Auswirkungen alternativer Antriebsformen nur eine marginale Rolle und verändern das Verkehrsgeschehen mengenmäßig im Kfz-Verkehr nicht. Es bleibt das Ziel, darüber hinausgehend eine Entlastung durch Förderung alternativer Verkehrsarten zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsprognose wird sich die Verkehrsmenge auf Basis der im VEP gezählten Werte nicht wesentlich verändern. Die Tabelle 4.1 zeigt die allgemeine Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen, die für Deutschland prognostiziert wird. Verkehrszunahmen sind dabei im Wesentlichen auf örtliche, entwicklungsbedingte Zuwächse bezogen.

Bezugsjahr	2014	2025	2040
Bevölkerung	ca. 81.000.000	ca. 79.400.000	ca. 77.000.000
Pkw-Bestand	44.200.000	45.200.000	42.700.000
Fahrleistung / Pkw	13.800	13.850	13.600
Gesamtfahrleistung in Mio km / Jahr	610.000	626.000	580.000
Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung:		<b>1,0262</b>	<b>0,9508</b>

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen<sup>7</sup>

Die prognostizierte Abnahme der Gesamtfahrleistung je Pkw wird trotz der konstanten Bevölkerungszahl in Weyhe keine wesentlichen Zunahmen des Verkehrsaufkommens verursachen. Eine Teilhabe am Verkehrsgeschehen wird auch vor dem Hintergrund möglicher Prognoseszenarien weiter im bisherigen Maß möglich sein.

Eine vertiefende Betrachtung der städtebaulichen Entwicklungsabsichten ergibt Schwerpunktbereiche der Wohnbauentwicklung, und der gewerblichen Verdichtung in denen jeweils kleinräumig, verkehrliche Auswirkungen als Folge der Entwicklung auftreten können. Abbildung 4.2 zeigt die betroffenen Bereiche, die folgende Entwicklungsperspektiven enthalten:

<sup>7</sup> Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Hamburg 2014  
[https://www.shell.de/promos/media/shell-passenger-car-scenarios-to-2040/jcr\\_content.stream/1455700315660/b2e5b602c04e57cf59e2f047567f2510b8780ef8b9984ec1abd365706996f98e/shell-pkw-szenarien-bis-2040-vollversion.pdf](https://www.shell.de/promos/media/shell-passenger-car-scenarios-to-2040/jcr_content.stream/1455700315660/b2e5b602c04e57cf59e2f047567f2510b8780ef8b9984ec1abd365706996f98e/shell-pkw-szenarien-bis-2040-vollversion.pdf)  
 Hinweis: In der Verkehrsplanung seit Jahren anerkannte und gebräuchliche Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung in Deutschland.

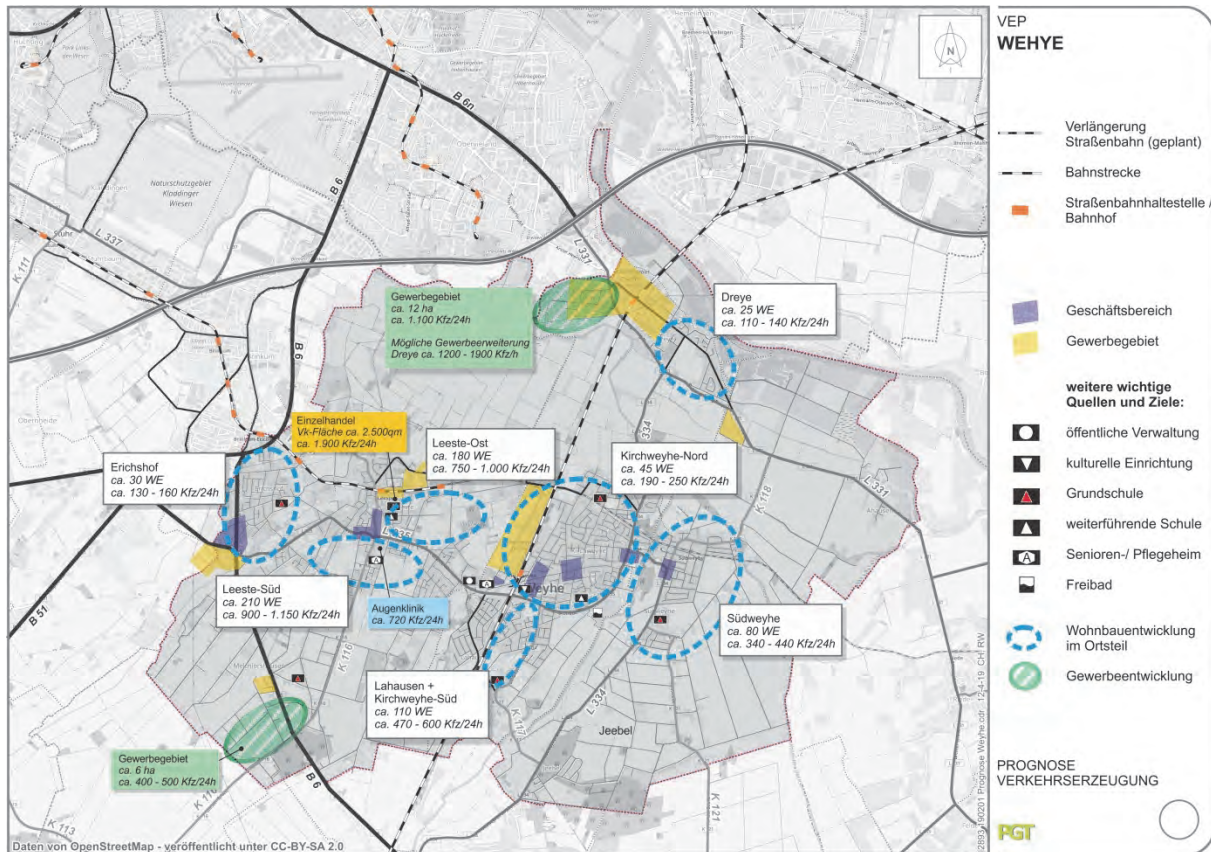


Abb. 4.1: Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

- **Wohnbauentwicklung** konzentriert sich i.W. auf Kirchweh, Leeste und Lahausen. Als Folge wird u.a. der Knoten Lahausener Straße / L 335 weitere Verkehrszuwächse verzeichnen. Etwa 700 zusätzliche Wohneinheiten sind gemeindeweit für den Horizont bis 2030/40 max. vorgesehen.
- **Gewerbliche Entwicklung** ist möglich und konzentriert sich auf die bestehenden Autobahn - und B6 - affinen Gebiete.
- **Einzelhandel- und Dienstleistungsentwicklung** konzentriert sich schwerpunktmäßig auf Leeste (Augenklinik, EZH am Bahnhof)

Die Entwicklungspotenziale dieser Bereiche lassen sich grob anhand der zur Verfügung stehenden Flächen abschätzen (vgl. Abb. 4.2). Zur Abschätzung der Neuverkehrserzeugung wurden ein Minimal- und ein Maximal-Szenario angenommen, die sich in der Verkehrsmittelwahl wie folgt unterscheiden:

**Maximal-Szenario:** psch. Ansatz von 70 % der Verkehre, die mit dem Auto abgewickelt werden.

**Minimal-Szenario:** höherer Anteil an Fahrten die im Umweltverbund abgewickelt werden. Für die Wohngebiete wird ein Anteil von ca. 55 % Fahrten im MIV angesetzt – in Bereichen mit guter Anbindung an den SPNV.

Es ergeben sich demzufolge örtlich spürbare Zuwächse in der Kfz-Verkehrsmenge, die jedoch gesamtgemeindlich überwiegend keine relevanten Auswirkungen im Straßennetz haben. Abbildung 4.2 zeigt die durchschnittlichen Neuverkehre im Kfz-Verkehr pro Tag und Richtung, die zusätzlich vom Straßennetz aufgenommen werden müssen.

Etwa 8.500 Kfz / 24 h werden maximal zusätzlich als Folge der städtebaulichen Entwicklung auftreten. Dieser Maximalwert errechnet sich daraus das alle neuen Nutzungen als zusätzliches Wachstum angesehen werden. Tatsächlich gibt es auch Verlagerungen und Erweiterungen bestehender Nutzungen, die weniger verkehrsrelevante Neuverkehre erzeugen.

Diese Neuverkehrsmengen werden an verschiedenen Stellen der Gemeinde als Veränderung der Verkehrsbelastung auf dem Gemeindestraßen sowie dem klassifizierten Straßennetz nur wenig spürbar. Die Verkehrsmengenbelastung einzelner Knoten kann davon betroffen sein:

- Lahauer Str / L 335 in Kirchweyhe
- Leester Str. / L 335 in Leeste
- Ortsumgehung Dreye
- 

Stärkeren Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen:

- Aufgrund der eingeschränkten Reaktionsfähigkeit und Mobilität der älter werdenden Bevölkerung wird insgesamt langsamer gefahren.
- Die Nutzung von Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu. Dies ist heute schon im Straßenraum sichtbar.



Abb. 4.2: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Die geschwindigkeitsunterschiede zwischen elektrounterstützten Verkehrsmitteln und Fußgängern werden größer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe auf Gehwegen werden steigen.
- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUVs führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Schon heute reagieren Einzelhandelsketten auf diese Entwicklung mit breiteren Stellplätzen und breiteren Fahrgassen

## 5 Ziele

### 5.1 Allgemeine Ziele des VEP

Die Gemeinde Weyhe will im Spannungsfeld der Umwelt- und klimapolitischen Diskussion eine „sowohl als auch“ Entwicklung unterstützen, die die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung auf die Entwicklung von verbesserten Bedingungen für den Radverkehr, den ÖPNV und alternative Verkehrsarten setzt, ohne die Bedingungen für den Kfz-Verkehr restriktiv zu verändern.

Die Gemeinde Weyhe stellt sich den daraus resultierenden Aufgaben offensiv und will versuchen das Miteinander der Verkehrsarten in den unterschiedlichen Verkehrsräumen so zu verbessern, dass Alternativen objektiv und subjektiv sicher genutzt werden können.

Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans leiten sich zum einen aus einer Reihe von rahmensetzenden Werken ab, die auf europäischen bzw. bundesweiten umwelt- und sozialpolitischen festgeschriebenen Zielsetzungen (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, barrierefreie Mobilität für Alle) beruhen. Zum anderen leiten sie sich aus ortsspezifischen Zielsetzungen ab, die auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und Bewertung sowie prognostischer Abschätzungen erfolgt.

Demzufolge ist ein umweltfreundlicher Verkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln sozialverträglich für alle Weyher Bürger uneingeschränkt sicherzustellen. Folgende übergeordnete Zielsetzungen werden berücksichtigt:

- Die Mobilität für Alle sicherstellen
- Schadstoffarme Mobilität fördern
- Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern
- Innovativen Verkehr ermöglichen bzw. fördern (Alternative Antriebstechnik, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel und Verkehrswegen beseitigen

- Die Belange der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigen
- Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufheben
- Straßenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen und erhalten
- Leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre herstellen bzw. sichern
- Notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre gemeindeverträglich abwickeln

Die allgemeinen Ziele der Verkehrsentwicklung, die Mobilität für alle sozialverträglich sicherzustellen, lassen sich auf mehrere Teilziele aufsplitten und soll in konkrete Handlungserfordernisse und Maßnahmen münden.

Weyhe will den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten Radverkehr, ÖPNV und Fußgehen deutlich steigern. Steigerungspotenziale werden insbesondere durch Förderung des Radverkehrs gesehen. Gleichzeitig soll die Barrierefreiheit sichergestellt werden und die Anforderungen an die Umgestaltung der Verkehrsanlagen gemäß Teilhabegesetz beschleunigt werden.

Weyhe möchte die Ortsteilzentren stärken, die bedingt durch die bisherige städtebauliche Entwicklung, ein eigenständiges Profil ausgeprägt haben, mit welchem die verkehrliche Erreichbarkeit nicht immer Schritt hält.

Weyhe möchte die verkehrsbedingten Emissionen in Zusammenarbeit mit den Straßenbulasträgern dämpfen und möglichst gering halten.

Die Gemeinde Weyhe möchte den die MIV-Nutzung nicht fördern, jedoch seine Qualität erhalten und seine Verträglichkeit und seine Abwicklung in vielen Bereichen optimieren und Störungen für andere Verkehrsmittel und Teilnehmer reduzieren.

## 5.2 Handlungsfelder für Weyhe

### Gemeinde der kurzen Wege

Unter dem planerischen Obertitel „Gemeinde der kurzen Wege“ wird eine möglichst integrative Entwicklung der einzelnen innergemeindlichen Ortsteile verstanden, mit dem Ziel, Wege für die Grundversorgung des täglichen Daseins zu verkürzen und durch Nutzungsmischung eine Vielfalt am Ort zu erhalten. Die Gemeinde Weyhe stellt sich dieser Aufgabe insofern, als dass die Entwicklungsschwerpunkte in den beiden Ortsteilzentren Kirchweyhe und Leeste und das verbindenden Element zwischen den einzelnen Ortsteilen weiter optimiert werden soll. Siedlungstätigkeit konzentriert sich an den infrastrukturell bereits gut versorgten Gemeindeteilen Leeste, Lahausen und Kirchweyhe.

### Fußverkehr fördern

- ⇒ Gehwege sind für Fußgänger, also für niedrige Geschwindigkeiten zu reservieren.
- ⇒ Belange von Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen sind besonders zu beachten.

Innerhalb der Ortsteile soll das Fußwegenetz insbesondere zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen und zu den wichtigen Zielen und Versorgungsbereichen verbessert und barrierefrei ausgebaut werden. Hier sind erhebliche Nachholbedarfe und Umbaubedarfe erkennbar.

Vorrangige Wegebeziehungen sind in Leeste als auch in Kirchweyhe möglich und im Rahmen ortsbezogener Entwicklungskonzepte bzw. der Ortskernsanierung umzusetzen.

Eine wichtiges Handlungsfeld umfasst die weitgehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerorts bzw. die Realisierung ausreichend breiter kombinierter Wege (deutlich breiter als 3 m).

### Barrierefreiheit sichern

- ⇒ Die Barrierefreiheit ist durch kontinuierliche Bestandspflege zu verbessern.
- ⇒ Weyhe sollte, in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, Standards zur Barrierefreiheit entwickeln, abstimmen und einheitlich umsetzen.

In Bezug auf die Barrierefreiheit soll sichergestellt werden, dass alle Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie alle öffentlichen Einrichtungen barrierefrei erreichbar werden.

Ebenso wird die „besitzbare Gemeinde“ empfohlen, die entlang wichtiger Wegenetze Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Bänke, Anlehnstellen, Miniparks u.a.) für mobilitätseingeschränkte Bürger in etwa 80-100 m Abstand anbietet.

### **Radverkehr fördern**

- ⇒ Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerörtlichen (innergemeindlichen) und die Hansestadt Bremen anbindenden Routen entwickelt und ausgebaut werden.
- ⇒ Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen.
- ⇒ Radverkehrsnetz, Infrastrukturverbesserungen und öffentliche Fördermaßnahmen sollen in einem „Leitbild Radverkehr“ umgesetzt werden.

Das vorhandene Radroutennetz soll noch stärker als innerörtliches Hauptwegenetz für den Radverkehr etabliert werden - vergleichbar mit dem des Kfz-Verkehrs. Die Vernetzung, der Abbau von Barrieren und die Verbesserung gemäß mindestens des StVO-Standards soll dazu dienen, die Sicherheit des Radfahrens in der Gemeinde Weyhe noch weiter zu verbessern und somit zum Umstieg und einer verstärkten Nutzung des Rades Anreiz zu geben. Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind die Radabstellanlagen zu erweitern bzw. zu optimieren. Die Elektromobilität im Radverkehr soll ebenfalls unterstützt werden. Lademöglichkeiten sollen am Wohnort und am Arbeitsplatz ebenerdig erreichbar sein.

### **Busse und Bahnen noch bürgernäher und greifbarer**

- ⇒ Der öffentliche Verkehr im regionalen Verbund soll weiter gestärkt werden. Insbesondere Leeste ist besser an die Bahn anzubinden.
- ⇒ Der Aufbau eines geeigneten Busverkehrs für die innerörtliche Erreichbarkeit von den Zentren und Bahnhöfen ist dringend.

Der SPNV ist durch Region-S-Bahn und Regionalexpress vergleichsweise gut angebunden, der 30-Minutentakt in Richtung Bremen soll durchgängig gesichert und intensiviert werden. Die Erreichbarkeit der Schiene ist durch eine Optimierung der Bahnhofsumfelder weiter aufzuwerten und die Anbindung mit Busverkehren erheblich zu verbessern.

Die Parkraumsituation am Bahnhof Kirchweyhe soll sowohl für den Radverkehr, als auch für den Kfz-Verkehr verbessert werden. Ebenso ist die Anbindung aus allen Ortsteilen zu verbessern.

Die geplante Verlängerung der Linie 8 bis Leeste soll bis zum Bahnhof Kirchweyhe oder nach Sudweyhe weiter verlängert werden.

Das Bussystem soll eine verbesserte Anbindung der Geschäftsbereiche und des SPNV ermöglichen und als Linienverkehr durchgängig etabliert werden. Das Angebot ist an Wochenenden und in Abend- und Nachtzeiten erheblich zu erweitern.

Der Bürgerbus, der eine wesentliche Aufgabe für die ÖPNV-Erschließung der Gemeinde übernimmt, sollte entlastet werden. Denkbar ist, dass derzeit unterversorgte Gemeindeteile durch den Bürgerbus stärker an die Haupt-routen, die zentralen Orte und den SPNV angebunden werden könnten.

### **Verkehrssicherheit erhöhen**

⇒ Ein Verkehrssicherheitsprogramm ist notwendig, um gemeindeverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erzielen.

Die objektive Verkehrssicherheit (Unfallstatistik) ist in Weyhe insgesamt hoch. Die Ausnahme bildete im Jahr 2018 der Unfallschwerpunkt L 334 Kirchweyher Straße/Im Mühlengrunde, wo auch bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft werden sollten.

Durch eine Optimierung der Radverkehrsanlagen und die Sicherung der Fußgängerverkehrsanlagen, insbesondere der Querungsstellen, sollte aber auch das subjektive Sicherheitsgefühl verbessert werden. Die Benutzung von vermehrt einzuführenden Radverkehrsanlagen in Fahrbahnen soll durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.

### **Straßennetz optimieren**

⇒ Die Anbindung durch den Kfz-Verkehr ist in allen Ortsteilen ausreichend gegeben. Die Erschließungsqualität einzelner Quartiere kann jedoch weiter verbessert werden.

⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.

Das Kfz Straßennetz ist für die Belange des Kfz-Verkehrs weitgehend gut ausgebaut. Einzelne Knotenpunkte könnten durch Umbau zu Kreisverkehrsplätzen verbessert werden.

Im Bereich des Marktplatzes Kirchweyhe wurde auf Initiative der AG VEP im Rahmen Probephase seit Dezember 2018 eine Einbahnstraßenregelung getestet. Ziel war es, die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu optimieren und die oftmals als unübersichtlich und gefährlich wahrgenommene Verkehrsführung übersichtlicher zu gestalten.

Für den Bereich Leeste soll die verbesserte Kennzeichnung des Geschäftsbereiches mit optimierter Befahrbarkeit für den Radverkehr fahrbahnintegriert umgesetzt werden – auch um die Bedingungen für den Fußgängerverkehr deutlich zu verbessern.

### **Ruhender Verkehr**

⇒ Die derzeitige Situation des ruhenden Verkehrs ist vergleichsweise entspannt.

⇒ Verbesserungsbedarfe bestehen derzeit insbesondere im P+R und B+R am Bahnhof Kirchweyhe.

Die derzeitige Situation des ruhenden Verkehrs in Weyhe ist vergleichsweise entspannt. Besondere Untersuchungsbedarfe werden im Bahnhofs- und Marktplatzbereich Kirchweyhe aufgrund der Überlagerung von freizeit-, einkaufs-, Anwohner- und Park+Ride-Verkehren sowie im Ortskern von Leeste gesehen.

Eine Überarbeitung der Parkraumwegweisung für den Marktplatzbereich Kirchweyhe und für den Geschäftsbereich Leeste wird empfohlen.

### **Orientierung im Verkehr**

⇒ Die allgemeine und örtliche Kfz-Wegweisung sowie die örtliche Fahrradwegweisung sollten bedarfsweise fortgeschrieben werden.

Die Orientierung im Verkehrsnetz von Weyhe ist durch Maßnahmen im Wegweisungsnetz des Radverkehrs und allgemeinen Wegweisungsnetz

noch weiter zu verbessern. Eine Überarbeitung der Wegweisung unter Berücksichtigung einer adäquaten Parkraumwegweisung für den Marktplatzbereich Kirchweyhe und für den Geschäftsbereich Leeste wird empfohlen.

### **Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen**

- ⇒ Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel ist zu ermöglichen und zu stärken (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).
- ⇒ Die multimodale Mobilität ist zu fördern. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist zu optimieren.

Die Bemühungen um Car-Sharing, mit Car-Sharing kombinierter Monatskarten und verbesserter Verknüpfungspunkte mit sicheren Abstellmöglichkeiten für hochwertigere Elektrofahrräder stehen im Blickfeld der Gemeinde. Für eine deutliche Senkung des motorisierten Verkehrs in der Gemeinde können sie aber nur einen geringen Beitrag leisten.

### **Öffentlichkeitsarbeit**

- ⇒ Ein besserer Umgang mit dem Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern erreicht werden. Ein Konzept des dauerhaften Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente transparent herausstellen:
  - Schulverkehre / Hol- und Bring-Situation
  - Radverkehrsförderung,
  - Umweltinformation und
  - Kontrolle und Überprüfung.
- ⇒ Bürger frühzeitig zu beteiligen und regelmäßig zu informieren. Die Mitwirkung Betroffener ist gezielt zu fördern.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll in der Öffentlichkeit intensiv diskutiert werden um eine große Akzeptanz für die daraus folgenden Maßnahmen zu erzielen. Der hier vorliegende Bericht dient der Hintergrundinformation und Zusammenfassung.

### 5.3 Ziele anderer Fachplanungen

#### ➤ Lärmaktionsplan

Die Gemeinde Weyhe hat im Jahr 2018 unter Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange einen Lärmaktionsplan für die wesentlichen Belastungsschwerpunkte („Hot Spots“) aufgestellt. Das im Zuge weiterer Planungen zu berücksichtigende Maßnahmenkonzept liegt vor.

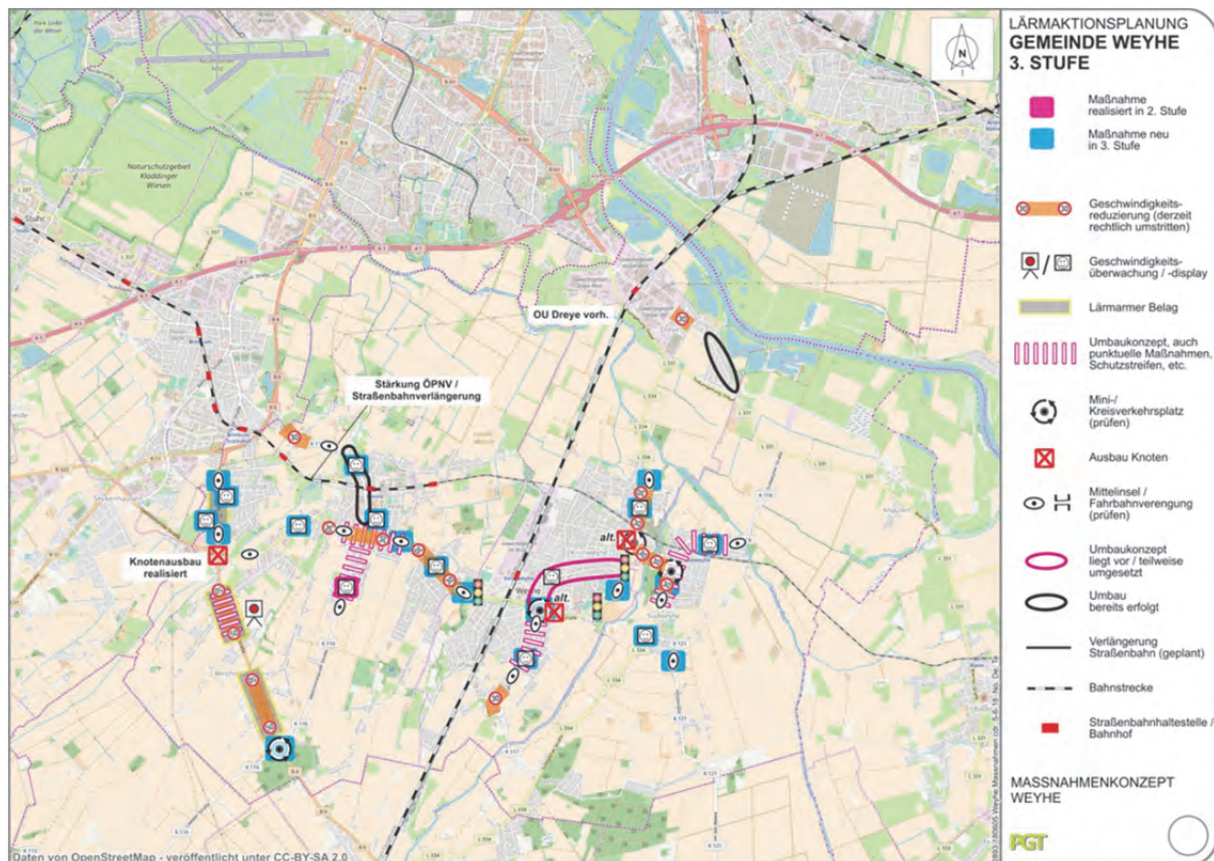


Abb. 5.1: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Maßnahmengrobkonzept<sup>8</sup>

<sup>8</sup> PGT, Lärmaktionsplanung 3.Stufe Gemeinde Weyhe, Hannover, 2018.

## 6 Maßnahmenempfehlungen

Für die in Kapitel 5 aufgeführten Handlungsfelder wurden zusammen mit der begleitenden AG Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenansätze erarbeitet, die zur Umsetzung der aufgestellten Ziele des Leitbildes als erforderlich angesehen werden. Darauf aufbauend wurden konkrete Maßnahmenkonzepte für die einzelnen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und Verkehrsräume (Leeste, Marktplatz Kirchweyhe (bereits in der Versuchsphase) entwickelt.

### 6.1 Gemeinde der kurzen Wege – verkehrssparende Siedlungsentwicklung

Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Nutzungsmischung sowie die Innenentwicklung weiter zu fördern.

Die Nahversorgung ist über die Bauleitplanung sowie ergänzende Konzepte wie das kommunale Einzelhandels- und Zentrenkonzept zu sichern, die Standorte Leeste und Kirchweyhe zu stärken. Die Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs sind zu stärken, die Barrieren abzubauen.

Die am 01.01.2018 in Kraft getretenen Stellplatzsatzung regelt in der derzeitigen Fassung, dass in Gebäuden zu Wohnzwecken pro Wohneinheit bis einschließlich 70 m<sup>2</sup> Wohnfläche 1,5 Stellplätze und pro Wohneinheit über 70 m<sup>2</sup> Wohnfläche 2 Stellplätze nachzuweisen sind. Diskutiert wird derzeit eine Änderung, wonach zukünftig für kleine Wohnungen bis 50 m<sup>2</sup>, die im öffentlich geförderten Wohnungsbau entstehen, nur noch 1 Stellplatz nachgewiesen werden muss.

Es wäre zu prüfen, ob eine solche Regelung auch für kleine Wohnungen eingeführt werden sollte, die z.B. gut an den ÖPNV oder SPNV angebunden sind.

Sinnvoll wäre auch eine Ergänzung einer Vorgabe zur Anlage von mindestens zwei überdachten, ebenerdig erreichbaren Stellplätzen für Fahrräder je Wohneinheit.

## 6.2 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)<sup>9</sup>, das die rahmensetzende Gesetzgebung der EU sicherstellen soll, ist 2006 in Kraft getreten. Durch die darin definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit kommt dem barrierefreien Infrastrukturausbau eine große Bedeutung zu. Barrierefreiheit kommt allen Verkehrsteilnehmern zu Gute.

Die Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrern und Fußgängern zwingend erforderlich. Dazu sind Führungsformen für Radfahrer zu entwickeln, die abseits der Gehwege sichere und attraktive Fahrbedingungen ermöglichen.

Empfohlen wird die Entwicklung einheitlicher Standards und in einem barrierefreien Wegenetz vorrangig umzusetzen (vgl. Abb. 6.1). Dies sollte mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat und Radfahrverbänden zu einem örtlichen Standard abgestimmt werden.

Eine Beschlussfassung und Veröffentlichung dieses Programms ist sinnvoll, um die Umsetzung bspw. im laufenden Betrieb des Bauhofs bzw. durch Baufirmen, die im Bereich der Gemeinde Weyhe tätig sind, sicherzustellen.

---

<sup>9</sup> Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

## Barrierefreiheit



Abb. 6.1 Barrierefreiheit zum Vorteil Aller<sup>10</sup>

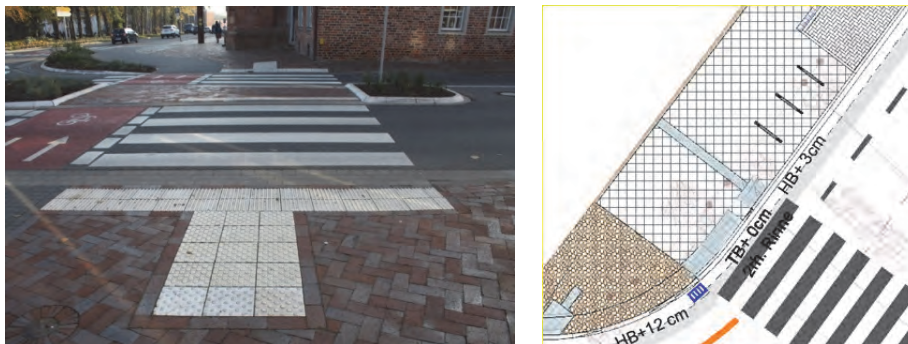


Abb. 6.2: Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung

### Hauptfußwegenetz definieren

Das Fußverkehrsnetz sollte in den größeren Ortsteilen die Haupt-Fußwegeverbindungen in Richtung Geschäftsbereiche sowie zwischen den Ortsteilen und zur Anbindung an die Naherholungsbereiche definieren. Diese Wege sollten vernetzt werden und qualitativ in einen barrierefreien Ausbauzustand versetzt werden. Vorrangig sind punktuelle Maßnahmen

<sup>10</sup> EDAD – Design für Alle Deutschland e.V. Münster o.J.

zur Sicherung von Querungsstellen innerhalb dieses Wegenetzes sowie zur Anbindung von Haltestellen und wichtigen Ziele umzusetzen und Sitzgelegenheiten für Ruhepausen anzubieten.



Abb. 6.3: „Besitzbare“ Gemeinde! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)

Für den Ortsteil Leeste ergibt sich bspw. ein örtliches Wegenetz wie in Abbildung 6.3 dargestellt, das das Rückgrat der zentrumsnahen Bündelung der Verkehre bildet. Sie sollen eine besondere Qualität für den Fußverkehr aufweisen und decken die Hauptbeziehungen innerhalb des Ortsteils ab. Sie sollten sich durch breite, begrünte Wegeachsen auszeichnen, die mit besonderer Belagsqualität als Vorrangroute ausgebaut werden.

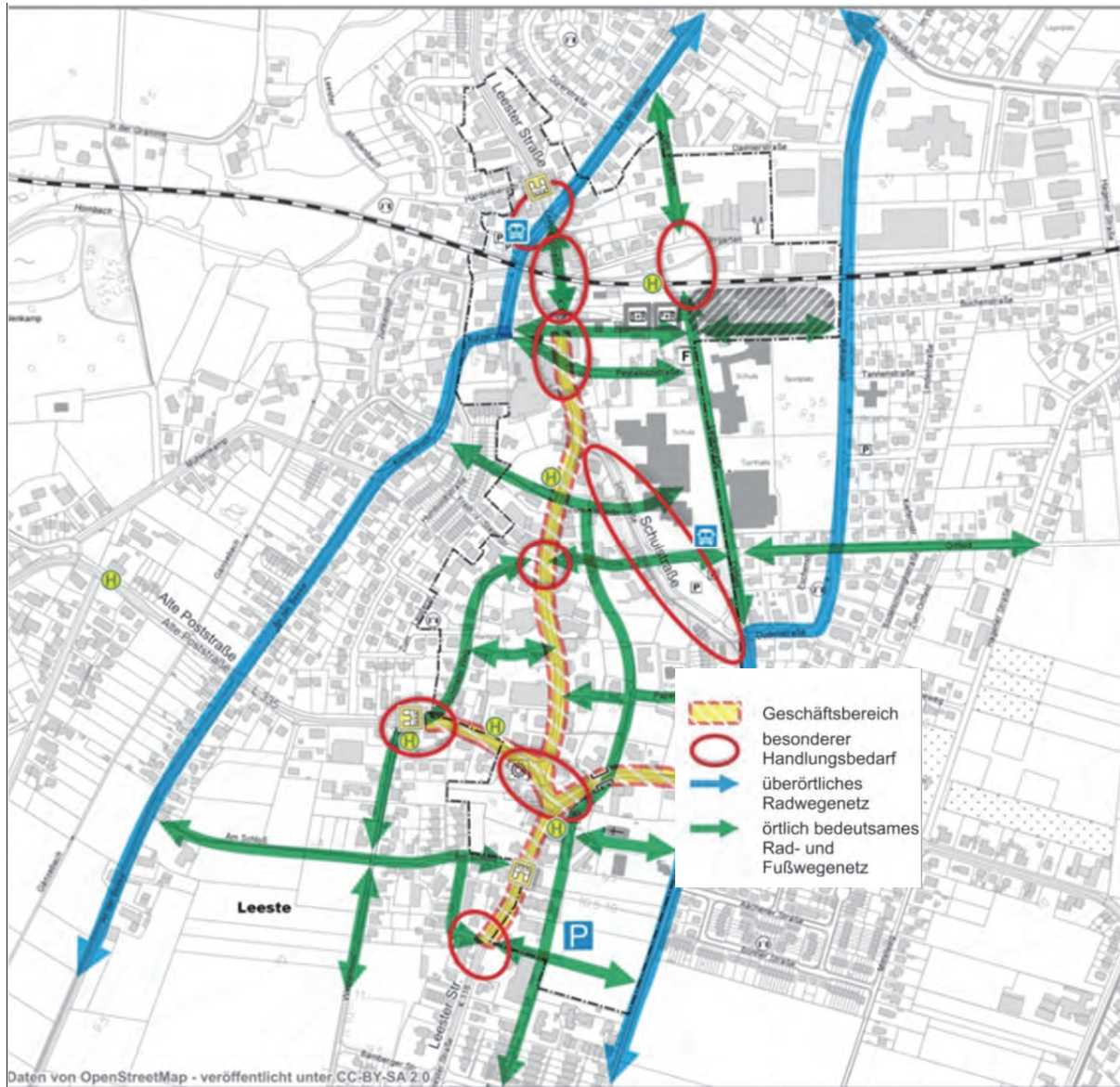


Abb. 6.4: Zu entwickelndes/optimierendes Hauptfußwegnetz Leeste (grüne Darstellung)

Die Sicherung von Querungsstellen innerhalb des Netzes ist vorrangig. So ist mittelfristig auch eine Querung der Gleise im Bereich der geplanten Verlängerung der Linie 8 für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen.



Abb. 6.5: Querungs- und Linksabbiegehilfe in der Leester Straße

Die Abbildung 6.5 zeigt beispielhaft eine Querungs- und Linksabbiegehilfe in der Leester Straße im Bereich der geplanten Entwicklungsfläche "Südlich Henry-Wetjen-Platz". Die Maßnahme könnte sowohl für flüssigere Verkehrsabwicklung im Fahrbahnbereich als auch für eine sichere Querung im Zuge der Wegeverbindung Plangebiet – Wegebeziehung Am Schloß sorgen.

### 6.3 Radverkehr fördern!

#### Das Leitbild Radverkehr

Durch verbesserte Erschließung im innörtlichen und überörtlichen Verkehr (Anbindung an Bremen und andere umliegende Orte) sind erhebliche Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich.

Die in vielen Teilen guten Radverkehrsverbindungen in Weyhe wurden zu einem in Haupt- und Nebenrouten differenzierten Gesamtnetz zusammengeführt. Auf diesen Routen soll die Hauptlast des innerörtlichen Radverkehrs schnell und komfortabel abgewickelt werden. Es umfasst die Erreichbarkeit von Schulen, Versorgungseinrichtungen ebenso wie die zwischen-gemeindlichen und übergeordneten Verbindungen.

Das intensiv abgestimmte Netz ist Basis für den Beschlussvorschlag, damit es im Zuge weiterer Planungen der unterschiedlichen Baulastträger verbindliche Berücksichtigung findet.

Für den Radverkehr in Weyhe sind bei der anstehenden Pflege und dem Ausbau des Netzes die folgenden Grundlagen zu berücksichtigen, die im sogenannten Leitbild Radverkehr festgelegt sind. Das Leitbild Radverkehr ist Zusammen mit einem noch festzulegenden Haushaltsbudget vom Rat separat zu beschließen und dient als Basis für das weitere Verwaltungshandeln.

*Radverkehr in Weyhe gehört zum gemeindlichen Fahrverkehr!*

- *Alle fahrenden Verkehrsarten werden auf innerörtlichen Straßen fahrbahnintegriert geführt,*
- *Hochbord-Radverkehrsanlagen gibt es innerorts nur auf:*
  - *Straßen mit mehr als 10.000 Kfz/24 h und*
  - *nur, wenn sie durchgehend > 2,50 m breit sind.*
- *Prüfung von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen ab 5.000 Kfz/Tag*
- *Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit kann Radverkehr nur in Ausnahmefällen Gehwege nutzen – Ausweisung: „Gehweg, Radfahrer frei“.*
- *Auf außerörtlichen Straßen soll die Erforderlichkeit von Radverkehrsanlagen ab 2.500 Kfz/Tag geprüft werden*

*Radfahren in Weyhe soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher und möglich sein.*

*Für den Radverkehr gibt es ein Hauptroutennetz.*

*Möglichst direkte und umwegfreie Verbindungen*

*Sichere Übergänge innerorts und außerorts und an Übergängen zwischen verschiedenen Radverkehrsführungen.*

*Das Hauptroutennetz wird vorrangig ausgebaut. Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit sind darin zu gewährleisten.*

*Der Radverkehr und sein Anlagen müssen sichtbar werden durch:*

- *Hilfestellungen zur fahrbahnintegrierten Führung des Radverkehrs wie*
- *radverkehrsgerechte Knotenführungen,*
- *vorgezogene Aufstellflächen,*
- *eigene Signalgeber,*
- *Schutzstreifen,*
- *Einfädungsstreifen,*
- *Fahrradstraßen, etc.*

*Eine durchgehende Wegweisung zu Ortsteilen und innerörtliche Zielen ist erforderlich.*

*Die bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen besonders am Bahnhof ist notwendig.*

*Erstellung eines Maßnahmenkatasters sowie einer Prioritätenliste für die Umsetzung.*

*Radverkehr soll ergänzend durch Aktionen und Werbung gefördert werden wie bspw.:*

- *Radverkehrssicherheitstage*
- *Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ u.a.*
- *sicher per Rad zur Schule ohne Auto*

Kernfragen der Radverkehrsinfrastruktur sollten dazu öffentlich diskutiert und bekannt gemacht werden. Die Führungsformen des Radverkehrs (Radweg, fahrbahnintegriert u.a.) wurden im Rahmen der AG VEP mit Verbänden, Verkehrsbehörde und Polizei abgestimmt. Die Anwendung der aktuellen Richtlinien und Erkenntnisse, wonach Radverkehr als Fahrverkehr auf separat abgetrennten Wege oder in der Fahrbahn geführt wird, um Kollisionen und Konflikte mit dem Fußgängerverkehr zu vermeiden, ist ein häufiger Diskussionspunkt, der zu einer einvernehmlichen „Weyher Lösung“ geführt und breit in der Öffentlichkeit diskutiert werden sollte. Das Routennetzkonzept (vgl. Abb. 6.6) enthält klar hierarchisierte Wegeverbindungen:

### **Haupttrouten (ortsteilverbindende Routen)**

Sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken.

## Nebenrouten

bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouten mit Schwerpunkt auf Komfort sowie nachgeordnet wichtige Routen bspw. zwischen den Ortsteilen.

## Ergänzungsrouten/Freizeitrouten (kleinräumige, ortsteilbezogene Routen und Radwanderwege)

Ergänzungsrouten umfassen wichtige kleinräumige, Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Freizeitrouten beziehen sich insbesondere auf das touristisch relevante Radwanderwegenetz.

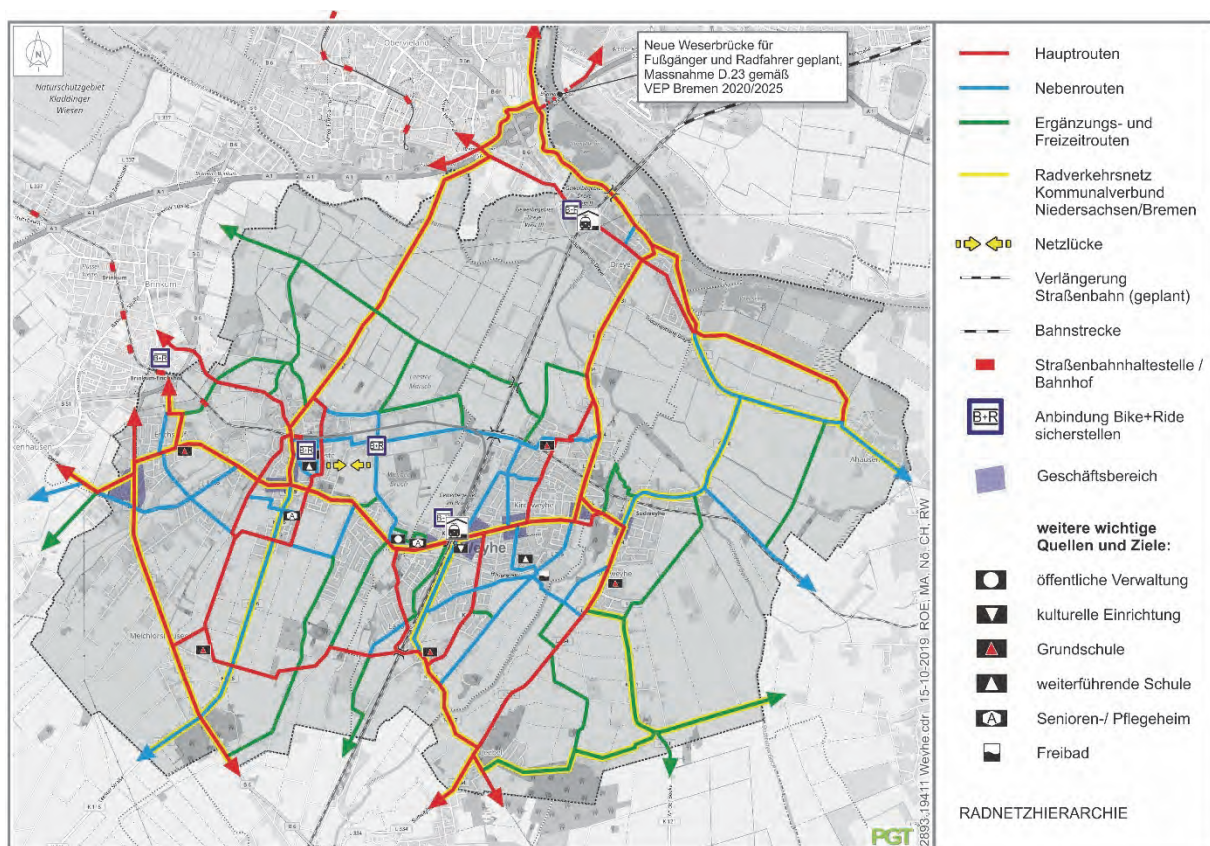


Abb. 6.6: Radverkehrsnetz - Entwurf

Es sollte nach dem politischen Beschluss möglichst auch bei einer Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden und allen relevanten Baulastträgern zur Berücksichtigung übermittelt werden.

Prioritäten zum Netzausbau sind festzulegen, die zeitnah, vorbildhaft und möglichst routenbezogen umgesetzt werden, damit Verbesserungen

durchgängig im Routenverlauf sichtbar werden. Dazu empfiehlt sich ein eigenes Umsetzungsprogramm aufzustellen.

Das örtliche Radnetz wurde und wird auch zukünftig mit dem Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr (RMK:R) des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen abgestimmt. Hierin wird z.B. die Verbindung "Bahnhof Kirchweyhe - ZOB Brinkum" als repräsentative Strecke für eine zeitnahe Umsetzung vorgeschlagen.

### **Radverkehr im Straßenraum sichtbar und sicher machen!**

Radverkehrsanlagen müssen im Straßenraum sichtbar sein um die Sicherheit zu erhöhen. Erforderlich sind Radverkehrsanlagen, Knotenmarkierungen u.ä. (vgl. Abb. 6.7).

Beim Bau von Radverkehrsanlagen ist darauf zu achten, dass

- eine zügige Befahrbarkeit im Streckenverlauf mit angemessenen Hilfsmitteln (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, vorgezogene Markierungen / Haltelinien) gesichert ist,
- die Radverkehrsführung die in den entsprechenden Verordnungen und Richtlinien (StVO, RAS, ERA, etc.) angedachte Mindeststandards erreicht bzw. übertrifft,
- Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr komfortabel, zügig und sicher eingerichtet werden und
- Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit gewährleistet sind.

Darüber hinaus sollen an den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Dies gilt vor allem für Geschäftsbereiche, Schulen, Haltestellen. Auch wohnstandortbezogene, ebenerdige Anlagen sind notwendig. Die Abstellanlagen und ihre Zuwegungen sollten sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Besonders bei öffentlicher Infrastruktur und Handel sind überdachte Anlagen notwendig, deren Umfang in einer Stellplatzsatzung ebenso wie weitere Regelungen festgesetzt werden könnten.

### „Task-Force-Rad“!

Eine „Task-Force-Rad“ könnte eingesetzt werden, um akute Mängel schnell und unbürokratisch zu beseitigen, sowie die Umsetzung von Maßnahmen und deren Erfolg zu evaluieren.

Dazu wären für ein Sanierungsprogramm Mittel bereitzustellen, die unbürokratisch für Mangelbehebung genutzt werden können.

Denkbar wäre auch die Einführung eines Runden Tisches "Radverkehr" um einen regelmäßigen Austausch zu dem Thema zu gewährleisten.



Abb. 6.7: Maßnahmenbeispiele Radverkehr

## 6.4 Nutzung von Bussen und Bahn fördern

Um den Busverkehr insgesamt zu optimieren, ist vor allen Dingen dessen Nutzbarkeit zu verbessern:

- Barrierefreiheit
- deutlich verbesserte und ausgeweitetes Busangebot
- Integration einzelner heute nur sporadischer Verbindungen zu einem auf die Bahnhöfe bezogenen Taktfahrplan.

Die Gemeinde sollte sich fordernd und kritisch begleitend in die Linienkonzeption und Angebotsplanung des ZVBN einbringen. Auf Basis des in Abbildung 6.8 dargestellten Konzepts wurden bereits erste Gespräche über die Verbesserung des Bus-Angebots aufgenommen:

- ein gemeindebezogener Linienverkehr bis in die späten Abendzeiten in Vertaktung mit der Bahn („Direkt- oder Zubringerbus“)
- erweiterter Abdeckung der bisher nicht versorgten Gemeindebereiche, evtl. durch den Bürgerbus oder bedarfsgesteuerte Angebote.

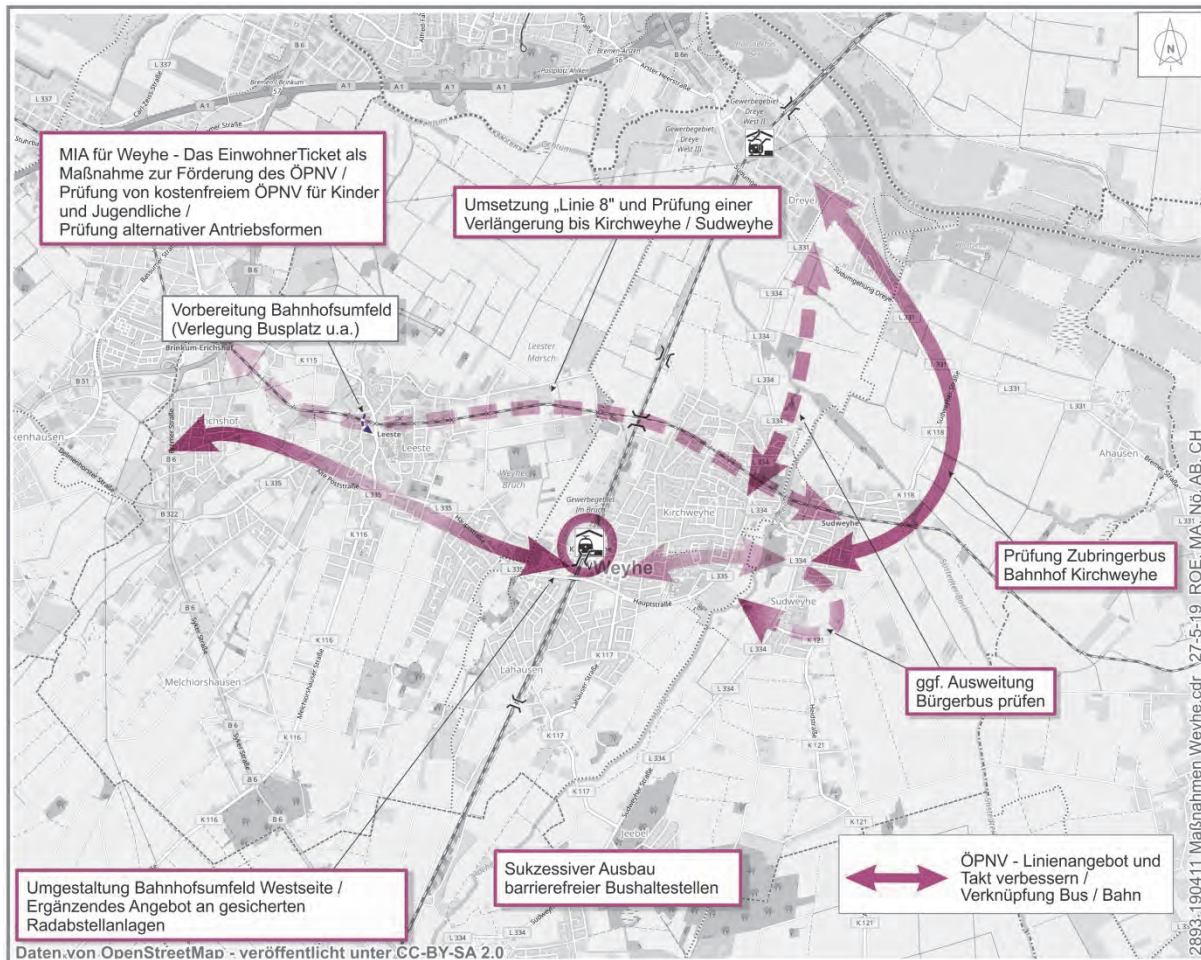


Abb. 6.8: Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV (Bus- und Schienenverkehr)

Darüber hinaus wird bereits seit mehreren Jahren konsequent die barrierefreie Modernisierung von Haltestellen vorangetrieben (siehe hierzu auch § 8 PBefG). Hier sollten auch zukünftig konsequent sogenannte Buskaps in den Straßenraum eingebaut werden, die eine wesentliche Beschleunigung des ÖPNV darstellen. Merkmal des Buskaps ist, dass der Bus während der Wartezeit nicht überholt werden kann und somit eine erhöhte Verkehrssicherheit für die ein- und aussteigenden Fahrgäste besteht. Darüber hinaus sorgt ein Buskap für eine wesentlich verkürzte Wartezeit des Busses an der Haltestelle, da eine direkte Weiterfahrt nach Fahrgastzustieg möglich ist ohne das oft mühsame Einfädeln des Busses in den fließenden Verkehr. Hierfür ist es an einigen Stellen erforderlich, Busbuchten zugunsten von Buskaps zurück zu bauen. Hierdurch kann es für kurze Augenblicke zu einem Warten hinter dem Bus kommen, was angesichts der gewonnenen

Barrierefreiheit und der zusätzlichen Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden kann.

Darüber hinaus sollte auch die Schaffung von Fahrradabstellanlagen im Bereich der Haltestellen geprüft werden.

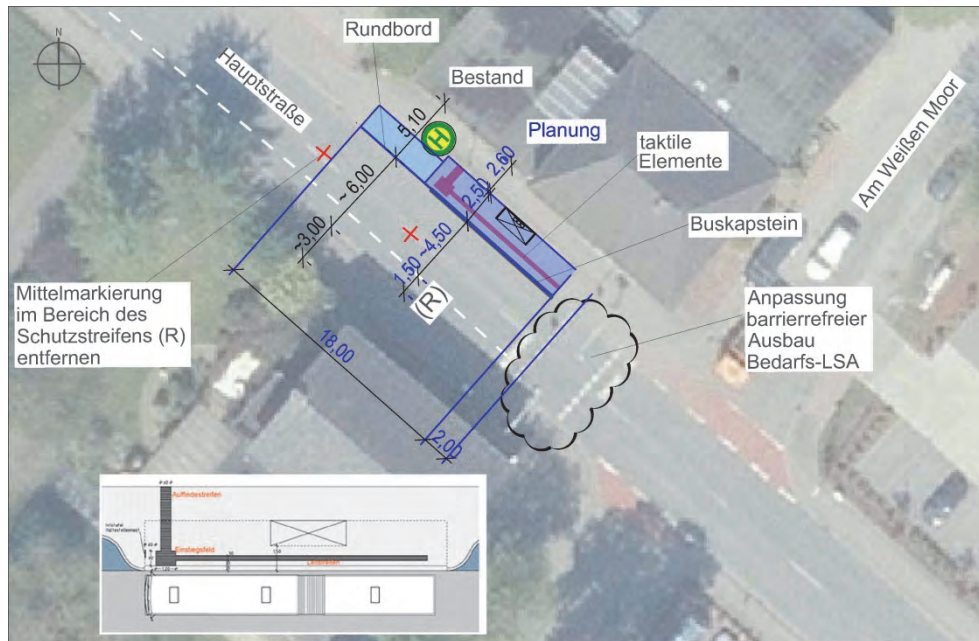


Abb. 6.9: Beispielhafter Entwurf Buskap Hauptstraße Haltestelle Hagen

Das Beispiel Alte Poststraße / Westermoor (Abb. 6.10) integriert zudem eine Mittelsinsel als Querungssicherung zur Haltestelle und darüber hinaus zur Verbesserung der fußläufigen Anbindung der südlichen Wohnquartieren an den Kern- und Geschäftsbereich Leeste und markiert gleichzeitig den Beginn des Geschäftsbereichs.

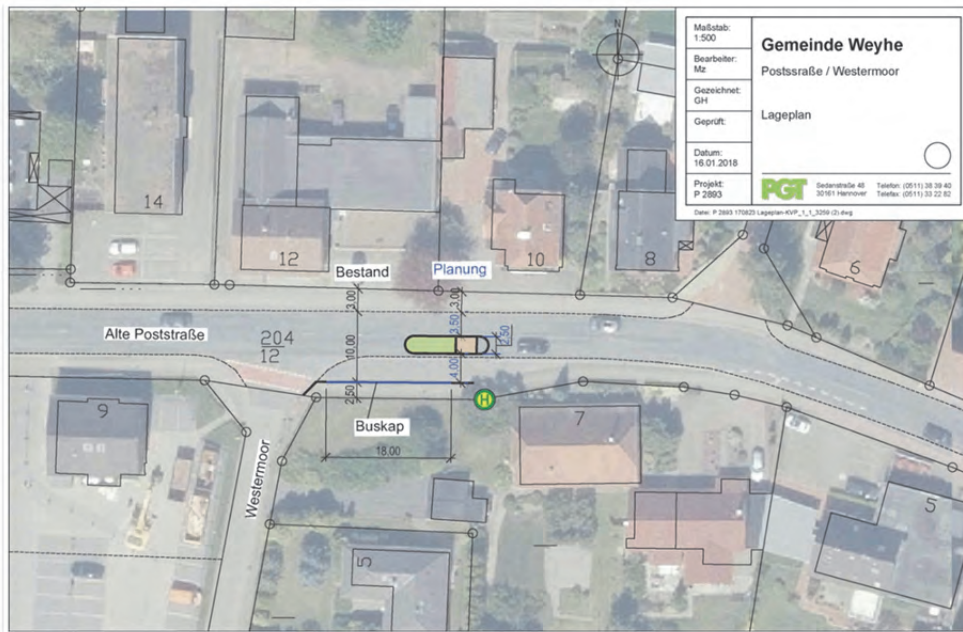


Abb. 6.10: Beispielhafter Entwurf Buskap mit Querungshilfe

Tabelle 6.1 zeigt die Haltestellen, für die in 2018 Förderanträge zum barrierefreien Ausbau gestellt wurden. Das Programm zum Ausbau barrierefreier Haltestellen wird weitergeführt.

Ortsteil	Haltestelle
Dreye	Bahnhof Dreye
Leeste	Ärztehaus
Leeste	Dunantstraße
Leeste	Hagen
Leeste	Westermoor
Kirchweyhe	Im Ratswinkel
Sudweyhe	Vor den Fuhren

Tab. 6.1: Zur Förderung angemeldete Haltestellen 2018

### Verlängerung Linie 8

Für die Verlängerung der Linie 8 von Bremen über Stuhr nach Weyhe liegen schon seit längerem konkrete Planungen vor. Die hohe Quote von PKW-Fahrten bei gleichzeitig relativ geringem ÖPNV-Anteil am täglichen Verkehrsaufkommen bestätigen den Bedarf für eine verbesserte ÖPNV-

Anbindung. Diese soll durch die Verlängerung der heute in Bremen-Huchting am Roland-Center endenden Line 8 erfolgen.

Die Strecke beginnt am Roland-Center und verläuft über den künftigen Huchtinger Marktplatz und dem Willakedamm direkt zur Trasse der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn, der sie bis zum künftigen Linienendpunkt in Weyhe-Leeste folgt.

Damit wird eine umsteigefreie Verbindung zwischen beiden Gemeinden und der Innenstadt Bremens geschaffen. Die Nutzung der günstig zur Bebauung liegenden Trasse der BTE soll für eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in diesem Raum sorgen. Gleichzeitig können die Gemeinden Stuhr und Weyhe besser miteinander verknüpft werden.

Die Gemeinde sollte das Projekt weiterhin verfolgen, eine Verlängerung der Trasse bis zum Bahnhof Kirchweyhe oder nach Sudweyhe sollte geprüft werden.

### **MIA für Weyhe / Tarifanpassungen**

Im August 2018 hat die Gemeinde Weyhe in Kooperation mit dem VBN, dem ZVBN und dem Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen den Modellversuch "MIA für Weyhe - Das EinwohnerTicket" gestartet.

Zwei Jahre lang erhalten alle Weyher Bürgerinnen und Bürger, die eine MIA-Jahreskarte für den ÖPNV besitzen, einen Zuschuss in Höhe 15 % zu Ihren Kosten. Ziel des Modellversuchs ist es herauszufinden, ob und wie die Preisgestaltung die Attraktivität des Angebots befördert.

Erste Auswertungen zeigen, dass die absolute Zahl der MIA-Tickets in Weyhe seit Beginn des Projekts um mehr als 100 neue Tickets gestiegen ist (Stand September 2019). Dies entspricht einer Zuwachsrate von etwa 20 %. Damit ist das im Vorfeld gesteckte Ziel, innerhalb von zwei Jahren 100 zusätzliche Tickets zu gewinnen, bereits nach der Halbzeit erreicht.

Aufgrund des Erfolgs und der positiven Wirkung für den ÖPNV sollte sich die Gemeinde im Rahmen Ihrer Möglichkeiten für eine Verlängerung des Projekts einsetzen.

Anknüpfend ist auch zu prüfen, ob, wie von Weyher Fraktionen gefordert, ein kostenloser ÖPNV für Kinder und Jugendliche möglich ist.



Abb. 6.11: MIA für Weyhe – Das EinwohnerTicket<sup>11</sup>

### Umgestaltung Bahnhofsumfeld Kirchweyhe Westseite

Für das westliche Bahnhofsumfeld in Kirchweyhe liegt eine vom Rat der Gemeinde Weyhe beschlossene aktualisierte Rahmenplanung vor. Es bildet die Grundlage für eine funktionale und gestalterische Aufwertung des westlichen Bahnhofsumfeldes, nachdem die Aufwertung der östlichen Seite der Gleise bereits abgeschlossen wurde.

Die wesentlichen Ziele der Planung sind die Schaffung von zusätzlichen Park- und Bike-and-Ride-Stellplätzen, die Optimierung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger sowie die gestalterische Aufwertung des westlichen Bahnhofsumfeldes. Berücksichtigt werden dabei Belange der Barrierefreiheit sowie die Interessen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) als Nutzer von Teilen des überplanten und derzeit im Eigentum der Deutschen Bahn befindlichen Areals. Die Erarbeitung ist in Abstimmung mit der BTE, dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) sowie der Deutschen Bahn erfolgt.

Die zentralen Eckpunkte des städtebaulichen Konzepts sind:

- Bau einer Park+Ride-Anlage mit bis zu 200 zusätzlichen Stellplätzen auf derzeit brachliegenden Flächen;

<sup>11</sup><https://www.veyhe.de/portal/meldungen/mia-fuer-weyhe-das-einwohner-ticket-900000972-21850.html>

- Errichtung von bis zu 150 zusätzlichen, teils barrierefreien Bike+Ride-Stellplätzen;
- Schaffung eines attraktiven Bahnhofsvorplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität und unter Integration der Haltestelle des Bürgerbusses, von Kurzzeitstellplätzen und Fahrradabstellanlagen;
- Aufwertung des Zugangs zur Personenunterführung durch Aufweitung der Treppenanlage und Schaffung eines barrierefreien Zuganges zu den Gleisen;
- Bau eines Bahnsteiges für die Museumsbahn „Pingelheini“ sowie Berücksichtigung von Flächen für eine mögliche, in der Zukunft zu realisierende Wendeschleife der Linie 8.

Die Neugestaltung dient der Angebotsverbesserung im öffentlichen Personennahverkehr und leistet einen weiteren Beitrag zum gemeindlichen Ziel der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Durch die Schaffung zusätzlicher gleisnaher Abstellmöglichkeiten für Fahrrad und Pkw wird insbesondere die Situation für Pendler verbessert.

Das Konzept besteht aus einzelnen Bausteinen und sieht eine stufenweise Umsetzung mit kurz-, mittel- und langfristigen Realisierungszeiträumen vor, so dass der jeweiligen Haushaltslage Rechnung getragen werden kann.

Auf Wunsch der Politik wird derzeit an einer vorgezogenen Realisierung zusätzlicher gesicherter Fahrradabstellanlagen gearbeitet.



Abb. 6.12: Rahmenplanung: Umgestaltung des Bahnhofsumfelds Kirchweyhe West<sup>12</sup>

## 6.5 Verkehrssicherheit erhöhen!

Die Ideen einer „Vision Zero“, einer Gemeinde Weyhe ohne Unfälle mit Todesfolge, sollte diskutiert und umgesetzt werden. „Vision Zero“ steht für ei-

<sup>12</sup> Agentur Bahnstadt / Stationova GmbH, Berlin 2018

nen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit und für ein umfassendes Handlungskonzept, das auf zwei Grundprinzipien basiert:

- Der Mensch macht Fehler. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie „verzeihen“. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen. Unfallvermeidung wird zur gesellschaftlichen Aufgabe, in die u.a. auch die Automobilindustrie, die Bauverwaltung und die Versicherungen einbezogen werden.
- Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.“<sup>13</sup>

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehören:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen und Displays zur Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeiten,
- Querungsstellensicherung besonders an den Haltestellen und
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Für den Unfallschwerpunkt L 334 Kirchweyher Straße/Im Mühlengrunde sollten in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern Maßnahmen inklusive baulicher Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft werden.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten durch Öffentlichkeitsarbeit und verschiedene Kampagnen, speziell auch an Schulen, begleitet werden.

Seitens der Gemeinde wurden dazu bereits Maßnahmen geprüft. So ist für 2019 zunächst die Einrichtung von Hol- und Bringzonen an der GTS Lahausen vorgesehen. Dort sollen die tatsächlichen Schulwege erfasst und entsprechende Hol- und Bringzonen eingerichtet werden. Parallel soll in der Schule ein Programm zur Bewegungsförderung durchgeführt werden. In den

---

<sup>13</sup> VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

Folgejahren ist beabsichtigt, dieses Projekt auch auf die weiteren Schulen im Gemeindegebiet auszuweiten.

Als Teil der „Vision Zero“ anzusehen ist ein straßenraumabhängiges Geschwindigkeitskonzept für das Hauptverkehrsstraßennetz.

Dieser setzt abweichend neben 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit auch Bereiche mit 30 km/h auf Abschnitten fest, um in Verkehrsräumen wie im Geschäftsbereich Leeste oder der Bahnhofstraße in Weyhe eine angepasste Geschwindigkeit zur Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit zu erzielen.

Auch die nächtliche Reduzierung von Geschwindigkeiten aufgrund von Lärmbelastung ist in einigen Straßenabschnitten empfehlenswert.

Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist durch Öffentlichkeitsarbeit und Überwachung zu begleiten, um eine gute Wirksamkeit zu gewährleisten. Insbesondere die häufig vertretene Ansicht „nachts kann mein Auto kein Tempo 30“ ist öffentlich zu diskutieren.

### **6.6 Straßennetz und gemeindeverträglicher Umbau**

Das derzeitige Straßennetz ist ausreichend flexibel für die zukünftige Entwicklung.

Verschiedene Knotenpunkte, wie z.B. Lahauer Str / L 335 sind in Bezug auf einen Umbau zu Kreisverkehrsplätzen vor dem Hintergrund der städtebaulichen Entwicklung und der Verkehrsabwicklung zu überprüfen.

Das HVS-Netz ist überwiegend klassifiziert. Die Baulastträger sollten die verbesserte Radverkehrsführung auf den Fahrbahnen fördern (vgl. Abb. 6.13). Dabei sind Schutzstreifen, Aufstellflächen und die Übergänge von Zweirichtungsverkehr auf richtungsgetreunten Verkehr innerhalb der Orte vorrangig herzustellen.



Abb. 6.13: Schutzstreifen und Aufstellflächen sowie Übergang von Zweirichtungsradweg außerorts auf richtungsgetrennte Innerortsführung mit Querunginsel (Beispiele)

### Gemeindeverträglichen Straßenumbau fördern!

Straßen sind Teil des innerstädtischen Lebensraumes. Gemeindeverträglicher Straßenumbau – wie am Beispiel des Geschäftsbereiches Leeste zu sehen – trägt entscheidend zu einer positiven Lebensqualität bei. Folgende Straßen sollten mittel- bis langfristig vorrangig gemeindeverträglicher werden:

- Hauptstraße Leeste im Geschäftsbereich
- Lahauer Straße auf Höhe des Marktplatzes und am Kontenpunkt Hauptstraße.

## 6.7 Gemeindeverträglicher ruhender Verkehr

Aus den Ergebnissen der Parkraumerhebungen geht hervor, dass im Wesentlichen Lösungsmöglichkeiten für den Bereich Marktplatz in Kirchweyhe zu suchen sind, da die Situation mit Ausnahme der Park+Ride-Verkehre in den anderen Bereichen entspannt ist.

In Kirchweyhe ist insbesondere die Trennung zwischen Park+Ride- und anderen Nutzungen so herzustellen, dass eine Überlagerung der für Kundenverkehre vorrangig genutzten Stellplätze unterbunden wird. Insbesondere durch verbesserte Lenkung der Park+Ride-Verkehre auf die Westseite kann eine weitere Entspannung für die Parkraumsituation am Marktplatz in Kirchweyhe erreicht werden. Sollte sich die Situation in Zukunft dennoch verschärfen, wird empfohlen, die Parkraumbewirtschaftung im Bereich Marktplatz/Bahnhofstraße/Bahnhof zu überprüfen und ggfs. auszuweiten.

Die von der Gemeinde überarbeitete Stellplatzsatzung stellt zudem einen wesentlichen Schlüsselbaustein dar. Hierzu gehört auch die Diskussion um die Novellierung der Stellplatzsatzung hinsichtlich der Reduzierung der Anzahl der Pkw-Stellplätze, die für kleine Wohnungen bis 50 m<sup>2</sup> und ggf. für gut an den ÖPNV angebundene Wohnungen nachzuweisen sind. Die Stellplatzsatzung ist im Sinne eines Steuerungsinstrumentes zur Regelung von Parkraumproblemen anzusehen. Dadurch wird erleichtert, dass unter besonderer Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindequalität oder bzgl. der Zentralität verschiedener Quartiere Abweichungen bzgl. des Stellplatzbedarfs ermöglicht werden können.

In Leeste sollten im Zuge der Sanierung und Umnutzung die Parkraumbedarfe überwiegend auf den Grundstücken gedeckt und nach Möglichkeit gebündelt auf großflächigeren Parkplätzen auch den Kunden zur Verfügung gestellt werden.

## **6.8 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!**

Auch wenn unklar ist, wie sich neue Formen der Mobilität durchsetzen, sollte die Gemeinde Weyhe nicht zuletzt aus Gründen des Marketings und der Imageförderung zukunftsweisende Trends im Verkehr und Städtebau unterstützen und mit großer Flexibilität auf mögliche Anforderungen reagieren.

### **Multimodale Mobilität fördern!**

Multimodale Mobilität meint die Auswahl und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen und darüber hinaus als „intermodale“ Mobilität die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg zu einer attraktiven Reisekette.

Die multimodale Mobilität ist weiter zu stärken. Dazu zählen die weitere räumliche und zeitliche Optimierung der Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsmittel (bspw. weitere Verbesserung von Bike+Ride-Angeboten) sowie insbesondere eine weiter verbesserter Informationsfluss (Fahrgast-Displays mit Echtzeitanzeige, Apps etc.).

Weitere Schwerpunkte bilden die Förderung von Car-Sharing-Angeboten, u.a. durch freie (wohnungsnahe) Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

### **WK-Bike in Weyhe**

Im Juli 2018 haben die Gemeinde Weyhe und die WESER-KURIER Mediengruppe das Fahrradverleihsystem „WK-Bike“ in Weyhe eingeführt. Das System umfasst sieben virtuelle Stationen und insgesamt zwölf Leihräder, die über ganz Weyhe verteilt sind und die z.B. in der WK-Bike-App angezeigt und ausgeliehen werden können.

Die Auswertungen zeigen, dass insbesondere die Stationen Bahnhof Kirchweyhe, Freibad und Rathaus sehr gut genutzt werden.

Aufgrund der positiven Erfahrungen wurden Gespräche über eine dauerhafte Fortführung des WK-Bikes in Weyhe aufgenommen.

### **Mikromobilität fördern!**

Das Angebot öffentlichen Rad-Sharings bzw. öffentliche Fahrräder sollte unterstützt werden. Ein Fahrradleihsystem für Lastenräder für die Nutzung durch die Bürger ist sinnvoll. Lastenfahrräder können bereits heute auf vielen Teilstrecken für Kinder, Einkauf und den Gütertransport wichtige Aufgaben übernehmen und werden im Ortsbild große Städte zunehmend „normal“. Sozialprojekte können helfen, Fund-Fahrräder instandzusetzen und an Familien, die keine Fahrräder besitzen, zu vergeben mit dem Ziel, die Radverkehrsnutzung zu intensivieren.



### **Alternative Antriebstechnik unterstützen!**

Die Unterstützung alternativer Antriebstechniken wie der Elektromobilität sollte durch Parkvorrang und Vorbildfunktion des gemeindeeigenen Fuhrparks erfolgen. Ergänzende Ladestationen für Elektro-Kfz sind ebenfalls sinnvoll, auch wenn die Zukunft der Elektromobilität keineswegs gesichert ist.

Elektrofahrräder haben sich bereits durchgesetzt. Ladestationen dazu werden aber nur in Einzelfällen entlang der Weser bzw. touristischer Wege benötigt.

## 6.9 Öffentlichkeit herstellen!

Die Möglichkeiten der Bürgerinformation und -mitwirkung sind vielfältig.

Grundsätzlich sind

- Bürger frühzeitig zu beteiligen,
- regelmäßig zu informieren und
- die Mitwirkung ist gezielt zu fördern.

Vorgeschlagen werden:

- regelmäßig erscheinende Faltblätter, Infos, etc., die über bedeutsame Änderungen informieren, wie z.B. Benutzungspflicht von Radwegen, Schutzstreifen, Minikreisverkehre etc.,
- Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z.B. Radverkehr auf Schutzstreifen, Autofahren bei Schutzstreifen, lärminderndes Fahren, Verkehrssicherheit erhöhen etc.,
- Aktionstage wie z.B. zu autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz,
- themenbezogene Workshops und Beteiligungen, z.B. zu Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitskonzept, Radverkehrsführung.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern. Hier ist die Durchführung von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ oder Verkehrssicherheitstraining sinnvoll.

## 6.10 Ortsteilkonzepte

Im Rahmen des VEP wurden für den Ortsteile Kirchweyhe – Bereich Marktplatz / Bahnhofstraße sowie für Leeste - Kern-/Geschäftsbereich verkehrliche Ortsteil- bzw. Bereichskonzepte erarbeitet.

### 6.10.1 Kirchweyhe – Bereich Marktplatz / Bahnhofstraße

Die Verkehrssituation rund um den Marktplatz in Kirchweyhe wird schon seit längerem als unübersichtlich und unsicher wahrgenommen. Aus diesem Grund wurden vertiefte Untersuchungen zum fließenden und ruhenden Verkehr durchgeführt (Kapitel 3) und mögliche Varianten einer optimierten Verkehrsführung erarbeitet.

In der AG VEP wurde die Idee einer Einbahnstraßenregelung diskutiert und anschließend mit betroffenen Marktplatzakteuren wie dem Weyher Gewerberg, dem Weyher Theater und dem Bürgerbus Verein konkretisiert und abgestimmt. Im Anschluss hat der Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt in öffentlicher Sitzung am 30.10.2018 einer Einführung zunächst als Probe-phase zugestimmt.

Die geänderte Verkehrsführung beinhaltet folgende Eckpunkte:

- Einbahnstraßenregelung im Ringverkehr
- Verlegung einer der Bürgerbus-Haltestellen
- Radverkehr im Gegenverkehr zugelassen
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20

Zur Auswertung der Probephase hat die Verwaltung eine Befragung der am Marktplatz ansässigen Gewerbetreibenden sowie der Mitglieder der AG Verkehrsentwicklungsplan durchgeführt. Gleichzeitig wurden Auswertungsgespräche mit den betroffenen Verwaltungsstellen Untere Verkehrsbehörde, Tiefbau und Verkehrsplanung, betroffenen Akteuren wie dem Bürgerbus Verein sowie den Ratsfraktionen geführt. Während der Probephase wurde die Verkehrssituation am Marktplatz wiederholt Vorort beobachtet und auch mit der Polizei im Rahmen einer Ortsbegehung erörtert.

Die weit überwiegende Mehrheit der Rückmeldungen aus der Bevölkerung und der Befragung ist positiv und wünscht eine Fortführung der Einbahnstraßenregelung. Als Begründung wurde beispielsweise angegeben, dass der Verkehr nun übersichtlicher und ruhiger verlaufe, dass das Fahrradfahren deutlich angenehmer sei und dass sich die Situation insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessert habe.

Auch nach Einschätzung der Polizei hat sich die Verkehrssituation am Marktplatz nach einer Eingewöhnungsphase deutlich beruhigt. Die Anzahl der Verstöße liege in einem unauffälligen Bereich. Gegen eine dauerhafte Einrichtung der Einbahnstraßenregelung bestehen keine Bedenken.

Aufgrund der positiven Erfahrung aus der Probephase und den zustimmenden Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit wurde die Befristung im Mai 2019 aufgehoben und die Einbahnstraßenregelung am Marktplatz Kirchweyhe in geänderter Form dauerhaft eingeführt (siehe Abb. 6.14).

Im Gegensatz zur Probephase wird die Einbahnstraßenregelung im Dauerbetrieb im nordwestlichen Teil angepasst und bis *Garbs am Markt* geöffnet. So ist zukünftig wieder eine direktere Zufahrt von der Bahnhofstraße zum Bereich westlich des Theaters möglich.

Eine Erhöhung des Stellplatzangebotes im Bereich des Marktplatzes Kirchweyhe ist nach Auswertung der Parkraumerhebung nach derzeitigem Stand nicht zwingend.



Abb. 6.14: Geänderte Verkehrsführung am Marktplatz Kirchweyhe (dauerhafte Regelung)

### 6.10.2 Leeste – Geschäftsbereich

Betrachtet man die städtebauliche Situation im Sanierungsgebiet sind durch die Zielsetzungen und Maßnahmenkonzeption des Rahmenplans bereits zahlreiche Ideen der Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes sowie der gemeindeverträglichen Straßenumgestaltung genannt. Für Leeste sollen dabei insbesondere die einheitliche Gestaltung des Geschäftsbereiches und daraus resultierende Folgemaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Querungsstellensicherung in Bezug auf die Schulsituation deutlich verbessert werden. Dabei sollen Maßnahmen sowohl als Einzelmaßnahme als auch im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen wie dem Ausbau von Bushaltestellen umgesetzt werden.

Die Maßnahmenübersicht in Abbildung 6.15 zeigt den Handlungsbedarf der sukzessive und teilweise unter Nutzung anderer Aktivitäten im Gemeindegebiet umgesetzt werden soll.

Wesentliche Ziele sind:

- Die leistungsfähige Verkehrsabwicklung im Zuge der Hauptstraße und Leester Straße weiterhin sicherzustellen
- Bei gleichzeitiger „Kennzeichnung“ als Kern- bzw. Geschäftsbereich Leeste durch Umgestaltung der Eingangsbereiche
- Definition eines überörtlichen und „schnellen“ Radwegenetzes und eines innenliegenden Fußwegenetzes, das auch dem „Langsamfahrverkehr Rad“ (Kinder, Senioren, etc.) dient.
- Sicherung der wichtigen Querungsbereiche für den Fuß- und Radverkehr

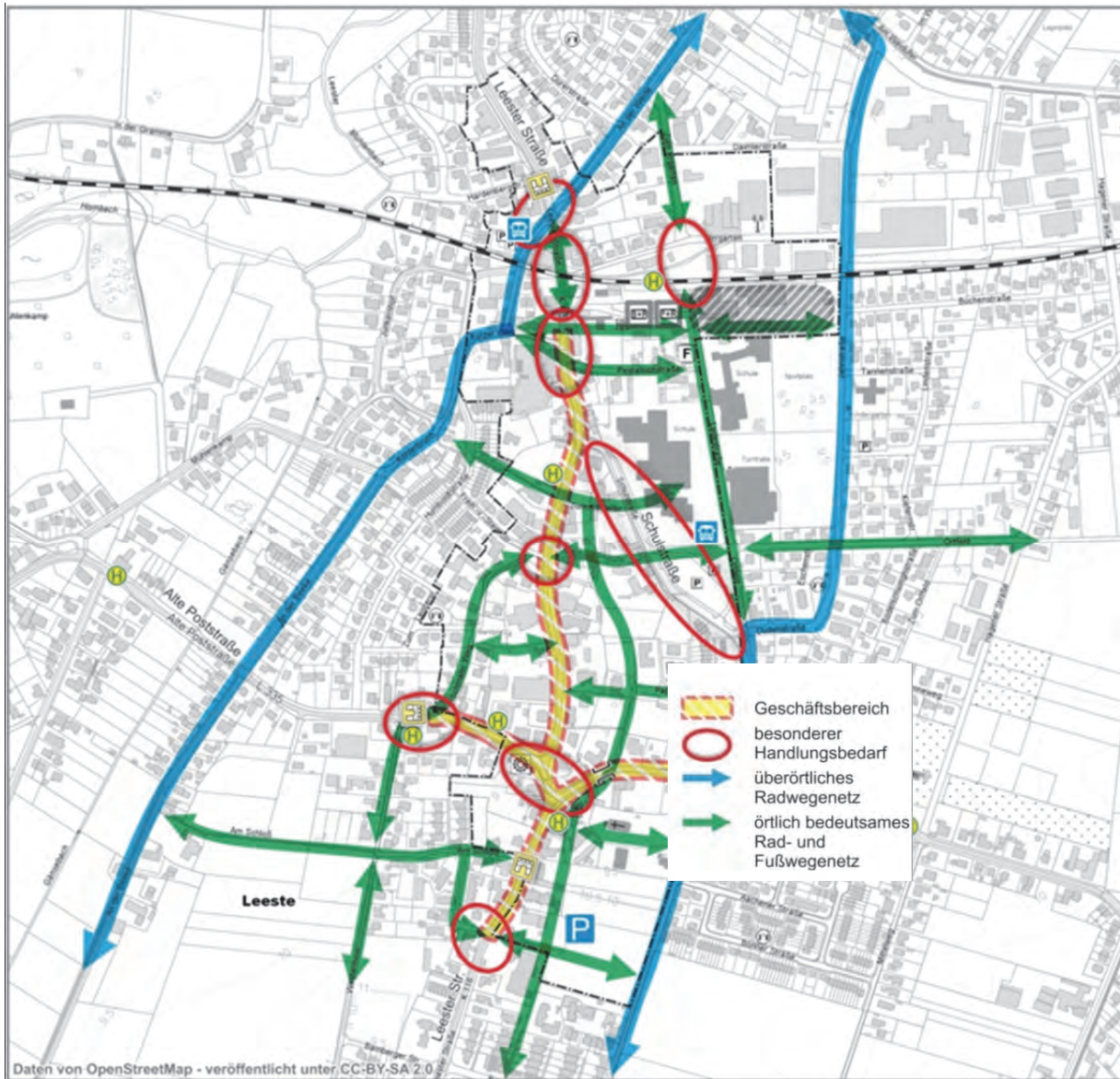


Abb. 6.15: Verkehrskonzept Ortskern Leeste

Die Abbildung 6.16 zeigt exemplarisch Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssituation im Bereich Kurzer Weg, der auch für den schulbezogenen Fußgänger- und Radfahrverkehr bedeutsam ist. Durch Vorziehen und Verbreiterung des Gehwegs wird ausreichende Aufstellfläche für die vorhandene Ampelanlage geschaffen. Die Durchpflasterung der gegenüberliegenden Einmündung hilft dem Radverkehr sowohl im Längsverkehr entlang der Leester Straße als auch zum direkten Queren.

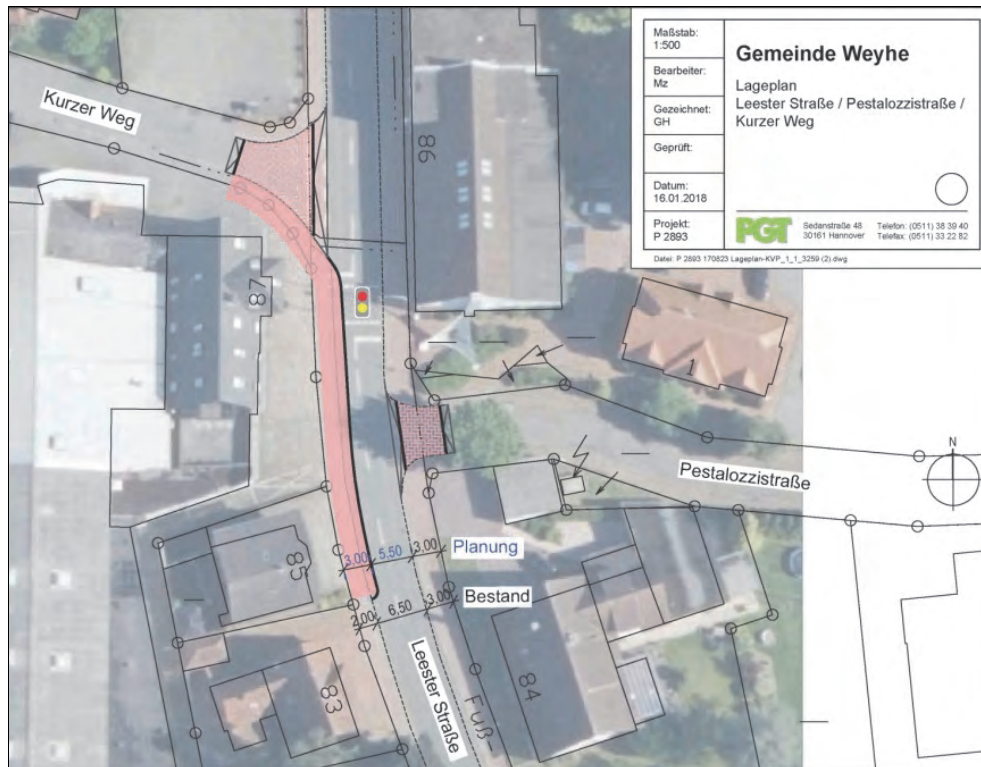


Abb. 6.16: Kennzeichnung des Querungsbereiches Leester Straße / Kurzer Weg / Pestalozzistraße durch Fahrbahnverschmälerung

## 6.11 Kfz-Straßennetz

Das Netz des Kfz-Verkehrs in Weyhe ist ausreichend. Gleichwohl ist seine Struktur und Netzhierarchie vor dem Hintergrund der örtlichen Erfordernisse anzupassen.

Im Rahmen des VEP wurde das Straßennetz hinsichtlich seiner Funktion (vgl. Abb. 6.17) überprüft und gegenüber dem Stand von 1985 aktualisiert. Hierbei wurden jedoch keine Straßen hochgestuft und keine Geschwindigkeiten erhöht.

Für jede Verkehrsfunktion bzw. Kategorien gem. RAS 06 ergeben sich verschiedene Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsregelung, zur Verkehrsberuhigung, für den Straßenausbau, die Straßenreinigung oder die Beitragspflichten. Tabelle 6.2 zeigt die verschiedenen Straßenkategorien.

Kategorie	Verbindungsfunktion	Kategorie nach RAS 06	Geschwindigkeitsregelung					Verkehrsberuhigung	Betragspflicht	Priorität Straßensanierung	
			Verkehrsberuhigter Bereich	Tempo-30-Zone	Tempo-30-Zone mit Vorfahrt für Linienverkehr (ÖPNV-Sonderfall)	Tempo-20-Zone "Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich"	Geschwindigkeitsreduzierung bei besonderer Gefahrenlage				
1	Klassifizierte Straße	(über-) regional	HS III / HS IV	nein	nein	nein	nein	ja	./.	nein / gering	
2	innerörtliche Hauptverkehrsstraße	nahräumig	HS IV / HS III / ES IV	nein	nein	ja	nein	ja	untergeordnet	gering	1
3	Sammler- und Verteilerstraße	kleinräumig	ES IV	nein	ja	ja	ja	ja	gering	mittel	2
4	Wohn- und Anliegerstraße, Wohnwege	kleinräumig	ES V	ja	ja	ja	ja	ja	mäßig bis stark	hoch	3
5	Wirtschaftswege	kleinräumig							./.		4

Tab. 6.2: Straßennetz – Einteilung Kategorien, Verbindungsfunktion, Anforderungen

Das aktualisierte Straßennetz dient als Grundlage für die Aufstellung und Fortschreibung weiterer gemeindlicher Planwerke wie dem „Winterdienstplan“ oder der "Leitlinie zur Verkehrslenkung". Die Leitlinie soll das bisherige „Konzept zur zukünftigen Verkehrsberuhigung in der Gemeinde Weyhe“ (Verkehrsberuhigungskonzept) aus dem Jahr 2009 vollständig ablösen. Da mit dem VEP und dem Lärmaktionsplan (LAP) mittlerweile zwei weitere verkehrsrelevante Planungen erarbeitet wurden, ist es nun möglich, im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung eine abgestimmte Fortschreibung sowie die Verknüpfung der einzelnen Planungen vorzunehmen.

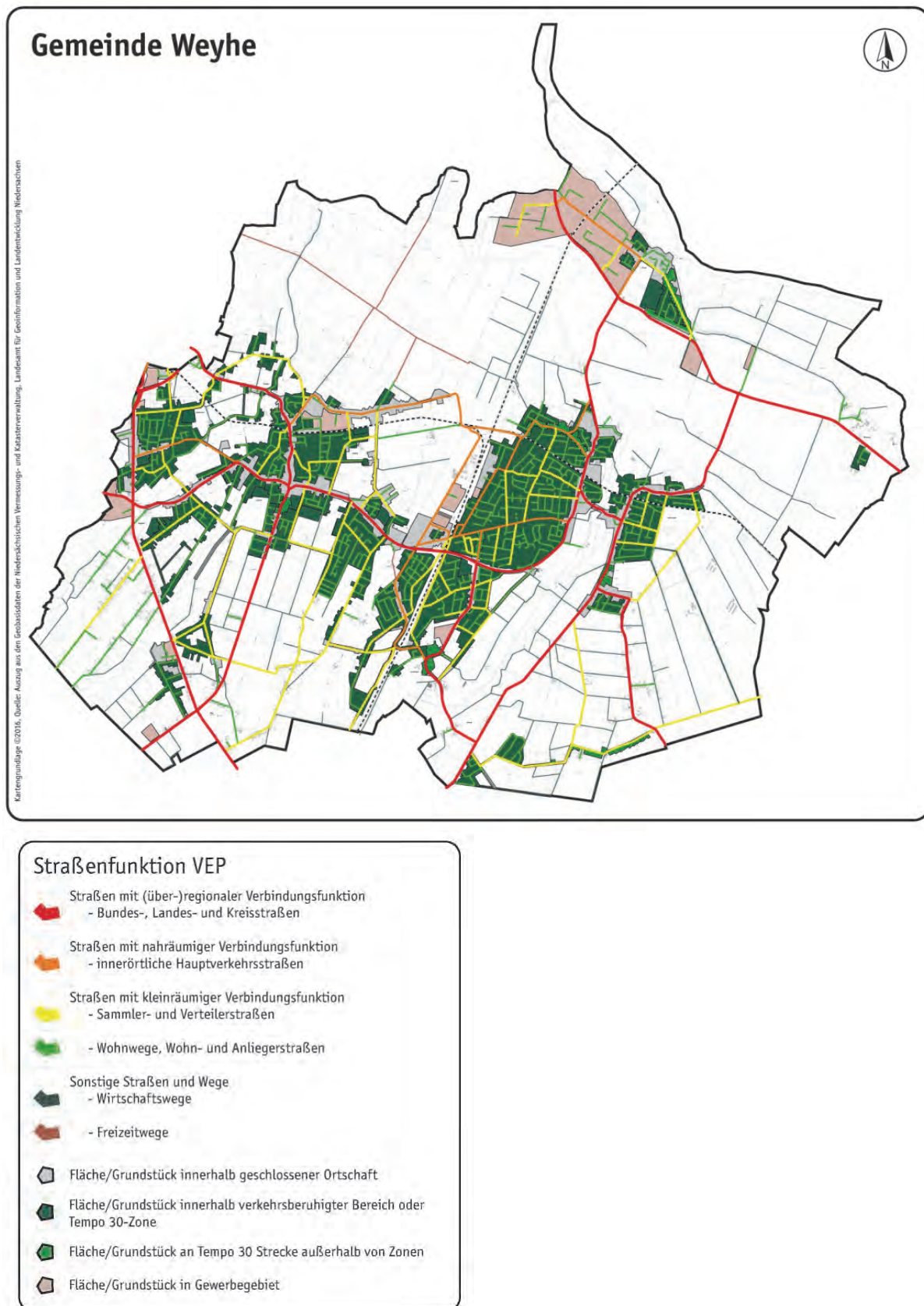


Abb. 6.17: Straßennetz der Gemeinde Weyhe – Funktionen

## 7 Schlüsselmaßnahmen

Aus der Vielzahl von empfehlenswerten Maßnahmen, die sich vorrangig auf die Förderung des umweltfreundlichen Rad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehr beziehen, können die im Folgenden aufgeführten Schlüsselmaßnahmen hervorgehoben werden. Diese sollten vorrangig in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Die Umsetzung sollte begleitet werden von:

- einer Abstimmung der Verkehrsbehörde mit den zuständigen Baulastträgern,
- der kontinuierlichen Beobachtung und Auswertung von umgesetzten Maßnahmen wie zum Beispiel am Marktplatz Kirchweyhe,
- der Prüfung von Fördermöglichkeiten für den weiteren Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur und
- der Prüfung von Kapazitäten der zur Verfügung stehenden Radabstellanlagen und deren Erreichbarkeit und die Sicherheit des Abstellens im Bereich der Bahnhöfe.

Bei Straßen Aus- und Umbaumaßnahmen sollen immer die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV geprüft werden. Hierzu zählen bspw. die Markierung von Radschutzstreifen und entsprechender unterstützende Maßnahmen oder Querungshilfen.

Im Bereich des ÖPNV ist vorrangig die Prüfung eines ausgeweiteten Liniensbusangebots, einer Optimierung der Vernetzung mit dem SPNV und einer verbesserten Erschließungsqualität bisher unterversorgter Gemeindeteile vorzunehmen. Hier ist eine konstruktiv kritische Begleitung der Überlegungen des ZVBN gefordert.

Die Barrierefreiheit ist gleichermaßen in allen Gemeindeteilen insbesondere in der Hinführung auf die Haltestellen auszuweiten.

Auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes sind im Rahmen der Erstellung einer zu erstellenden „Leitlinie zur Verkehrslenkung“ die sich aus dem VEP und dem LAP ergebenden Maßnahmen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen. Mit der

Leitlinie soll eine Sach- und Fachgebietsübergreifende Grundlage geschaffen werden, um eine wirkungsvolle Verkehrslenkung zu erreichen. Entsprechend der jeweiligen Verkehrsfunktion der einzelnen Gemeindestraße sollten mit der Leitlinie dabei insbesondere die Handlungsspielräume zur Verkehrsberuhigung festgelegt, die möglichen und umsetzbaren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dargestellt, aber auch ungeeigneten Maßnahmen benannt werden. Die Grundlage für die „Leitlinie zur Verkehrslenkung“ bildet die Neuklassifizierung des Straßennetzes (Kapitel 6.11).

Eine Übersicht über die Schlüsselmaßnahmen aus den verschiedenen Handlungsfeldern ist der nachfolgenden Abbildung 7.1 (Auswahl) sowie der Tabelle 7.1 zu entnehmen.

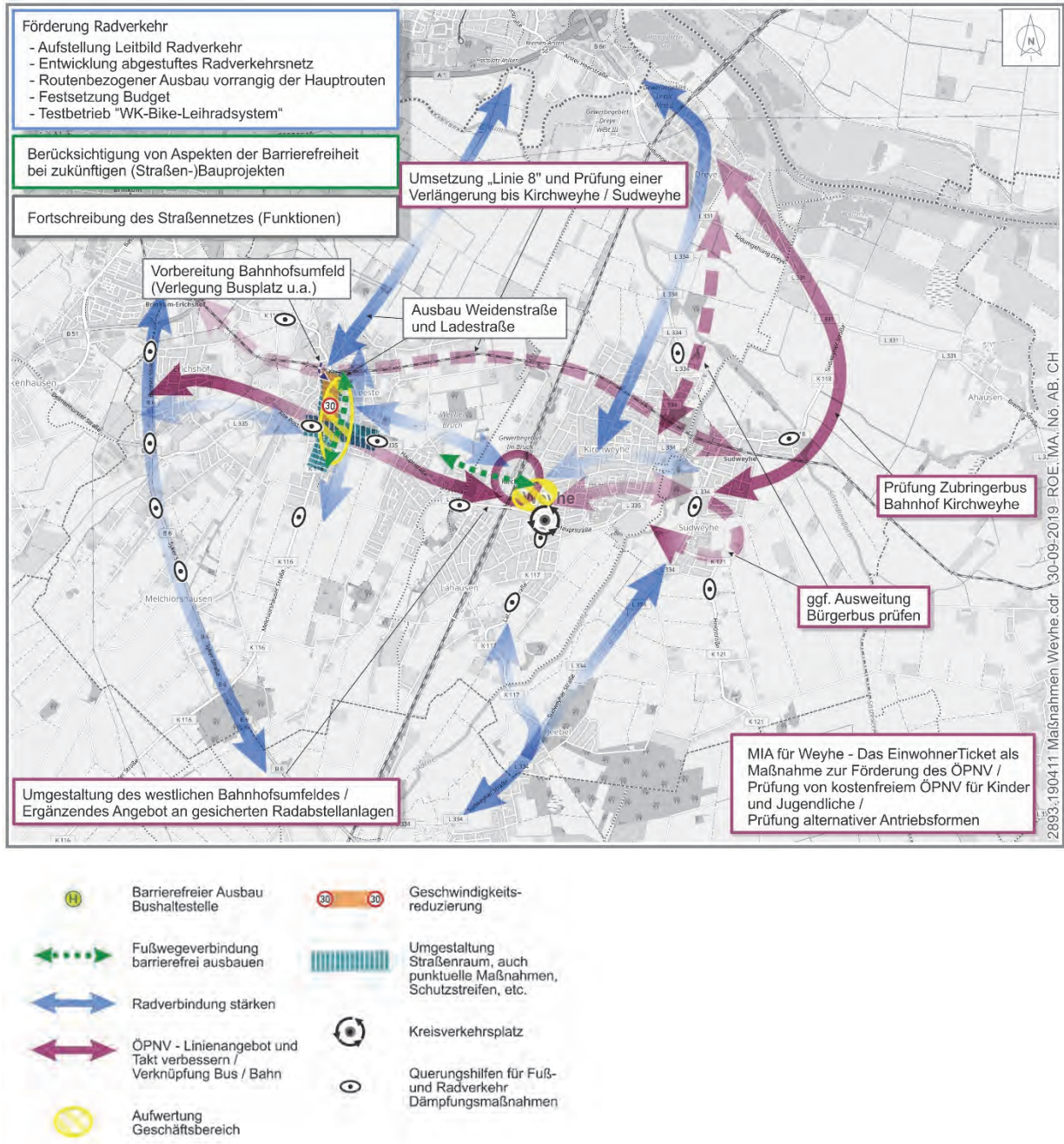


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Gemeinde Weyhe (Auswahl)

Ifd. Nr.	Maßnahme	Ortsteil	Auswirkungen auf			
			Fuß	Rad	ÖV	KFZ
1	Barrierefreie Modernisierung von Bushaltestellen, einschließlich Rückbau von Busbuchten, wo sinnvoll	gesamtörtlich	√		√	
2	Verlegung der Haltestelle "Busplatz" in die Ladestraße	Leeste	(√)		√	
3	Ausbau Radverbindung Weidenstraße	Leeste		√		
4	Ausbau der Ladestraße im Zuge einer Ansiedlung	Leeste	√	√		√
5	Umsetzung „Linie 8“ und Prüfung einer Verlängerung bis Kirchweyhe und Sudweyhe	gesamtörtlich			√	
6	Verbesserungen der Wegeverbindungen im Ortskern Leeste	Leeste	√	(√)		
7	Tempo-30 im Geschäftsbereich an der Leester Straße	Leeste	√	√		√
8	Markierung der Ortseingänge im Ortskern Leeste mithilfe von Mittelinseln o.Ä.	Leeste	√	√		√
9	Erarbeitung einer barrierefreien Wegeverbindung zwischen dem Marktplatz, dem Bahnhof Kirchweyhe und dem Rathaus	Leeste / Kirchweyhe	√			
10	Umgestaltung des westlichen Bahnhofsumfeldes in Kirchweyhe	Kirchweyhe	√	√	√	√
11	Optimierte Verkehrsführung am Marktplatz Kirchweyhe	Kirchweyhe	√	√		√
12	Anbindung der Entwicklungsfläche "Lahauser Straße" an den Marktplatz und Bahnhof Kirchweyhe inklusive Prüfung einer Kreisverkehrslösung am Knotenpunkt Lahauser Str./Hauptstr.	Kirchweyhe / Lahauser	√	√	√	√
13	Prüfung einer fußläufigen Verbindung zwischen Marktplatz Kirchweyhe und Entwicklungsfläche „Lahauser Straße“	Kirchweyhe / Lahauser	√			
14	Ergänzendes Angebot an Radabstellanlagen in Fahrradkäfigen an den Haltepunkten Dreye und Kirchweyhe	Kirchweyhe / Dreye		√		
15	Berücksichtigung von Aspekten der Barrierefreiheit bei zukünftigen (Straßen-)Bauprojekten	gesamtörtlich	√			
16	Prüfung eines Direkt-Busses zum Bahnhof Kirchweyhe	gesamtörtlich			√	
17	Aufstellung eines Leitbildes Radverkehr (Beschluss)	gesamtörtlich		√		
18	Entwicklung eines abgestuften Radwegenetzes	gesamtörtlich		√		
19	Routenbezogener Radwegeausbau vorrangig der Hauptrouten	gesamtörtlich		√		
20	Festsetzung eines Budgets für Rad-/Schulwegsicherheitsmaßnahmen	gesamtörtlich	√	√		
21	Maßnahmen zur Erhöhung der Querungssicherheit an stark befahrenen Straßen	gesamtörtlich	√	√		
22	Verbesserung der Radverbindung Brinkum/Bahnhof Kirchweyhe	Interkommunal		√		
23	Prüfung von alternativen Antriebstechniken im ÖPNV	gesamtörtlich			√	

Ifd. Nr.	Maßnahme	Ortsteil	Auswirkungen auf			
			Fuß	Rad	ÖV	KFZ
24	Fortschreibung des Verkehrsfunktionsplanes 1985	gesamtörtlich				√
25	Ausbau der Straße Im Mühlengrunde	Sudweyhe				
26	Fortführung des EinwohnerTickets "MIA für Weyhe"	gesamtörtlich			√	
27	Prüfung kostenfreier ÖPNV für Kinder und Jugendliche	gesamtörtlich			√	
28	Beibehaltung des Fahrradverleihsystems "WK-Bike"	gesamtörtlich		√		
29	Fortschreibung "Leitlinie zur Verkehrslenkung"	gesamtörtlich	√	√		√
30	Schulwegsicherung durch „Hol- und Bringzonen“	gesamtörtlich	√	√		√
31	Fortschreibung des Winterdienstplanes (auch für das Radwegenetz)	gesamtörtlich	√	√	√	√
32	Pflege und Weiterentwicklung von Geschwindigkeitsdisplays	gesamtörtlich				√
33	Lückenschluss Weser-Radweg	Dreye		√		
34	Einführung eines Sondertarifs für ÖPNV-Nutzer für das Fahrradparkhaus in Kirchweyhe	gesamtörtlich		√	√	

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen VEP der Gemeinde Weyhe

## 8 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Am 02.07.2019 wurde der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt und über die Inhalte mit den interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Im Anschluss lag der Verkehrsentwicklungsplan in der Zeit vom 03.07. bis zum 30.08.2019 öffentlich zur Einsichtnahme aus und es bestand die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben. Im Zeitraum der Offenlage wurden zehn private Stellungnahmen abgegeben. Darüber hinaus wurden noch fünf weitere private Stellungnahmen der Offenlage zugeordnet, die jedoch schon vor der eigentlichen Beteiligung abgegeben wurden, inhaltlich aber im Zusammenhang mit den Themen des Verkehrsentwicklungsplanes stehen. Insgesamt wurden die Planungen des VEP überwiegend positiv bewertet. Grundsätzliche Bedenken wurden seitens der Öffentlichkeit nicht vorgebracht, jedoch wurde an einzelnen Stellen eine höhere Maßnahmenintensität vorgeschlagen. Zur Klarstellung wurden gegenüber der Entwurfsfassung verschiedene Hinweise eingearbeitet und einige redaktionelle Anpassungen vorgenommen. Inhaltliche Schwerpunkte der Stellungnahmen sind:

- Bereich Marktplatz/Bahnhofstraße/Lahauser Straße in Kirchweyhe
  - Die neue Verkehrsregelung im Bereich Marktplatz in Kirchweyhe wird begrüßt.
  - Kritik besteht an teilw. zugeparkten Gehwegen im Bereich Marktplatz in Kirchweyhe, insbesondere für Personen mit Kinderwagen oder Gehhilfen (vgl. VEP S. 22).
  - Dauerparker in der Bahnhofstraße und Parker in der Lahauser Straße werden kritisiert.
- Geschwindigkeitenkonzept
  - Forderung nach weiteren Geschwindigkeitsdisplays, Tempo 30-Abschnitten bzw. Tempo 30-Zonen, z.B. im Bereich Bollmannsdamm, Gänsebachbrücke in Leeste, Lahausen und Zollhof.
  - Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierungen auf B 6 und K 116.
- Fuß- und Radverkehr
  - Entzerrung Fuß- und Radverkehr, getrennte Führungsformen werden gewünscht.
  - Derzeitige Situation im Radverkehr wird z.T. kritisch gesehen.
  - Fehlende bzw. unzureichende Radabstellanlagen werden kritisiert.

- Teilw. schlechter Zustand des Radwegs entlang der K 116 in Melchiorshausen.
- Querungshilfen
  - Schaffung zusätzlicher Querungshilfen im Bereich von Bushaltestellen und entlang der B6 sowie in Leeste.
- Busse und Bahnen
  - Direktbusse zur Anbindung an den Bahnhof Kirchweyhe aus den Ortsteilen.
- Gemeindeverträglicher Straßenumbau
  - Kreisverkehrsplätze werden befürwortet.
  - Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt der L 335/Alte Poststraße in Leeste (Verkehrsmengen, Unfälle, Beinahe-Unfälle, Radsituation, Belastung Anwohner) sollten dringend verbessert werden.
  - Verkehrsparende neue Wohnquartiere werden angeregt.
- Kfz-Verkehr
  - Störungen auf der A1 führen zu Belastungen der Anwohner und des innergemeindlichen Verkehrs.

Die Hinweise wurden folgendermaßen berücksichtigt:

- Die benannten Handlungsbedarfe bzgl. Radabstellanlagen und der mangelhaften Radverbindung zwischen den OT Leeste und Kirchweyhe wurde in den entsprechenden Kapiteln des VEP ergänzt.
- Die Vorschläge zur Querungssicherheit wurden in den VEP zur Prüfung eingearbeitet, sofern Sie nicht bereits enthalten waren.
- Die Verkehrs- und Parkraumsituation im Bereich Marktplatz/Bahnhofstraße soll weiter überwacht und ggfs. durch weitere Planungen verbessert werden (vgl. u.a. VEP S. 66).
- Die Anregungen und Hinweise zu Geschwindigkeitsreduzierungen und -kontrollen sollen im Rahmen der Fortschreibung der „Leitlinie zur Verkehrslenkung“ im Gesamtzusammenhang geprüft werden (vgl. S. 78).
- Redaktionelle Anpassungen.

Darüber hinaus wurden die Kapitel zum EinwohnerTicket „MIA für Weyhe“ sowie zum Fahrradverleihsystem WK-Bike aktualisiert.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind im Anhang beigefügt.

## 9 Fazit und weiteres Vorgehen

Im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan wird die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung Weyhes in den nächsten 15 bis 20 Jahren formuliert. Der VEP dient somit als Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen und die Erarbeitung weiterer konkretisierender Untersuchungen. Als Arbeitsgrundlage fasst er darüber hinaus verschiedene verkehrsrelevante Planungen der Gemeinde zusammen und harmonisiert diese.

Die erarbeiteten Handlungsfelder, Grundsätze und Maßnahmenansätze sollen zur Sicherung einer zukunftsfähigen, umweltschonenden und gemeindeverträglichen Mobilität für Alle beitragen.

Durch die intensive Einbindung der Politik, der verkehrsrelevanten Behörden und der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der AG Verkehrsentwicklungsplan und der Öffentlichkeitsbeteiligung gründet der Verkehrsentwicklungsplan auf einem breiten Weyher Konsens.

Aufbauend auf dem Beschluss des VEP durch die Politik sollte die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen forciert werden.

Vorrangig sollten ebenfalls routenbezogene Maßnahmen im Radverkehr sowie die Verbesserung des ÖPNV-Angebots umgesetzt werden.

Hannover, den 15. Oktober 2019



Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

	Eingang	Thema
<b>#1</b>	<b>09.05.19</b>	<b>Verkehr u. Parken im Bereich Marktplatz, Bahnhofstr., Lahauer Str.</b>
<p>Zur Verkehrssituation im Bereich Lahauer Straße/Hauptstraße/Bahnhofstraße (zw. Beauty Company u. Kinderarztpraxis)</p> <p>Sicherlich bin ich nicht der "Erste" und schon lange nicht der Letzte, der auf die m.E. sehr schlechte und gefährliche Situation hier aufmerksam machen möchte!</p> <p>Auf einer der Hauptverbindungsachsen zwischen der Hauptstraße und der Bahnhofstraße kann es nicht sein, auf dieser öffentlichen Straße es möglich ist, diese als so teilweise als privaten Parkraum in dieser Form zu nutzen!</p> <p>Wenn man, wie ich heute z.B., zur Tierarztpraxis fährt oder sonst irgendwie diese (kurze) Straße nutzt, kommt es durch die am rechten Straßenrand geparkten Fahrzeuge zu extrem unübersichtlichen und gefährlichen Verkehrssituationen!</p> <p>Dadurch das man durch die parkenden Fahrzeuge in Richtung "Bahnhofstraße" gezwungen ist, auf die Gegenseite zu wechseln, kommt es immer wieder vor, dass in dem Moment der von der Bahnhofstr. "Einbiegende" plötzlich vor einem steht, obwohl beide ob der unübersichtlichen Situation vorsichtig gefahren sind!</p> <p>Hier gehört ein "Halteverbot" hin, wenn nicht sogar "absolut"!</p> <p>Das ist das große "Drama" der heiklen Verkehrssituation in Weyhe: Es wird öffentlicher Raum als "Privater Parkplatz" genutzt bzw. zugelassen durch die Gemeinde, zulasten aller anderen Verkehrsteilnehmer und Steuerzahler!</p> <p>Weitere schlimme Beispiele sind hier durchgehend die Strecke von der "Kleinen Heide", Kuhzaun, und dann besonders schlimm und verengt durch private Parkmöglichkeiten die "Dorfstraße" mit ihrem morgendlichen/ abendlichen Durchfahrtsverkehr der "Pendler"!</p> <p>Kein Mensch will hier "Raserstrecke", was ja auch durch "Tempo 30 " richtigerweise geregelt ist, aber diese (Parkmöglichkeit)-Regelung, wie sie jetzt ist, entspricht nicht den "Erfordernissen" für eine angemessene und sichere Durchfahrt!</p>		
<b>#2</b>	<b>22.05.19</b>	<b>Zugeparkte Gehwege im Bereich Marktplatz</b>
<p>Auch ich begrüße die neue Verkehrsführung rund um den Marktplatz. Allerdings sind an den Samstagen die Gehwege zugeparkt. Ein Durchkommen mit Rollator oder Kinderwagen ist teilweise nicht möglich. Haben Sie von diesem Zustand auch schon gehört? Was sehen Sie für Möglichkeiten dieses einzudämmen?</p>		
<b>#3</b>	<b>31.05.19</b>	<b>Tempo 30</b>
<p>Anregung: Tempo 30 in der Straße „Erichshofer Heide“</p>		
<b>#4</b>	<b>12.06.19</b>	<b>Tempo 30</b>
<p>Tempo 30 Zone im Bereich Bollmannsdamm</p>		
<b>#5</b>	<b>17.06.19</b>	<b>Zustand Radweg K116</b>
<p>Mangelhafter Zustand des Radweges entlang der K 116/ Melchiorshauer Straße</p>		
<b>#6</b>	<b>28.06.19</b>	<b>Verkehrssituation Bollmannsdamm</b>
<p>Aufstellen eines temporären Geschwindigkeitsdisplays im Bereich Bollmannsdamm</p> <p>Querungshilfe über die B6 im Bereich Bollmannsdamm</p> <p>Halteverbot vor dem Haus Syker Straße 10 wegen schlechter Einsehbarkeit der B6 aus Richtung Bollmannsdamm kommend</p>		

#7	20.07.19	Verschiedenes
		<p>VEP sollte nicht nur der Mobilitätsverbesserung für „alle derzeitigen Verkehrsarten“ dienen, sondern zusätzlich die allgemeinpolitischen und gesellschaftlichen Entwicklungen berücksichtigen und in der Prioritätensetzung dann auch die sich eröffnenden Förderbereiche einbeziehen(wurde in der öffentlichen Veranstaltung teilweise angeregt).</p> <p>S.8: LKW =5V&gt;3,5t nimmt nicht die Belastung durch die vielen 2,5-Tonner auf</p> <p>S.10: Bahnhofstr: ursprünglicher Zweck wird durch übermäßige Inanspruchnahme der Parkmöglichkeiten durch Angestellte oder Geschäftsinhaber zunichte gemacht, Lösungsmöglichkeiten z.B. Parksanduhr, Kontrollen, Parkbegünstigung anderenorts?</p> <p>S.14/15: welche Unfallstatistik liegt den Angaben zugrunde? Im Vortrag aus meiner Erinnerung: Nur die polizeilich notierten.</p> <p>S.19: Planung muss alternativ auch ohne Straßenbahnanbindung überlegen, ggf. Ersatz durch ortsteileverbindenden (Schnell-)Radweg oder perspektivisch durch autonomen Fahrzeugverkehr</p> <p>S.21: Bedarfsabschätzung: wer will denn auch direkt in die Nachbargemeinde? Wichtig sind Brinkum – Nord und Bremen sowie Syke (so auch im Vortrag)</p> <p>S.24: „...zu wenig Parkraum...“: NEIN! Im Vortrag hieß es: mehr Parkraumangebot verursacht Mehrbedarf; es sind die Parkanreize, die die Konflikte schaffen! Öffentl. Parkraum sollte nicht Beschäftigten und Bewohnern dienen.</p> <p>S.29: wenn die Einzelhandelsansiedlung zu einer Erhöhung der Parkplatzkapazitäten führen könnte, dann aber bitte nur in uneinsehbaren Bereichen ohne zusätzlichen Flächenverbrauch!</p> <p>S.32: in Erichshof und Melchiorshausen starke Einmündungsproblematik an nicht signalgesicherten Stellen wg. Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit.</p> <p>Zu 3.8.2.allgemein: wo finden sich die Quartiersplanungen als mit evtl. entstehenden Problemen wieder?</p> <p>S.34: es gibt schon Modelle mit Wohn – und Verkehrsstrukturen, die die jeweiligen Bewohner als angenehm empfinden. Übertragbar? Zumindest für Optionen offenhalten!</p> <p>S.34: sog. Shell-Prognose ist interessegeleitete gefärbte mindestens ebenso unsichere Prognose (wurde im Vortrag ebenso bewertet)</p> <p>S.35: der Begriff „nicht wesentlich veränderte Verkehrsmenge“ ist irreführend. Oberstes Prinzip muss sein, Mobilität für alle, also jedes Lebensalters zu erhalten und zu fördern. Das macht eine erhöhte Verkehrsmenge erwartbar, die sich aber anders fortbewegt. Wenn Parkplatzsuche entfällt, dann muss man nicht mehr alles auf einmal erledigen und zu einem Supermarkt am Ortsrand oder in Stuhr fahren!</p> <p>S.37: MiniMax Szenarien in der Annahme noch zutreffend, wenn es veränderte Mobilität gibt? Und bei neuen Verkehrsmitteloptionen?</p> <p>S.37: „...wird langsamer gefahren...“: nicht wirksam, weil schnelle Fahrt ohnehin nur auf Hauptlaststrassen möglich ist und die Demographie so schnell nun auch nicht zuschlägt!</p> <p>S.38: zu SUV: es werden ohnehin Mechanismen greifen müssen, die die SUV aus dem Straßenbild im Zentrum verbannen. Es entsteht also kein erhöhter Platzbedarf. Auch gilt: Angebot weckt Bedarfsreize, daher: frühzeitig gegensteuern und Parkplatzbreiten eher verringern.</p> <p>S.39: bei diesen festgeschriebenen Zielsetzungen (Klimaschutz, Lärmschutz, Barrierefreiheit) werden Kfz. eine untergeordnetere Rolle spielen, auch wenn sie nicht zu restriktiv behandelt werden sollen.</p> <p>S.39/40: Prioritätensetzung ruhig benennen: Ältere, Eingeschränkte, Kitabesucher, Kiga-Besucher, Schüler</p>

S.40: „gemeindeverträglich“ kann bedeuten: unter 2t für Lieferverkehr, alternative Antriebe ohne CO<sub>2</sub> – Ausstoß für Liefer-PKW

S.42: „besitzbare Gemeinde“ bedeutet nicht nur Sitzgelegenheiten, sondern v.a. grüne Umgebung, d.h. parallel zu jeder Bankverbindung auch Grünstreifen/Kleinbiotop u.a.m.

S.42: auch Richtung Barrien/Syke, also Nord/Süd und West/Ost

S.43: Verbesserung am Bahnhof bedeutet gerade nicht eine Ausweitung der Kfz-Parkflächen mit ebenerdigen Flächenverbrauch. Unbedingt Prioritätensetzung.

S.43: Das bedeutet Zusatzstrecken mit direkten Verbindungen, nicht Kreisverkehr. Bürgerbus wäre dann nicht mehr ehrenamtlich möglich

S.44: Kreisverkehre sinnvoll v.a. auch an Ortseingängen?

S.44: „ruhender Verkehr entspannt“ - nein zutreffend, überall Blech führt zu Unwohlsein!

S.45: nicht jetziges Car-Sharing wie in Bremen, sondern Betonung auf Kurzstrecken innerhalb eines 10 km Radius? Und später mit autonomen Fahrzeugen.

S.47: Ist eine veränderte Vorgabe über Stellplatzverordnung möglich: 1 Stellplatz und 2 Fahrradplätze ebenerdig, ansonsten nur unsichtbar abgestellte Fahrzeuge z.B. Garage oder Keller

S.52: Zum Leitbild: eher ab 8000/Tag, oder ist der erzieherische Effekt größer, wenn beide (Rad + Kfz) die Straße nutzen, dann aber rot!

S.54: Radverkehrsnetzentwurf: ziemlich gut. Entscheidend sind jetzt die Prioritäten.

S.54: nicht Bhf. Kirchweyhe – ZOB Brinkum sondern Alt Stuhr – ZOB Brinkum – Erichshof – Kirchweyhe – Sudweyhe, denn Richtung Bremen bestehen schon Wege von Alt Stuhr und über Dreye

S.57: „gemeindebezogener Buslinienverkehr“: ja, sollte kurze schnelle Direktverbindungen realisieren, nicht die „große Runde“ wie der Bürgerbus, insofern auch keine Konkurrenz. Bedeutet Vorbereitung auf autonomes Fahren.

S.58: MIA muss kostengedämpft, aber nicht kostenlos sein, wenn es am Bahnhof relevante Parkgebühren gibt über 1Std hinaus

S.59: hat die Gemeinde planerisch die Möglichkeit, einen Buskap auf der L335 einzurichten? Im Vortrag: Absprache erforderlich, aber möglich; richtig?)

S.60: nicht auf die Straßenbahn 8 warten!

S.62: KEINE kostenlosen zusätzlichen Kfz – Parkplätze! Bedarfsanreize vermeiden, s.o.! Zielsetzung widerspricht partiell der Analyse; hängt das mit den bereits getätigten Vorplanungen für Bahnhof Kirchweyhe West zusammen? Derzeit kann man die Planungsfehler noch korrigieren!

S.65: Vision Zero bedeutet v.a. auch weniger Kfz.

S.68: Belohnungsstrategien möglich? Z.B. bei Nachweis von 2 ÖPNV – Jahrestickets ein kostenloser Stellplatz auf „gebündelter Parkfläche ortsnah, aber nicht vor dem Haus?

S.69: Testphase: z.B. autonomes Mobil für Schüler aus einem Quartier.

S.70: autofrei, d.h. Sperrung jeweils nach Erreichen der z.B. 100 000 er Nutzung bei L335 oder 10000 bei der Schulstraße

S.76: Fahrbahnschmälerung so auch bei REWE/Meinke

Schlüsselmaßnahmen:

o „2“ geht noch nicht

o „4“ geht noch nicht

o „5“ geht noch nicht, aber ggf. Prüfung Alternative, falls Bremer Politik absehbar ist.

o „8“ prioritär

<ul style="list-style-type: none"> <li>o „12“ und „13“ prioritär, „14“ und „15“ selbstverständlich</li> <li>o „17“ bis „22“ prioritär</li> <li>o „26“ bis „30“ prioritär</li> <li>o „31“ bis „34“ selbstverständlich</li> </ul> <p>Insgesamt: sehr gute Analyse, weitgehend perspektivische Ansätze, die seitens der Gemeinde über Leitbild und Einbindung der Betroffenen (Schulen, Altenheime, Quartiersteilnehmer, Pendler und sonstige Gestaltungsinteressierte schnell zu Strukturmaßnahmen umgesetzt werden sollten. Entscheidend ist die Prioritätensetzung.</p>		
<b>#8</b>	<b>29.07.19</b>	<b>Verkehrssituation Frankenkamp</b>
Einrichtung einer Einbahnstraße für den Frankenkamp		
<b>#9</b>	<b>15.08.19</b>	<b>Weserradweg, Tempo 30</b>
Führung des Weserradweges vollständig über den Deich Tempo-30-Zone in der Straße Zollhof, gegebenenfalls auch als Spielstraße		
<b>#10</b>	<b>20.08.19</b>	<b>Verkehrssituation Melchiorshausen, B6, K116 und Verschiedenes</b>
<p>Prüfung eines Kreisverkehrs auf der B6 auf Höhe der Abfahrt zur AWG Geschwindigkeitsreduzierung auf der B6 auf 50 km/h Geschwindigkeitsreduzierung auf der K 116 zwischen Waldkater und Ortseingang Leeste auf 70 km/h</p> <p>Für den Bereich Dreye (Anschluss an BAB 1 Kreuz Arsten) sollte der Ausbau/ Fertigstellung der B6N in Richtung Riede im VEP zumindest erwähnt werden. Anwohnern in Melchiorshausen wurde zumindest in Aussicht gestellt, dass sich die Belastungen auf der B6 (Erichshof + Melchiorshausen) durch den Ausbau der B6N in Richtung Syke verringern würden.</p> <p>Mir fehlt die Empfehlung, eine weitere Querverbindung durch Leeste, Weyhe und Kirchweyhe durch einfache Beschilderung (Verkehrsverbot über 12 to.) zu untersagen.</p> <p>Eine Beibehaltung der gemeinsamen Nutzung von Fußgänger- und Radfahrwegen sollte mittelfristig abgeschafft werden, da die Fußgänger den Radfahrern allein wegen der Geschwindigkeit unterlegen sind.</p> <p>Fußgängerbedarfsampel B6, Ecke Auf dem Berge um die Querung zu den Sportanlagen von Blau Weiß Melchiorshausen zu ermöglichen</p> <p>Sollte eine Anbindung der Linie 8 nach Huchting erfolgen, müsste der ÖPNV auf die Auswirkungen angepasst werden. Eine gesonderte Planung wäre dringend erforderlich, um den innerörtlichen Bürgerbus und die Linienverkehre der Buslinien in Richtung Süden auch vom Bahnhof Kirchweyhe einzugliedern.</p> <p>Für eine Entschleunigung des Verkehrs sehe ich in erster Linie die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Henry Wetjen Platz. Allerdings mit einer eindeutigen Präferenz von Überwegungen für Fußgänger.</p> <p>Die schon unter Punkt 1 Einschränkungen der Verkehre auf der B6, sollte noch einmal gesondert auf die Schadstoffbelastungen weiterverfolgt und in weiteren Studien erforscht werden. Auch der LärmAktionsPlan der Gemeinde sollte eindeutig mehr Berücksichtigung finden. Bei der Genehmigung von Bauanträgen und der Aufstellung von Bebauungsplänen ist verstärkt auf eine Verträglichkeit mit den VEPlänen zu achten.</p> <p>Kreisverkehr auf der B6, Ecke B 322 in Angelse</p>		

<b>#11</b>	<b>22.08.19</b>	<b>Verkehrssituation Kirchweyhe</b>
<p>Das sehr stark zugenommene Verkehrsaufkommen in Weyhe macht Angst, Sorge und Verunsicherung, besonders für Kinder (fußläufig), Radfahrer (Kinder und Erwachsene) und Autofahrer!</p> <p>Die Dorfstraße ist unzumutbar geworden, besonders vom Am Kuhzaun kommend!!</p> <p>Die Einmündung von der Dorfstraße in Auf dem Geestfelde wird neuerdings auch zur Gefahr, da hier bis zu 15 Autos parken, dann fährt man auf die Grundschule zu, morgens wie mittags ein rücksichtsloses Halten, Parken, Ein- und Ausladen der Kinder, dass Berufspendler andere Weg nehmen müssen.</p> <p>Am Geestweg ist für Radfahrer und besonders für Schulkinder höchst gefährlich, weil keine gesicherten Wege dort sind und Autofahrer immer wieder durch tiefe Schlaglöcher fahren müssen.</p> <p>Der Kuhzaun ist nur, in oft Gefahr bergenden und rücksichtslosem Fahrverhalten, durch Jongliertalent der Autofahrer zu befahren. Ferner ist von der Coulainer Allee kommend die Straße rechts in Am Kuhzaun meistens nicht einsehbar, weil bis an die Kreuzung geparkt wird.</p> <p>Weitere Verkehrswidrigkeiten bahnen sich an der Kleine Heide, durch den noch nicht fertiggestellten Neubau, an (z. zt. sind es die Fahrzeuge von Handwerkern die einen Eindruck für später vermitteln).</p> <p>Die Bahnhofsstraße ist ebenfalls täglich stark überlastet, besonders in der Winterzeit, bei Dunkelheit und Regen (Adventszeit)!! Nicht nur Bauherren und Investoren haben Rechte, auch wir Bürger - auf Sicherheit!!!</p>		
<b>#12</b>	<b>23.08.19</b>	<b>Querungshilfe</b>
<p>Ich quere mehrmals täglich zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Kreuzung Hagener Straße/Hauptstraße in Leeste, um von der Hagener Straße aus kommend geradeaus in den Mittelweg zu gelangen. Dabei ist gerade zu den Stoßzeiten (8 Uhr morgens, mittags gegen 12 Uhr und im abendlichen Berufsverkehr zwischen 16 und 18 Uhr) ein sicheres Überqueren kaum möglich. Vor allem mit dem Rad und mit Kindern im Anhänger hintendran gerate ich manchmal in gefährliche Situationen. Das liegt unter anderem an den Abbiegern aus der Hauptstraße in die Hagener Straße, dabei vornehmlich aus dem Ortsteil Leeste kommend, und vor allem an drängelnden Autofahrern hinter mir aus der Hagener Straße kommend, die es nicht abwarten können, bis ich die Straße gekreuzt habe und sich an mir und auf dem Fußweg vorbeidrängeln. Bis ich die Straße kreuzen kann, vergehen manchmal einige Minuten.</p> <p>Ich möchte Sie fragen, ob der Bau einer Bedarfsampel oder einer Verkehrsinsel an der Stelle möglich wäre.</p> <p>Ich denke, dass sich nicht nur ich, sondern auch alle Busfahrenden (Haltestelle genau an der Stelle), Schülerinnen und Schüler und Brötchenholer über eine solche Verbesserung der Verkehrssituation freuen würden. Gerade an dieser Kreuzung treffen Radler, Autofahrer und Fußgänger sehr unfallträchtig aufeinander.</p>		
<b>#13</b>	<b>23.08.19</b>	<b>Tempo 30</b>
<p>Wir müssen feststellen, dass die Hombachstraße (aus der Bremer Str. kommend) zu Beschleunigungstoren genutzt werden und bitten hiermit, die 30er Zone ab Anfang Hombachstraße zu erweitern. Die Leinestraße soll laut unserer Nachbarn einmal eine Spielstraße gewesen sein.</p> <p>Unsere Tochter spielt gern auf unserm Grundstück, allerdings ist eine Erweiterung auf die Straße manchmal nicht umgänglich. Oft sind hier bis zu 5 Kleinkinder im Alter von 6 – 8 Jahren.</p> <p>Das Kinderfreundliche Weyhe wird sicher Abhilfe schaffen.</p>		

#14	27.08.19	Verschiedenes
<p>Zu S.6: „Zwei Bahnhalte mit Vorrang auf Kirchweyhe im Halbstundentakt sorgen für eine hohe Verbindungsqualität in Richtung Bremen und Osnabrück.“</p> <p>Der Bf Dreye wird im Stundentakt angebunden, und ein Halbstundentakt in Richtung OS gibt es auch nicht.</p> <p>Zu S. 13: Die Aussage „Weyhe ist in vielen Bereichen radfreundlich.“ stimmt meiner Ansicht nicht. Auch der VEP stellt dieses im Detail weiter so nicht aus.</p> <p>Auf Seite 15 steht „An Kreuzungspunkten mit dem stärker befahrenen Kfz-Straßennetz und innerhalb der Geschäftsbereiche sowie im klassifizierten Straßennetz ist die Radverkehrssituation aber oft mangelhaft. Es fehlen durchgängig benutzbare Radverkehrsanlagen, Radfahrer müssen sich häufig Wege mit Fußgängern teilen, die für beide ungenügend sind und gerade die schnellen Radfahrer fühlen sich dadurch stark in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt.“ Bitte die Aussage korrigieren.</p> <p>Zu S. 16: Die Aussage „Die Verbindungsqualität zwischen den Ortsteilen (auf einseitigen kombinierten Geh-/Radwegen im Zweirichtungsverkehr) ist dagegen als überwiegend zufriedenstellend zu bezeichnen.“ Stimmt meiner Ansicht nach nicht.</p> <p>Die Verbindung zwischen den Ortsteilen Leeste und Kirchweyhe ist nicht zufriedenstellend. Bitte die Aussage korrigieren.</p> <p>Zu S. 16: Die Aussage „Das Abstellen der Fahrräder ist nur in einzelnen Bereichen an Schulen und Bahnhöfen ausreichend gewährleistet, in vielen Abschnitten jedoch ungenügend.“ ist inkongruent. An der KGS Leeste stehen lediglich unüberdachte „Felgenkiller“ zur Verfügung, als Abstellanlage für eine Schule ist dieses völlig unzureichend. Bitte Aussage präzisieren.</p> <p>Zu S. 18: Die Abbildung 3.11 „Mängel und Konflikte im Radverkehr“ fehlt, bzw. bildet das Netz des Bürgerbusses ab.</p> <p>Zu S. 18: Die Aussage „Mit der Regio S-Bahn bzw. dem RE 9 ist die Hansestadt Bremen in ca. 15 Minuten von Kirchweyhe aus zu erreichen. Die Bahn verkehrt im Halbstunden-Takt. Ein weiterer Bahn-Haltepunkt mit stündlicher Andienung liegt in Dreye.“ ist bitte zu konkretisieren:</p> <p>„Mit der Regio S-Bahn-Linie RS2 bzw. der Regionalexpress-Linie RE 9 ist die Hansestadt Bremen in ca. 15 Minuten von Kirchweyhe aus zu erreichen. Die beiden Produkte ergeben einen annähernden Halbstunden-Takt. Ein weiterer Bahn-Haltepunkt mit stündlicher Andienung durch die RS2 liegt in Dreye.“</p> <p>Zu S. 20: „Abbildung 3.13 zeigt die Erreichbarkeit der Haltpunkte der S-Bahn“ bitte ändern in „Abbildung 3.13 zeigt die Erreichbarkeit der Haltpunkte der Regio-S-Bahn“.</p> <p>Zu S. 21: Die Aussage „Viele Haltestellen weisen keine Barrierefreiheit auf.“ Bitte belegen. Der ZVBN hilft sicher dabei.</p> <p>Zu S. 21: Die Aussage „Trotz des regelmäßigen Ausbaus gibt es weiterhin Haltestellen, die noch nicht dem barrierefreien Standard entsprechen“ bitte belegen.</p> <p>Zu S. 27: Als weitere Fragestellung für das Sanierungsgebiet Leeste aufnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gibt es Bereiche mit höheren Ansprüchen an die Aufenthaltsqualität (z. B. Bereich Eiscafé)</li> </ul> <p>Zu S. 31: „Gesicherte Radabstellanlagen fehlen besonders an den Haltepunkten der Bahn.“ Am Bf Kirchweyhe ist das Angebot auf der Kirchweyher Seite mit ca. 180 Stellplätzen in der Sammelschließanlage ausreichend. Präzisieren in: Am Bf Kirchweyhe, Leester Seite.</p> <p>Ergänzen um: Und an den KGS Leeste und Kirchweyhe.</p> <p>Zu S. 32: Der Satz „Die Fahrgastzahlen sind insgesamt gering – auf den SPNV-Strecken nach Bremen wird schon eine höhere Nutzung erreicht.“ ist widersprüchlich. Bitte konkretisieren.</p>		

Zu S. 38: Das die Gemeinde Weyhe unter dem Gesichtspunkt der Klimapolitik das Ziel „sowohl als auch“ verfolgt ist sehr bedauerlich. Eine nennenswerte Erhöhung der Verkehrsarten Radverkehr und ÖPNV kann nur erreicht werden, wenn restriktiv im MIV eingegriffen wird. Ein „sowohl als auch“ ist klimapolitisch und wirtschaftlich ein Fiasko.

Zu S. 41: „In Bezug auf die Barrierefreiheit soll sichergestellt werden, dass alle Halte-stellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie alle öffentlichen Einrichtungen barrierefrei erreichbar werden.“

Bitte ergänzen: „Dabei sind die Vorgaben des ZVBN zu beachten.“

Zu S. 43: Will die Gemeinde Weyhe wirklich durch den weiteren Ausbau der P+R-Anlagen am Bf Kirchweyhe den MIV weiter erhöhen? Ist hier nicht ein angebotsorientierter Ausbau der B+R-Anlagen sowie der Busanbindungen aus den Ortteilen zielführender, um den Umweltverbund zu stärken. Durch den weiteren Ausbau der P+R-Anlagen wird noch mehr MIV in den sensiblen Bahnhofs-/Markbereich gezogen. Bitte Planungsziel überdenken.

Zu S. 45: Liegen Planungen der DB Netze zum Aufbau von Lärmschutzwänden für die Gemeinde Weyhe vor?

Zu S. 58: Bitte hier auf die Begrifflichkeit achten. „Buskaps“ sind mit hohem Aufwand in den Straßenraum zu integrieren. Ein „Halten am Fahrbahnrand“ bedeutet für den Busverkehr schon eine enorme Beschleunigung und ist oft besser im Straßenraum zu integrieren.

Zu S. 72: Auch für den Geschäftsbereich Leeste ist ein „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20“ als Ziel festzuschreiben.

#15	30.08.19	<b>Verkehrssituation Leeste, Verkehrsbelastung bei Umleitung</b>
-----	----------	--

Als Anwohner der L335 in Leeste möchten wir zum vorliegenden Entwurf des VEP insbesondere zur Verkehrssituation in der Alten Poststraße sowie zu weiteren Themen Stellung beziehen.

Grundsätzlich halten wir die Verkehrserhebung aus dem Jahre 2016 als nicht repräsentativ und somit als Grundlage zur Beurteilung der Verkehrssituation für den Kfz-Verkehr als veraltet.

Auch die Aussage auf Seite 8, dass die Schwerlastverkehre nur einen geringen prozentualen Anteil am Gesamtverkehr ausmachen, kann nicht nachvollzogen werden. Bei Störungen auf der A1 werden die Verkehre insbesondere die Schwerlastverkehre ab dem Dreieck Stuhr über die B322, L335, L334, L331 zur Anschlussstelle nach Dreye umgeleitet. Die umfangreichen Bauarbeiten auf der A 1 führen in

Verbindung mit entsprechenden Stautwicklungen zu stark erhöhten Kfz-Verkehrszahlen auf der Umleitungstrecke, die auf erheblicher Länge durch die Ortslagen von Weyhe verläuft und somit erhebliche Lärm- und Abgasemissionen sowie Gefahrenpotenziale verursacht.

Die Unfallzahlen auf Seite 15 mit Radfahrereteiligung bestätigen dieses Gefahrenpotenzial Hier sind im Verlauf der L335, L334 tatsächlich 14 Unfälle aufgeführt. In den vergangenen 10 Jahren war der Verkehr auf der A 1 über 5 Jahre durch Sanierungsarbeiten gestört.

Da seitens der Gemeinde Weyhe die bauleitplanerische Entwicklung von Wohnbauland verstärkt auf die Ortsteile Leeste und Kirchweyhe ausgerichtet ist und somit innerörtliche Verkehre zunehmen werden, drängt sich die Frage auf, ob eine derartige Umleitungstrecke, die auf einer Länge von 5,5 km durch Siedlungsbereiche führt noch zeitgemäß ist.

Wir meinen "Nein".

Alternativvorschläge sind in dem Konzept leider nicht zu finden. Eine Alternative wäre z.B. eine Umleitung ab Angelse über die B6 nach Barrien und dann über die L334/K118 auf die L331 Richtung Dreye. Hier würde die Umleitungstrecke, die auch deutlich weniger durch innerörtliche Verkehre belastet wäre, nur auf 2,5 km durch Siedlungsbereiche in Sudweyhe

führen. Diese Alternative sollte bei den Steuerungsmöglichkeiten durch die Gemeinde und dem zuständigen Straßenbaulastträger geprüft werden.

Die Sicherheit für den Radverkehr an der L335, L334 würde sich innerhalb der Ortslagen deutlich verbessern. In Teilbereichen muss die Straße von den Radfahrern benutzt werden, da hier nur Gehwege ausgewiesen sind, auf denen zwar das Radfahren erlaubt ist aber hinsichtlich einer starken Zunahme von E-Bikes in Verbindung mit einer Gehweg-Nutzung von älteren Menschen mit entsprechenden Hilfsmitteln (Rollatoren, Rollstühle oder E-Mobile) nicht sinnvoll erscheint.

Die Markierungen der Angebotsstreifen im Kreuzungsbereich der L335 und der K115, K116 sind durch Ausbesserungsarbeiten nahezu verschwunden. Diese hilfreichen Markierungen sollten zeitnah erneuert werden.

Des Weiteren sollten die Tempo-30 Zonen in Leeste ausgeweitet werden und sich nicht nur überwiegend auf die Geschäftsbereiche an der Leester Straße beziehen. Aus Sicherheitsaspekten ist im Verlauf der L335 ein Bereich ab Gänsebachbrücke bis Hagener Straße sinnvoll, da sich in diesem Abschnitt viele einmündende Straßen und Auffahrten zum stärker frequentierten Einzelhandel, wie z.B. dem NETTO-Markt oder auch einer Bäckerei gegenüber des Friedhofs befinden. Während der Schulzeit bestehen hier besonders hohe Gefahrenpotenziale, die ich immer wieder auf dem täglichen Arbeitsweg mit dem Fahrrad beobachten kann bzw. auch selber erleben musste. Eine Tempo-30 Zone in Verbindung mit der Installation von sog. Speed-Tablets wäre nicht sehr kostenintensiv, würde aber einen hohen Effekt hinsichtlich Sicherheit, Lärm und Förderung des Fahrradverkehrs erzielen.

Da wir im Bereich des NETTO-Marktes wohnen, können wir und auch weitere Anlieger die vielen Beinahe-Unfälle bestätigen, die oft durch erhöhte Geschwindigkeit auf der L335 in Verbindung mit dem Kunden- und Rangierverkehr der Netto-Anlieferung sowie den dort vorhandenen Sinus-Schwellen an den Parkplatzzufahrten entstehen.

Auflagen aus der damaligen Baugenehmigung, wie z. B. ein Rangierverbot auf der Landesstraße, waren zwar gut gemeint aber technisch bei den entsprechenden Wende-Radien der Lastkraftwagen gar nicht umsetzbar. Die an- und abfahrenden Verkehre zum bzw. vom Netto-Parkplatz übertreffen im Tagesverlauf deutlich die einmündenden Kfz-Zahlen an den Kreuzungen "An der Beeke", "Uhlenwinkel", "Humboldtstraße", "Westermoor" und "Schmaler Weg", die sich einem Abschnitt von lediglich 300m an der "Alten Poststraße" befinden. Eine Tempo-30 Zone (wie vorstehend beschrieben) mit Querungshilfen, z. B. an der Kreuzung "Alte Poststraße/An der Beeke", könnte hier aber relativ schnell die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen.