

**Verkehrsentwicklungsplan
Gemeinde Weyhe
„Zukunftsfähige Mobilität für Weyhe“**

**Ausschuss für
Bau, Planung und
Umwelt
28.10.2019**



Unser Unternehmen stellt sich vor

Geschäftsführer



Dipl.-Ing. Heinz Mazur



Dipl.-Ing. Ralf Losert

Wissenschaftliche Mitarbeiter

Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein

Dipl.-Geogr. Romy Wagner

Dipl.-Geogr. Horst Windmüller

Svea Coerdt, B.Sc.

Benjamin Haasler, B.Sc.

Henrike Wedekind, B.Sc.

Dipl.-Geogr. Friederike Oestreich

Corinna Wilmers, M.Sc.

Finn Brinkmann, M.Sc.

Hendrik Vogeler, M.Sc.

Technische Zeichner

Georg Herner

Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

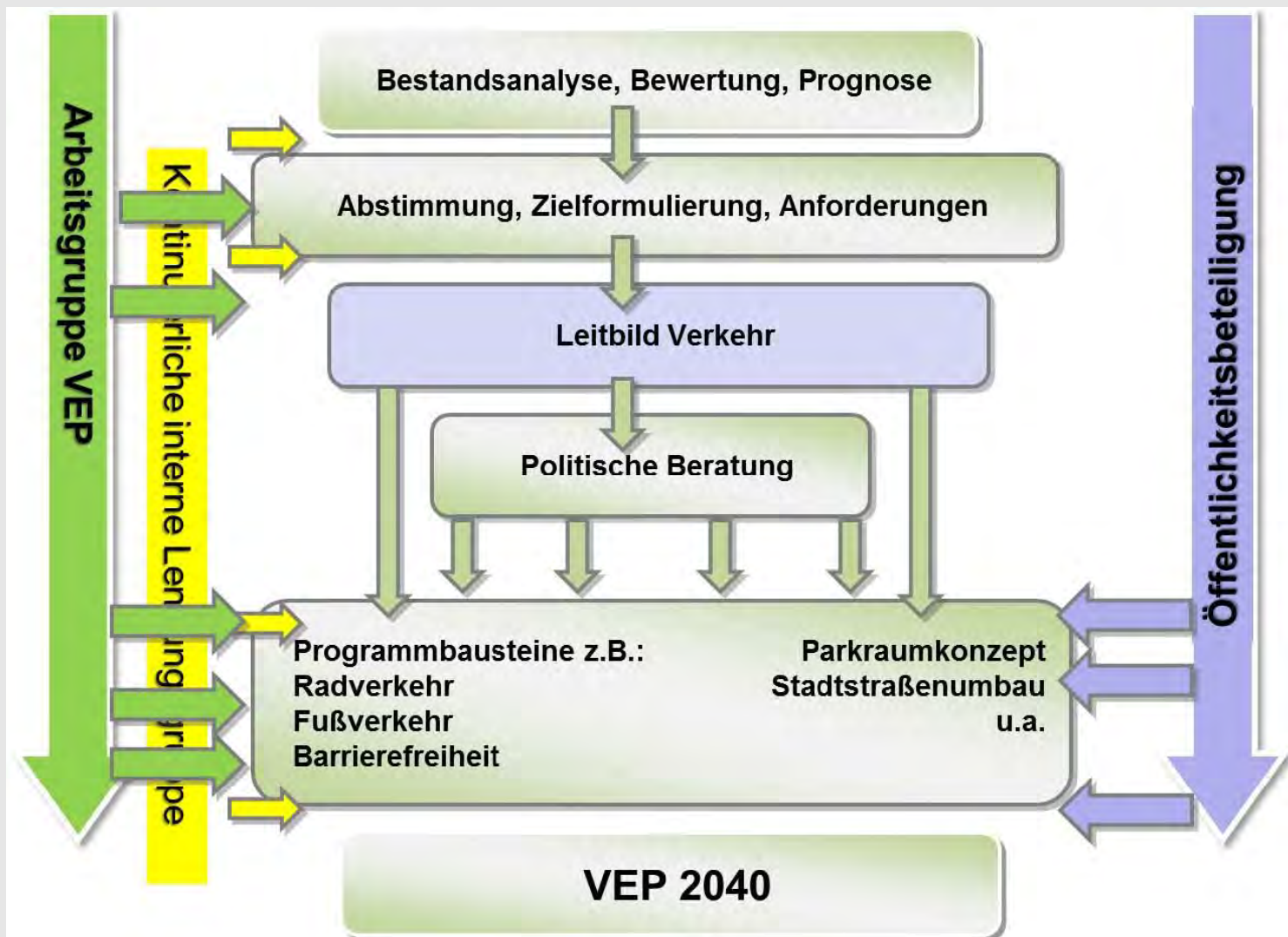
Ralf Weber

Netzwerkadministration

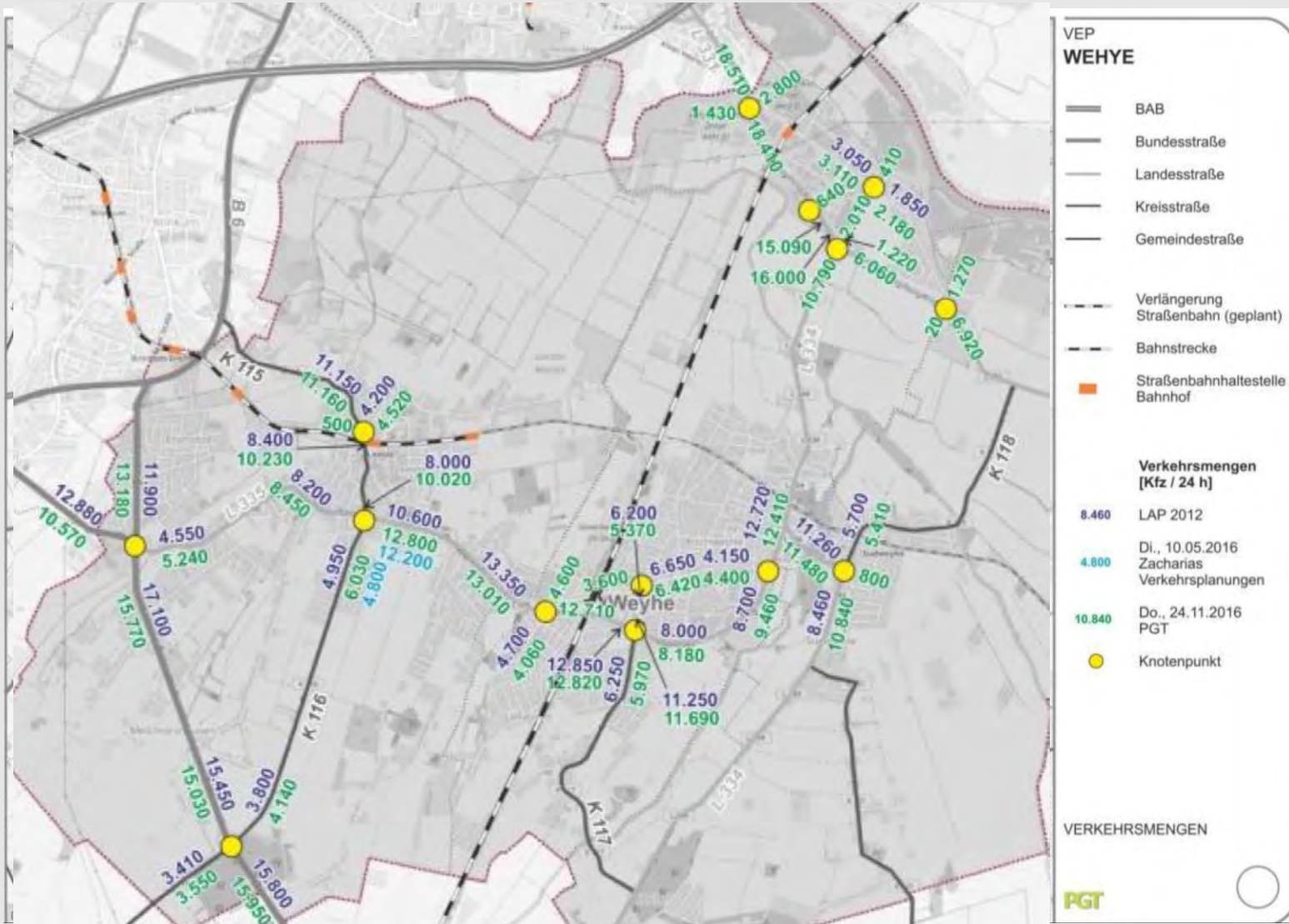
Manfred Heuer

Sekretariat / Verwaltung

Manuela Heine-Menke



Kfz-Verkehrsmengen

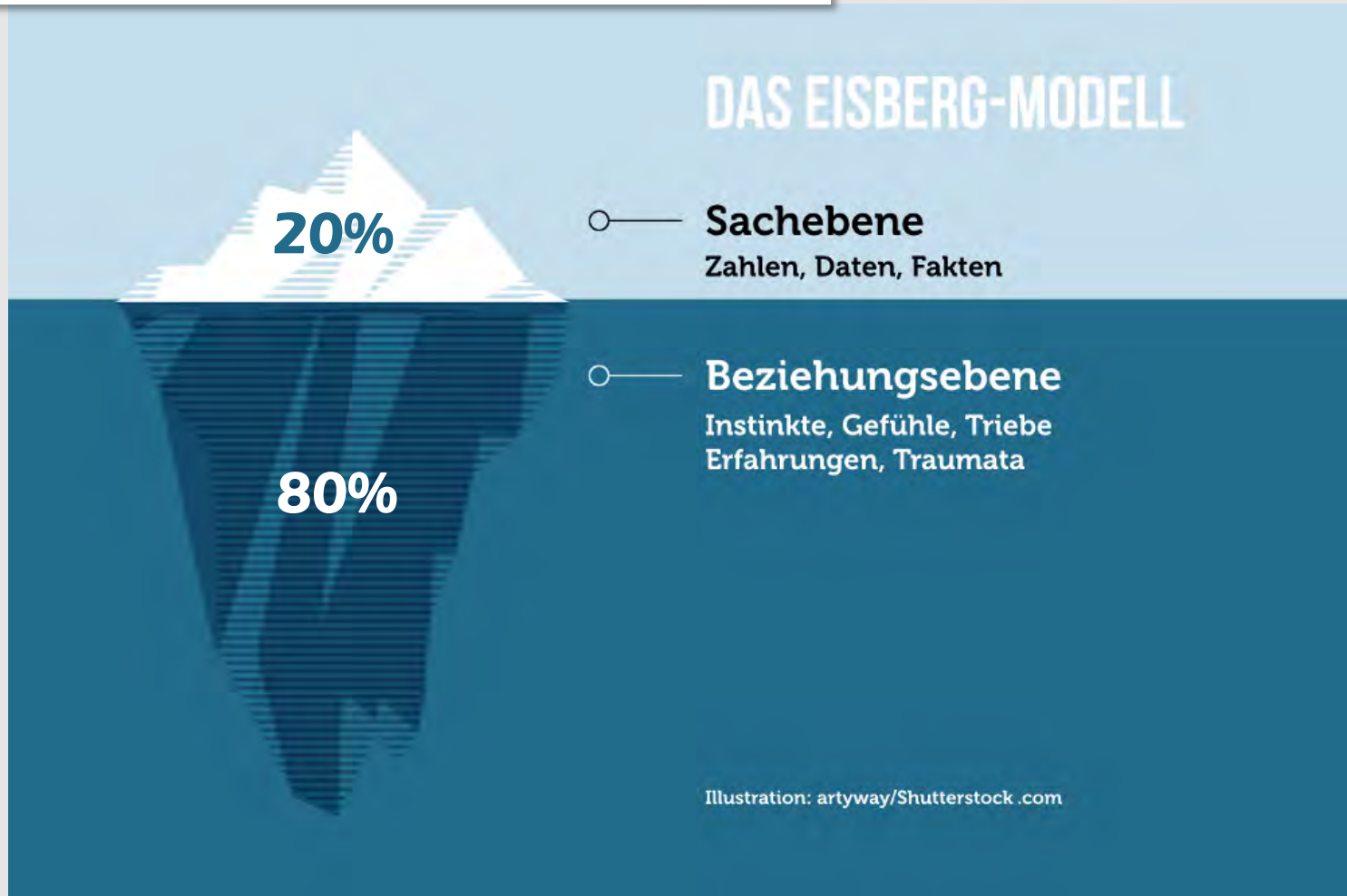


Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 5

- Leistungsfähigkeit** des Straßennetzes durchgehend gegeben
- Durchgangsverkehre** regional und nicht verlagerbar
- LKW-Anteile** sind im Gesamtnetz gering
- Verkehrsabwicklung** in den Ortskernen teilweise durch ruhenden Verkehr gestört
- Verkehrssicherheit** vergleichsweise gut

- Das Fahrrad ist **beliebt** und im Ortsbild **präsent**
- Radverkehrsnetz ist an einigen Stellen **nicht durchgehend komfortabel** befahrbar
- Subjektive Sicherheit** des Radverkehrs ist eingeschränkt
- Häufig **gemeinsame Führung** mit dem Fußverkehr
- Gesicherte **Radabstellanlagen** fehlen, insbesondere am Bahnhof Kirchweyhe West

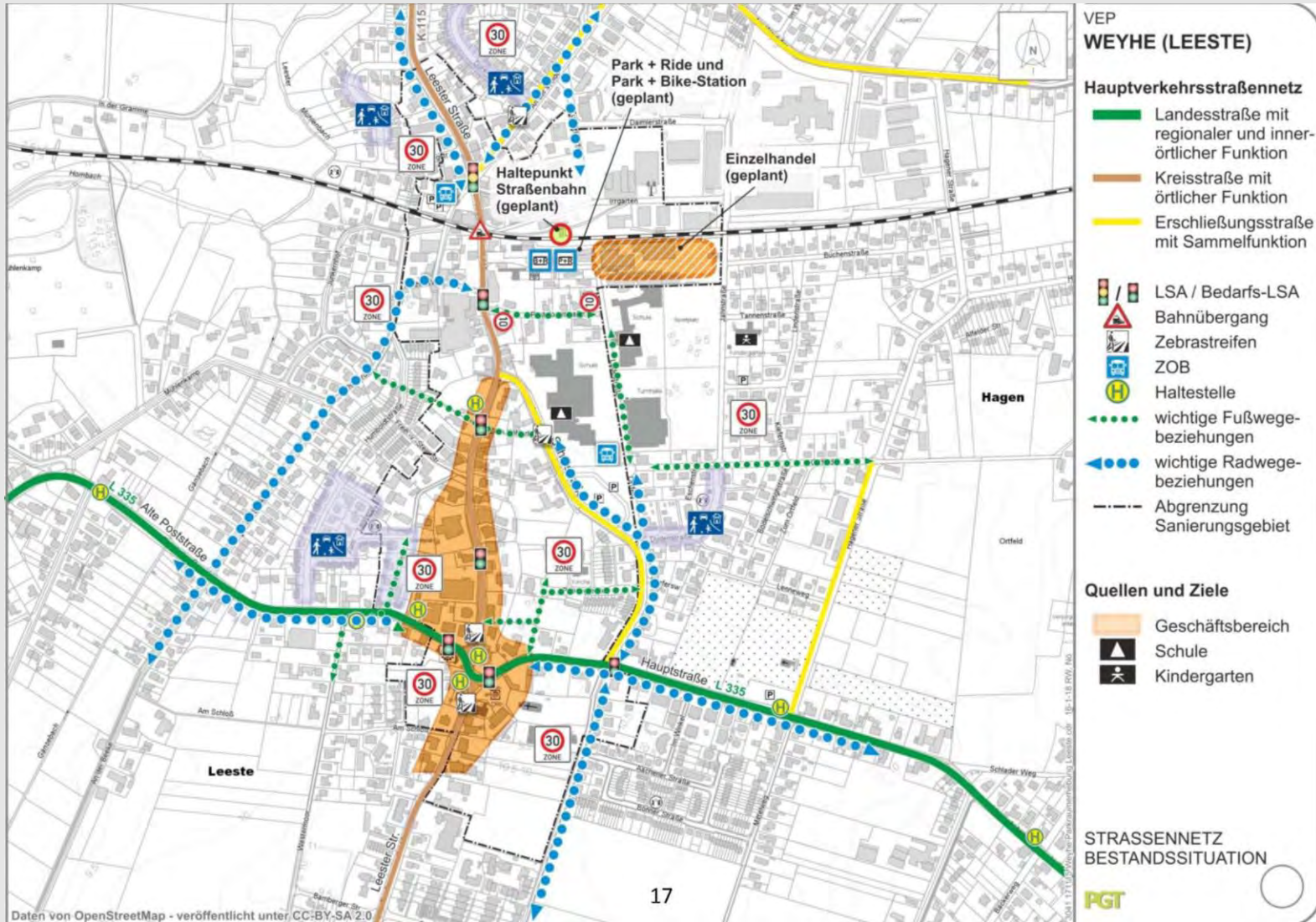
Wie treffen wir Entscheidungen?



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.9

Wartezeit Bhf. Kirchweyhe

| Wartezeit in Minuten | Nach Bremerhaven | Nach Twistringen | Nach Osnabrück | Nach Bremen |
|----------------------|------------------|------------------|----------------|-------------|
| max. 10 | | | 121a | 117a |
| 10 bis 15 | 117b, 120b | | 117b, 120b | 121b |
| 15 bis 20 | 120a | 117a | 120a | |
| mehr als 20 | 117a, 121a, 121b | 117b, 120a | 117a, 121b | 117b, 120a |

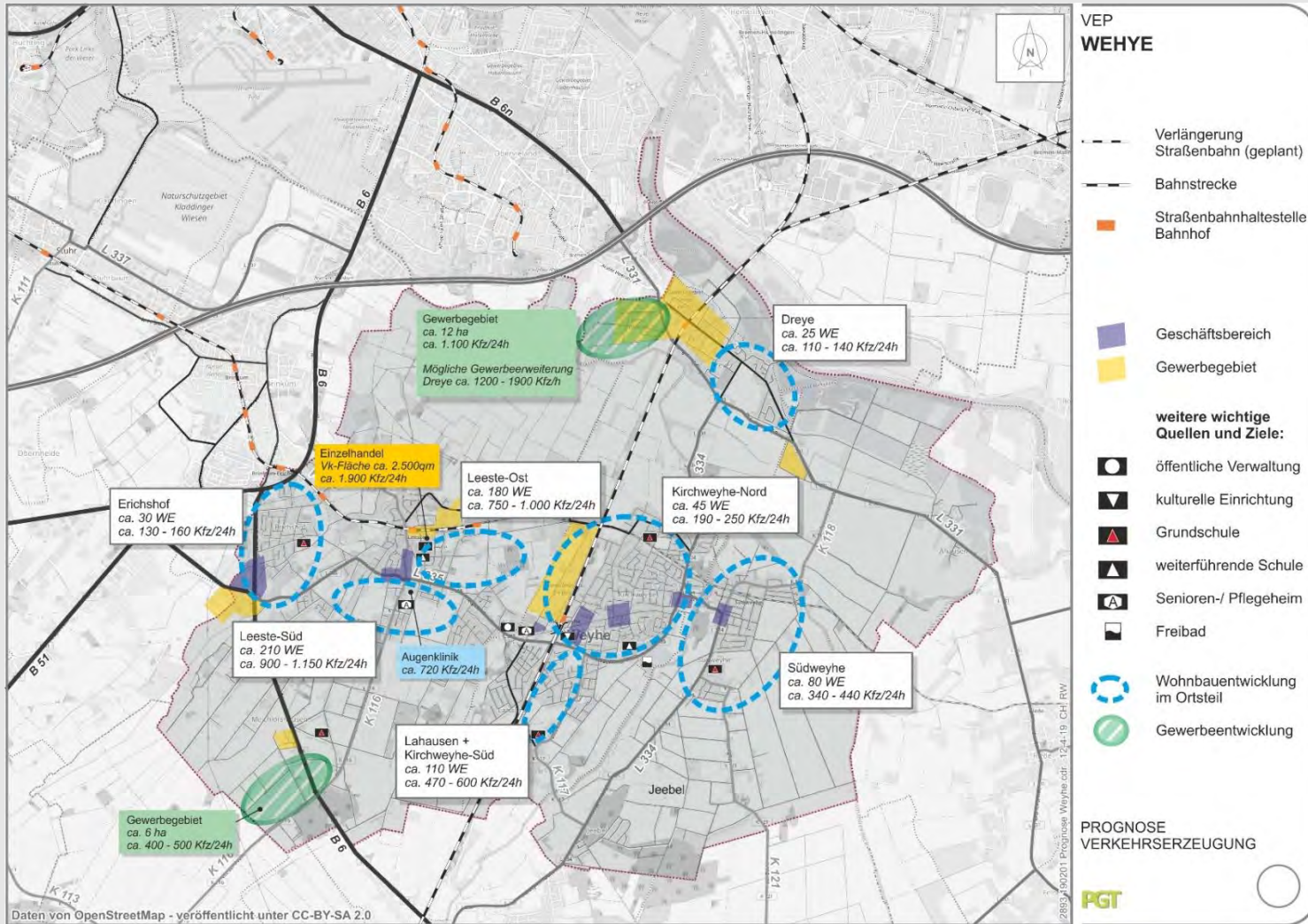


Prognose für den Kfz-Verkehr 2040

| 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: | | 1,0262 | 0,9508 |

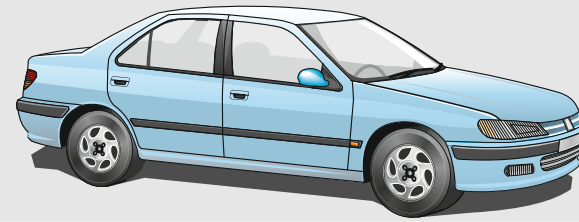
Quelle: Shell Pkw-Szenarien 2014

Tab. 3.1: Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen



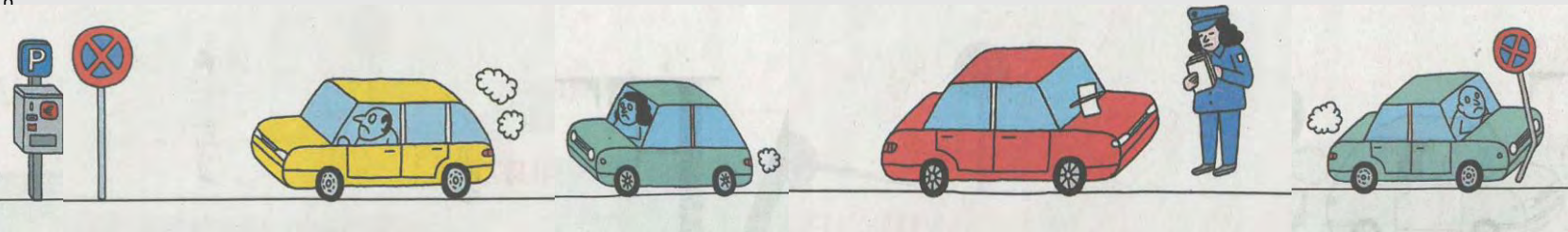
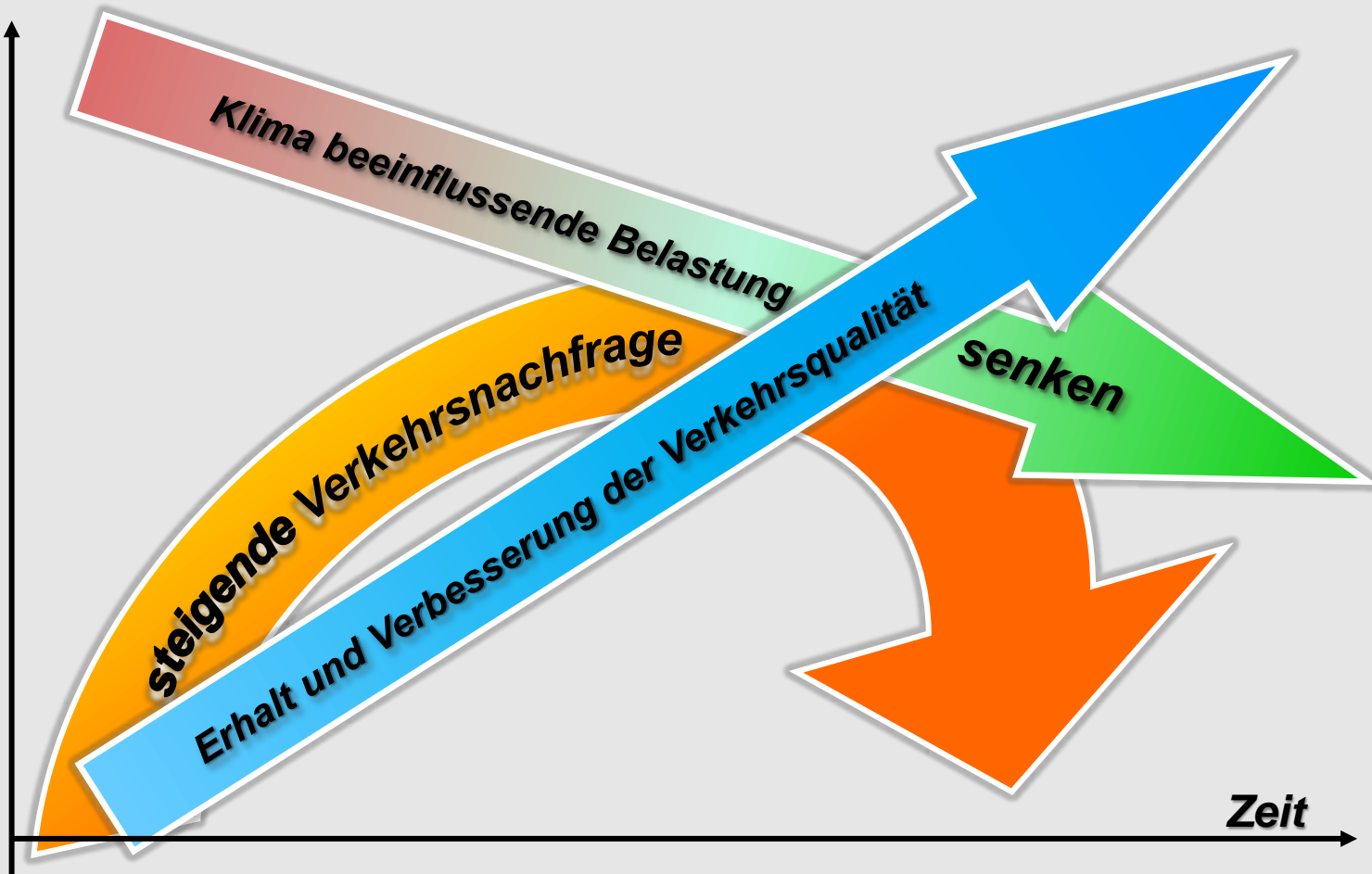
- Demografischer Wandel
- Energiewende
- Klimaschutz
- Wertewandel
- Neue Mobilitätsformen
- Rad hat Zukunft
- Digitalisierung
- Lebenswertes Wohnen in Stadt und Umland
- Inklusion / Recht auf Teilhabe



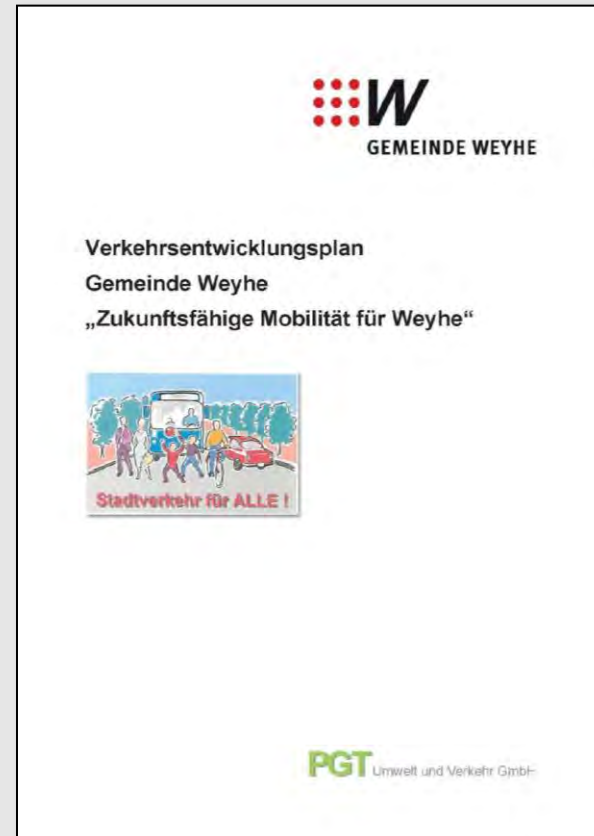


- 76 Mio. Fahrräder (2018)
- 4,76 Mio. E-Bikes & Pedelecs (2019)
- Platzbedarf pro Rad **2 qm**
- Anteil verbrauchter Straßenraum: 3 %
- Standzeit ca. 22 Stunden pro Tag
- 5.900 Räder / h auf einem durchschn. Radweg abwickelbar
- ca. 400 Todesopfer / Jahr
- Energieverbrauch ca. 0,023 kW / km
- 15 - 20 kg befördern bis zu 180 kg

- 47 Mio. Autos (↗ 14% zu 2008)
- 83.000 Elektroautos (2019)
- Platzbedarf pro Auto **12 qm**
- Anteil verbrauchter Straßenraum: 58 %
- Standzeit ca. 23 Stunden pro Tag
- 1.300 Kfz / h auf Fahrspur (1,1 Pers. / Kfz) abwickelbar
- > 3.300 Todesopfer / Jahr
- Energieverbrauch 0,28 kWh / km
- 1,5 t befördern max. 400 kg, durchschnittlich ca. 75 kg



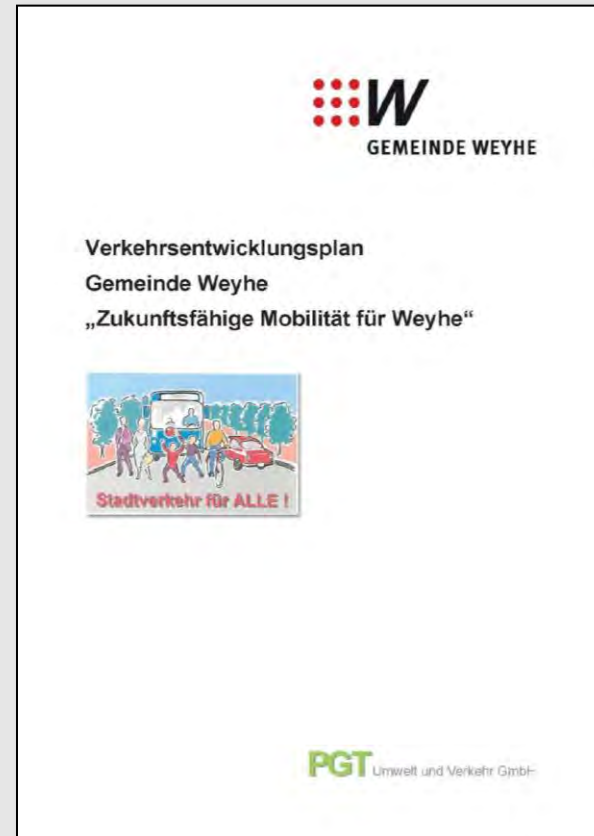
1. Ausgangslage
2. Aufgaben und Vorgehen
3. Heutige Situation
4. Gemeinde im Wandel
- 5. Ziele des VEP**
6. Maßnahmenempfehlungen
7. Schlüsselmaßnahmen
8. Fazit



- Die **Mobilität** sicherstellen
- Die **schadstoffarme** Mobilität fördern
- Den Anteil des **Umweltverbundes** (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen auf über 50% steigern
- **Innovativen Verkehr** ermöglichen (alternative Antriebe, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
- Die Barrieren für die **Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel** beseitigen
- Die **unterschiedlichen Belange von Nutzergruppen** berücksichtigen!
- Belange von **Jungen und Alten** berücksichtigen
- Belange von Menschen mit und ohne **Behinderung** berücksichtigen!
- **Lebenswerte Straßenräume** schaffen und erhalten
- Eine **leistungsfähige und verkehrssichere** Abwicklung der Verkehre sichern bzw. herstellen
- Notwendige **Güter- und Wirtschaftsverkehre** **verträglich** abwickeln

- „Gemeinde der kurzen Wege“
- Fußverkehr fördern
- Barrierefreiheit und Belange untersch. Nutzergruppen sichern
- Radverkehr fördern
- Busse und Bahnen bürgernah
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Straßennetz optimieren
- Stadtverträglicher Straßenumbau
- Orientierung im Verkehr verbessern
- Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen
- Öffentlichkeit herstellen

1. Ausgangslage
2. Aufgaben und Vorgehen
3. Heutige Situation
4. Gemeinde im Wandel
5. Ziele des VEP
- 6. Maßnahmenempfehlungen**
7. Schlüsselmaßnahmen
8. Fazit



Gemeinde der kurzen Wege

- Verkehrssparende Siedlungsentwicklung** verfolgen
- Nahversorgung stärken

Fußverkehr und Barrierefreiheit

- Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen**
- Entwicklung eines **barrierefreien** Wegenetzes (Querungshilfen, Sitzgelegenheiten, Leitsysteme etc.)

Besitzbare Stadt ist notwendig!

Rollende Rentner

PGT

Umwelt
und Verkehr
GmbH

Zwei Millionen Gehwagen sind bislang auf deutschen Bürgersteigen unterwegs. Die Hersteller schieben die Nachfrage nun zusätzlich an – durch Tuningelemente oder den „Deutschen Rollatortag“

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.29



Foto: Peter Zeimet



VELORUTION

- Trennung von Fuß- und Radverkehr → „Radverkehr frei“ nur in Ausnahmefällen
- Verbesserung der **subjektiven Sicherheit**
- Verbesserung von **Querungen**
- Durchgehende **Wegweisung**
- Verbesserung von **Radabstellanlagen**, insbesondere am Bahnhof
- Herausarbeitung eines abgestuften **Radroutennetzes**
- Abstimmung mit dem **Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr** des Kommunalverbundes

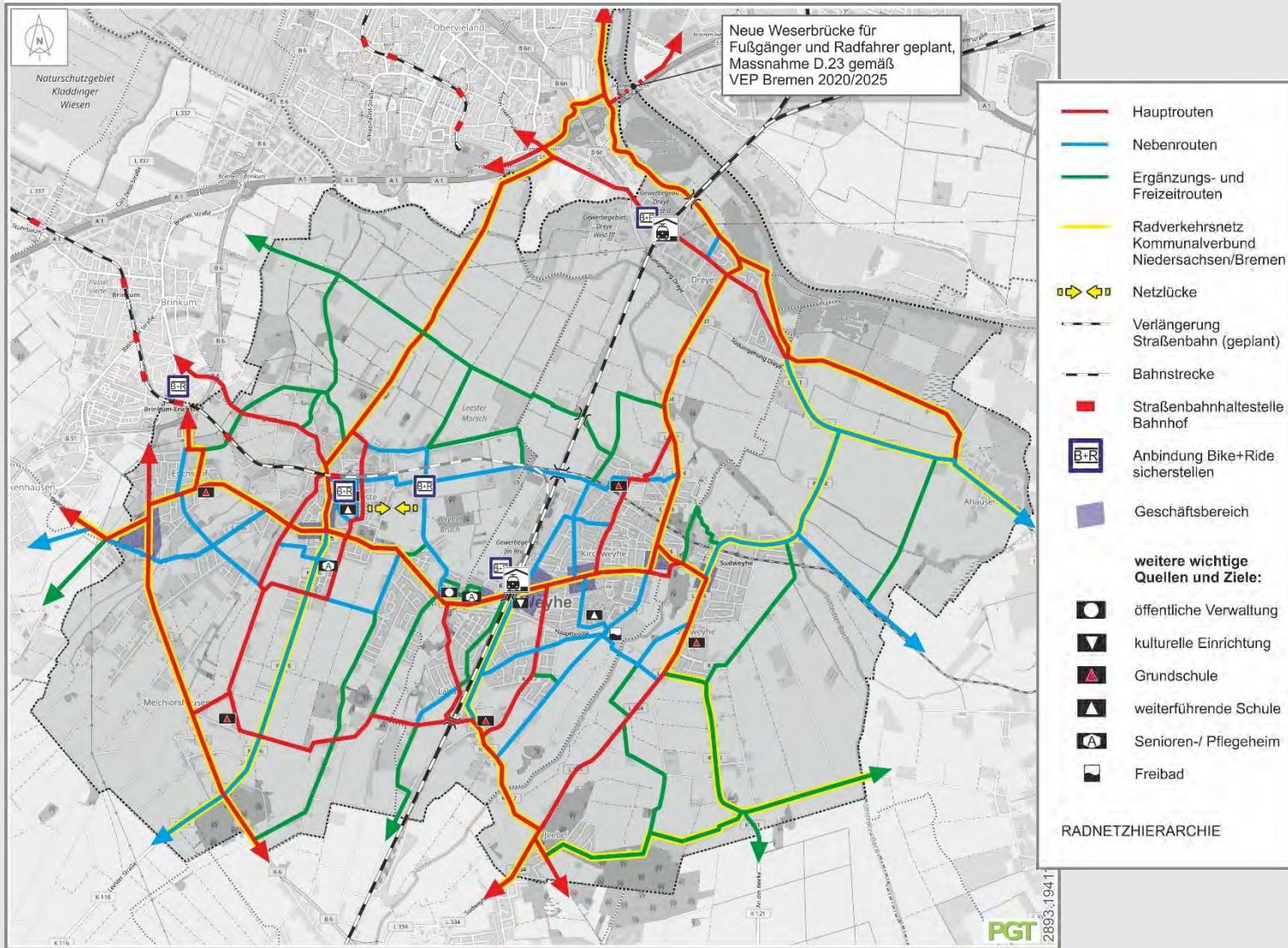
Ziele

- Radverkehr gehört zum Fahrverkehr
- Radverkehr soll für alle Verkehrsteilnehmenden subjektiv und objektiv sicher sein
- Radfahren soll komfortabel und kommunikativ nebeneinander möglich sein
- Radfahren soll zügig möglich sein
- Radverkehrsanlagen sollen im Straßenraum sichtbar sein

- **Alle fahrenden Verkehrsarten werden möglichst fahrbahnintegriert geführt**
- **Hochbord-Radverkehrsanlagen gibt es in Ausnahmefällen, u.a. wenn sie**
 - durchgehend > 2,50 m breit sind
 - und separate abgetrennte Fußwege haben.
- **Ein abgestimmtes Haupttroutennetz ist erforderlich**
- **Dieses weist eine Hierarchisierung nach Routenbedeutung auf**
- **Es ist ausreichend engmaschig**
- **Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit sind zu gewährleisten.**



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.37



Gebaute Radwege



- die Beschaffenheit, der Zustand und die Linienführung sind eindeutig, stetig und sicher
- die lichte Breite beträgt in der Regel 2,00 m, mindestens 1,50 m.
- bei Zweirichtungswegen beträgt die lichte Breite in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m

Vom Gehweg abgetrennte Radwege



- wie gebaute Radwege

Gemeinsame Rad- und Gehwege



- die Bedürfnisse des Radverkehrs (Absenkungen, sichere Führung an Knoten) und die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs lassen das zu (jeweils geringe Verkehrsmengen; Frequenz jeweils ca. 70 Fußg. bzw. Radf./Sph, bei größeren Breiten auch höher)
- Mindestbreite (auch bei Zweirichtungswegen) innerorts 2,50 m, außerorts 2,00 m

Für Radfahrer freigegebene Gehwege



- wie gemeinsame Rad- und Gehwege

Fahrradstraßen



- Radverkehr ist vorherrschende Verkehrsart oder zu erwarten
- mäßige Geschwindigkeit, zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/
- Zulassung anderen Fahrzeugverkehrs durch Zusatzschild

Radfahrstreifen



- bei 2 Fahrstreifen: bis zu 1.800 Kfz/Sph und mehr
- bei 4 Fahrstreifen: bis zu 2.200 Kfz/Sph und mehr
- nicht in Kreisverkehren
- Breite 1,85 / mind. 1,50 m einschließlich Markierung (Breitstrich)

Schutzstreifen



- i.d.R. bis zu 1.000 Kfz/Sph, bis zu 1.800 Kfz/Sph bei geringem Schwerverkehr
- i.d.R. bis zu 1.000 SV/24 h
- Fahrbahnbreiten > 7,00 m
- "Rest"-Fahrbahnbreite mind. 4,50 m, besser 5,00 m
- Halteverbote, wenn keine Längsparkstreifen vorhanden sind Breite 1,50 m, mind. 1,25 m

Erläuterung Abkürzungen:

SV: Schwerverkehr

Sph: Spitzenstunde

Schutzstreifen machen sichtbar!aber?

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.39



Quelle: agfk Baden-Württemberg



Quelle: agfk Baden-Württemberg

Schutzstreifen, Markierungen



Markierung Fahrradstraßen



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.41

Maßnahmenempfehlungen

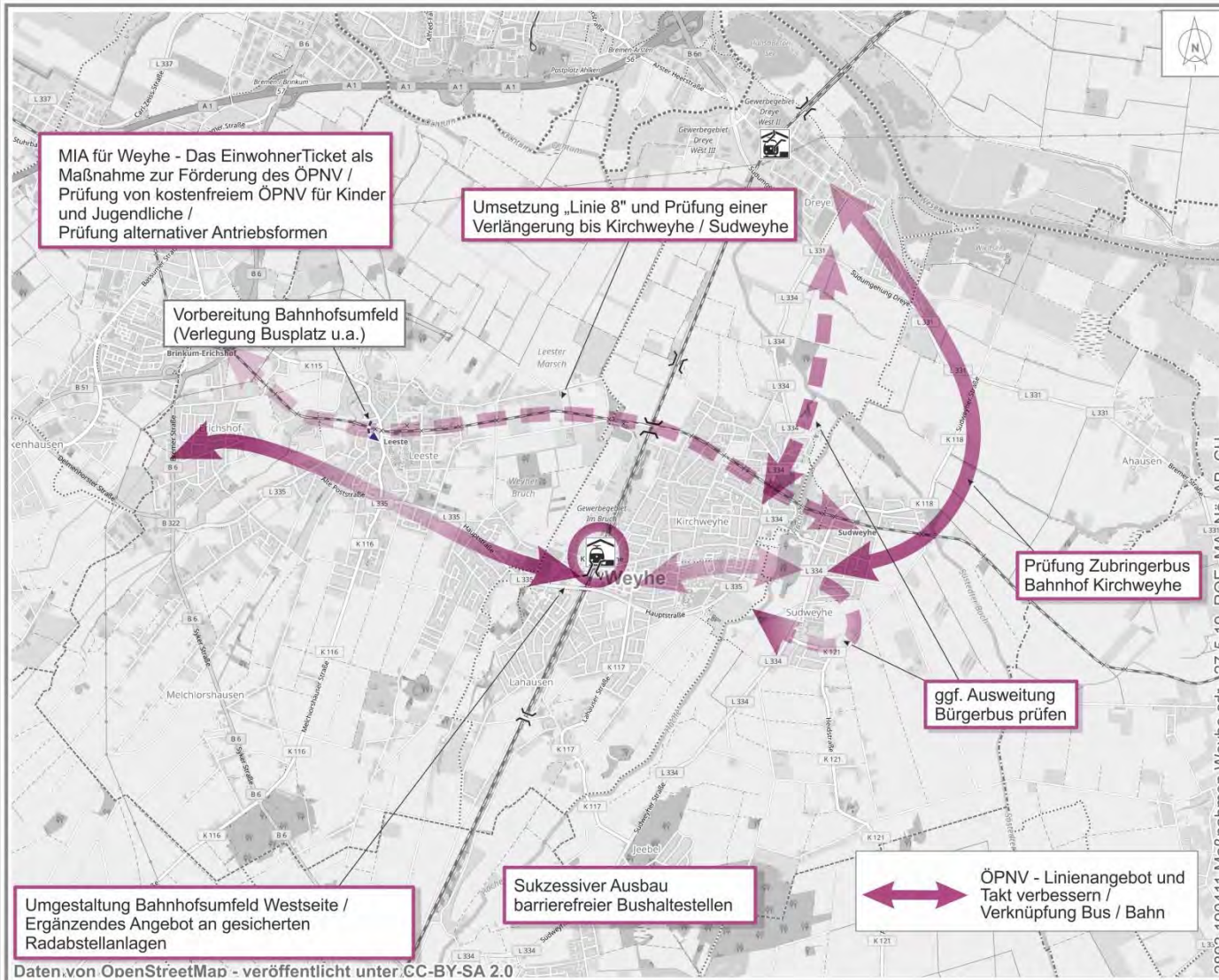
Nutzung von Bussen und Bahnen fördern

- Förderung der **Barrierefreiheit**
- Verbesserung und Ausweitung des **Busangebotes**
- Entwicklung eines auf die Bahnhöfe bezogenen **Taktfahrplans**
- Anbindung der Ortsteile** an den Bahnhof Kirchweyhe
- Ausweitung des EinwohnerTickets „**MIA für WEYHE**“
- Prüfung **kostenloser ÖPNV** für Kinder und Jugendliche

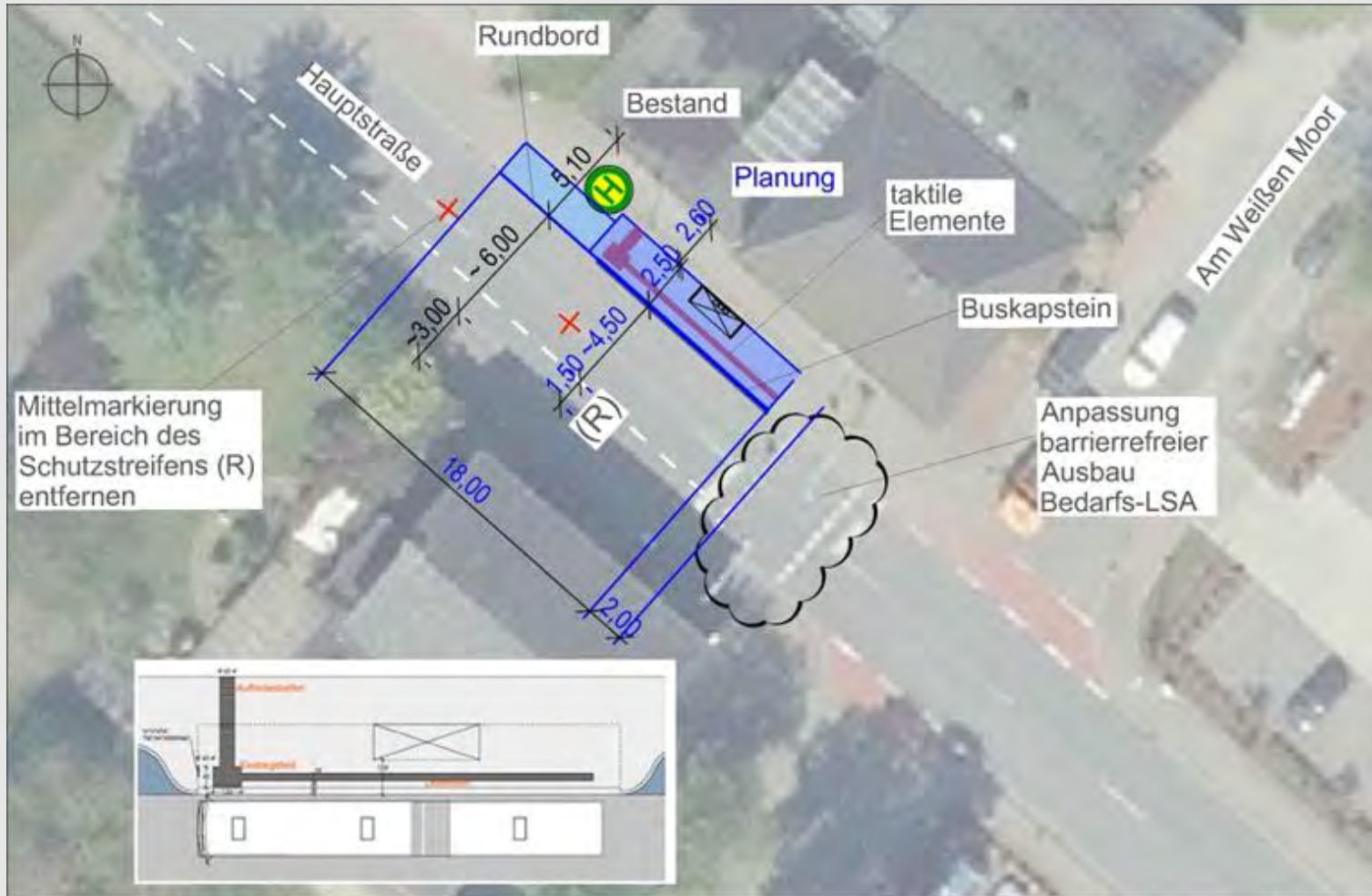


Maßnahmenempfehlungen

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.43



Entwurf Buskap Hauptstraße Haltestelle Hagen (Bsp.)



Verkehrssicherheit erhöhen

- Gemeinde ohne Unfälle:** Idee der „Vision Zero“
- Maßnahmen zur Verbesserung der **Verkehrssicherheit:**
Geschwindigkeitsreduzierung, Querungshilfen etc.
- Einrichtung von **Hol- und Bringzonen**
- Verkehrserziehung** an Schulen und Kindergärten

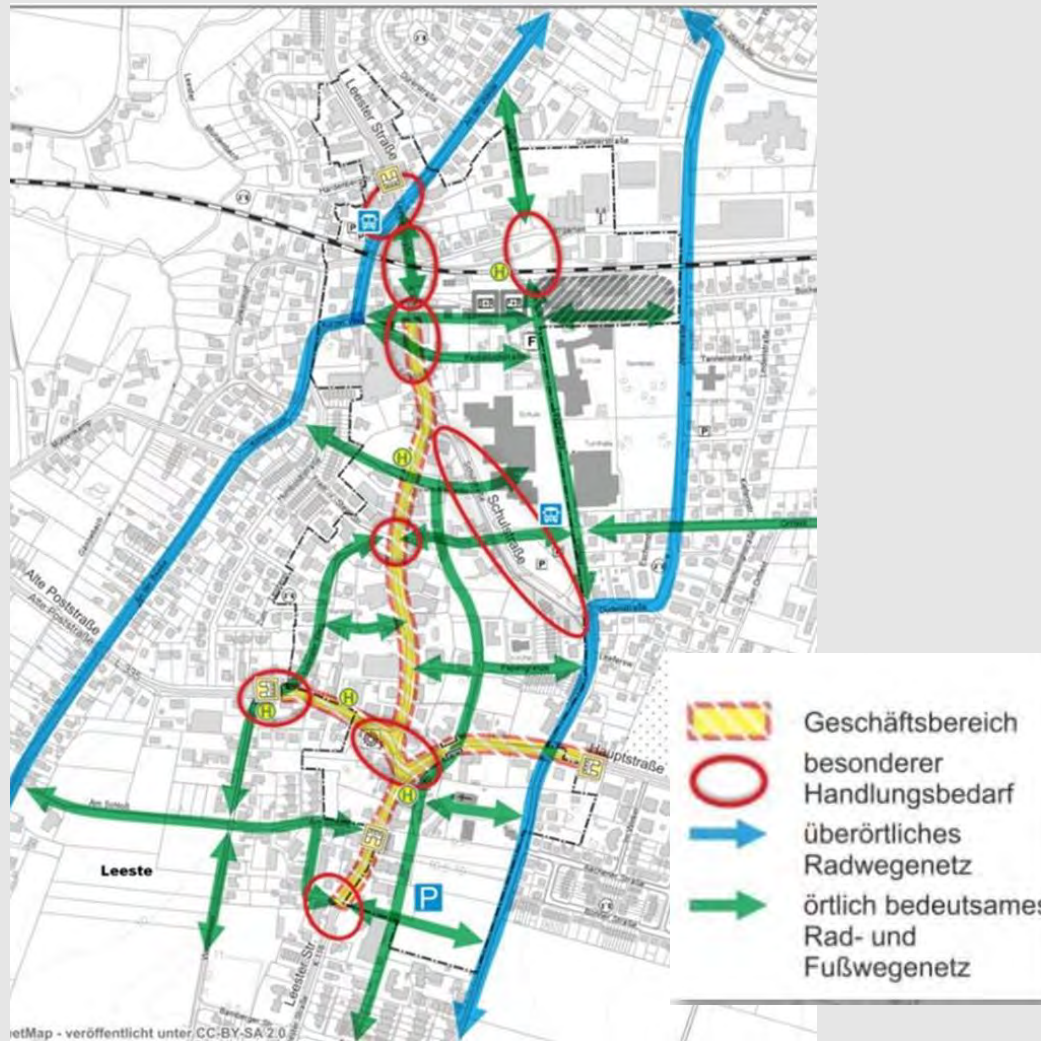
Straßennetz und verträglicher Umbau

- Optimierung von **Knotenpunkten**, z.B.
Lahauser Straße/Hauptstraße
- Einbindung der **Straßenbaulastträger**
- Gestalterische **Aufwertung der Straßenräume**

Öffentlichkeit herstellen

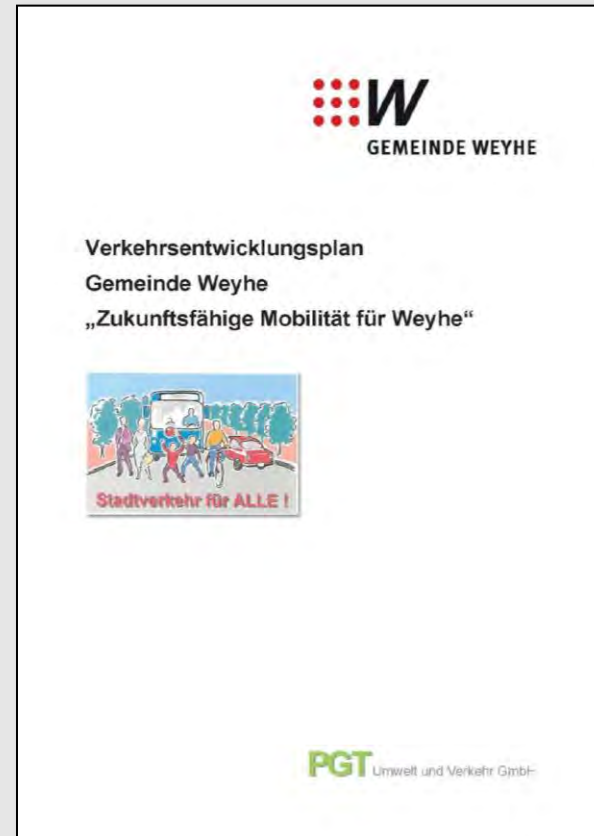
- Regelmäßige **Information der Öffentlichkeit**
- Aktionstage** zum Radverkehr
- Durchführung von **Informationsveranstaltungen** zur Verkehrssicherheit in Schulen und Kindergärten

Verkehrskonzept Ortskern Leeste



etMap - veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

1. Ausgangslage
2. Aufgaben und Vorgehen
3. Heutige Situation
4. Gemeinde im Wandel
5. Ziele des VEP
6. Maßnahmenempfehlungen
7. **Schlüsselmaßnahmen**
8. Fazit



Schlüsselmaßnahmen

Förderung Radverkehr

- Aufstellung Leitbild Radverkehr
- Entwicklung abgestuftes Radverkehrsnetz
- Routenbezogener Ausbau vorrangig der Haupttrouen
- Festsetzung Budget
- Testbetrieb "WK-Bike-Leihradsystem"

Berücksichtigung von Aspekten der Barrierefreiheit bei zukünftigen (Straßen-)Bauprojekten

Fortschreibung des Straßennetzes (Funktionen)

Vorbereitung Bahnhofsumfeld (Verlegung Busplatz u.a.)

Umsetzung „Linie 8“ und Prüfung einer Verlängerung bis Kirchweyhe / Sudweyhe

Ausbau Weidenstraße und Ladestraße

Prüfung Zubringerbus Bahnhof Kirchweyhe

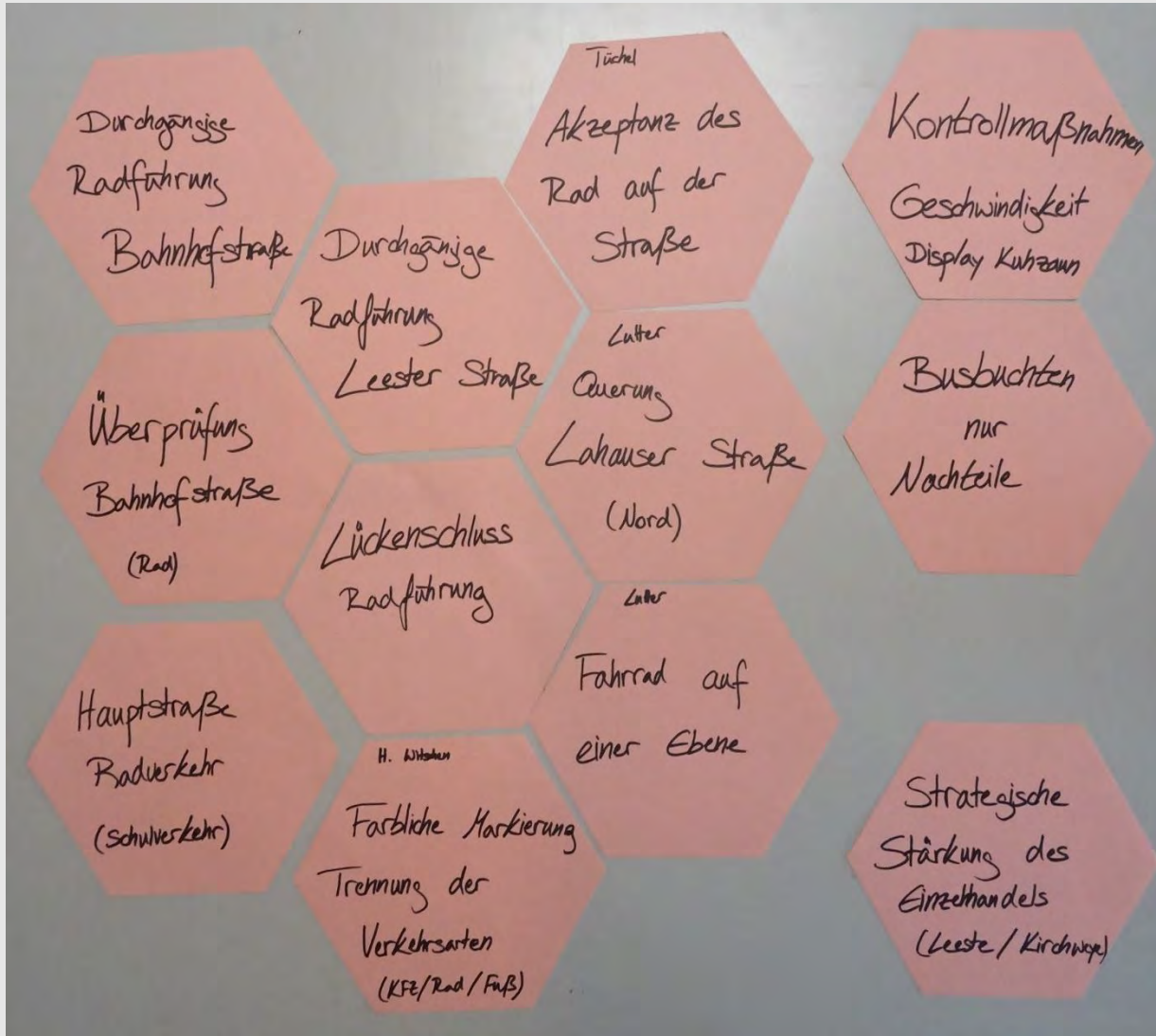
ggf. Ausweitung Bürgerbus prüfen

Umgestaltung des westlichen Bahnhofsumfeldes / Ergänzendes Angebot an gesicherten Radabstellanlagen

MIA für Weyhe - Das EinwohnerTicket als Maßnahme zur Förderung des ÖPNV / Prüfung von kostenfreiem ÖPNV für Kinder und Jugendliche / Prüfung alternativer Antriebsformen

-  Geschwindigkeitsreduzierung
-  Umgestaltung Straßenraum, auch punktuelle Maßnahmen, Schutzstreifen, etc.
-  Kreisverkehrsplatz
-  Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr
Dämpfungsmaßnahmen
-  Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle
-  Fußwegeverbindung barrierefrei ausbauen
-  Radverbindung stärken
-  ÖPNV - Linienangebot und Takt verbessern / Verknüpfung Bus / Bahn
-  Aufwertung Geschäftsbereich

2893:190411 Maßnahmen Weyhe.cdr, 30-09-2019, ROE, M



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

Die Hinweise wurden folgendermaßen berücksichtigt

- 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.

16. Prüfung eines **Zubringer-Busses** zum Bahnhof Kirchweyhe
17. Aufstellung eines „**Leitbildes Radverkehr**“
18. Entwicklung eines abgestuften **Radwegenetzes**
19. Routenbezogener Ausbau vorrangig der **Haupttradrouten**
20. Festsetzung eines **Budgets** für
Rad/Schulwegsicherheitsmaßnahmen
21. Erhöhung der **Querungssicherheit** an stark befahrenen Straßen
22. Verbesserung der **Radverbindung Brinkum/ Bahnhof Kirchweyhe**(RMK:R)
23. Prüfung von **E-Mobilität im ÖPNV**
24. Fortschreibung des **Verkehrsfunktionsplanes 1985**

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**