



# Verkehrsentwicklungsplan 2023

Ingenieurgemeinschaft  
Dr.-Ing. Schubert  
Limmerstraße 41  
30451 Hannover  
Tel: 0511.5710-79  
[www.ig-schubert.de](http://www.ig-schubert.de)  
[info@ig-schubert.de](mailto:info@ig-schubert.de)

Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im Dezember 2023



**Inhaltsverzeichnis**

|                                                                           | Seite |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1. Aufgabenstellung, Grundlagen und Planungsleitbild .....                | 2     |
| 2. Verkehrsanalyse .....                                                  | 4     |
| 2.1 Grundlagen .....                                                      | 4     |
| 2.1.1 Beschreibung des Planungsraums .....                                | 4     |
| 2.1.2 Angaben zur Struktur .....                                          | 5     |
| 2.1.3 Verkehrserhebungen.....                                             | 6     |
| 2.1.4 Ermittlung der Kfz-Belastungen mit Hilfe von Verkehrsmodellen.....  | 7     |
| 2.2 Fußverkehr .....                                                      | 8     |
| 2.3 Radverkehr.....                                                       | 9     |
| 2.3.1 Vorhandene Radverkehrsanlagen .....                                 | 9     |
| 2.3.2 Abstellanlagen .....                                                | 12    |
| 2.3.3 Radverkehrsaufkommen .....                                          | 14    |
| 2.3.4 Stadtradeln.....                                                    | 15    |
| 2.3.5 Problemanalyse.....                                                 | 16    |
| 2.5 Kfz-Verkehr .....                                                     | 20    |
| 2.5.1 Straßennetz im Planungsraum.....                                    | 20    |
| 2.5.2 Ergebnisse der Verkehrszählungen .....                              | 21    |
| 2.5.3 Verkehrsentwicklung .....                                           | 24    |
| 2.5.4 Analysemodell des Straßennetzes.....                                | 26    |
| 2.5.5 Problemanalyse .....                                                | 28    |
| 3. Planungskonzepte und Maßnahmen .....                                   | 29    |
| 3.1 Allgemeines .....                                                     | 29    |
| 3.2 Fußverkehr .....                                                      | 29    |
| 3.3 Radverkehr .....                                                      | 31    |
| 3.3.1 Ziele, Ansprüche, Bedarf.....                                       | 31    |
| 3.3.2 Bestandteile eines Radverkehrsnetzes.....                           | 31    |
| 3.3.3 Wahl der Führungsform .....                                         | 33    |
| 3.3.4 Radwegenetz .....                                                   | 35    |
| 3.3.5 Maßnahmenkonzept Radverkehr .....                                   | 37    |
| 3.5 Kfz-Verkehr.....                                                      | 40    |
| 3.5.1 Allgemeine Ausführungen zur Verkehrsprognose.....                   | 40    |
| 3.5.2 Strukturveränderungen im Planungsraum .....                         | 41    |
| 3.5.3 Modellprognose für den Zeithorizont 2035.....                       | 42    |
| 3.5.4 Prognosebelastungen im vorhandenen Straßennetz.....                 | 42    |
| 3.5.5 Planungsmaßnahmen im Straßennetz und verkehrliche Wirkungen.....    | 45    |
| 4. Zusammenfassende Empfehlungen zur Umsetzung des Planungskonzeptes..... | 48    |

**Anlage: Zählergebnisse Knotenpunkte**

## 1. Aufgabenstellung, Grundlagen und Planungsleitbild

Die Verkehrsnetze in der Stadt Haselünne sind zuletzt im Verkehrsentwicklungsplan 2003 untersucht worden. Aufgrund der Entwicklungen in der Stadtstruktur, der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sowie im Verkehrsaufkommen sind die Verkehrsnetze anzupassen. Hinzu kommen übergeordnete Einflüsse des Klimawandels, der Energiewende und der daraus entstehenden Dynamik für eine Mobilitätswende.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt ein Instrumentarium zur Integration der notwendigen Verkehrsbedürfnisse in die Stadtentwicklung dar. Heute haben stadtgestaltend wirksame Maßnahmen und Umweltbelange einen Vorrang gegenüber rein verkehrlichen Bedürfnissen. Die „Erlebbarkeit“ einer Stadt wird durch die Gestaltung ihrer Verkehrssysteme stark geprägt, die stadt- und sozialverträglich sein müssen. Die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und die Verkehrsvermeidung im motorisierten Individualverkehr (MIV) nehmen einen hohen Stellenwert ein. Darüber hinaus bieten die technischen Möglichkeiten der Digitalisierung neue Optionen für Mobilitätsketten durch Sharing-Systeme sowohl für Pkw, Fahrräder als auch andere Beförderungsalternativen.

Als weitere Grundlage ist das Planungsleitbild für einen stadtverträglichen Verkehr zu nennen. Das Planungsleitbild gliedert sich in strategische Ziele und Untersuchungsziele. Bei den strategischen Zielen handelt es sich um übergreifende Ziele. Die Untersuchungsziele benennen die Möglichkeiten der Planung zur Umsetzung der strategischen Ziele.

Tabelle 1: Strategische Ziele

| Status Quo                                                                                                        | Trend                                                           | Wandel                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer                                                                    |                                                                 |                                                              |
| Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer<br>(Kind- und seniorengerechte Mobilität, Barrierefreiheit) |                                                                 |                                                              |
|                                                                                                                   | Reduzierung von Verkehrslärm                                    |                                                              |
|                                                                                                                   | Hohe Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten                    |                                                              |
|                                                                                                                   | Bedarfsorientierte, attraktive Straßenraum- und Stadtgestaltung |                                                              |
|                                                                                                                   |                                                                 | Klimaschutz                                                  |
|                                                                                                                   |                                                                 | Sensibilisierung für die Verkehrsmittelwahl<br>(Modal-Split) |
|                                                                                                                   |                                                                 | Schaffung von Mobilitätsalternativen<br>zum Kfz-Verkehr      |

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist oberstes Gebot und wird bei jeder geplanten Maßnahme berücksichtigt. Ziel ist es, eine hohe Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten zu erreichen, jedoch ohne eine Verkehrsart auf Kosten einer anderen zu verbessern. Für Veränderungen im Modal-Split sind Mobilitätsalternativen zum Kfz-Verkehr, z. B. durch ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz zu schaffen.

Die Möglichkeiten der Planung liegen z. B. in einer Stadtentwicklung, die die vorhandene Infrastruktur berücksichtigt. Güter des täglichen Bedarfs sollten nahe der Wohnung liegen („Stadt der kurzen Wege“), was einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. Die Förderung alternativer Verkehrsmittel, wie Fuß- und Radverkehr und ÖPNV dient der Verkehrsvermeidung und damit dem Umweltschutz. Der verbleibende Kfz-Verkehr muss möglichst verträglich geführt werden. Überörtliche Verkehrsströme sind aus dem städtischen Verkehrsnetz zu verlagern und der Schwerverkehr ist entsprechend zu leiten.

Tabelle 2: Untersuchungsziele / Möglichkeiten der Planung

| Status Quo                                                                                                 | Trend                                                                                                            | Wandel                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verlagerung überörtlicher Verkehrsströme aus dem städtischen Straßennetz, Entlastungs- und Neubaumaßnahmen |                                                                                                                  |                                                                                                        |
| Lenkung des Schwerverkehrs                                                                                 |                                                                                                                  |                                                                                                        |
| Leistungsfähiger Ausbau des Hauptverkehrsnetzes                                                            |                                                                                                                  |                                                                                                        |
| Flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten                                                     |                                                                                                                  |                                                                                                        |
|                                                                                                            | Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur bei der Stadtentwicklung (Verkehrsmittelwahl, Verkehrsvermeidung) |                                                                                                        |
|                                                                                                            | Städtebauliche Integration der innerörtl. Hauptverkehrsstr.                                                      |                                                                                                        |
|                                                                                                            | Bedarfsorientierte, attraktive Straßenraum- und Stadtgestaltung                                                  |                                                                                                        |
|                                                                                                            | Förderung des Fußverkehrs                                                                                        |                                                                                                        |
|                                                                                                            | Förderung des Radverkehrs<br>Ausbau des Radwegenetzes                                                            |                                                                                                        |
|                                                                                                            |                                                                                                                  | radverkehrsgerechter Ausbau der vorh. Radverkehrsanlagen                                               |
|                                                                                                            |                                                                                                                  | Ausbau zusätzlicher Angebote (Mobilitätsstationen, Service, Leihfahrräder etc.)                        |
|                                                                                                            |                                                                                                                  | Förderung der E-Mobilität<br>Lademöglichkeiten<br>E-Carsharing<br>E-Busse<br>Anpassung von Kfz-Flotten |

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung kommt der Beschreibung des vorhandenen Verkehrsnetzes im Hinblick auf die tatsächlichen Bedürfnisse eine besondere Bedeutung zu. So ist vorab eine umfassende Bestandsaufnahme der Verkehrsnetze durchgeführt worden.



## 2. Verkehrsanalyse

### 2.1 Grundlagen

#### 2.1.1 Beschreibung des Planungsraums

Der Untersuchungsraum für den Verkehrsentwicklungsplan besteht aus der Stadt Haselünne und dem Umland, das einen erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen der Stadt nimmt. Hier sind insbesondere die angrenzenden Gemeinden und Städte zu nennen, mit denen mehr oder weniger stark ausgeprägte Verkehrsbeziehungen vorhanden sind.

Um detaillierte Angaben über die Verkehrssituation im Planungsraum zu ermöglichen, ist die Stadt in Verkehrsbezirke eingeteilt worden. Die Einteilung wurde aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2003 übernommen. Zwischen den Strukturen und den Entfernungen zueinander bestehen bedingt funktionelle Zusammenhänge zu den Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Bereichen. Je nach der Entfernung und der Ausbildung der Verkehrsnetze finden diese Beziehungen entweder als Fußwege, Radfahrten oder, Kfz-Fahrten oder Fahrten im ÖPNV statt.

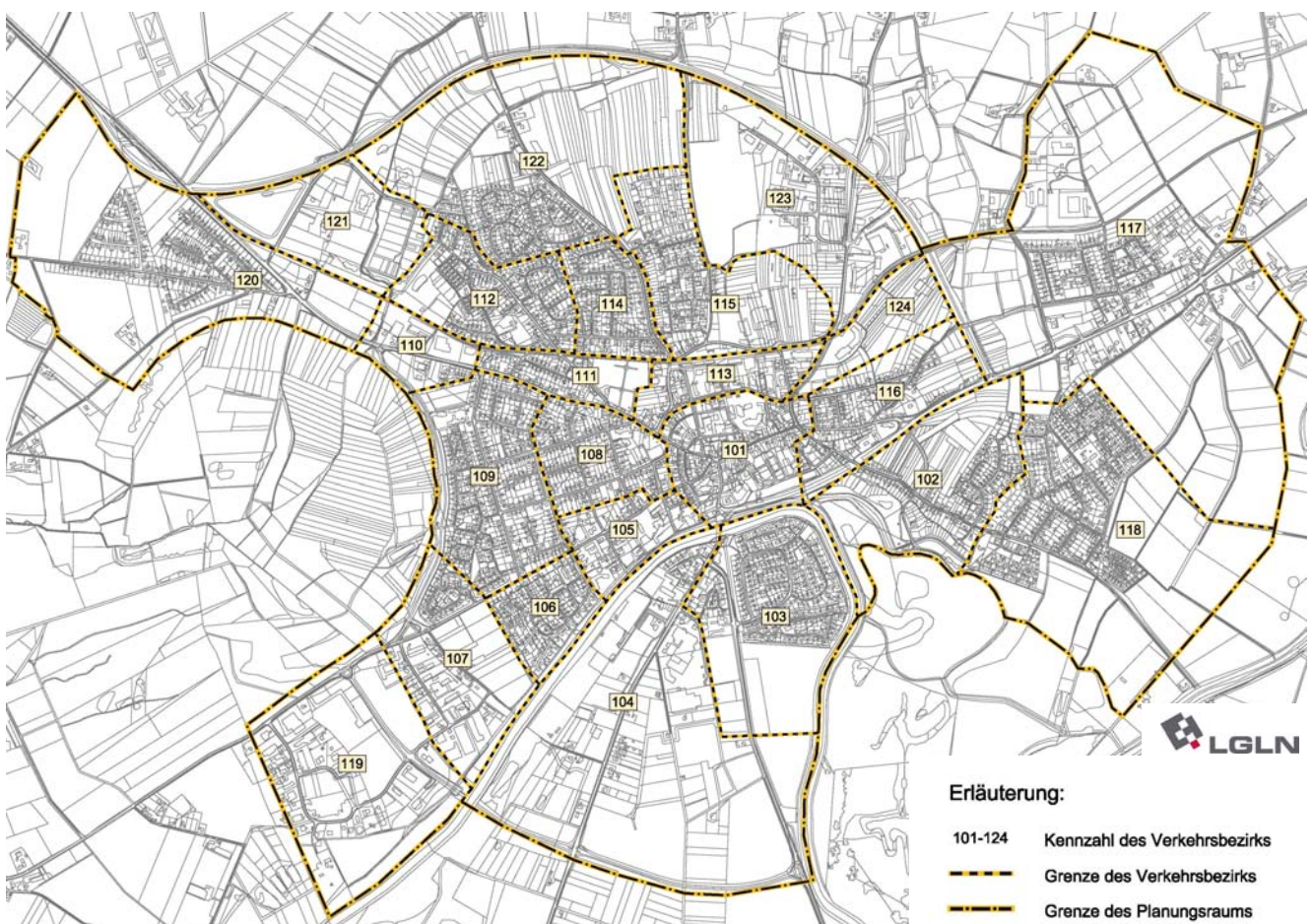


Bild 1: Verkehrsbezirke

### 2.1.2 Angaben zur Struktur

Die vorhandenen Strukturen, die eine wesentliche Bedeutung für das Verkehrsaufkommen eines Verkehrsbezirks haben, werden durch Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze und Sonderstrukturen beschrieben. Unter Sonderstrukturen sind größere Verkehrserzeuger wie Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen, Schulen, etc. zu verstehen.

Die der Untersuchung zu Grunde gelegten Einwohnerzahlen sind von der Stadtverwaltung Haselünne zur Verfügung gestellt worden. Zum Analysezeitpunkt 2023 lebten im Planungsraum rd. 10.140 Einwohner. Die Anzahl der Arbeitsplätze ist mit rd. 3.750 angegeben.

Tabelle 3: Strukturdaten 2023

| Bezirk | Einwohner | Arbeitsplätze | Sonderstrukturen                            |
|--------|-----------|---------------|---------------------------------------------|
| 101    | 704       | 850           | Stadtkern, Gymnasium, Rathaus, Post etc.    |
| 102    | 317       | 18            | Erholungsgebiet, Hotel "Am See"             |
| 103    | 614       | 100           | Straßenmeisterei                            |
| 104    | 90        | 190           | Sport- und Freizeitanlagen                  |
| 105    | 253       | 480           | Krankenhaus, Realschule                     |
| 106    | 426       | 50            | St. Ursula Altenheim                        |
| 107    | 170       | 275           | Gewerbegebiet                               |
| 108    | 593       | 25            | EDEKA-Markt                                 |
| 109    | 1453      | 50            | Grundschule                                 |
| 110    | 75        | 110           | Netto-Markt                                 |
| 111    | 203       | 72            |                                             |
| 112    | 731       | 10            |                                             |
| 113    | 177       | 130           | Oberschule, K+K-Markt, Netto-Markt, Polizei |
| 114    | 510       | 10            |                                             |
| 115    | 543       | 140           | Baumarkt Vehmeyer                           |
| 116    | 374       | 150           | Combi-Markt, Aldi-Markt, Lidl-Markt         |
| 117    | 614       | 20            |                                             |
| 118    | 930       |               |                                             |
| 119    | 57        | 750           | Gewerbegebiet                               |
| 120    | 633       |               |                                             |
| 121    | 107       | 170           | Gewerbegebiet                               |
| 122    | 533       |               |                                             |
| 123    | 33        | 150           |                                             |
| Summe  | 10.140    | 3.750         |                                             |



### 2.1.3 Verkehrserhebungen

Die Kenntnis über die Größenordnung des Verkehrsaufkommens im Planungsraum und die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel bzw. -wege ist eine wichtige Voraussetzung für die Planung. Zur Ermittlung dieser Daten sind umfangreiche Erhebungen im Kfz- und im Radverkehr durchgeführt worden.

Im Rahmen der Verkehrsanalyse sind im September 2023 die Verkehrsmengen an 20 Knotenpunkten mit Hilfe von Videokameras erfasst und für einen Zeitraum von acht Stunden ausgewertet worden. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung des Landes Niedersachsen (SVZ) 2021 ausgewertet. Die Lage der 20 Knotenzählstellen ist dem Zählstellenplan in Bild 2 zu entnehmen.

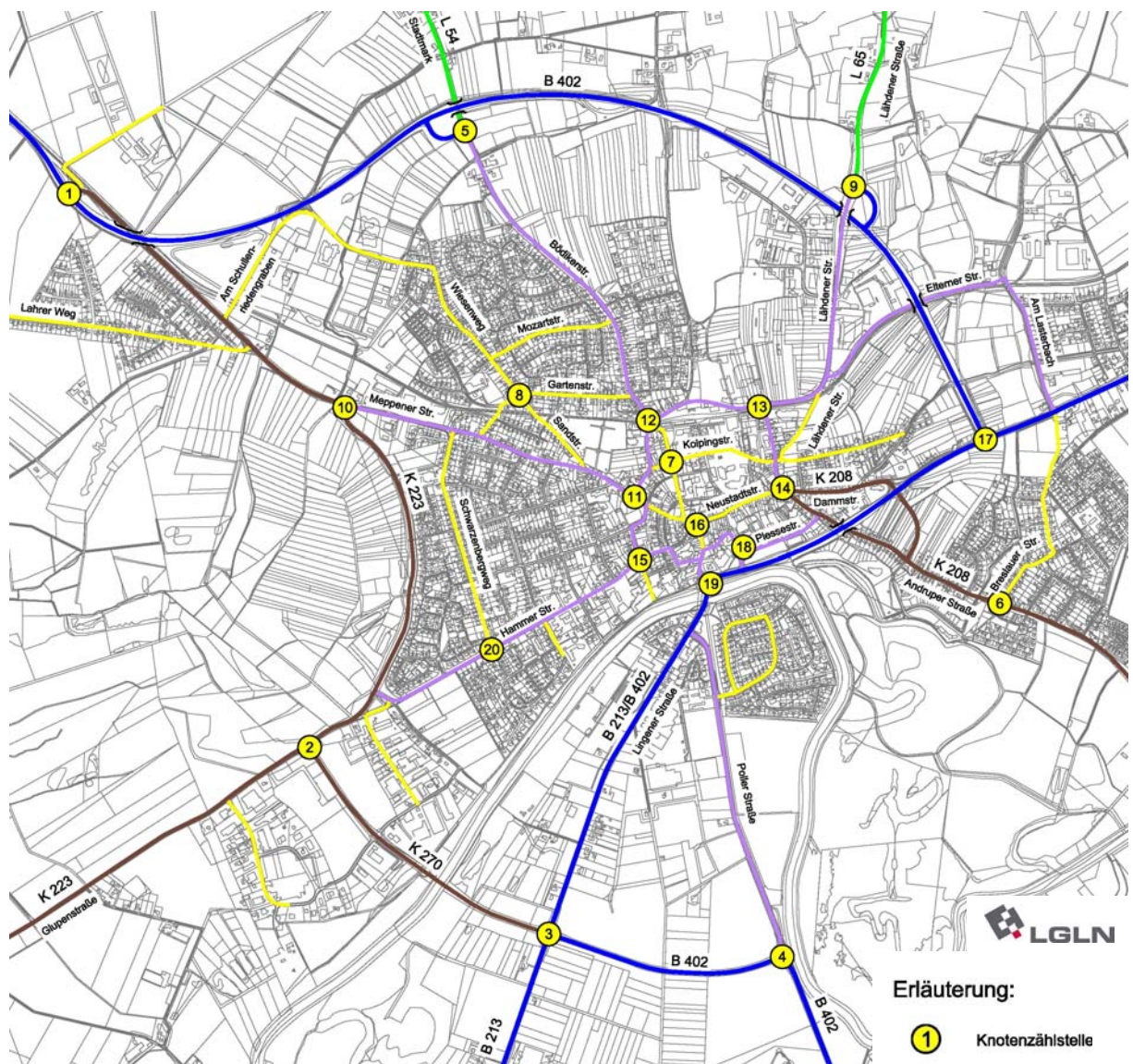


Bild 2: Zählstellenplan

Die Stichprobenerhebungen besitzen eine ausreichende Aussagefähigkeit über Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs im Planungsraum. Anhand von Hochrechnungsfaktoren, die aus den Tagesganglinien vergleichbarer Straßenquerschnitte gewonnen werden, lassen sich für alle Zählergebnisse werktägliche Verkehrswerte ( $DTV_{W5}$ ) berechnen.

#### **2.1.4 Ermittlung der Kfz-Belastungen mit Hilfe von Verkehrsmodellen**

Zur Beschreibung und Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen von Planungsmaßnahmen im Straßennetz werden die Zusammenhänge und Abläufe im Verkehrsgeschehen einer Stadt in einem Verkehrsmodell dargestellt. Grundlage der Modellrechnungen bilden die Daten zu den heutigen Verkehrsmengen und -abläufen, zu den Strukturen im Planungsraum und zum Straßennetz bzw. zum Straßenausbau. Im Netzmodell werden für jeden einzelnen Straßenabschnitt der entsprechende Straßentyp, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die maximale Kapazität festgelegt.

Nach der Berechnung des Verkehrsaufkommens in den einzelnen Bezirken und der Verkehrsverteilung werden die Verkehrsströme nach vorgegebenen Anteilen schrittweise auf die jeweils beste Route im Straßennetz umgelegt. Beim ersten Umlegungsschritt werden die Grundwiderstände der unbelasteten Streckenabschnitte zur Routenwahl verwendet. Nach jedem Umlegungsschritt werden die Streckenwiderstände belastungsabhängig neu ermittelt und für die Routenwahl des folgenden Umlegungsschritts zu Grunde gelegt. Nach Abschluss aller Umlegungsschritte werden die Anteile der einzelnen Verkehrsbeziehungen auf den einzelnen Routen noch einmal überprüft, bis sich für die verschiedenen Routen ein Gleichgewicht im Gesamtnetz einstellt. Es werden somit für jede Verkehrsbeziehung im Planungsraum mehrere Alternativrouten im Netz gesucht und ausgewählt.

Im Rahmen der Eichung der Verkehrsumlegung wird die Verkehrsmatrix überprüft. Die Verkehrsbeziehungen und die Parameter des Umlegungsmodells werden so lange verbessert, bis eine ausreichende Übereinstimmung zwischen errechneten und gezählten Verkehrsmengen auf den einzelnen Straßenabschnitten erreicht wird.

Generell kann es zwischen den Ergebnissen der Verkehrssimulation und den gezählten Belastungen Differenzen geben. Die Modellergebnisse stellen durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastungen im gesamten Straßennetz dar, die im Wesentlichen durch den Straßennetzausbau und die Strukturdaten im Planungsraum hervorgerufen werden. Sie bilden somit ausreichend genaue Grundlagen für die Simulation von Planungsvarianten. Die Zählergebnisse stellen dagegen punktuelle Einzelwerte dar, die oft schon durch unterschiedliche Zähltage oder Zählmethoden Differenzen aufweisen können.

## 2.2 Fußverkehr

Die Bedeutung des Fußverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen einer Stadt darf nicht unterschätzt werden. Große Anteile des Binnenverkehrs innerhalb der Stadt werden fußläufig bewältigt. Hinzu kommen zahlreiche Fußwege zu den Haltestellen des ÖPNV und zu den Parkstandorten.

Das Wegenetz in Haselünne besteht überwiegend aus den Gehwegen entlang der Straßen. Sie werden durch vom Kfz-Verkehr unabhängig geführte Fußwege im Zuge von Grünanlagen ergänzt. Hinzu kommen autofreie Wohnwege in Wohngebieten, die in diesen Bereichen kurze und direkte Verbindungen ergeben.



*Bild 3: Nonnenwall*



*Bild 4: Weg am Haselünner See*

Insgesamt ist ein dichtes Wegenetz für den Fußverkehr vorhanden. Ein Hindernis stellen die hochbelasteten Bundesstraßenabschnitte dar, die i. d. R. nur höhenfrei oder an signalregelten Knotenpunkten gequert werden können. Sie können eine hohe Trennwirkung erzeugen. Hier sind insbesondere die Löniger Straße und die Lingener Straße zu nennen. Zur Verbesserung der Überquerbarkeit sind in Höhe der Erlenstraße und der Poller Straße Fußgänger-Lichtsignalanlagen vorhanden.

Auch im städtischen Straßennetz stehen dem Fußverkehr mehrere Fußgänger-Lichtsignalanlagen zur Verfügung. Für die Akzeptanz sind kurze Anforderungszeiten von großer Bedeutung. Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) sind in der Meerstraße, in der Kolpingstraße und in der Hammer Straße vorhanden. Sie können nur dort eingesetzt werden, wo ein entsprechend hohes Fußverkehrsaufkommen vorhanden ist.



## 2.3 Radverkehr

### 2.3.1 Vorhandene Radverkehrsanlagen

Für den Radverkehr sind ausreichende und sichere Wegeverbindungen zwischen den Wohngebieten und wichtigen Strukturzielen von großer Bedeutung. Insbesondere die Erreichbarkeit der Schulstandorte muss gesichert sein, da im Schülerverkehr das Fahrrad ein Hauptverkehrsmittel darstellt.

Im Stadtgebiet von Haselünne stehen dem Radverkehr straßenbegleitende Radwege und Gemeinsame Geh-/Radwege zur Verfügung. Diese benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen werden ergänzt durch Gehwege, die vom Radverkehr mit genutzt werden können („Gehweg, Radverkehr frei“).



*Bild 5: Beispiel Radweg*



*Bild 6: Beispiel Gemeinsamer Geh-/Radweg*



*Bild 7: Beispiel „Gehweg, Radverkehr frei“*

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Stadt Haselünne sind in Bild 12 dargestellt. An den von außen in das Stadtgebiet führenden Straßen sind Gemeinsame Geh-/Radwege vorhanden, die im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Nur die Poller Straße weist beidseitig Radverkehrsanlagen auf, die für Einrichtungsverkehr ausgewiesen sind.



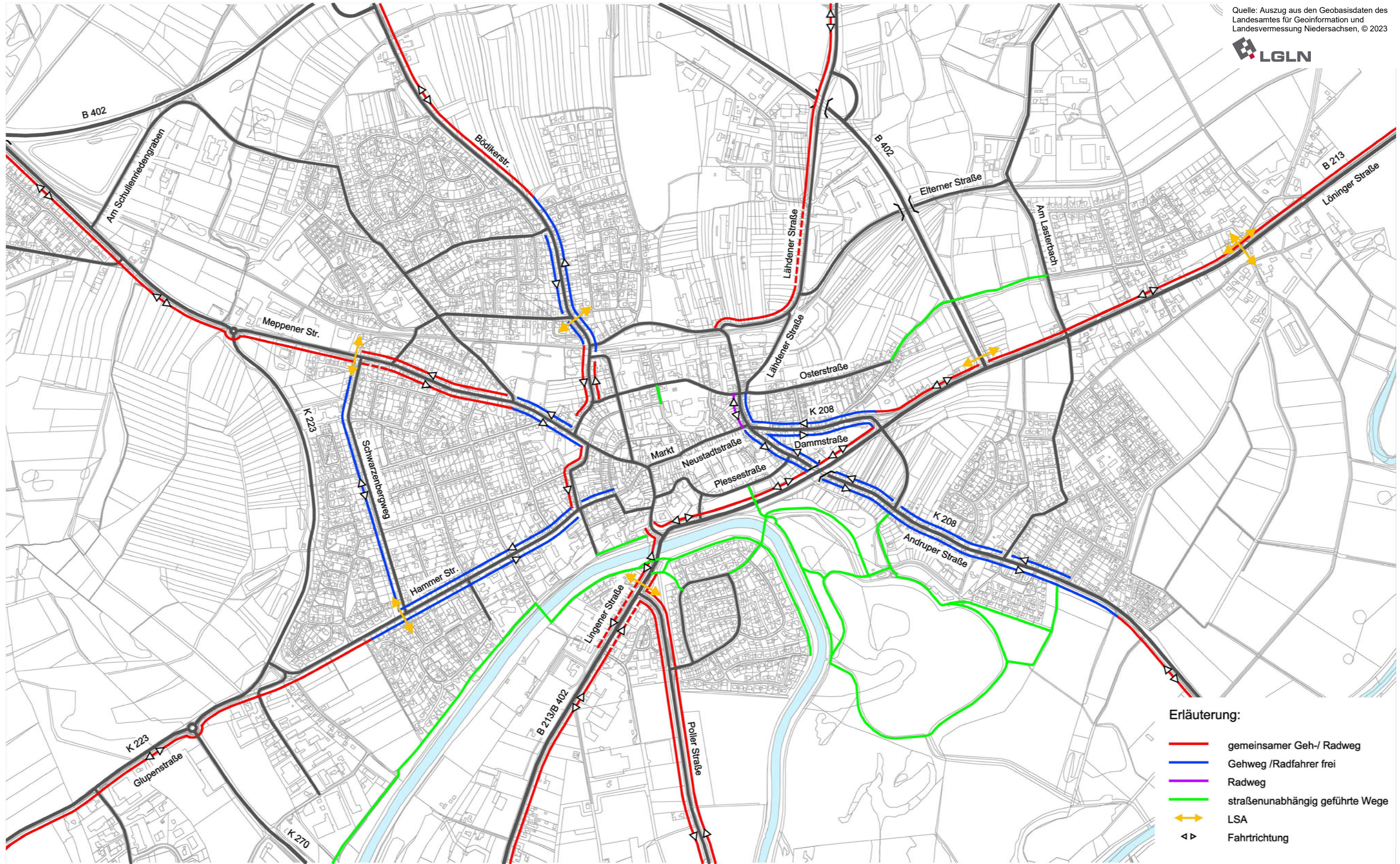


Bild 8: Vorhandene Radverkehrsanlagen





Innerhalb der bebauten Bereiche ist die Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen i. d. R. aufgegeben worden, da die Voraussetzungen – insbesondere hinsichtlich der erforderlichen Breite – nicht gegeben sind. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen befinden sich noch an der Meerstraße (Zweirichtungsverkehr), an der Eltener Straße (Zweirichtungsverkehr), an der Meppener Straße, an der Nordstraße und an der Konrad-Adenauer-Straße.



*Bild 9: Radweg Eltener Straße*



*Bild 10: Radweg Nordstraße*



*Bild 11: Radweg Konrad-Adenauer-Straße*



*Bild 12: Radweg Konrad-Adenauer-Straße*

An zahlreichen Straßenabschnitten dürfen die Gehwege vom Radverkehr mitgenutzt werden. Hierzu gehören u. a. Abschnitte der Andruper Straße, der Dammstraße, der Meerstraße, der Bödiker Straße, der Meppener Straße und der Hammer Straße. Auch der Gehweg an der Westseite des Schwarzenbergwegs ist für Radverkehr freigegeben und darf im Zweirichtungsverkehr befahren werden.

Teilweise wechseln die Beschilderungen auch zwischen „Gemeinsamen Geh-/Radweg“ und „Gehweg, Radfahrer frei“. Hier sind z. B. Meppener Straße und Bödiker Straße / Nordstraße zu nennen. An einigen Straßen sind die Seitenanlagen auch abschnittsweise gar nicht – oder nur in der Gegenrichtung – beschildert.



Bild 13: Gehweg Dammstraße



Bild 14: Gehweg Meerstraße



Bild 15: Gehweg Bödikerstraße



Bild 16: Gehweg Meppener Straße

Neben den Radverkehrsanlagen stehen dem Radverkehr auch Wege in Grünbereichen zur Verfügung. Hier sind insbesondere die Wege entlang der Hase und am Haselünner See zu nennen. Auch die Fahrbahnen der Erschließungsstraßen werden vom Radverkehr genutzt.

Darüber hinaus enthält die Abbildung auch die vorhandenen, signalgesicherten Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen (Knotenpunkt-LSA oder Bedarfs-LSA).

### 2.3.2 Abstellanlagen

Von großer Bedeutung für den Radverkehr sind auch die Abstellanlagen, die an wichtigen Zielen des Radverkehrs in ausreichender Anzahl vorhanden sein sollten. Zu diesen Zielen gehören insbesondere der Stadtkern und die Schulen sowie wichtige Bushaltestellen.

Im Stadtkern von Haselünne sind Abstellanlagen u. a. in der Straße Markt zu finden, die von den Kunden und Besuchern gut angenommen werden. Die moderne Form lässt ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads am Rahmen zu.





*Bild 17: Fahrradbügel Markt*

Die Abstellanlagen am Bahnhof (ZOB) und an der Bödiker Oberschule entsprechen dagegen nicht den heutigen Ansprüchen. Sie wurden jedoch bewusst so eingerichtet, um auf den vorhandenen Flächen die erforderliche Anzahl an Stellplätzen schaffen zu können.



*Bild 18: Fahrradständer Bahnhof (ZOB)*



*Bild 19: Fahrradständer Bödiker Oberschule*

Am Kreisdgymnasium St. Ursula sind die Abstellanlagen dagegen in Form von Fahrradbügeln gerade neu aufgestellt worden.



*Bild 20: Fahrradbügel Kreisdgymnasium St. Ursula*



### 2.3.3 Radverkehrsaufkommen

Im Rahmen der Verkehrserhebungen an den Knotenpunkten wurde auch das Radverkehrsaufkommen miterfasst. Die Lage der Zählstellen im Hauptnetz des Kfz-Verkehrs ermöglichte jedoch keine flächendeckende Erfassung des Radverkehrs, da zahlreiche Radverkehrsbeziehungen auch abseits der Hauptverkehrsstraßen verlaufen.

Die größten Radverkehrsmengen sind im Stadtkern und im Umfeld der Schulen erhoben worden. So wurden auf der Steintorstraße 1.350 Radf./24h und in der Marktstraße über 1.000 Radf./24h erfasst. Die Nordstraße wurde in Höhe des Bahnübergangs von rd. 940 Radf./24h befahren. Auch Bahnhofstraße, Bödikerstraße, Meppener Straße, Wiesenweg, Sandstraße, Hasestraße, Rathausplatz und weitere Straßenabschnitte nahmen am Zähltag über 500 Radf./24h auf. Weitere Zählwerte zeigt Bild 21.

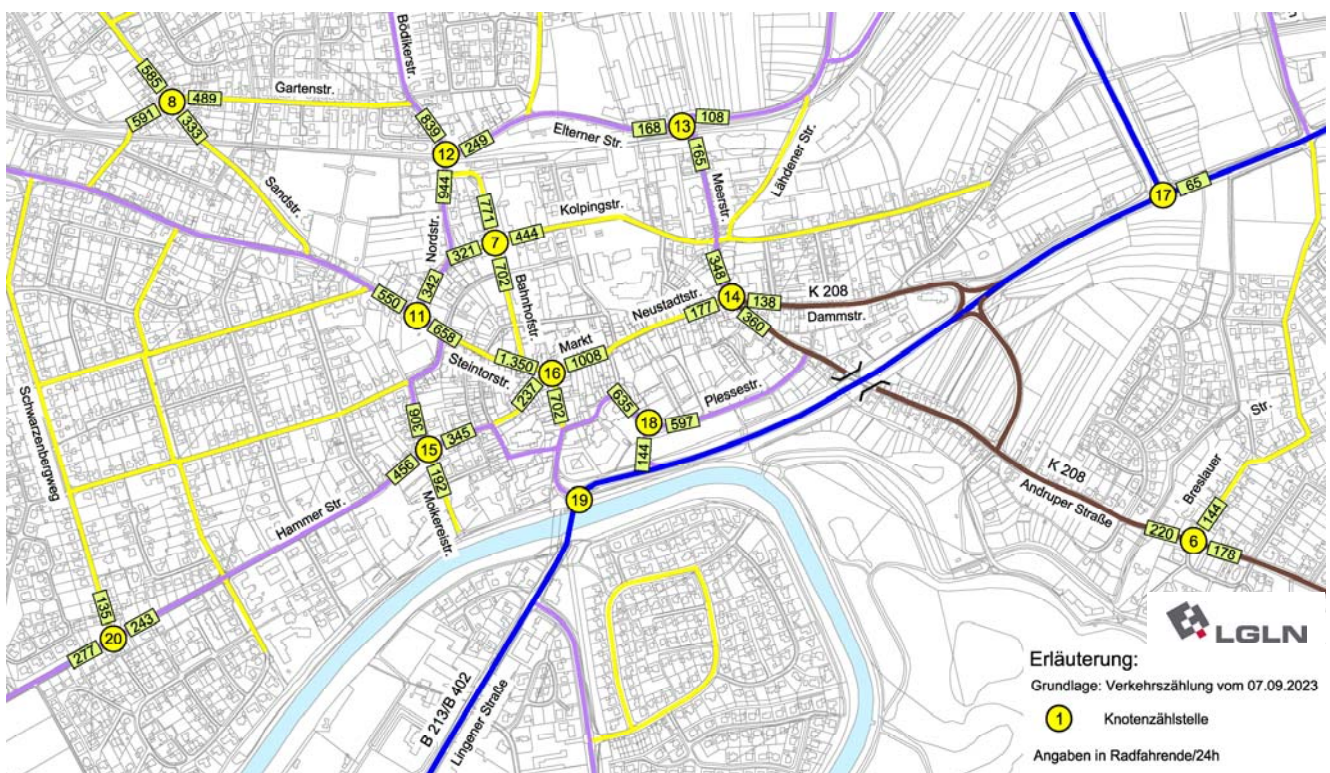


Bild 21: Zählergebnisse Radverkehr

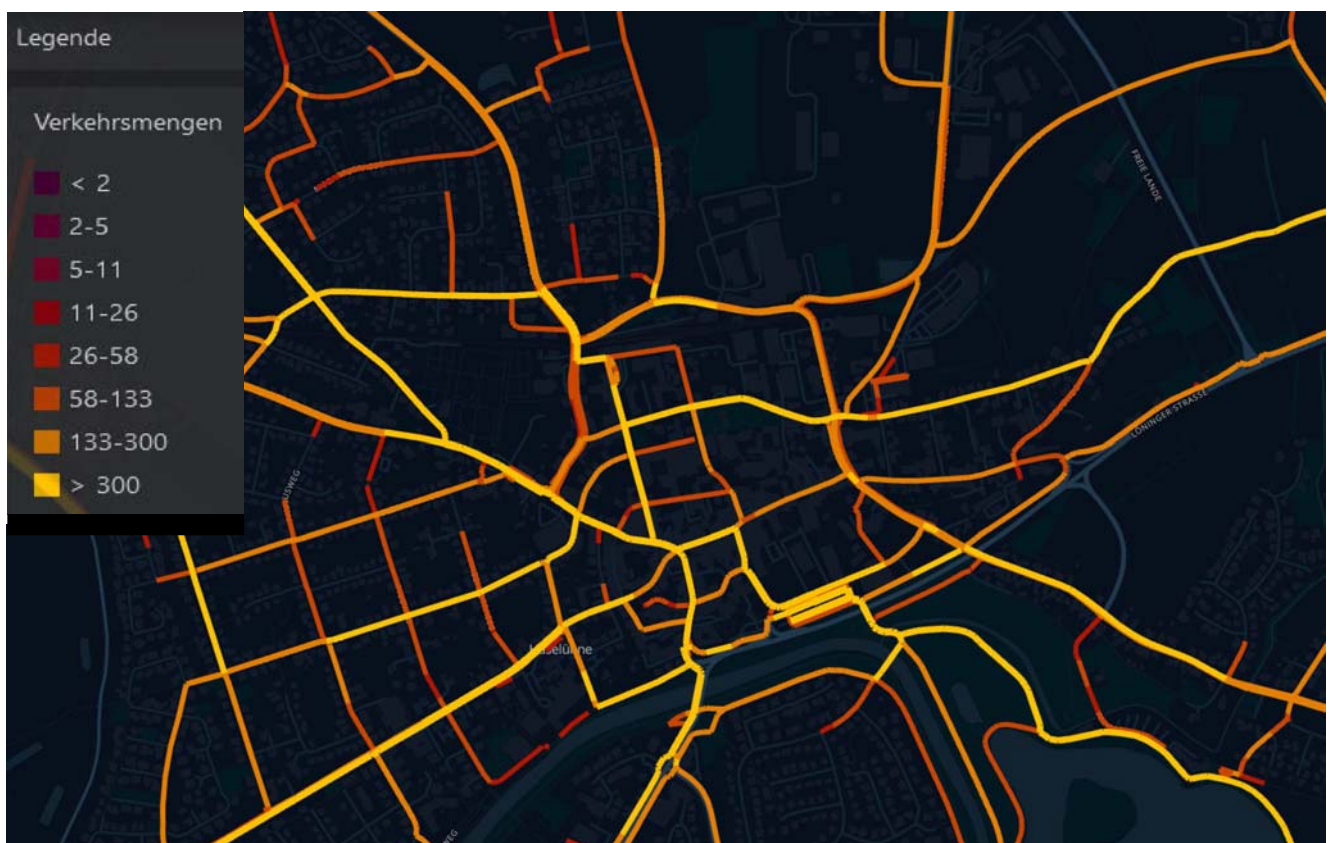
Den Zählergebnissen ist zu entnehmen, dass zahlreiche Fahrten im Stadtgebiet – insbesondere in/aus Richtung Stadtkern – mit dem Rad zurückgelegt werden. So wurden bereits auf den Andruper Straße (in Höhe Breslauer Straße) sowie auf der Hammer Straße (in Höhe Schwarzenbergweg) über 200 Radf./24h gezählt. Nur das Radverkehrsaufkommen an der Löniger Straße ist mit 65 Radf./24h vergleichsweise gering, da parallel dazu attraktivere Radwegverbindungen (Kreuzweg) zur Verfügung stehen.



### 2.3.4 Stadtradeln

Die Stadt Haselünne hat in den letzten Jahren am Stadtradeln teilgenommen. Anhand der erfassten Routen des Radverkehrs können Grafiken zur Nutzung der einzelnen Streckenabschnitte und zu Quellen und Zielen des Radverkehrs abgerufen werden.

Die in Bild 22 in gelb dargestellten Streckenabschnitte wurden am Tag der Auswertung von mehr als 300 Radf./24h befahren. Für die in hellorange markierten Streckenabschnitte ist eine Nutzung von 133 bis 300 Radf./24h angegeben.

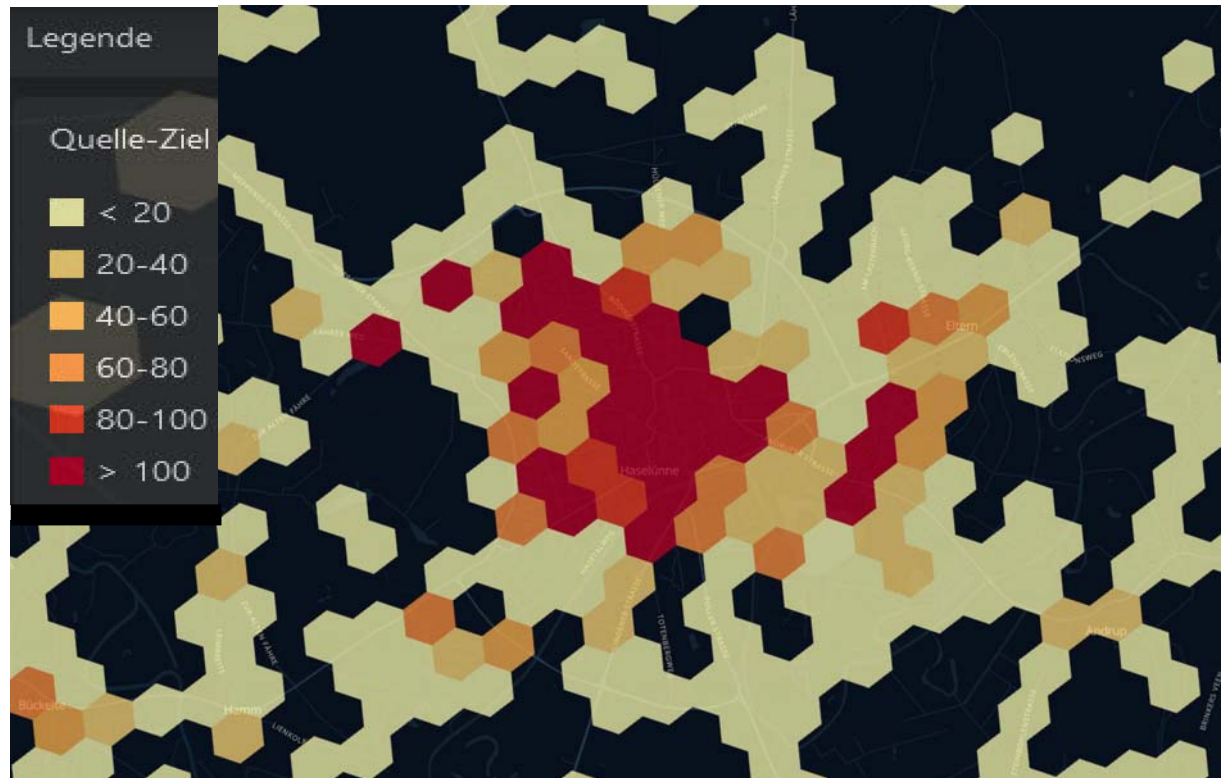


*Bild 22: Erfasste Radverkehrsmengen beim Stadtradeln  
(Quelle: online-Auswertung der Stadt Haselünne)*

Die in der Auswertung dargestellten Hauptrouten der Radverkehrs über Andruper Straße, Hammer Straße, Wiesenweg, Gartenstraße, Bahnhofstraße etc. zeigen eine hohe Übereinstimmung mit den in der Zählung erfassten Hauptrouten des Radverkehrs. Zusätzlich sind auch die Hauptrouten abseits der Hauptverkehrsstraße zu erkennen, z. B.

- Kreuzweg, Osterstraße und Kolpingstraße (Hauptschulweg),
- Von-Spies-Straße,
- entlang des Haselünner Sees und der Hase,
- Am Haseufer in/aus Richtung Krankenhaus.

Die Quellen und Ziele des Radverkehrs liegen erwartungsgemäß überwiegend im Stadtkern und in den angrenzenden Wohngebieten. Leider lassen sie sich anhand der vorgegebenen Hintergrundgrafik nicht einzelnen Straßen zuordnen.



*Bild 23: Erfasste Quellen und Ziele des Radverkehrs beim Stadtradeln  
(Quelle: online-Auswertung der Stadt Haselünne)*

### 2.3.5 Problemanalyse

Die Problemanalyse zum Radverkehrsnetz baut auf den Ortsbesichtigungen auf, die überwiegend im Herbst 2023 durchgeführt wurden.

Ein großer Anteil der Radverkehrsanlagen in Haselünne lässt sich mit einer „normalen“ Geschwindigkeit problemlos befahren. Einige Abschnitte weisen Unebenheiten in der Oberfläche auf. Hier ist z. B. die Seitenanlage an der Ländener Straße zu nennen, die nur noch aus Richtung Süden als „Gemeinsamer Geh-/Radweg“ ausgewiesen ist.

Ein größeres Problem stellen jedoch i. d. R. die Breiten der Radverkehrsanlagen dar, die die Ausweisung einer Benutzungspflicht nicht zulassen. So erfüllen auch die im Stadtkern noch verbliebenen „Gemeinsamen Geh-/Radwege“, z. B. an der Konrad-Adenauer-Straße und an der Nordstraße, nicht die Anforderungen an eine Benutzungspflicht. Auch der Zweirichtungsradweg an der Meerstraße ist so innerorts nicht mehr zulässig.



Problematisch ist auch der Wechsel zwischen benutzungspflichtigen Abschnitten und Abschnitten ohne Benutzungspflicht, da am Ende der benutzungspflichtigen Abschnitte i. d. R. keine Fahrbahnübergänge vorhanden sind.

Auch zahlreiche Gehwege, die für Radverkehr freigegeben sind, erfüllen nicht die Anforderungen. Gehwege an Streckenabschnitten, die dem Radverkehr nicht gerecht werden, sind z. B. an der Andruper Straße, an der Dammstraße und an der Hammer Straße zu finden. Hier sind die Gefahren, die sich aus der Mitbenutzung des Gehwegs ergeben, i. d. R. größer als bei einer Mitbenutzung der Fahrbahn.



Bild 24: Gehweg Andruper Straße



Bild 25: Gehweg Hammer Straße

An der B 213 (Löninger Straße) sind noch benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ausgeschildert, die keine Funktion mehr haben bzw. nicht mehr genutzt werden können.



Bild 26: Radweg Löninger Straße



Bild 27: Radweg Löninger Straße

Ein mehrfach festgestelltes Defizit im Radwegenetz sind unerwartete Radwegenden. Hier ist im Stadtkern u. a. die Nordstraße zu nennen. So ist aus Richtung Norden keine gesicherte Weiterfahrt in Richtung Meppener Straße möglich. Auch in der Meerstraße endet der Radweg in Richtung Elterner Straße an der Lähdener Straße und der Seitenraum ist im weiteren Verlauf als Gehweg ausgewiesen.



Bild 28: Radwegende Nordstraße



Bild 29: Radwegende Meerstraße

Die überwiegende Anzahl an Problemstellen sind jedoch an Knotenpunkten zu finden. So können z. B. abknickende Vorfahrtsstraßen nicht sicher gequert werden, wenn straßenbegleitende Radwege oder Gehwege, die vom Radverkehr mitgenutzt werden, vorhanden sind. Hier sind z. B. die Knotenpunkte Meppener Straße / Konrad-Adenauer-Straße und Hammer Straße / Konrad-Adenauer-Straße zu nennen. So kann der Radverkehr aus Richtung Meppener Straße in Richtung Markt die Konrad-Adenauer-Straße im Knotenbereich (vor Edeka) nur sehr problematisch queren (Bild 30). Eine vergleichbare Situation ist an der Hammer Straße aus Richtung Konrad-Adenauer-Straße in Richtung Haseufer bzw. aus Richtung Markt in Richtung Schwarzenbergweg vorhanden (Bild 31).



Bild 30: Meppener Str. / K.-Adenauer-Str.



Bild 31: Hammer Str. / K.-Adenauer-Str.

An Knotenpunkten treten häufig Konflikte zwischen dem Radverkehr im Seitenraum und abbiegenden Kfz auf. Die höchste Verkehrssicherheit wird erreicht, wenn der Radverkehr parallel zur Fahrbahn geführt wird und gute Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr bestehen. Abgesetzte Führungen an Knotenpunkten sind daher zu vermeiden. Es sind jedoch im Stadtgebiet mehrere Knotenpunkte vorhanden, wo der Radverkehr abgesetzt geführt wird, z. B. Andruper Straße / Osterkamp und Meerstraße / Neustadtstraße.



Auch am Knotenpunkt Meppener Straße / Hudener Weg wird der Radverkehr soweit abgesetzt geführt, dass seine Vorfahrt im Zuge der Meppener Straße mit Zeichen 205 StVO aufgehoben wird (Bild 32). Auch am Knotenpunkt Lingener Straße / Poller Straße wird die Vorfahrt des Radverkehrs mit Zeichen 205 StVO aufgehoben und die Furt wurde demarkiert (Bild 33).



*Bild 32: Meppener Straße / Hudener Weg*



*Bild 33: Lingener Straße / Poller Straße*

Die Kirchstraße ist Einbahnstraße aus Richtung Markt und für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Am Knotenpunkt Hammer Straße / Petersilienstraße / Kirchstraße ist jedoch aus Richtung Hammer Straße ein Rechtsabbiegegebot angeordnet. Der Radverkehr darf den Knotenpunkt daher nicht in Richtung Kirchstraße befahren. Hier ist eine entsprechende Ausnahme vom Rechtsabbiegegebot erforderlich (Bild 34).



*Bild 34: Hammer Str. / Petersilienstr.*



*Bild 35: Meppener Straße*

Darüber hinaus ist die Befahrbarkeit der Seitenräume in der Meppener Straße unkomfortabel, da durch die zahlreichen Grundstückszufahrten eine unebene Oberfläche („Berg & Tal“) geschaffen wurde (Bild 35). Bei zukünftigen Maßnahmen sollten die Höhendifferenzen an den Grundstückszufahrten im Bereich der Borde und Schutzstreifen ausgeglichen werden.



## 2.5 Kfz-Verkehr

### 2.5.1 Straßennetz im Planungsraum

Das vorhandene Straßennetz, eingeteilt nach Klassifizierung und Bedeutung der Straßen, kann Bild 36 entnommen werden. Zum übergeordneten Hauptverkehrsnetz gehören die Bundesstraßen B 213 und B 402. Die B 213 (Cloppenburg – Lingen) verläuft im Zuge der Löniger Straße durch Eltern und quert südlich des Stadtkerns die Hase. Die B 402 aus Richtung Fürstenau schließt im südlichen Stadtgebiet an die B 213 an und führt ab der Löniger Straße über die Ortsumgehung Haselünne in Richtung Meppen. Die B 213 aus Richtung Cloppenburg (A 1) stellt in Verbindung mit der B 402 in Richtung Meppen (A 31) eine wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Hamburg / Bremen und den Niederlanden dar.

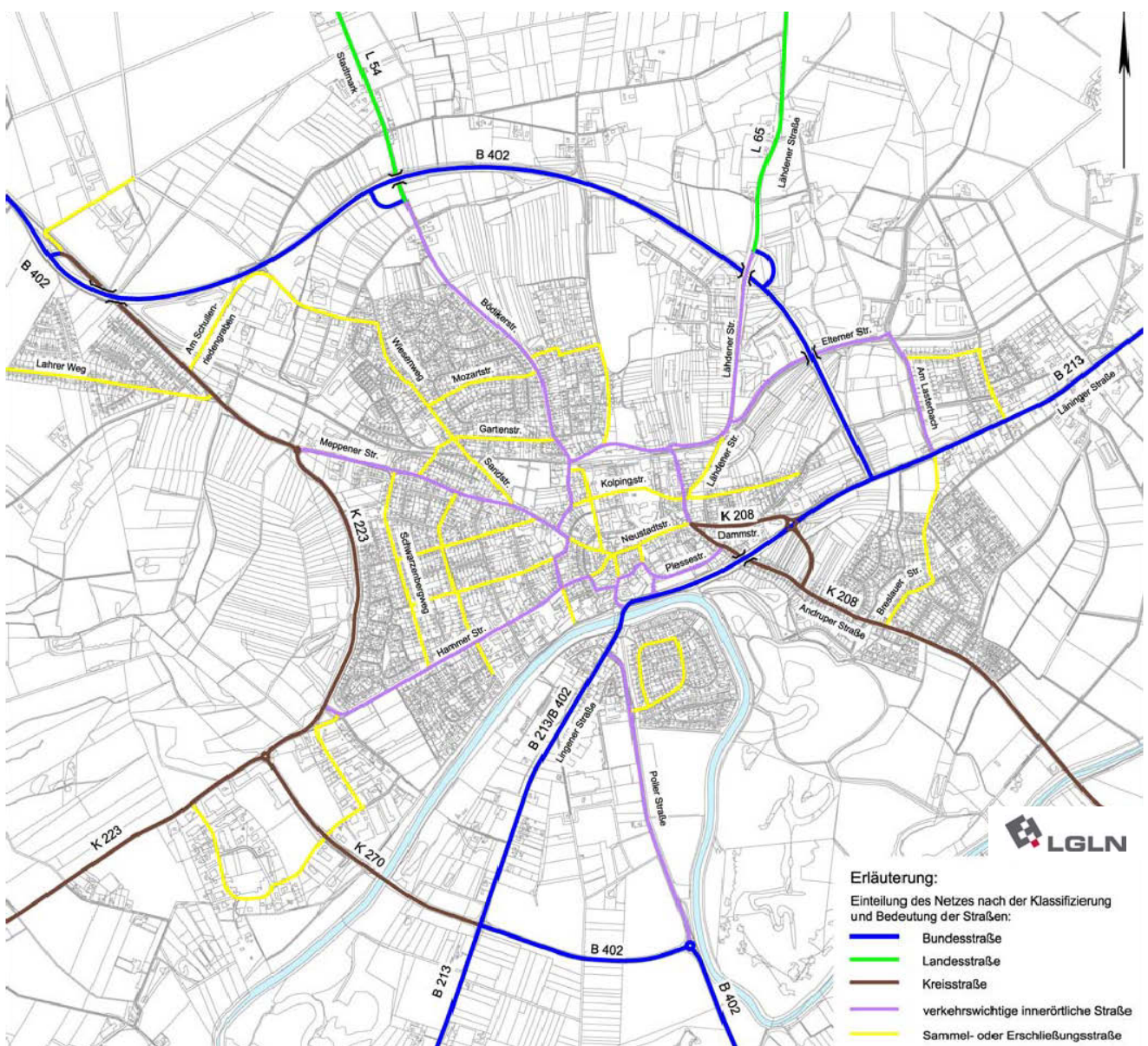


Bild 36: Vorhandenes Straßennetz



Die L 54 (Stadtmark) und die L 65 (Lähdener Straße) schließen, aus Richtung Norden kommend, an die Ortsumgehung im Zuge der B 402 an. Weiterhin führen die K 208 aus Richtung Osten und die K 223 aus Richtung Westen ins Stadtgebiet. Die K 223 stellt in Verbindung mit der K 270 und der B 402 eine südwestliche Umfahrung der Stadt Haselünne dar.

Innerhalb des Bundes- und Kreisstraßenrings besteht das Straßennetz aus mehreren verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen. Hierzu gehören u. a. Poller Straße, Hammer Straße, Meppener Straße, Bödikerstraße, Lähdener Straße und Elterner Straße. Das Straßennetz wird ergänzt durch zahlreiche Sammelstraßen und Erschließungsstraßen.

### 2.5.2 Ergebnisse der Verkehrszählungen

Die Verkehrsmengen im Straßennetz sind am 07. September 2023 an 20 Knotenpunkten im Stadtgebiet erhoben worden. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der SVZ 2021 ausgewertet. Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind als Tageswerte in Bild 37 dargestellt. Die Verkehrsströme an den Knotenpunkten sowie die Verkehrsbelastungen in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde sind dem **Anhang** zu entnehmen.

Die höchsten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet weisen erwartungsgemäß die Bundesstraßen auf. Auf der B 213 (Löninger Straße und Lingener Straße) wurden Verkehrsmengen von über 13.000 Kfz/24h erhoben. Im weiteren Verlauf weist die B 213 Belastungen zwischen 9.000 und 10.000 Kfz/24h auf. Auch die B 402 (Meppener Straße) nimmt nordwestlich von Haselünne über 10.000 Kfz/24h auf. Über die Ortsumgehung im Zuge der B 402 fließen zwischen 6.900 und 8.100 Kfz/24h.

Die in das Stadtgebiet führenden Landes- und Kreisstraßen sind mit Werten zwischen 3.300 und 6.300 Kfz/24h deutlich geringer belastet. Auch auf dem Innenstadtring, z. B. Elterner Straße, Nordstraße und Meerstraße, werden abschnittsweise Belastungen von über 5.000 Kfz/24h erreicht. Die Straßen im Stadtkern sind entsprechend geringer belastet. Für die Straße Markt wurde ein Wert von 1.650 Kfz/24h erhoben.

Die Zählergebnisse für den Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t, Busse und landwirtschaftliche Kfz) sind noch einmal gesondert in Bild 38 dargestellt. Die höchsten SV-Belastungen wurden auf der B 213 (Löninger Straße) erhoben, über die rd. 5.000 SV-Kfz/24h fließen. Im weiteren Verlauf weist die B 213 Belastungen zwischen 1.750 und 2.200 SV-Kfz/24h auf. Über die Ortsumgehung im Zuge der B 402 und weiter in Richtung Meppen fließen zwischen 3.600 und 4.100 SV-Kfz/24h. Auch die B 402 südlich von Haselünne nimmt annähernd 1.000 SV-Kfz/24h auf. Das Landes- und Kreisstraßennetz ist entsprechend geringer belastet. Das städtische Straßennetz weist nur geringe Schwerverkehrsmengen auf.



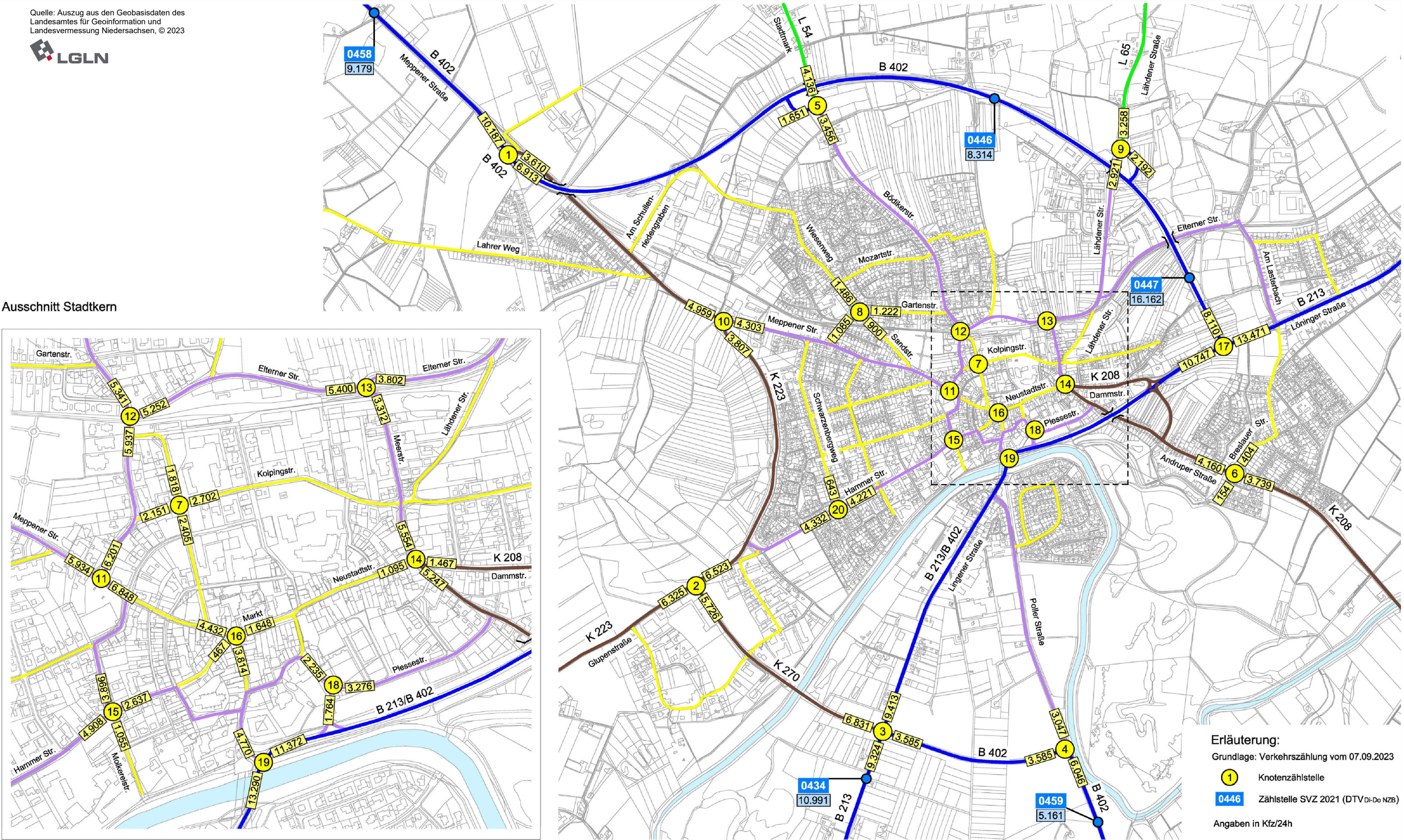


Bild 37: Zählergebnisse Kfz-Verkehr









### 2.5.3 Verkehrsentwicklung

Die letzten umfassenden Verkehrszählungen in Haselünne wurden im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahre 2002 durchgeführt. Seit den damaligen Erhebungen haben sich die Verkehrsbelastungen im Straßennetz deutlich verändert.

Einerseits sind die Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen deutlich angestiegen. Auf der B 213 in/aus Richtung Cloppenburg ist ein Verkehrszuwachs von annähernd 40 % zu verzeichnen. Auf den anderen Bundesstraßenabschnitten sind die Werte i. d. R. um 20 % bis 30 % angestiegen. Einzelheiten sind der Verkehrsentwicklung im Kfz-Verkehr in Bild 39 zu entnehmen.

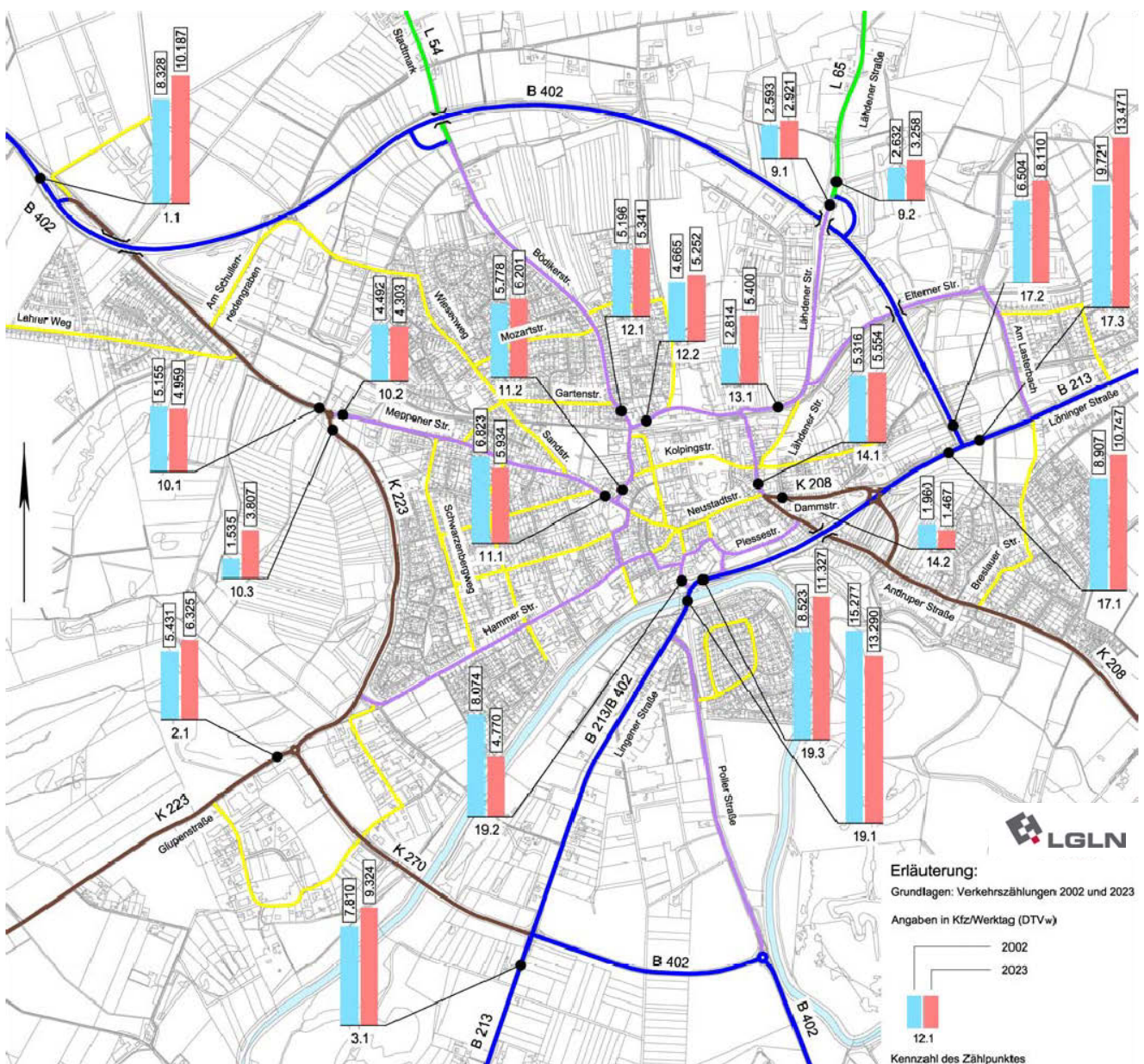


Bild 39: Verkehrsentwicklung Kfz-Verkehr



Andererseits haben sich durch den Bau der südlichen Entlastungsstraße (B 402 und K 270) und des Anschlusses der Plessestraße an die B 213 Verlagerungen von den Straßen im Stadtkern auf das äußere Hauptverkehrsnetz ergeben. Entlastungen sind insbesondere auf Hasestraße, Dammstraße und Meppener Straße festzustellen. Auch die dazwischen liegenden Straßenabschnitte im Stadtkern, für die keine vergleichbaren Zählergebnisse vorliegen, konnten entlastet werden.

Analog zum Kfz-Verkehr insgesamt liegen für den Schwerverkehr Zählergebnisse von 2002 vor, die den Schwerverkehrswerten von 2023 gegenübergestellt werden können. Die Verkehrsentwicklung im Schwerverkehr ist in Bild 40 dargestellt.

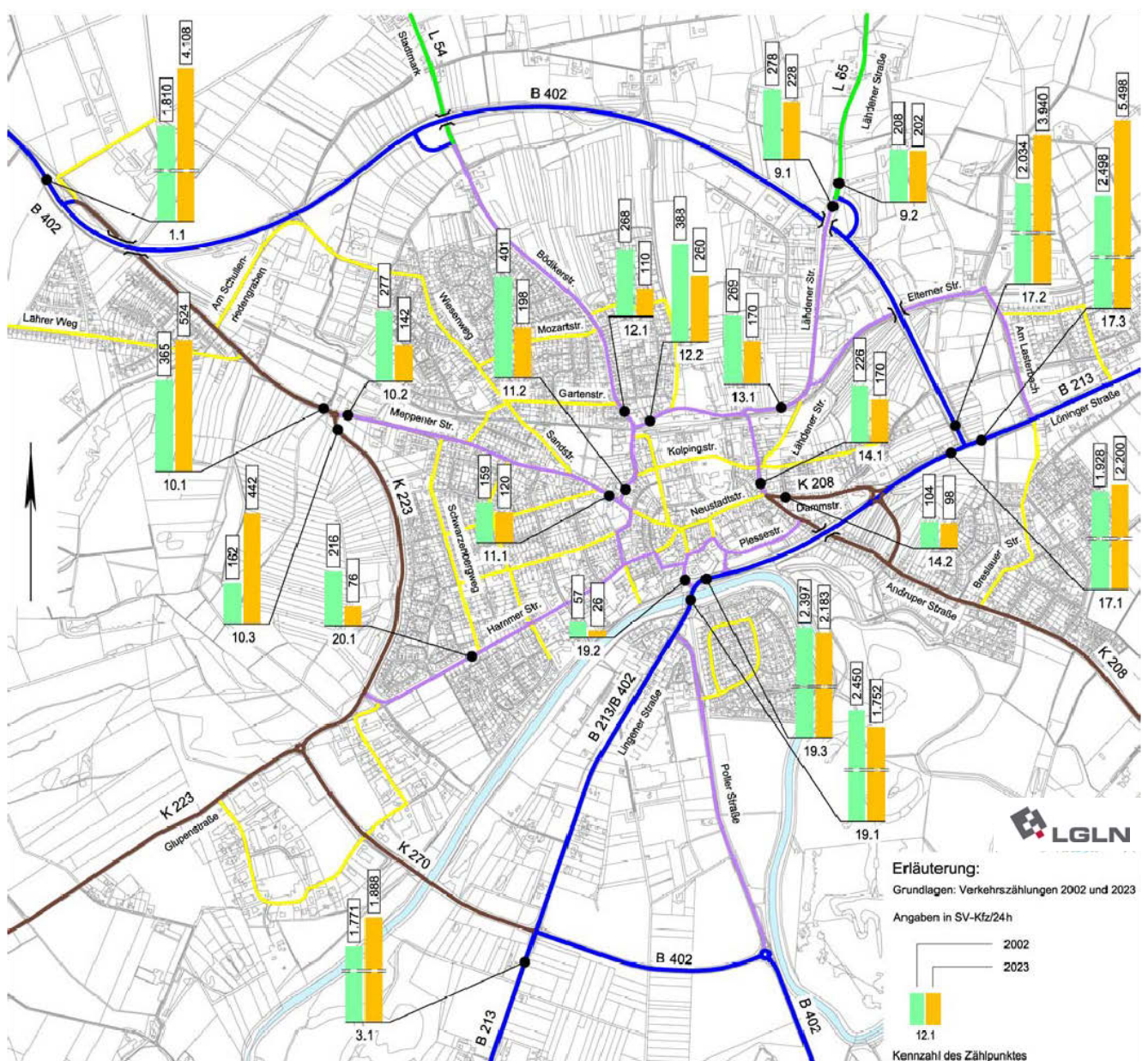


Bild 40: Verkehrsentwicklung Schwerverkehr

Der Vergleich der Zählwerte von 2002 und 2023 zeigt, dass sich die Schwerverkehrsbelastungen auf der B 213 in/aus Richtung Cloppenburg und auf der B 402 in/aus Richtung Meppen in etwa verdoppelt haben. Auf den anderen Bundesstraßenabschnitten sind die Werte i. d. R. um 10 % bis 20 % angestiegen.

Auch im Schwerverkehr haben sich durch den Bau der südlichen Entlastungsstraße (B 402 und K 270) Verlagerungen aus dem Stadtkern auf das äußere Hauptverkehrsnetz eingestellt. Die K 223 weist deutliche Zunahmen auf. Entlastungen sind insbesondere auf Hammer Straße, Meppener Straße, Bödikerstraße und Nordstraße festzustellen. Auch die Hasebrücke im Zuge der B 213 nimmt deutlich weniger Schwerverkehr auf als 2002.

#### **2.5.4 Analysemodell des Straßennetzes**

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrserhebungen ist für das Straßennetz im Planungsraum das vorhandene Verkehrsmodell der Stadt Haselünne aktualisiert worden. Die auf den statistischen Bezirken der Stadt aufbauenden Verkehrsbezirke des Modells wurden in Unterbezirke aufgeteilt, um auch kleinräumige Verkehrsbeziehungen im Stadtgebiet simulieren zu können.

Das Verkehrsmodell beinhaltet alle verkehrswichtigen Straßen sowie wesentliche Abschnitte des nachgeordneten Straßennetzes. Neben den erfassten Verkehrsdaten sind die aktuellen Einwohner-, Arbeitsplatz- und sonstigen Strukturdaten der Verkehrserzeugung in den Verkehrszellen des Modells und bei der Verkehrsverteilung zu Grunde gelegt worden. Die Verkehrsbeziehungen mit den angrenzenden Räumen wurden anhand der aktuellen Zähldaten hochgerechnet.

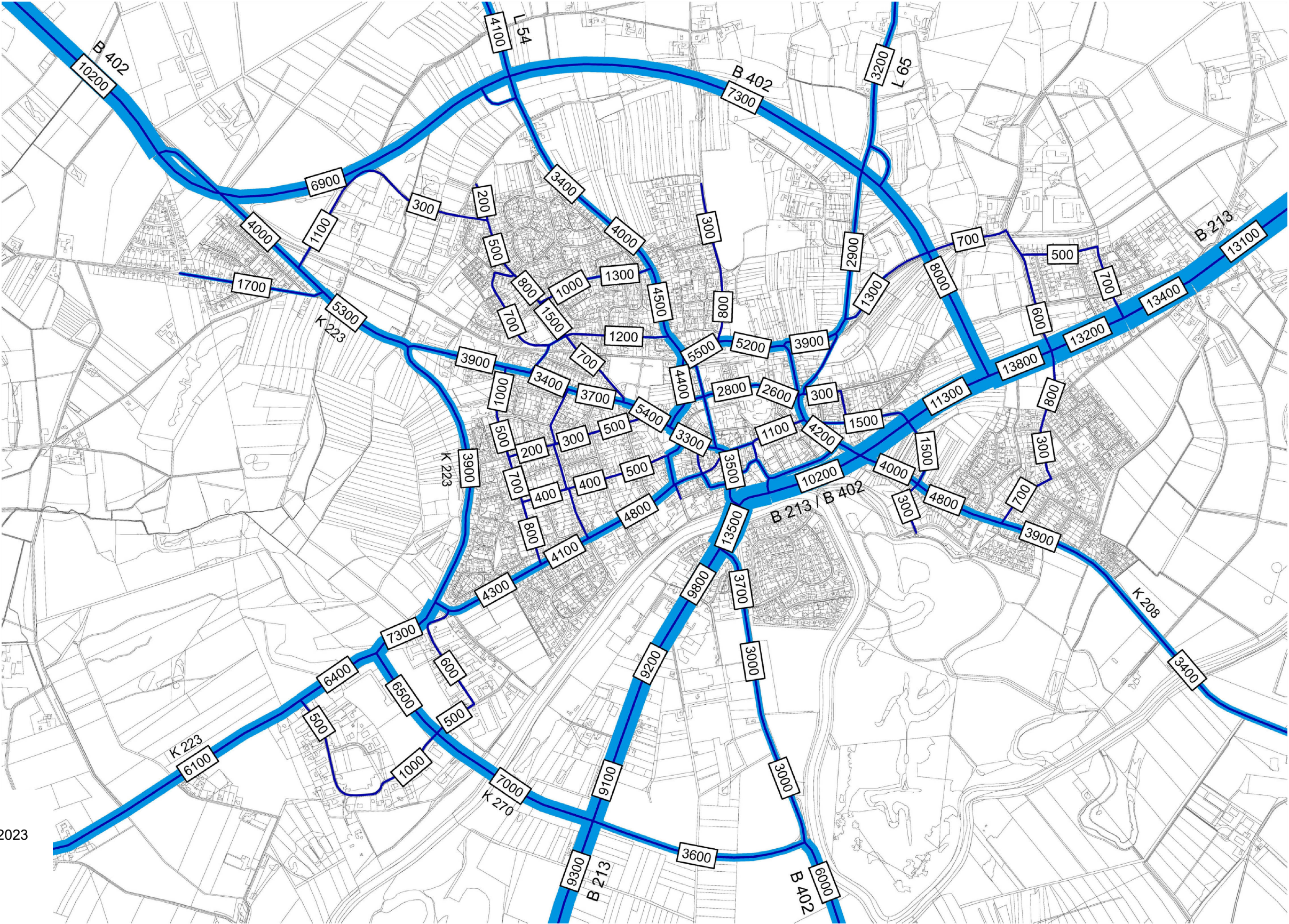
Im Untersuchungsraum Haselünne finden jeden Tag rd. 53.000 Kfz-Fahrten statt, die auf das Modellnetz umgelegt werden, davon rd. 18.200 Kfz-Fahrten als Durchgangsverkehr.

Im Rahmen des Eichprozesses sind die Modellparameter und die Verkehrsmatrix so lange verbessert worden, bis die Verkehrsbelastungen im Verkehrsmodell eine gute Übereinstimmung mit den Zählergebnissen aufwiesen. Die Analysebelastungen 2023 im vorhandenen Straßennetz zeigt Bild 41. Die hohen Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen sind durch entsprechend dicke Belastungsbalken dargestellt.

Die Verkehrsmengen im Stadtkern können dem vergrößerten Modellausschnitt in Bild 42 entnommen werden.



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, © 2023



Erläuterung:  
Grundlage: Verkehrszählungen 2023  
und Modellanalyse  
Belastungsangaben in Kfz/24h

Bild 41: Analysebelastungen 2023





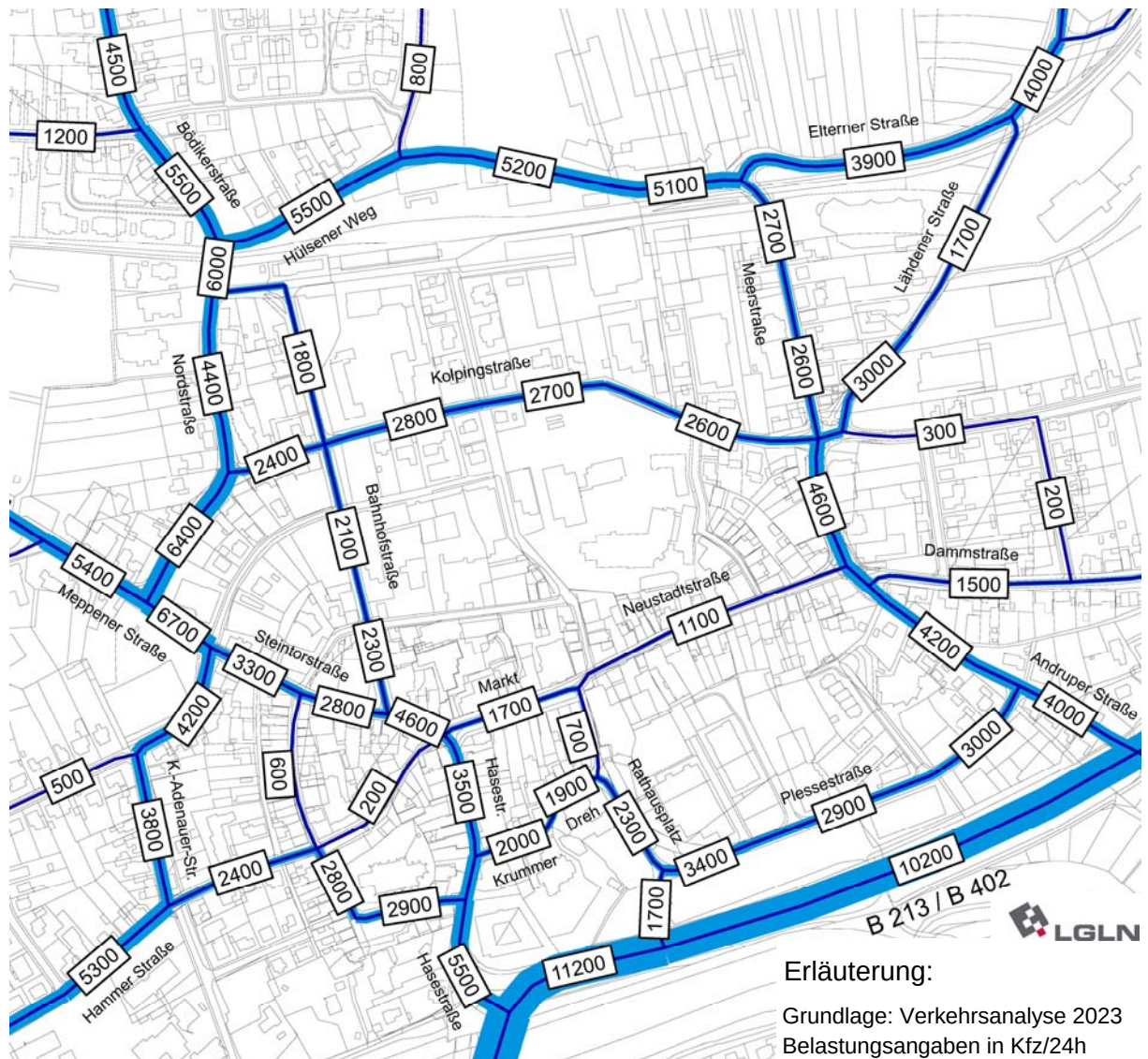


Bild 42: Analysebelastungen im Stadtkern

### 2.3.5 Problemanalyse

Das Netz des Kfz-Verkehrs ist insgesamt großzügig ausgebaut und die Entlastungsstraßen zeigen ihre positive Wirkung auf die Verkehrssituation im Stadtkern. Probleme ergeben sich noch in der Konkurrenz mit anderen Verkehrsarten bzw. Nutzungen.

Die großen Durchgangsverkehrsströme werden inzwischen vom Hauptverkehrsnetz aufgenommen. Stärkere gebietsfremde Verkehre an angebauten Straßen treten daher in erster Linie in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen auf. Hier sind insbesondere Lingener Straße und Löninger Straße zu nennen. Stärkere Quell- und Zielverkehre sind in/aus Richtung Stadtkern vorhanden und belasten insbesondere das verkehrswichtige innerörtliche Straßennetz sowie einzelne Straßenabschnitte im Stadtkern.



### **3. Planungskonzepte und Maßnahmen**

#### **3.1 Allgemeines**

Dem Planungsleitbild ist bereits zu entnehmen, dass sich die Einstellung zur Verkehrsplanung gegenüber früheren Jahren entscheidend verändert hat. Den Planungen zum Fuß- und Radwegenetz sowie dem öffentlichen Verkehr und den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wird ein wesentlich höherer Stellenwert beigemessen.

Der motorisierte Individualverkehr muss stadtverträglich geführt und das hierzu erforderliche Straßennetz geschaffen werden. Grundsätzliches Ziel der Planungen sind möglichst geringe Verkehrsbelastungen in den innerstädtischen Straßenräumen und ein nutzungsverträgliches Geschwindigkeitsniveau. Angestrebt wird ein Verkehrsnetz, das allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird und auf die nicht verkehrlichen Straßenraumnutzungen abgestimmt ist. Insbesondere auf den in den Stadtkern führenden Hauptrouten sind durch weitere Maßnahmen die Bedingungen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Veränderungen in der Flächenaufteilung der Straßenräume zu Lasten des fließenden oder ruhenden Verkehrs sollten kein Tabuthema sein.

Die große Anzahl der innerhalb der Stadt abgewickelten Wege lassen insbesondere das Fahrrad bzw. E-Bike als geeignetes alternatives Verkehrsmittel im innerstädtischen Verkehr erscheinen. Den zum Radfahren grundsätzlich günstigen topografischen Gegebenheiten stehen jedoch die vorhandenen Mängel und Problempunkte im Radwegenetz gegenüber, die z. T. ein sicheres, bequemes und direktes Erreichen der Ziele erschweren. Daher müssen im Rahmen einer Angebotsplanung Maßnahmen ergriffen werden, die vorhandenen Probleme zu lösen und das Radfahren noch attraktiver zu gestalten. Der Bevölkerungsanteil, der bereits das Fahrrad als innerstädtisches Verkehrsmittel nutzt, muss durch diese Maßnahmen weiter gefördert und erhöht werden.

#### **3.2 Fußverkehr**

Die Wege im Fußverkehr sind i. d. R. auf kurze Strecken begrenzt. Innerhalb von Haselünne sind aber in diesem begrenzten Radius schon viele Ziele zu erreichen. Der Anteil des Fußverkehrs am Modal-Split darf daher nicht unterschätzt werden. Über ein zweckmäßiges, attraktives und sicheres Wegenetz gilt es, weitere Potentiale hierfür zu erschließen. Wichtige Rahmenbedingungen hierfür sind:

- Sichere, attraktive und abwechslungsreiche Wegeverbindungen zu den wichtigsten Zielen des Fußverkehrs;
- Kurze und direkte Wegeführungen mit guter Orientierungsmöglichkeit und alternativen Wegewahlmöglichkeiten;



- Abbau von Trennwirkungen an Hauptverkehrsstraßen, auch unter dem Gesichtspunkt einer Minderung der Verkehrsgefährdung für Schulkinder;
- Ausreichende Befestigung, Unterhaltung und Beleuchtung der straßenunabhängig geführten Wege;
- Den Bedürfnissen und dem Sicherheitsempfinden der Fußgänger sowie der Barrierefreiheit entsprechende Gehwegbreiten.

Aufbauend auf den formulierten Ansprüchen sowie den in der Analyse festgestellten Mängeln in der Abwicklung des Fußverkehrs sind im Straßenraum Maßnahmen vorzusehen, die neben der Sicherheit der zu Fuß gehenden die Aufenthaltsqualität und die sozialen Funktionen des Straßenraums aufwerten. Eine entscheidende Rolle spielen sowohl die sichere Überquerbarkeit der Fahrbahn als auch die weitgehend ungehinderte Abwicklung des Längsverkehrs.

Verbesserungen im Fußwegenetz stehen häufig im Zusammenhang mit dem Radwegenetz, da die Probleme teilweise identisch sind. So kommt der Ausbau der Seitenräume und die Schaffung von Überquerungshilfen auch dem Fußverkehr zu Gute. Andererseits bestehen in Straßenabschnitten mit engen Seitenräumen auch konkurrierende Nutzungsansprüche. So kann die Ausweisung als „Gemeinsamer Geh-/Radweg“ oder als „Gehweg, Radfahrer frei“ zu Nachteilen für den Fußverkehr führen.

Eine wesentliche Forderung für das Fußwegenetz ist die Barrierefreiheit. Die gesetzlichen Vorgaben zur Schaffung barrierefreier Verkehrsanlagen bedeuten, dass diese Belange schon beim Entwurf zu berücksichtigen sind. Verkehrsanlagen sollen den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer genügen. Aufgrund des demografischen Wandels ist in Zukunft mit einer weiter steigenden Zahl mobilitätsbehinderter Menschen zu rechnen.

Der barrierefreie Ausbau von Gehwegen sollte i. d. R. im Rahmen von Neu- oder Ausbaumaßnahmen in Straßenräumen stattfinden, da z. B. eine Verbreiterung von Gehwegen nur im Zuge größerer Maßnahmen realisiert werden kann. Dagegen ist der barrierefreie Ausbau von Querungsstellen auch als solitäre Maßnahme möglich. Der Bedarf an Maßnahmen und die Reihenfolge der Umsetzung ist i. d. R. von den angrenzenden Nutzungen abhängig. Er ist im Umfeld von Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Schulen und anderen Einrichtungen mit viel Publikumsverkehr sowie im Zuge der Hauptverbindungen am höchsten.

Von großer Bedeutung für Sehbehinderte sind auch akustische Signale an den Signalanlagen, die ggf. nachzurüsten sind.



### **3.3 Radverkehr**

#### **3.3.1 Ziele, Ansprüche, Bedarf**

Im Hinblick auf die angestrebten Veränderungen im Modal Split zugunsten des Radverkehrs müssen Anstrengungen unternommen werden, das Radverkehrsnetz sicherer und attraktiver zu gestalten. Dabei sind nicht die bereits bestehenden Ansprüche maßgebend, sondern es ist eine konsequente Angebotsplanung zu betreiben. Aufbauend auf dem vorhandenen oder zu planenden Radwegenetz ist eine Förderung des Radverkehrs durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen erforderlich, wobei die Belange des Radverkehrs den Belangen des Kfz-Verkehrs zumindest gleichberechtigt gegenüberzustellen sind.

Als Ziele für Haselünne sind anzustreben:

- Angebot eines flächendeckenden Radwegenetzes, das eine sichere, bequeme und direkte Erreichbarkeit der Ziele gewährleistet;
- Eine dem objektiven und subjektiven Sicherheitsbedürfnis entsprechende Gestaltung der Radrouten, die das Auftreten von Konfliktsituationen minimiert;
- Eine ausreichende Breite der Radverkehrsanlagen und die Gewährleistung einer ganzjährigen Nutzbarkeit durch eine laufende Unterhaltung;
- Ein ausreichendes Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten, wie z. B. dem Stadtkern, den Schulen, Freizeiteinrichtungen etc.;
- Eine Öffentlichkeitsarbeit in Bürgerschaft, Verwaltung und Politik, die das Fahrrad als umweltgerechtes, zukunftsorientiertes Verkehrsmittel und den Radfahrer als Verkehrsteilnehmer mit allen Pflichten und Rechten, die ihm die Straßenverkehrsordnung zuweist, ins öffentliche Bewusstsein rückt.

#### **3.3.2 Bestandteile eines Radwegenetzes**

Zur Führung des Radverkehrs werden verschiedene Möglichkeiten unterschieden, zu denen die Verwaltungsvorschrift zur StVO detaillierte Aussagen beinhaltet:

- Radweg:
  - ⇒ baulich und durch Beschilderung gekennzeichnete Fläche auf Gehwegniveau mit Benutzungspflicht für Radfahrende,
  - ⇒ komfortable und sichere Führung des Radverkehrs,
  - ⇒ Zweirichtungsverkehr möglich, aber nur bei entsprechender Notwendigkeit (z. B. dichte Folge von Zielen auf einer Seite), ausreichender Breite und besonderen Maßnahmen an Knotenpunkten etc. zweckmäßig,
  - ⇒ hoher Anspruch an die bauliche Qualität.

- **Gemeinsamer Geh-/Radweg:**
  - ⇒ gemeinsam vom Fuß- und Radverkehr genutzte Fläche auf Gehwegniveau, entsprechend beschildert und mit Benutzungspflicht für Radfahrende,
  - ⇒ zweckmäßig bei beengten Straßenraumabmessungen und geringem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen,
  - ⇒ im Bereich von Zufahrten Beeinträchtigung der Sichtkontakte mit der Folge von Konfliktsituationen möglich.
- **Gehweg, Radfahrer frei:**
  - ⇒ innerorts zweckmäßig als Alternative zu gemeinsamen Geh-/Radwegen bei geringem Radverkehr und ausreichender Gehwegbreite,
  - ⇒ Benutzung des Gehwegs durch Radfahrer bei vorsichtiger Fahrweise erlaubt,
  - ⇒ Regelung durch entsprechende Beschilderung.
- **Radverkehrsschutzstreifen:**
  - ⇒ markierte, aber nicht beschilderte Fläche auf der Fahrbahn ohne formelle Benutzungspflicht für Radfahrer,
  - ⇒ i. d. R. geringere Breite als Radfahrstreifen,
  - ⇒ durch den Kfz-Verkehr überfahrbar,
  - ⇒ beidseitig anwendbar bei Fahrbahnbreiten von 7,0 m bis 8,5 m,
  - ⇒ Kennzeichnung durch Piktogramme,
  - ⇒ zweckmäßig bei Verkehrsstärken bis ca. 10.000 Kfz/24h und geringem Lkw-Anteil in Kombination mit einem Halteverbot am Fahrbahnrand.
- **Fahrradstraßen (Bild 43):**
  - ⇒ durch Beschilderung ausgewiesen,
  - ⇒ Mindestbreite erforderlich,
  - ⇒ Kfz-Verkehr mit niedrigen Geschwindigkeiten durch Zusatzzeichen erlaubt, ggf. nur in einer Fahrtrichtung,
  - ⇒ zweckmäßig in Straßen mit viel Radverkehr und relativ geringem Kfz-Verkehrsaufkommen.



Bild 43: Beispiel Fahrradstraße

Das Radwegenetz besteht jedoch nicht nur aus den beschriebenen Radverkehrsanlagen. Auch Fahrbahnen sind ein wesentlicher Bestandteil des Netzes und sollten daher die Bedingungen zur notwendigen Verkehrssicherheit und zum gewünschten Komfort erfüllen. Die Führung des Radverkehrs über verkehrsarme Straßen oder über Wege in Grünbereichen kann eine sinnvolle Alternative für stark belastete Straßen darstellen.



Die Richtlinien sehen für die unterschiedlichen Anlagentypen entsprechende Vorgaben hinsichtlich der Breite vor, die in Tabelle 4 zusammengestellt sind.

Tabelle 4: Breitenmaße nach ERA<sup>1</sup>

| Anlagentyp                       | Breite (ggf. einschließlich Markierung) |                 |
|----------------------------------|-----------------------------------------|-----------------|
| Schutzstreifen                   | Regelmaß                                | 1,50 m          |
|                                  | Mindestmaß                              | 1,25 m          |
| Einrichtungsrادweg               | Regelmaß                                | 2,00 m          |
|                                  | Maß bei geringer Verkehrsstärke         | 1,60 m          |
| Beidseitiger Zweirichtungsrادweg | Regelmaß                                | 2,50 m          |
|                                  | Maß bei geringer Verkehrsstärke         | 2,00 m          |
| Einseitiger Zweirichtungsrادweg  | Regelmaß                                | 3,00 m          |
|                                  | Maß bei geringer Verkehrsstärke         | 2,50 m          |
| Gemeinsamer Geh- und Radweg      | innerorts                               | bedarfsabhängig |
|                                  | außerorts                               | 2,50 m          |

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten zu richten. Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr sind von hoher Bedeutung. In Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen sind die Radfahrenden an den Knotenpunkten direkt (nicht abgesetzt) zu führen und die Furten mit Blockmarkierung zu begrenzen.

Bordsteinabsenkungen sind generell ohne „Ansicht“ auszubilden. An Knotenpunkten mit nachgeordneten Erschließungsstraßen kommen auch Teilaufpflasterungen mit Radwegüberfahrten in Frage, die die Vorfahrt des Radverkehrs verdeutlichen und zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau der ab- bzw. einbiegenden Kraftfahrzeuge führen.

In Tempo-30-Zonen sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden, da Radverkehrsanlagen den Charakter von Vorfahrtsstraßen suggerieren, was bei Vorfahrt von rechts vermieden werden sollte.

### 3.3.3 Wahl der Führungsform

Die ERA 2010 unterscheiden im Radverkehr die drei verschiedenen Hauptführungsformen Mischverkehr, Teilseparation und Trennen. Die Wahl der Hauptführungsform erfolgt anhand des Kfz-Kriteriums mit den Parametern Geschwindigkeit und Verkehrsstärke.

<sup>1</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), FGSV

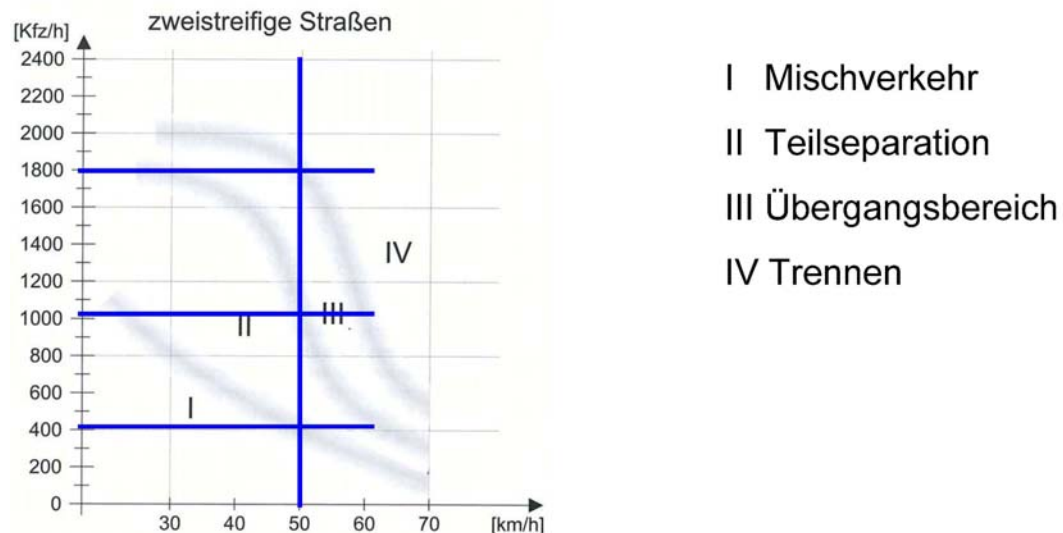


Bild 44: Diagramm zur Wahl der Hauptführungsform

Auf zweistreifigen Straßen sind Radverkehrsanlagen innerorts (Tempo 50) bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h entbehrlich, da der Radverkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Eine Teilseparation ist bei Verkehrsstärken zwischen 400 und 1.000 Kfz/h vorgesehen. Hier kommen Schutzstreifen zum Einsatz oder Gehwege, die für Radverkehr freigegeben werden. Über 1.000 Kfz/h ist eine Trennung in Erwägung zu ziehen, die in jedem Fall ab 1.800 Kfz/h erfolgen sollte. Eine Trennung wird durch benutzungspflichtige (gemeinsame) Radwege und Radfahrstreifen erreicht.

Die Übergänge werden in der ERA bewusst fließend gehalten. Die verschiedenen Möglichkeiten bei den Führungsformen Teilseparation und Trennen werden in einem zweiten Schritt anhand der Kriterien Schwerverkehr, Flächenverfügbarkeit, ruhender Verkehr, Knotenpunkte und Längsneigung bewertet.

Anhand des Diagramms sind die Hauptführungsformen für den Radverkehr im Stadtgebiet von Haselünne bestimmt worden. Die Einteilung kann Bild 45 entnommen werden. Außerorts ist an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen die Führungsform „Trennen“ vorgesehen. Innerorts kann dagegen aufgrund der Verkehrsbelastungen auf die Führungsform „Trennen“ ganz verzichtet werden. Für die verkehrswichtigen Straßen ist die Führungsform „Teilseparation“ vorgesehen, z. B. für Meppener Straße, Hammer Straße, Bödiker Straße, Lähdener Straße, Andruper Straße, Nordstraße, Konrad-Adenauer-Straße und Meerstraße.

Im gesamten Stadtkern, in der Dammstraße und im Schwarzenbergweg ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen die Führungsform „Mischverkehr“ möglich, die auch in allen anderen Sammel- und Erschließungsstraßen anzuwenden ist.



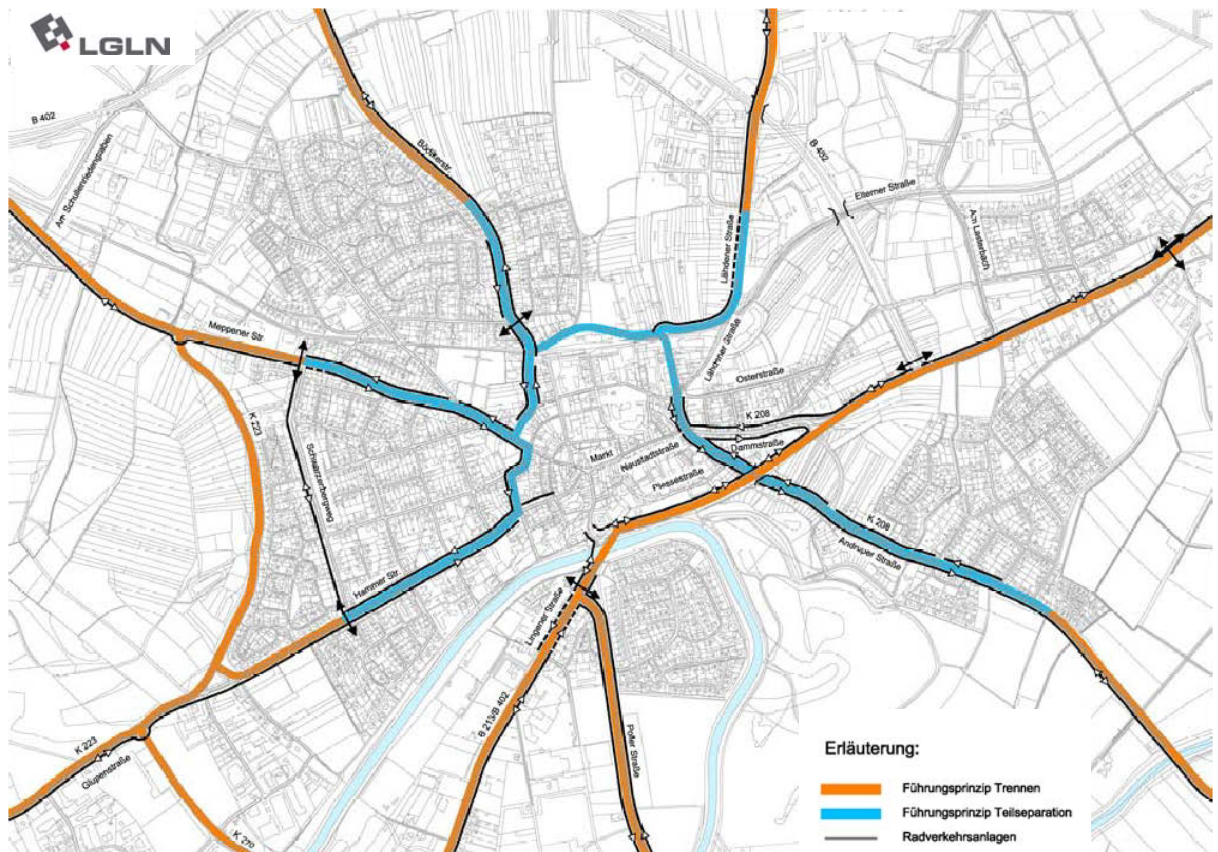


Bild 45: Hauptführungsform für den Radverkehr

Gemäß der o. a. Definition kann die Benutzungspflicht in der Meppener Straße, in der Löhdecker Straße, in der Nordstraße, in der Konrad-Adenauer-Straße sowie in der Meerstraße aufgegeben werden. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen können als „Gehwege, Radfahrer frei“ weitergenutzt werden, sofern sie dazu geeignet sind.

Im östlichen Abschnitt der Hammer Straße und in der Dammstraße sollte auf eine Mitbenutzung der Gehwege durch den Radverkehr verzichtet werden. Im Schwarzenbergweg kann die vorhandene Regelung aufgrund der angrenzenden Grundschule Paulusschule beibehalten werden, wenn dadurch Vorteile für die Schüler bzw. Eltern gesehen werden.

### 3.3.4 Radwegenetz

Das Radwegenetz für Haselünne vereinigt die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs mit den zur Verfügung stehenden Wegeverbindungen. Die in Bild 46 dargestellten Haupt- und Nebenrouten führen über Straßenabschnitte mit vorhandenen Radverkehrsanlagen, über Sammel- und Erschließungsstraßen ohne Radverkehrsanlagen und über straßenunabhängig geführte Wegeverbindungen in den Grünbereichen der Stadt.

Die Hauptrouten stellen eine Verbindung mit den Nachbargemeinden her und binden die Wohngebiete an den Stadtkern, die Schulen und die größeren Einkaufseinrichtungen an. Sie verlaufen z. B. aus Richtung Nordwesten über Meppener Straße und Steintorstraße bzw. aus Richtung Südwesten über Hammer Straße und Kirchstraße in Richtung Stadtkern. Aus Richtung Nordosten führt eine Hauptroute vom Stationsweg in Eltern über Kreuzweg, Osterstraße und Kolpingstraße in Richtung Gymnasium und Oberschule.

Aus Richtung Südosten sind zwei Hauptrouten dargestellt, die einerseits über Andruper Straße und den Radweg parallel zur B 213 und andererseits entlang des Haselünner Sees in Richtung Rathausplatz führen. Weitere Hauptrouten führen aus Richtung Norden in Richtung Stadtkern. Die Nebenrouten verbinden die Hauptrouten untereinander und vervollständigen das Radwegenetz.

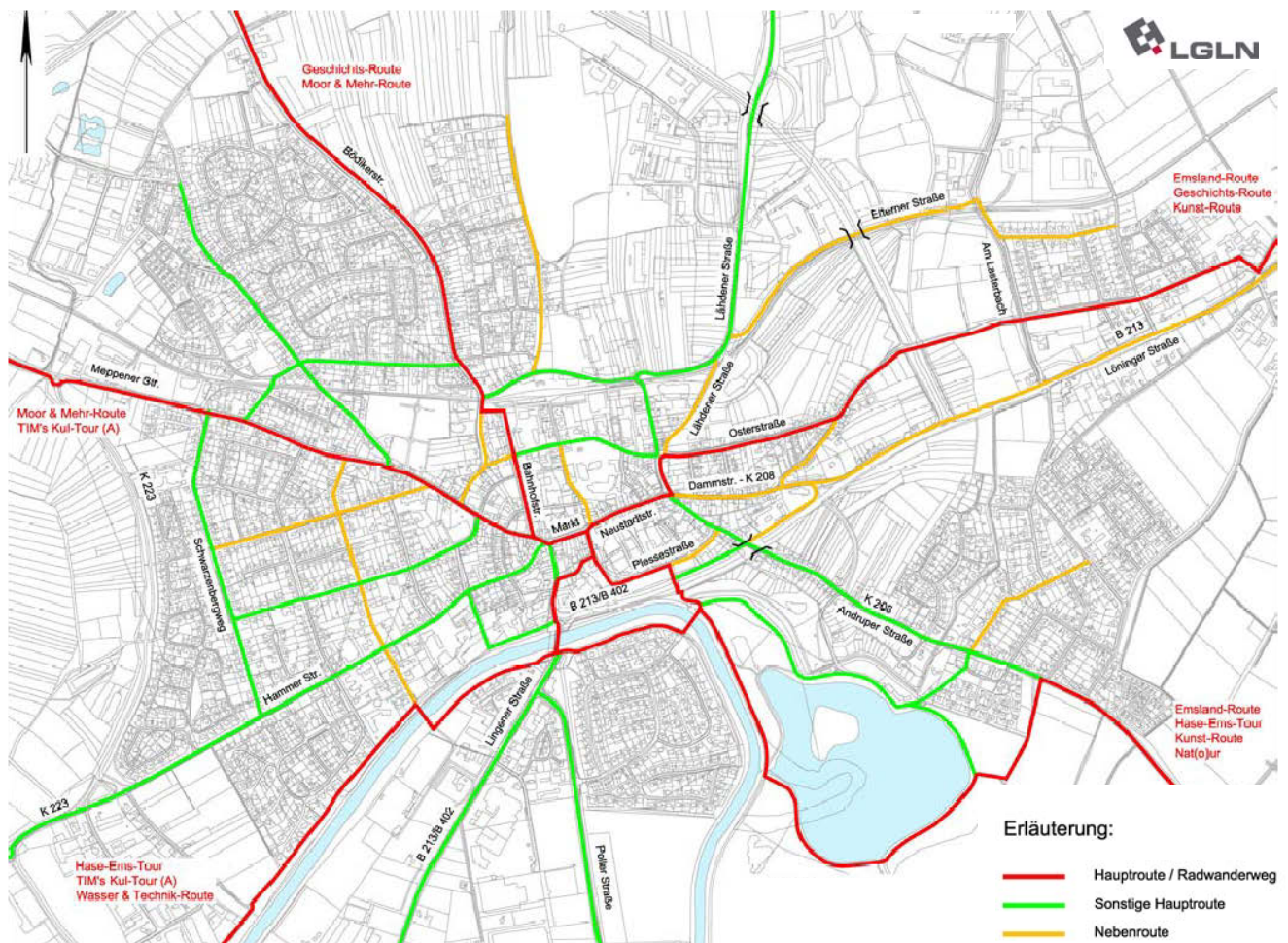


Bild 46: Radwegenetz

Darüber hinaus sind die Radwanderwege „Hase-Ems-Tour“, „Emslandroute“ etc. im Radwegenetz dargestellt. Die „Hase-Ems-Tour“ verläuft im Bereich des Stadtkerns südlich der Hase und damit an der Stadt Haselünne vorbei. Es wird angestrebt den Radwanderweg aus Richtung Hase über Piusstraße, Hammer Straße, Markt, Rathausplatz und Plessestraße in Rich-



tung Haselünner See zu führen, um den Stadtkern von Haselünne in den Radwanderweg mit einzubeziehen.

### 3.3.5 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Das Radwegenetz stellt die Grundlage für die Planung der Einzelmaßnahmen dar. Die Hauptrouten, die das größte Potential für ein hohes Radverkehrsaufkommen besitzen, sollten vorrangig ausgebaut werden. Andererseits sind auch auf den Nebenrouten insbesondere die sicherheitsrelevanten Problempunkte abzubauen. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

#### Förderung / Ausbau vorhandener Alternativrouten:

- Löniger Straße: Alternativroute über Stationsweg / Kreuzweg und Osterstraße
- Andruper Straße: Alternativroute über Pommernweg und Haselünner See

#### Ausbau vorhandener Radverkehrsanlagen:

- Hammer Straße (Südseite) zwischen K 223 und Schwarzenbergweg (für eine Ausweisung als „Gemeinsamer Geh-/Radweg“ im Zweirichtungsverkehr)
- Lähdener Straße (Westseite)

#### Prüfung und ggf. Ausweisung von Fahrradstraßen:

- Osterstraße
- Von-Spies-Straße oder alternativ Holzbaumweg

#### Änderung der vorhandenen Beschilderung:

- Meppener Straße: Ausweisung als Gehweg, Radf. frei im Einrichtungsverkehr zwischen Schwarzenbergweg und Konrad-Adenauer-Straße bzw. Nordstraße
- Nordstraße: Ausweisung als Gehweg, Radf. frei im Einrichtungsverkehr zwischen Hülsemer Weg und Kolpingstraße
- Meerstraße (Westseite): Ausweisung als Gehweg, Radf. frei im Einrichtungsverkehr

#### Abbau der vorhandenen Beschilderung:

- Konrad-Adenauer-Straße
- Dammstraße
- Hammer Straße zwischen Petersilienstraße und Konrad-Adenauer-Straße

#### Ausbau von Querungsmöglichkeiten:

- Konrad-Adenauer-Straße: Bedarfs-LSA in Höhe Steintorstraße
- Bödiker Straße: Mittelinsel in Höhe Dotterblumenweg
- Hammer Straße: Mittelinsel in Höhe Piusweg

Ausbau von Fahrbahnübergängen:

- Nordstraße (Westseite) zwischen Kolpingstraße und Konrad-Adenauer-Straße

Punktueller Maßnahme am Knotenpunkt:

- Andruper Straße / Auf dem Osterkamp: Verlegung der Furt
- Lingener Straße (B 213/402) / Poller Straße / An der Scheperweide: Verbesserung der Radverkehrsführung, Anlage von Furten und Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge der Lingener Straße
- Meppener Straße / Hudener Weg: Umbau des Einfädelungsfahstreifens zur reinen Bushaltestelle, Verbesserung der Radverkehrsführung, Anlage einer Furt und Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge der Meppener Straße

Umgestaltung von Knotenpunkten:

- Meppener Straße / Nordstraße: Umgestaltung in einen Minikreis
- Hammer Straße / Konrad-Adenauer-Straße / Molkereistraße: Aufpflasterung des Knotenpunktbereiches (siehe Impulsberatung Radverkehr, BMO, 2021)

Einrichtung von Mobilitätsstationen:

- Car-Sharing-Angebote
- Verleih von Lastenfahrrädern, E-Scootern, E-Bikes etc.

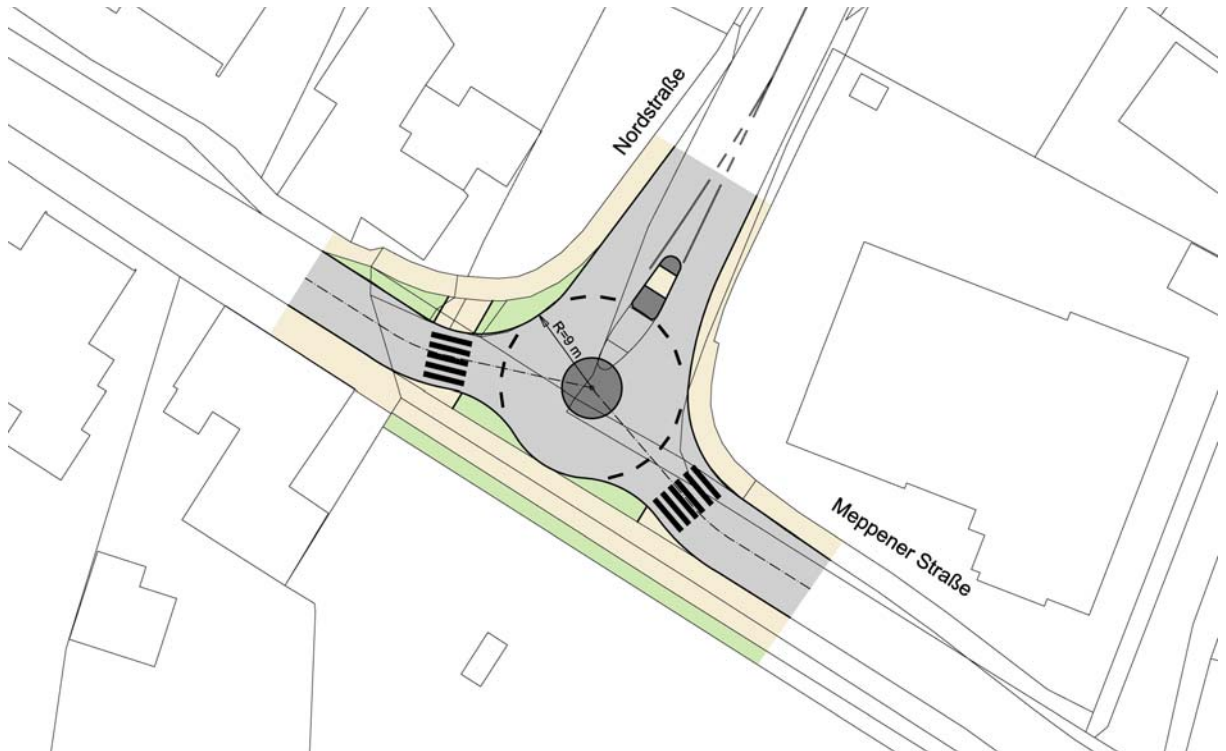


*Bild 47: Beispiel für eine Mobilitätsstation*

Ein Gestaltungsvorschlag für eine Umgestaltung des Knotenpunktes Meppener Straße / Nordstraße in einen Minikreis ist Bild 48 zu entnehmen. Der geplante Durchmesser von 18,0 m kommt ohne größere Veränderungen im Seitenraum aus. Lediglich der Bordverlauf an der Südseite der Meppener Straße muss angepasst werden. Die für Lkw und Busse überfahrbar auszubauende Mittelinsel mit einem Durchmesser von 6,0 m kann aus Beton hergestellt werden und sollte eine Ansicht von 5,0 cm haben.

In den beiden Zufahrten der Meppener Straße sollten Fußgängerüberwege angelegt werden. In der Zufahrt Nordstraße kann die vorhandene Mittelinsel als Querungshilfen dienen.





*Bild 48: Gestaltungsvorschlag für den Knotenpunkt Meppener Straße / Nordstraße*

Ggf. kann auch die Parkplatzzufahrt des Edeka-Marktes, die zwischen den Knotenpunkten mit Nordstraße und Konrad-Adenauer-Straße liegt, als vierte Knotenpunktzufahrt mit an den Minikreislauf angebunden werden.

Zur Förderung des Fahrradtourismus sollte den Besuchern am Rande des Stadtkerns (auf der vorgeschlagenen neuen Route des Radwanderwegs) auch abschließbare Abstellanlagen zur Verfügung gestellt werden. Hierfür eignen sich Fahrradkäfige und Fahrradboxen, wie sie in Bild 49 und 50 dargestellt sind. Alternativ werden in anderen Städten auch Abstellmöglichkeiten in „Parkhäusern“ angeboten, die in leerstehenden Immobilien eingerichtet werden.



*Bild 49: Fahrradkäfige*



*Bild 50: Fahrradboxen*

### **3.5 Kfz-Verkehr**

#### **3.5.1 Allgemeine Ausführungen zur Verkehrsprognose**

Aufbauend auf der Verkehrsanalyse 2023 ist eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2035 erstellt worden. Als Grundlagen dienen die

- Mobilitätsentwicklung / Motorisierungsentwicklung,
- Bevölkerungsentwicklung, Gewerbeentwicklung etc.,
- Shellprognose, Prognose im Bundesverkehrswegeplan und
- Annahmen zum Modal-Split.

Aufgabe der Verkehrsprognose ist es abzuschätzen, wie sich das Verkehrsgeschehen infolge von Änderungen der Flächennutzung, der Motorisierung, der Mobilität der Bevölkerung und des Angebots an Verkehrswegen ändern wird. Die Prognose baut auf Annahmen über die mögliche Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Planungsraums und des Umlands sowie der Verkehrsstruktur auf.

Während sich die Prognoseansätze für die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur aus den Planungszielen der Stadt und der Raumordnung ableiten, wird die Verkehrsstruktur zusätzlich durch die Mobilitätsentwicklung der Bürger der Stadt und des Umlands beeinflusst. Das Bedürfnis der Bürger, Fahrten mit dem Pkw zu unternehmen, ist in den letzten Jahrzehnten mit zunehmender Motorisierung und einem besseren Angebot an Verkehrswegen angestiegen. Hier ist jedoch inzwischen eine Sättigung eingetreten, so dass in der Prognose keine allgemeinen Entwicklungen mehr zu berücksichtigen sind.

Darüber hinaus wird z. T. bereits aus Gründen des Klimaschutzes sowie aus Kostengründen auf private Fahrten verzichtet. Auch die durch die „Corona-Pandemie“ ausgelösten bzw. verstärkten Trends zum Home-Office und zum Online-Shopping werden zukünftig einen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen insbesondere von Wohngebieten und Innenstädten haben.

Eine besondere Rolle bei der Verkehrsentwicklung spielt die Wahl des Verkehrsmittels, die von der Größenordnung der Stadt, dem Angebot an Verkehrsmitteln und deren Nutzungsqualität bestimmt wird. Der motorisierte Individualverkehr wird im ländlichen Raum auch in absehbarer Zukunft das wichtigste Verkehrsmittel bleiben, auch wenn er nach und nach mit anderen Antrieben stattfinden wird. So kommt die Stadt Haselünne durch den Bau von vier Schnellladesäulen für E-Fahrzeuge am Plesseparkplatz der steigenden Nachfrage nach.

Insbesondere dem Fahrrad wird jedoch als alternatives, umweltverträgliches Verkehrsmittel zukünftig eine größere Bedeutung zukommen. E-Bikes, E-Scooter, Lastenfahrräder, Verleihangebote etc. werden diesen Trend verstärken.



### 3.5.2 Strukturveränderungen im Planungsraum

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen in der Stadt Haselünne sind für das Verkehrsaufkommen von besonderer Bedeutung. So gehen die Prognosen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen<sup>2</sup> davon aus, dass die Einwohnerzahl zwischen dem 31.12.2020 und dem 31.12.2030 um über 7 % ansteigen wird.

Die Stadt Haselünne hat mehrere Potentialflächen für die weitere Wohnbauentwicklung, die im Programmraum Innenstadt-Entwicklungskonzept (Bild 51) zusammengestellt sind. Im nördlichen Stadtgebiet – im Umfeld der geplanten Trasse der E 233 – sind auch weitere Potentialflächen für eine gewerbliche Entwicklung vorhanden. Darüber hinaus ist an der Lähdenner Straße in Höhe der Elterner Straße ein Fastfood-Restaurant geplant.

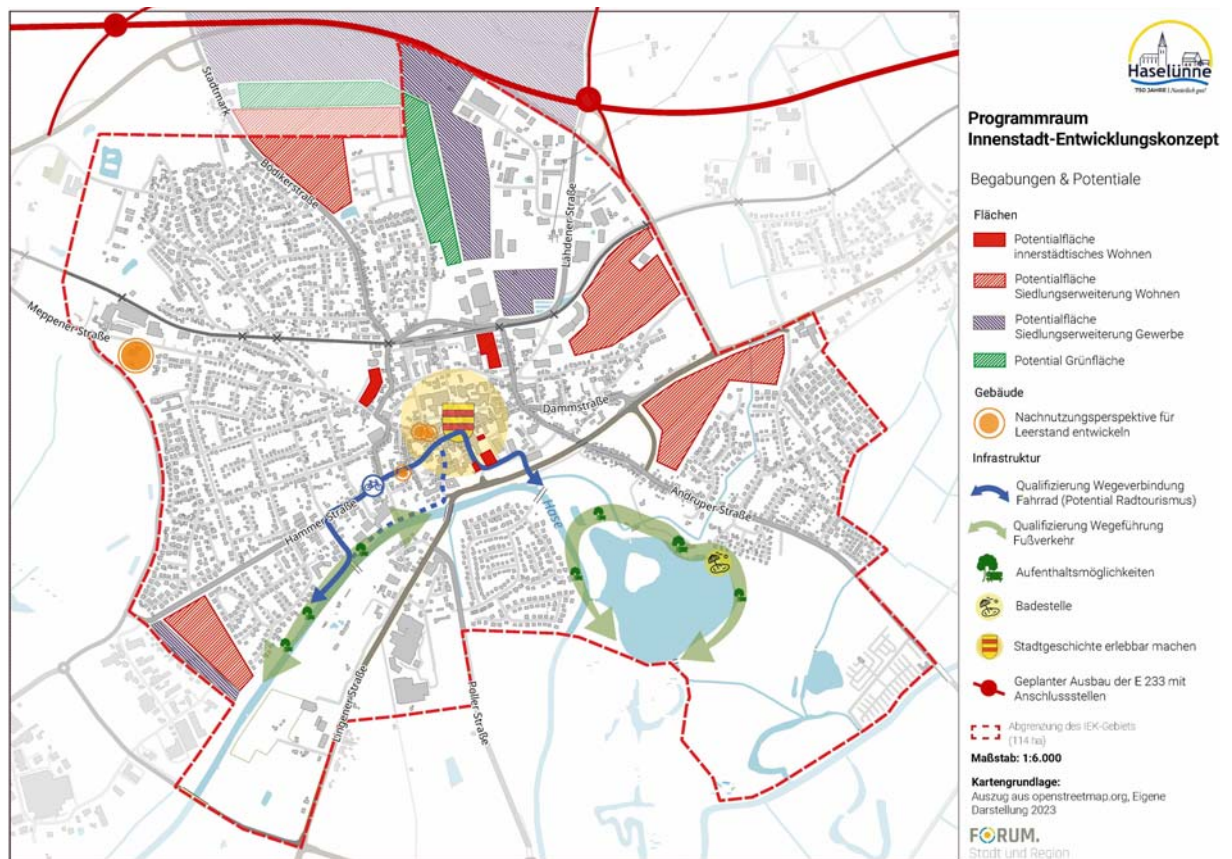


Bild 51: Strukturentwicklung (Quelle: FORUM Stadt und Region)

Die Lage der Entwicklungsgebiete hat einen erheblichen Einfluss auf die Größe des Verkehrsaufkommens und die Verteilung der Wege auf die Verkehrsmittel. Eine Abstimmung zwischen der siedlungsstrukturellen Entwicklung und den verschiedenen Verkehrsnetzen ist daher zwingend erforderlich.

<sup>2</sup> Landesamt für Statistik Niedersachsen, Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsens Gemeinden (Basis 31.12.2020)

### 3.5.3 Modellprognose für den Zeithorizont 2035

Im Rahmen der Untersuchung ist eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2035 aufgestellt worden. Neben der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in Haselünne, die vor allem einen Einfluss auf den innerstädtischen Verkehr und den Quell- und Zielverkehr hat, sind die Entwicklungen im großräumigen Verkehr im Zuge der Bundesstraßen zu berücksichtigen. Insbesondere im Zuge der E 233 sind weitere Verkehrszuwächse zu erwarten. Auch im Güterverkehr wird deutschlandweit mit einem weiteren Anstieg gerechnet. So wird sich der Lkw-Anteil auf den Bundesstraßen weiter erhöhen.

Andererseits sind insbesondere im Binnenverkehr Veränderungen im Modal-Split zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu berücksichtigen. So werden weitere Umstiege vom Pkw auf das Fahrrad (E-Bike) angesetzt. Zur Erreichung dieser Veränderungen sind jedoch entsprechende Maßnahmen im Radwegenetz erforderlich.

Für den Zeithorizont 2035 werden im Planungsraum insgesamt rd. 59.000 Kfz-Fahrten/24h erwartet, davon rd. 20.000 Kfz-Fahrten als Durchgangsverkehr.

Der Durchgangsverkehr im Planungsraum wird zusätzlich ansteigen, wenn der vierstreifige Ausbau der E 233 realisiert ist. Die großräumigen Wirkungen der Planungsmaßnahme können jedoch mit dem Verkehrsmodell von Haselünne nicht abgeschätzt werden, so dass im Rahmen dieser Untersuchung für die E 233neu keine Berechnungen durchgeführt werden.

### 3.5.4 Prognosebelastungen im vorhandenen Straßennetz

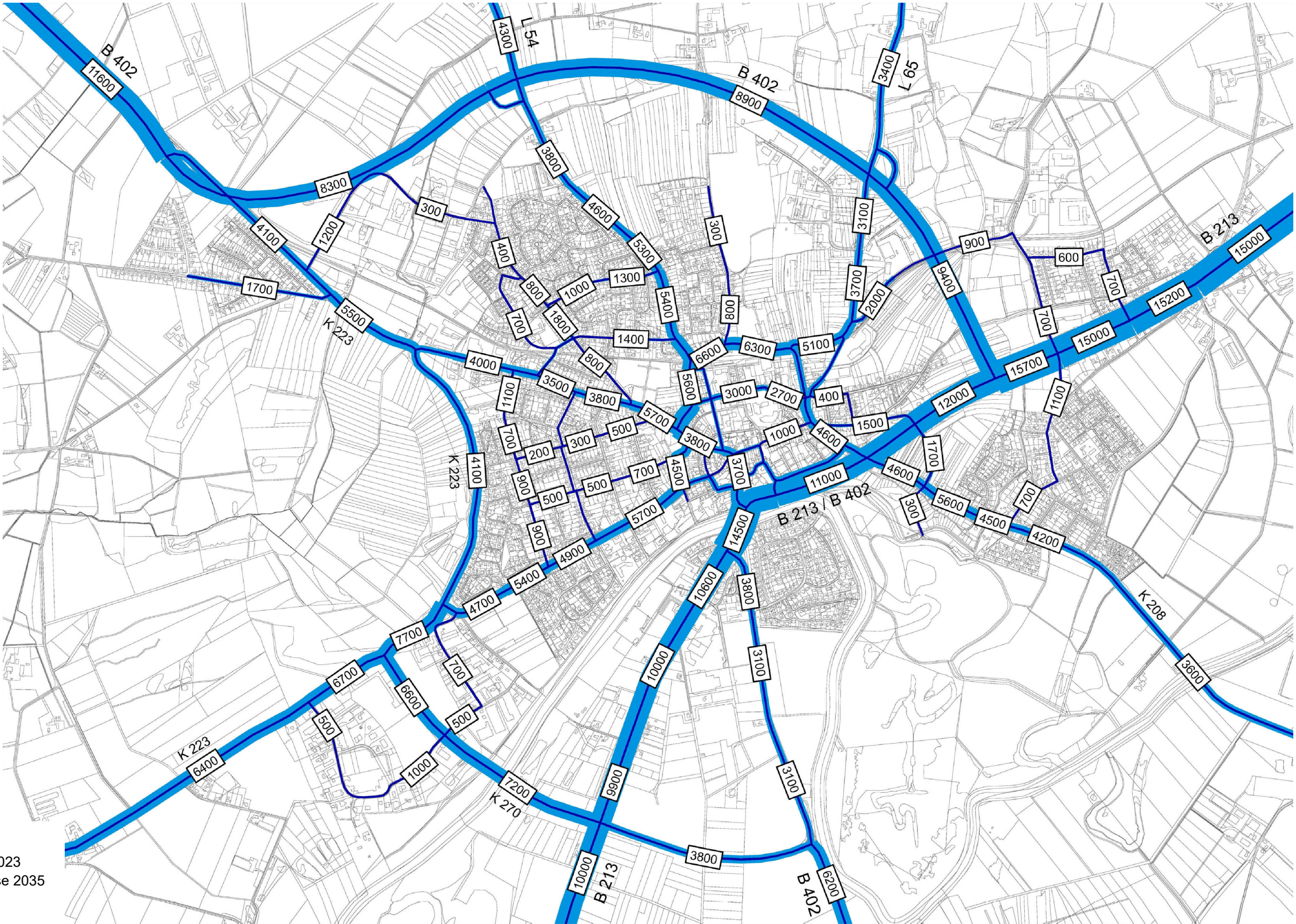
Die Verkehrsprognose 2035 ist in das Verkehrsmodell eingearbeitet und auf das Straßennetz umgelegt worden. Die Verkehrszunahmen werden einerseits durch den Quell- und Zielverkehr hervorgerufen, der durch die weitere Wohn- und Gewerbeentwicklung entstehen wird. Andererseits ist im Bundesstraßennetz ein weiterer Anstieg der Belastungen zu verzeichnen.

Die sich aus dem Prognoseszenario ergebenden Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz können Bild 52 entnommen werden. Die Verkehrsbelastungen auf der B 213 (Löninger Straße und Lingener Straße) werden auf Werte zwischen 10.000 und 16.000 Kfz/24h ansteigen. Für die B 402 (Meppener Straße) werden nordwestlich von Haselünne rd. 11.600 Kfz/24h prognostiziert. Für die Ortsumgehung im Zuge der B 402 sind Belastungswerte zwischen 8.300 und 9.400 Kfz/24h angegeben.

Für die in das Stadtgebiet führenden Landes- und Kreisstraßen wird nur mit geringen Verkehrszuwächsen gerechnet. Die Belastungen sind mit Werten zwischen 3.400 und 6.400 Kfz/24h angegeben.



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, © 2023



Erläuterung:  
Grundlage: Verkehrsanalyse 2023  
und Modellprognose 2035  
Belastungsangaben in Kfz/24h

Bild 52: Prognosebelastungen 2035





Im Stadtkern ist durch die weitere Wohn- und Gewerbeentwicklung mit einem Anstieg der Verkehrsbelastungen insbesondere auf dem Innenstadtring zu rechnen. Größere Zunahmen werden auf Konrad-Adenauer-Straße, Nordstraße, Hülsemer Weg und Elterner Straße erwartet, da der Quell- und Zielverkehr der Plangebiete diese Straßenabschnitte nutzen wird. Näheres ist dem Belastungsbild für den Stadtkern in Bild 53 zu entnehmen.



Bild 53: Prognosebelastungen 2035 im Stadtkern

Die weitere Wohngebietsentwicklung im Westen der Stadt wird auch zu einem Anstieg der Verkehrsbelastungen auf der Andrupe Straße führen. Hier ist zu prüfen, wie die Anbindung der vorhandenen bzw. geplanten Wohnbebauung an die B 213 mittelfristig verbessert werden kann, um mehr Quell- und Zielverkehr über die B 213 abzuwickeln zu können und die Verkehrsmengen auf der Andrupe Straße zu reduzieren.



### 3.5.5 Planungsmaßnahmen im Straßennetz und verkehrliche Wirkungen

Aufbauend auf dem Planungsnullfall ist die Sperrung der Straße Markt auf ihre verkehrlichen Wirkungen untersucht worden. Der Straßenabschnitt wird bereits heute an Markttagen sowie bei besonderen Veranstaltungen für den Kfz-Verkehr gesperrt. Im Rahmen der Impulsberatung Radverkehr (BMO, 2021) wurde im Hinblick auf die Schulwegsicherung die Prüfung einer temporären Sperrung an Werktagen zwischen 7.00 und 17.00 Uhr angeregt.

Die Prognosebelastungen im Planfall mit Sperrung Markt in Bild 54 zeigen, dass sich der Verkehr auf die parallel verlaufenden Straßen verlagert. So wird für die Straße Krummer Dreh eine Verkehrsbelastung von 3.300 bzw. 3.400 Kfz/24h prognostiziert. Für die Kolpingstraße sind Belastungswerte von 2.900 bzw. 3.100 Kfz/24h angegeben. Die Plessestraße weist eine Verkehrsbelastung zwischen 3.900 und 4.300 Kfz/24h auf.

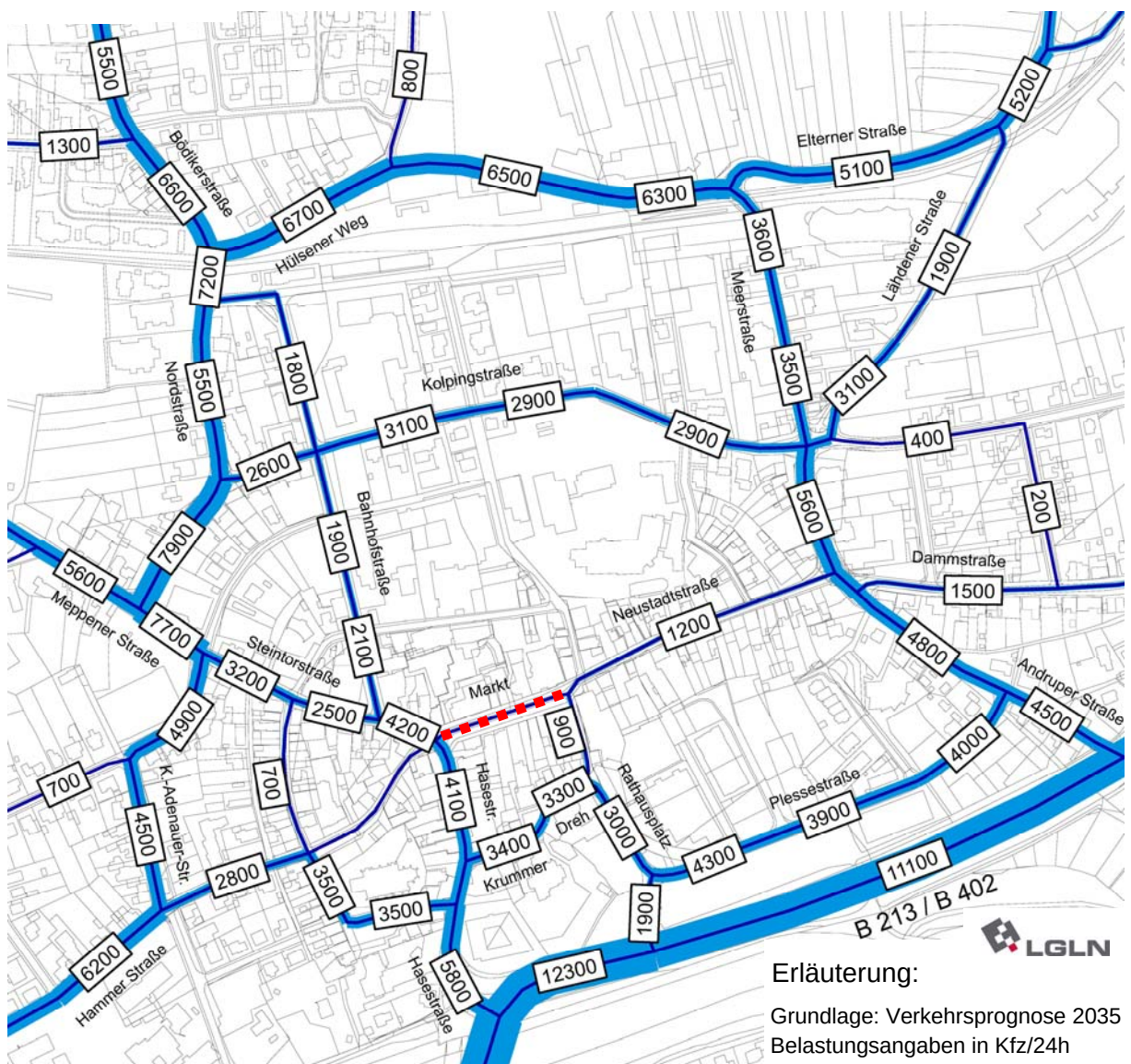
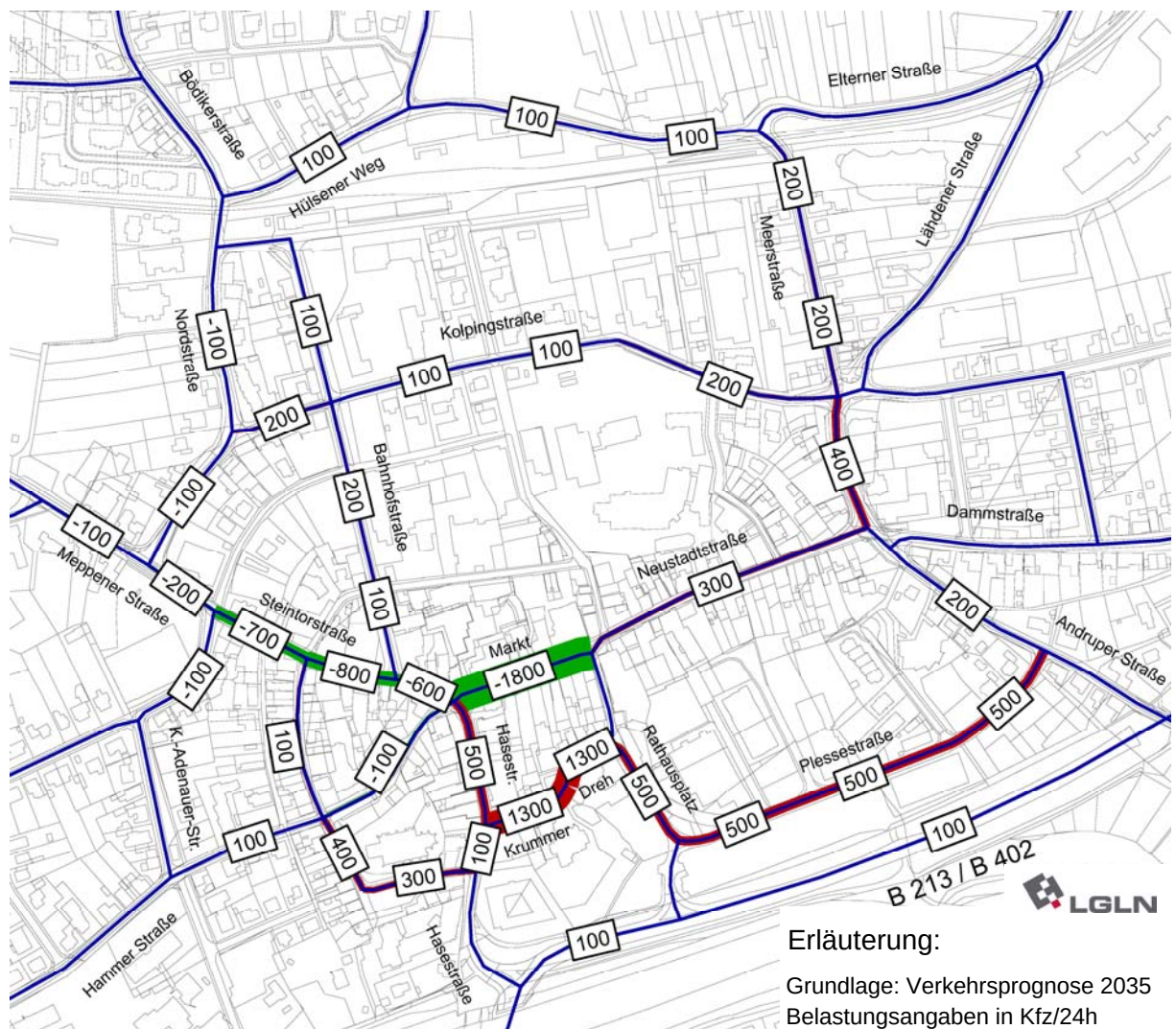


Bild 54: Prognosebelastungen 2035 im Planfall mit Sperrung Markt

Den Belastungsdifferenzen in Bild 55 ist zu entnehmen, dass es durch eine Sperrung der Straße Markt insbesondere zu Verkehrsverlagerungen auf Hasestraße, Krummer Dreh, Plessestraße, Hofstätte und Petersilienstraße kommen wird. Auch in der Neustadtstraße, der Meerstraße und der Kolpingstraße sind Verkehrszunahmen zu erwarten. Die Steintorstraße weist dagegen eine Entlastung um 600 bis 800 Kfz/24h auf.

Die verkehrlichen Wirkungen auf die Ritterstraße werden dagegen als gering eingeschätzt. Ein Belastungswert konnte nicht ermittelt werden, da die Straße aufgrund ihrer geringen Verkehrsbedeutung nicht im Verkehrsmodell enthalten ist.



**Bild 55: Belastungsdifferenzen zwischen Planfall 1 und Planungsnullfall**

Die Berechnungen zeigen, dass die dauerhafte Sperrung der Straße Markt nicht zu unverträglichen Verkehrsbelastungen in anderen Bereichen führen würde und daher grundsätzlich realisierbar ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vorhandenen Verkehrsbelastungen nur zu einem Teil von den Stellplätzen im Straßenraum, durch den Parksuchverkehr



sowie den Anliegern erzeugt werden. Der andere Teil des Verkehrs nutzt die Straße, um andere Ziele im Stadtkern zu erreichen. Dieser Verkehr könnte grundsätzlich auch andere Routen befahren.

Andererseits zeigt sich vor Ort eine weitgehend zufriedenstellende Verkehrssituation, so dass sich eine dauerhafte Sperrung des Straßenabschnitts nicht mit Problemen in der Verkehrssicherheit begründen lässt. Darüber hinaus kann eine andere Nutzung des Straßenraums nicht ganzjährig sichergestellt werden.

Auch wenn der Straßenabschnitt für das Straßennetz nur eine sehr nachgeordnete Bedeutung hat, wird empfohlen, den Straßenabschnitt weiterhin nur bedarfsorientiert zu sperren. In den Sommermonaten kann die Sperrung auf ganze Wochenenden oder die Ferien ausgedehnt werden, um den Stadtkern auch touristisch zu stärken.

Wichtig für ein verträgliches Miteinander im Verkehrsberuhigten Bereich ist insbesondere ein geringes Geschwindigkeitsniveau. Sollten hier Missstände auftreten, sind ggf. ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Erwägung zu ziehen.

Darüber hinaus ist unmittelbar südlich der Gleisanlagen der Emsländischen Eisenbahn der Bau einer Entlastungsstraße geplant, die den Busverkehr aus Richtung Meerstraße / Lähdenner Straße in Richtung Busbahnhof (Einrichtungsverkehr) aufnehmen soll. Hierdurch wird eine Entlastung des Knotenpunktes Hülsemer Weg / Bödiker Straße / Nordstraße / Bahnhofstraße erwartet, da das zweifache Linksabbiegen vom Hülsemer in die Richtung Bahnhofstraße zukünftig entfallen wird.

#### **4. Zusammenfassende Empfehlungen zur Umsetzung des Planungskonzeptes**

Die vorliegende Untersuchung stellt ein Planungskonzept für die Stadt Haselünne dar, das aufeinander abgestimmte und sich ergänzende Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr und zum Straßennetz beinhaltet. Die Maßnahmen dienen in ihrer Gesamtheit zur Verbesserung der Bedingungen für die nichtverkehrlichen Nutzungen, die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und einen stadtverträglichen motorisierten Individualverkehr.

Für die Umsetzung von Maßnahmen wird die grundsätzliche strategische Ausrichtung der Verkehrs- und Stadtentwicklung politisch zu erörtern und zu bewerten sein. Je nach gewähltem Szenario werden für die Prioritätensetzung der kommenden Jahre Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit als entscheidende Querschnittsaufgaben und Bewertungsfaktoren mehr oder weniger an Bedeutung gewinnen müssen.

Der Pkw hat in den letzten Jahren gegenüber anderen Verkehrsmitteln an Bedeutung eingebüßt. Es gilt inzwischen häufig nicht mehr als Statussymbol, sondern als eine Verkehrsoption unter vielen. In Zukunft wird eine wachsende Zahl von Bürgern den Pkw eher pragmatisch nutzen und auch vermehrt auf andere Formen der Mobilität zurückgreifen.

Bestandteil einer zukunftsorientierten Mobilität ist u. a. das Car-Sharing, da „Teilen statt Besitzen“ in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird. Der Verzicht auf einen eigenen Pkw kann durch entsprechende Angebote gefördert werden. Die Stadt Haselünne hält bereits an zwei Standorten (Platz am Wasserturm und Plesseparkplatz) Car-Sharing-Angebote vor. Weiterhin kann sie die Suche nach Standorten für weitere Car-Sharing-Angebote oder Mobilitätsstationen unterstützen.

Die Stadt Haselünne wird in Kürze vier Schnellladesäulen für E-Fahrzeuge auf dem Plesseparkplatz installieren. Die Einrichtung weiterer Ladestationen auf Parkplätzen oder am Straßenrand wird den Anreiz zur Nutzung der E-Mobilität weiter erhöhen. Neben der Privatnutzung sind Elektroautos auch beim Car-Sharing eine interessante Alternative. Weiterhin sind Elektrofahrzeuge für eine Integration in Fahrzeugflotten sehr geeignet, da sie dort entsprechend ihrer jeweiligen Stärken und Vorteile eingesetzt werden

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass mit einer Kombination von Maßnahmen eine weitere Verbesserung der verkehrlichen Situation in Haselünne zu erzielen ist und ein stadt- und umweltverträglicheres Verkehrsgeschehen erreicht werden kann. Dazu sind sowohl Maßnahmen im Straßen- als auch im Fuß- und Radwegenetz erforderlich.



**Fußverkehr** Für den Fußverkehr sind insbesondere zusätzliche Überquerungshilfen in stark belasteten Straßenräumen von Bedeutung. Im Zuge von Ausbaumaßnahmen ist auf die erforderlichen Gehwegbreiten sowie die Barrierefreiheit zu achten.

**Radverkehr** Das Fahrrad bzw. das E-Bike stellen in Städten wie Haselünne aufgrund der günstigen Topografie eine sehr gute Mobilitätsalternative zum MIV dar. Öffentlichkeitswirksame Aktionen, wie z. B. das „Stadtradeln“, an dem die Stadt Haselünne bereits in den letzten Jahren teilgenommen hat, rücken das Rad noch stärker in das Bewusstsein der Bürger.

Zur Förderung des Radverkehrs sollten die im Radwegenetz vorgeschlagenen Maßnahmen Zug um Zug umgesetzt werden. Dazu gehören neben der Beseitigung unzureichend ausgebauter Streckenabschnitte insbesondere die punktuellen, häufig jedoch sicherheitsrelevanten Maßnahmen an den Knotenpunkten. So stellen z. B. die abknickenden Vorfahrtstraßen für manche Radwegebeziehung ein erhebliches Problem dar.

Im Stadtkern sollte die Benutzungspflicht auf den Radverkehrsanlagen aufgegeben werden, so dass wahlweise die Fahrbahn genutzt werden kann. Verschiedene Gehwege sollten nicht mehr für den Radverkehr freigegeben werden. Die alternativen Routen sind zu stärken, was auch durch die Ausweisung von Fahrradstraßen zu erreichen ist. Aufgrund der baulichen Randbedingungen lässt sich jedoch nicht für jeden Bereich eine zufriedenstellende Lösung finden. So können z. B. keine Schutzstreifen angelegt werden, da die betreffenden Fahrbahnen nicht die dafür erforderliche Breite aufweisen.

Die Stadt Haselünne hat in der Neustadtstraße bereits erste Maßnahmen zur Verbesserung der Befahrbarkeit umgesetzt. So sind zwischen Gosse und Fahrbahn Pflasterstreifen angelegt worden, die deutlich besser befahren werden können als das vorhandene Granitpflaster. In der Hasestraße wird der Ausbau der Pflasterstreifen kurzfristig umgesetzt. Sukzessive sollen sie auch in Steintorstraße und Bahnhofstraße realisiert werden.

Der Fahrradtourismus sollte weiter gefördert werden und die Stadt Haselünne auch von den Besuchern profitieren. Dazu wird angestrebt, den Radwanderweg entlang der Hase vom südlichen Haseufer in den Stadtkern zu verlegen. Den Fahrradtouristen sollten am Rande des Stadtkerns gesicherte Abstellanlagen sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes zur Verfügung stehen.

**Kfz-Verkehr** Das Straßennetz ist in den letzten Jahrzehnten so ausgebaut worden, dass die großen Durchgangströme am Stadtkern vorbeifließen. Daher sind keine weiteren Aus- und Neubaumaßnahmen erforderlich, die zu einer Entlastung von Straßenräumen oder einer verbesserten Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr führen. Neben der geplanten Entlastungsstraße in Richtung Busbahnhof sind Maßnahmen im Straßennetz nur im Rahmen einer verträglichen Erschließung der geplanten Wohn- und Gewerbegebiete sowie zur Sicherstellung eines verträglichen Geschwindigkeitsniveaus erforderlich.

Darüber hinaus sollte eine Förderung der E-Mobilität durch den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgen und die Umsetzung weiterer Car-Sharing- oder Teil-Auto-Modelle unterstützt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die im Verkehrsentwicklungsplan 2023 der Stadt Haselünne empfohlenen Maßnahmen unter Voraussetzung der zu Grunde liegenden Entwicklungen den Erfordernissen der Zukunft entsprechen werden. Nach der Umsetzung von Planungsmaßnahmen sind die eingetretenen Veränderungen zu überprüfen und ggf. Planungskorrekturen vorzunehmen. Für die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach vorheriger Machbarkeitsprüfung Detailplanungen zu erarbeiten.

Hannover, im Dezember 2023

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)