



VEHRKEHRSENTWICKLUNGSPLAN mit integriertem Mobilitätskonzept



Erläuterungsbericht

Projektnummer: 218002

Datum: 2019-06-06

 INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung.....	9
1.1	Aufgabenstellung	9
1.2	Leitziele.....	11
1.3	Planungsgrundsätze des VEP Damme.....	12
1.3.1	Verkehrsvermeidung	13
1.3.2	Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung.....	14
1.3.3	Erhöhung der Mobilitätschancen	16
1.4	Methodik	18
1.5	Räumliche und inhaltliche Abgrenzung	19
2	Bestandsaufnahme – Zustandsanalyse.....	20
2.1	Raumstruktur.....	20
2.1.1	Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung	20
2.1.2	Mobilität und Verkehrsmittelwahl.....	21
2.2	Verkehrsangebot.....	23
2.2.1	Fließender Kfz-Verkehr	23
2.2.2	Ruhender Kfz-Verkehr.....	25
2.2.3	Öffentlicher Verkehr	27
2.2.4	Radverkehr	31
2.2.5	Fußgängerverkehr.....	37
2.3	Verkehrsnachfrage.....	38
2.3.1	Fließender Kfz-Verkehr	38
2.3.2	Ruhender Kfz-Verkehr - Stellplatznachfrage	48
2.3.3	Radverkehrsmengen	50
2.4	Öffentlichkeitsbeteiligung – Ergebnisse der Online-Befragung	52
3	Mängelanalyse.....	55
3.1	Fließender Kfz-Verkehr	55
3.1.1	Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung	56
3.1.2	Unfallanalyse Kfz-Verkehr.....	58
3.1.3	Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	61
3.1.3.1	Ergebnisse der Online-Befragung	61
3.1.3.2	Bürgerinformationsveranstaltung am 15. November 2018.....	63

3.2	Ruhender Kfz-Verkehr.....	65
3.2.1	Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung	65
3.2.2	Stellplatzauslastung	67
3.2.3	Öffentlichkeitsbefragung Ruhender Verkehr.....	69
3.3	ÖPNV.....	70
3.3.1	Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung	70
3.3.2	Mängel aus der Öffentlichkeitsbefragung	71
3.4	Radverkehr	72
3.4.1	Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung	72
3.4.2	Unfallanalyse Radverkehr	74
3.4.3	Mängel aus der Öffentlichkeitsbefragung	76
3.5	Fußgängerverkehr.....	78
3.5.1	Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung	78
3.5.2	Unfallanalyse	79
3.5.3	Mängel aus der Öffentlichkeitsbefragung	80
4	Verkehrsmengenprognose	82
4.1	Berechnungsgrundlagen	82
4.2	Verkehrsmengen Prognose 2030, Netzfall 0	84
5	Maßnahmenuntersuchung.....	89
5.1	Fließender Kfz-Verkehr	89
5.1.1	Zieldefinition.....	89
5.1.2	Straßennetzhierarchie.....	89
5.1.3	Verkehrsregelung Innenstadt	92
5.1.3.1	Variante 1: ISEK.....	92
5.1.3.2	Variante 2: Einbahnstraßensystem.....	95
5.1.3.3	Variante 3: Geschwindigkeitsdämpfung	98
5.1.3.4	Variante 4: Ausweisung der Große Str. als Fahrradstraße	101
5.1.3.5	Anbindung Rathausparkplatz	103
5.1.4	Umgestaltung Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr. 106	
5.1.5	Sonstige Maßnahmen Kfz-Verkehr.....	108
5.2	Ruhender Kfz-Verkehr.....	112
5.2.1	Zieldefinition.....	112
5.2.2	Bereich Rathausumfeld.....	112
5.2.3	Bereich Krankenhausumfeld	114

5.2.4	Stellplatzbewirtschaftung.....	115
5.2.5	Parkleitsystem.....	117
5.2.6	Sonstige Maßnahmen ruhender Kfz-Verkehr	119
5.3	ÖPNV.....	120
5.3.1	Zieldefinition.....	120
5.3.2	Linienoptimierung und Ergänzung des Angebotes	120
5.3.3	Umgestaltung ZOB.....	120
5.3.4	Haltestellenausstattung	123
5.4	Radverkehr	125
5.4.1	Zieldefinition.....	125
5.4.2	Erforderliche Radverkehrsführung gemäß ERA 2010.....	125
5.4.2.1	Radverkehrsführung Vördener Str.....	125
5.4.2.2	Radverkehrsführung Marienstr.....	127
5.4.2.3	Radverkehrsführung Hunteburger Str. - Steinfelder Str.	129
5.4.2.4	Radverkehrsführung Wiesenstr.....	130
5.4.2.5	Radverkehrsführung Lindenstr.....	131
5.4.3	Behebung der Sicherheitsmängel im bestehenden Netz	132
5.4.4	Fahrradabstellanlagen.....	136
5.4.5	Radverkehrswegweisung	136
5.4.6	Sonstige Maßnahmen	137
5.5	Fußgängerverkehr.....	140
5.5.1	Zieldefinition.....	140
5.5.2	Gehwegnetz Innenstadt	140
5.5.3	Querungsstellen.....	141
5.5.4	Bring- und Holverkehr an den Schulen.....	142
5.5.5	Barrierefreie Elemente	143
6	Maßnahmenempfehlung	144
6.1	Kfz-Verkehr	144
6.1.1	Ruhender Verkehr.....	146
6.1.2	Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung Kfz-Verkehr.....	148
6.2	ÖPNV.....	149
6.2.1	Umbau ZOB	149
6.2.2	Haltestellen	149
6.2.3	Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung ÖPNV.....	150
6.3	Radverkehr	151

6.3.1	Radverkehrsführung.....	151
6.3.2	Querungsstellen.....	154
6.3.3	Fahrradabstellanlagen.....	155
6.3.4	Radverkehrsförderung.....	155
6.3.5	Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung Radverkehr	156
6.4	Fußgängerverkehr.....	158
6.4.1	Gehwegnetz Innenstadt	158
6.4.2	Bring und Holverkehr.....	158
6.4.3	Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung Fußgängerverkehr	159
7	Zusammenfassung und Ausblick	160

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider
 Dipl.-Ing. (TU) Manfred Ramm
 B.Eng. Frederik Arens
 Bauzeichnerin Anette Matzke

Wallenhorst, 2019-06-06

Proj.-Nr.: 218002

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
 Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
 Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
 Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen
 Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

Abkürzungen:

AST	= Anruf-Sammel-Taxi
BAB	= Bundesautobahn
B-Plan	= Bebauungsplan
BV	= Binnenverkehr
DV	= Durchgangsverkehr
DTV	= Durchschnittlicher täglicher Verkehr (in Kfz/24h)
ERA2010	= Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010
FGSV	= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	= Flächennutzungsplan
GEP	= Gemeindeentwicklungsplan
ISEK	= Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
GV	= Güterverkehr (Lieferwagen, LKW ab 3,5 t, Traktoren
Kfz	= Kraftfahrzeuge (Krad, PKW, Lieferwagen, Bus, LKW)
Krad	= Kraftrad (z.B. Motorrad, Motorroller, Mofa)
KV	= Kreisverkehr
LKW	= Lastkraftwagen
LZ	= Lastzug
Mini-KV	= Mini-Kreisverkehr
MIV	= Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	= Verteilung auf die einzelnen Verkehrsarten MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)
ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr
OD	= Ortsdurchfahrt
PKW	= Personenkraftwagen
PKW-E	= PKW-Einheiten
PV	= Personenverkehr (Krad, PKW, Bus)
QV	= Quellverkehr
RASt06	= Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
SV	= Schwerverkehr (Busse, LKW > 3,5 t, LZ)
Sp-h	= Spitzenstunde
SPNV	= Schienengebundener Personennahverkehr
VEP	= Verkehrsentwicklungsplan
VUS	= Verkehrsuntersuchung
ZV	= Zielverkehr

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Bertelsmann-Stiftung (2013):** Demographie-Bericht.
<http://www.wegweiser-kommune.de>. Gütersloh.
- [2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014):** Verflechtungsprognose 2030 – Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin.
- [3] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016):** Verkehr und Mobilität in Deutschland. Berlin.
- [4] Centre for Regional and Innovation Economics (CRIE) (2011):** Mobilitätsstrukturen in der Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg. Bremen.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001):** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln.
- [6] Ders. (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002). Köln.
- [7] Ders. (2005):** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05). Köln.
- [8] Ders. (2006):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln.
- [9] Ders. (2006):** Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels. Köln.
- [10] Ders. (2008):** Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Köln.
- [11] Ders. (2010):** Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010). Köln.
- [12] Ders. (2010):** Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln.
- [13] Ders. (2010):** Empfehlung für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln.
- [14] Ders. (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln.
- [15] Ders. (2012):** Hinweise zum Fahrradparken. Köln.

-
- [16] **Ders. (2015):** Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Köln.
- [17] **Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) (2016):** Bevölkerung – Tabellen. <https://www.statistik.niedersachsen.de>. Hannover
- [18] **Landkreis Vechta (2016):** Nahverkehrsplan 2016 des Landkreises Vechta. Vechta
- [19] **Landkreis Vechta (2018):** BAB 1 neue AS Riester Damm – VUS 2018. Vechta
- [20] **Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2017):** Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017. Hannover
- [21] **Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2012):** Regionalmonitoring Niedersachsen, Regionalreport 2012, Hannover
- [22] **Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2014):** Basisanalyse zur Identifizierung spezifischer Handlungsbedarfe für fünf Regionen Niedersachsens – Teil B: der Region Weser-Ems. Hannover
- [23] **Regio GmbH (2017):** Infos zu niedersächsischen Standorten, Stadt Damme. www.komsis.de. Oldenburg
- [24] **Stadt Damme (2011):** Jahresbericht der Stadt Damme 2011. Damme
- [25] **Ders. (2014):** Klimaquartier Damme. Damme
- [26] **Ders. (2018):** Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Damme (ISEK). Entwurf 08/2018. Bearbeitung: Büro Junker+Kruse. Damme

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Allgemein dient ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zur geordneten und zielgerichteten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers. Im kommunalen Bereich bedeutet dies insbesondere die Betrachtung der Verkehrsarten:

- motorisierter Individualverkehr (Kfz), teilweise auch übergeordnete Baulastträger (Kreis, Land, Bund)
- ruhender Kfz-Verkehr
- Radfahrer, teilweise auch übergeordnete Baulastträger (Kreis, Land, Bund)
- Fußgänger
- ÖPNV, insbes. für die Haltestellen

Da die genannten Verkehrsarten über ein komplexes Beziehungsgeflecht voneinander abhängig sind, ist generell eine **Gesamtbetrachtung im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzeptes** erforderlich. In den letzten Jahren rückt auf Grund der klimapolitischen Zielsetzungen die Verkehrsvermeidung und Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger in den Mittelpunkt. Dabei ist im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzeptes aufzuzeigen, welcher Beitrag auf kommunaler Ebene zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet werden kann.

Der Umfang und die Tiefenschärfe der Untersuchungsschwerpunkte ist den jeweiligen spezifischen Bedingungen entsprechend auszuwählen.

Die Einwohnerzahl der Stadt Damme beträgt derzeit rd. 16.950 Einwohner. Der letzte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stammt aus dem Jahr 2005 mit Fortschreibung im Jahr 2008. In der Angebotsaufforderung vom 21.12.2017 heißt es in diesem Zusammenhang: *„Die Zunahme der Verkehre, die Veränderung der Mobilität und nicht zuletzt die städtebauliche Entwicklung der letzten Jahre erfordern eine Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes.“*

Folgende Ziele müssen berücksichtigt werden:

- ➔ Flächennutzungsplan der Stadt Damme
- ➔ Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept
- ➔ Standort- und Zentrenkonzept
- ➔ Konzept der energetischen Stadtsanierung (Klimaquartier)
- ➔ Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Für den VEP Damme sind aus unserer Sicht folgende Fragestellungen bzw. Themenkomplexe von besonderer Bedeutung:

1. Wie kann der Verkehr möglichst umwelt- und umfeldverträglich auf dem Netz der klassifizierten Straßen und der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen abgewickelt werden? Hierzu ist eine funktionsgerechte Straßennetzhierarchie zu definieren, die die Hauptverkehrsstraßen sowie das nachgeordnete Netz (Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche) festlegt.
2. Welche Anforderungen sind für den Wirtschaftsverkehr bei der Festlegung der Straßennetzhierarchie zu beachten? Gibt es für die sogenannte „letzte Meile“ alternative Organisationsformen der Paketzustellung (Mikro-Depots bzw. Paketstationen)?
3. Welche Maßnahmen sind zur Behebung bestehender Defizite in der Leistungsfähigkeit des Netzes möglich und nötig? Insbesondere an Knotenpunkten kann es bei hohem Verkehrsaufkommen zu längeren Wartezeiten kommen. Unter objektiven Bewertungskriterien können sich auch „gefühlte Defizite“ als relevant erweisen.
4. Wo gibt es Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit im vorhandenen Netz. Dabei sind alle Verkehrsarten (Kfz, Radverkehr und Fußgänger) zu betrachten. Welche Maßnahmen sind zur Beseitigung dieser Defizite möglich? Das Umfeld von Schulen ist hier besonders zu berücksichtigen.
5. Welche Maßnahmen sind zur Reduzierung von Verkehrs- und Immissionsbelastungen an stark befahrenen Straßen möglich? Insbesondere für die Attraktivität der Innenstadt für Kunden und Besucher aber auch in den Wohngebieten ist der funktionsadäquate Ausbau nach den Kriterien „Umfeld- bzw. Aufenthaltsqualität“ und „Verkehrsberuhigung“ zu bewerten.
6. Im Zusammenhang mit den Zielsetzungen zum Klimaschutz ist aufzuzeigen, wie Verkehr grundsätzlich reduziert oder auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden kann und welcher kommunale Beitrag dabei geleistet werden kann.
7. Ist das Stellplatzangebot in der Innenstadt von Damme ausreichend? Sind ggf. Änderungen in Angebot und Bewirtschaftung erforderlich? Hier ist auch die Fragestellung der Tagesganglinie der Belegung auf den einzelnen Stellplatzanlagen bzw. im Straßenraum zu untersuchen, um Rückschlüsse auf die Nutzergruppen ziehen zu können. Ist eine Verbesserung der Auffindbarkeit der einzelnen Parkplätze durch ein optimiertes Parkleitsystem erforderlich, auch um unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden?
8. Dem Radverkehr wird allgemein eine in der Zukunft steigende Bedeutung für innerstädtische Verkehre prognostiziert. Ein wesentlicher Grund für diese Hoffnung ist der

rasante Anstieg der Verkaufszahlen für E-Bikes und Pedelecs. Diese Technik verändert nicht nur das Radfahren selbst (aufgrund höherer Geschwindigkeiten), sondern auch die Altersstruktur der Nutzer (aufgrund geringerer Anforderungen an körperliche Fitness). Es ist zu prüfen, ob die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in Damme den gestiegenen Anforderungen an ein modernes Radwegenetz gerecht wird.

9. Entspricht das vorhandene Fußwegenetz den heutigen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort? Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Bestrebungen zur Inklusion ist hier insbesondere das Thema „Barrierefreiheit“ zu nennen. Auch hier ist die Innenstadt aber auch das Umfeld der Schulen als Schwerpunkt der Untersuchungen zu nennen.
10. Für den Bereich des ÖPNV steht der mögliche Beitrag der Stadt Damme zur Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers im Vordergrund. Anzusprechen sind hier insbesondere die Ausstattung und der Komfort der Haltestellen, die Vernetzung mit den umliegenden Bahnhaltepunkten und mit dem Radverkehr. Die (Um-)Gestaltung des ZOB und dessen Umfeldes an der Lindenstraße ist hier als Gegenstand der Betrachtungen hervorzuheben.

Neben diesen Fragestellungen werden auch weitere Anregungen aus der Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aufgegriffen und untersucht.

1.2 Leitziele

Im Folgenden sollen zunächst die grundsätzlichen verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele erörtert werden, die diesem Verkehrsentwicklungsplan zu Grunde gelegt werden. Der VEP soll als Grundlage zukünftiger Planungen in der Stadt Damme dienen. Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar, diese Untersuchung in übergeordnete Planungsleitlinien einzubetten.

Allen voran stehen die Bemühungen einer nachhaltigen Entwicklung. Die Kommunen tragen nicht nur Verantwortung für ihre jeweilige lokale Umweltsituation, sondern zunehmend auch für die globalen ökologischen Probleme. Die Konsequenzen eines Wirtschafts- und Wohlstandswachstums - beispielsweise der steigende Freiflächenkonsum für Siedlungszwecke und die wachsenden Mobilitätsansprüche - finden in den Städten und Gemeinden ihren räumlichen Ausdruck.

Durch das zunehmende Auseinanderfallen der einst enger verflochtenen Standorte für Wohnen und Arbeiten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen - nicht zuletzt infolge des in der Nachkriegszeit vorherrschenden städtebaulichen Leitbildes der Funktionstrennung - entstehen

vor allem an den Stadträndern und im suburbanen Raum separierte "monofunktionale Nutzungseinheiten": Wohngebiete hier, neue Standorte und Flächen für Güterproduktion, Handel, Dienstleistungen und Freizeitaktivitäten dort.

Der Anstieg und die räumliche Ausweitung des Individualverkehrs mit dem Pkw und des Wirtschaftsverkehrs mit dem Lkw führen zu einem Anstieg der verkehrsbedingten Emissionen und der Lärmbelastungen und damit zum Verbrauch nicht erneuerbarer Energiequellen, zu einer intensiven Flächenbeanspruchung und zur Zerschneidung von Naturräumen.

Das Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung setzt sich zum Ziel "die Bedürfnisse der Gegenwart zu befriedigen, ohne zu riskieren, dass zukünftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können" (Brundtland-Bericht „Our common future“, 1987).

Neben der Flächenpolitik kommt vor allem der Steuerung der städtischen Mobilität Priorität zu, will man die nachhaltige Stadtentwicklung von der Theorie zur Praxis werden lassen. Eine auf Begrenzung des Mobilitätswachstums und der Folgen für Mensch und Umwelt ausgerichtete stadtverträgliche Verkehrspolitik muss verschiedene Maßnahmen einsetzen und koordinieren. Erst das Zusammenwirken von Maßnahmen zur Änderung des Infrastrukturangebotes, entsprechender Ordnungspolitik und marktorientierter Instrumente zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens kann die erwünschten Wirkungen zur Verkehrsentlastung bringen.

Soll dem Anspruch eines integrierten Mobilitätskonzeptes Rechnung getragen werden, sind abgestimmte Vorgehensweisen, die an den Ursachen der Verkehrsentstehung ansetzen und sowohl die Attraktivitätssteigerung des nicht-motorisierten und des öffentlichen Verkehrs als auch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs bewirken, gefordert.

Alle Maßnahmen zur Schaffung einer nachhaltigen Mobilität für Menschen und Güter sind dahingehend zu überprüfen, ob ein funktionsfähiges Verkehrssystem erhalten bleibt. Dies ist die unverzichtbare Voraussetzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft, die regionale Verteilung von Arbeitsplätzen und Warenangeboten und damit des Wohlstandes einer Gesellschaft.

1.3 Planungsgrundsätze des VEP Damme

Die generellen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sind aus den erläuterten allgemeinen verkehrspolitischen Zielen abgeleitet und lassen sich in drei große Zielfelder zusammenfassen.

- 1. Verkehrsvermeidung**
- 2. Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung**
- 3. Erhöhung der Mobilitätschancen**

Mobilität in Form von Ortsveränderungen von Personen und Gütern ist fester Bestandteil unserer Gesellschaft. Das Ziel „**Verkehrsvermeidung**“ kann daher nicht darin bestehen, die Mobilitätschancen Einzelner oder von Gruppen zu beschneiden, sondern muss darauf ausgerichtet sein, die **Zwänge** zur Mobilität und zur Benutzung umwelt- bzw. umfeldunverträglicher Verkehrsmittel abzubauen.

Für den verbleibenden Verkehr gilt dann das Ziel, eine **umwelt- bzw. umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung** zu erreichen, um die aus dem Verkehr resultierenden Belastungen in ihren unterschiedlichen Formen zu minimieren. Der Verkehrssektor ist mit etwa 28% an den gesamten CO₂-Emissionen in der Stadt Damme beteiligt (siehe Klimaschutzkonzept, S. 30). Hinsichtlich der Erreichung der Klimaschutzziele ist somit ein großes Potenzial bei der Vermeidung von umweltschädlichen Verkehren zu sehen.

Konträr zu den beiden vorgenannten Zielen steht zunächst das Ziel der **Erhöhung der Mobilitätschancen** für alle. Jede Verkehrsteilnahme bedeutet eine Belastung des Umfeldes (selbst der Fußgänger belastet die Umwelt durch den erforderlichen Flächenverbrauch für den Gehweg). Dieser Zielkonflikt kann nicht beseitigt, sondern nur im Rahmen der ersten beiden Zielfelder minimiert werden.

Die Konkretisierung der Zielfelder wird im Rahmen von Ziel- bzw. Handlungsfeldern im nachfolgenden Zielkatalog vorgenommen.

1.3.1 Verkehrsvermeidung

Folgende Grundsätze können als Stützen einer verkehrsvermeidenden Politik angesehen werden.

- Integration von Verkehrsplanung und Bauleitplanung

Eine verstärkte Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen in der Bauleitplanung und umgekehrt ist die Voraussetzung dieses Integrationsprozesses. Städteplanerische Maßnahmen sind auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin zu beurteilen. Umgekehrt werden verkehrliche Maßnahmen auch auf ihre Verträglichkeit mit den städtebaulichen Gegebenheiten und Absichten bewertet.

- Bestandsorientierte Stadtplanung

Hier ist insbesondere eine Entwicklung anzustreben, die vorhandene umfeldverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr) ausnutzt bzw. deren Wirtschaftlichkeit

durch Erhöhung des Nachfragepotenzials (mehr Einwohner/ Arbeitsplätze im Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV) verbessert.

- Verkehrsvermeidende Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen

Der „Zwang zur Mobilität“ mit umfeldunverträglichen Verkehrsmitteln kann (langfristig) durch verstärkte städteplanerische Einwirkungen im Sinne von Siedlungsverdichtung, Erhalt bestehender störungsfreier Mischquartiere bzw. Schaffung neuer funktional gut durchmischter Quartiere reduziert werden. Die räumlich günstige Zuordnung verschiedener Nutzungen („städtebauliche Konzeption der kurzen Wege“) ermöglicht den Verzicht auf motorisierte Verkehrsmittel. Statt mit umweltschädlichen Kraftfahrzeugen, kann die Verknüpfung der Nutzungen mit dem Fahrrad oder zu Fuß umwelt- und umfeldverträglich abgewickelt werden.

Dazu ist eine Trendwende notwendig, weg von der Konzentration gleichartiger Nutzungen (Einkauf/ Dienstleistungen im Stadtzentrum, Wohnen im Grünen, Ausbildung im Schulviertel, Arbeiten im Industriegebiet und Freizeit im „Freizeitpark“), wieder hin zur Durchmischung der Funktionen („Tante-Emma-Laden“, „Leben“ im Stadtzentrum, Dorfschule, umfeldverträgliches Gewerbe und Sportstätten auch in Wohngebieten).

- Individuelle Verkehrsvermeidung

Neben der hinsichtlich Umfang und Art unvermeidbaren Mobilität, gibt es ein erhebliches Potenzial zur Verkehrsvermeidung, in dem z.B. umfeldverträgliche Verkehrsmittel statt PKW gewählt werden oder Fahrtzwecke kombiniert werden (z.B. Arbeiten und Einkauf oder Freizeit und Einkauf). Diese Potenziale können durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung geweckt werden.

1.3.2 Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung

Im Gegensatz zu den im Zielfeld „Verkehrsvermeidung“ erforderlichen Maßnahmen, die nur mittelbar den Verkehr durch städtebauliche Maßnahmen und Bewusstseinsbildung beeinflussen, werden zur Erreichung einer umfeldverträglichen Verkehrsabwicklung direkte Eingriffe in das Verkehrssystem erforderlich.

Das Zielfeld lässt sich in drei Handlungsfelder untergliedern.

- Veränderung der Verkehrsmittelwahl,
- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs und
- Verbesserung der Straßenraumgestalt/ des Stadtbildes

- Veränderung der Verkehrsmittelwahl

Die wirksamsten Erfolge für eine umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung sind sicherlich im Handlungsfeld „Veränderung der Verkehrsmittelwahl“ zu erhoffen, wobei gerade hier Anspruch und Wirklichkeit aus den verschiedensten Gründen häufig weit auseinandergehen. Ohne ein entsprechendes Problembewusstsein und veränderte Einstellungen, wird auch das beste Angebot zur Nutzung umfeldverträglicher Verkehrsmittel nicht akzeptiert werden. Somit kommt der Öffentlichkeitsarbeit in diesem Zusammenhang große Bedeutung zu.

Als erste Maßnahme kann zunächst die **Förderung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs** genannt werden. Das bedeutet eine verstärkte Berücksichtigung der Belange der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer, die die höchste Umfeldverträglichkeit aufweisen. Dazu gehören z.B. ein zusammenhängendes Fuß- und Radwegenetz, die Anlage sicherer, attraktiver und umwegfreier Fuß- und Radwege, ein barrierefreier Ausbau der Fußwege insbesondere in Kreuzungsbereichen, eine Reduzierung der Trennwirkung durch Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen, die Zulassung des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen, das Angebot von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielen in ausreichender Quantität und Qualität.

Ein weiteres Maßnahmenbündel ist in der **Förderung des ÖPNV** zu sehen. Mögliche Einzelmaßnahmen sind ein ausreichendes Angebot an Haltestellen, komfortable Ausstattung der Haltestellen, Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund.

- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Der individuelle, motorisierte Kfz-Verkehr wird aufgrund der vorhandenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen auch in der absehbaren Zukunft der wichtigste Erbringer von Verkehrsleistungen sein. Ein grundlegender Ersatz durch alternative Verkehrsmittel ist nicht zu erwarten. Außerhalb der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung, die sich verstärkt auf die Verkehrsinfrastruktur konzentriert, sind daher Maßnahmen am Kraftfahrzeug selbst erforderlich, um eine umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung auch mit dem Kfz zu ermöglichen.

Zu den im VEP zu leistenden Maßnahmen zählt eine **(Neu-)Ordnung des Straßennetzes**. Als Kriterium dieser Ordnung sind vor allem die tolerierbaren Verkehrsbelastungen heranzuziehen. Dabei gilt der Grundsatz einer verbesserten Ausnutzung bzw. Optimierung der vorhandenen Infrastruktur vor dem Straßenneubau. Es ist ein ausreichend leistungsfähiges Straßennetz vorzuhalten, wobei auf einen ausgewogenen Kompromiss zwischen der Verkehrsfunktion der Straße und den Umfeldanforderungen zu achten ist. Die Grundkonzeption wird dabei die

Bündelung des Verkehrs auf wenige leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen mit weniger sensiblen Umfeld sein. Dies ermöglicht eine flächenhafte Entlastung ganzer Quartiere. Daneben hat sich die flächenhafte Verkehrsberuhigung in der Vergangenheit als probates Mittel zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs erwiesen.

Ein weiterer Aspekt zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs besteht in der **Erhöhung der Verkehrssicherheit**. Insbesondere Konflikte zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern sind durch eine verbesserte Straßenraumgestaltung, Verkehrslenkung, -überwachung und –aufklärung zu reduzieren.

- Verbesserung der Straßenraumgestalt/ des Stadtbildes

Weitere Maßnahmen mit dem Ziel einer umfeldverträglichen Verkehrsabwicklung lassen sich unter dem Begriff „Verbesserung der Straßenraumgestalt/ des Stadtbildes“ zusammenfassen.

Eine verstärkte Berücksichtigung des Straßenumfeldes beim Neubau, Umbau oder Rückbau von Straßen und Plätzen mit dem Ziel überdimensionierte und/oder überflüssige Verkehrsanlagen zu vermeiden, ist als erstes Maßnahmenpaket zu nennen. Hierzu zählen Einzelmaßnahmen wie ein flächensparender Straßenbau mit reduzierten Querschnitten, ein Angebot ausreichender und ansprechend gestalteter Flächen im Straßenraum für Aufenthalt und Kommunikation und eine Reduzierung der Flächenversiegelung und Einfügung zusätzlicher Begrünung zur positiven Beeinflussung des innerstädtischen Kleinklimas.

Ansätze zur Verbesserung des Stadtbildes sind bei einer Anpassung des Straßenraumes an das städtebauliche Umfeld, einer Unterstreichung städtebaulicher Randbedingungen durch angepasste Gestaltung der Anlagen für den ruhenden Verkehr und Mehrfachnutzbarkeit für ebenerdige Flächen des ruhenden Verkehrs zu sehen.

1.3.3 Erhöhung der Mobilitätschancen

Als dritte generelle Zielsetzung liegt diesem Verkehrsentwicklungsplan die Erhöhung der Mobilitätschancen zugrunde. Hierunter ist sowohl die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel als auch für den Wirtschaftsverkehr gemeint.

- Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel

Jedes Verkehrsmittel weist innerhalb bestimmter Distanzen gegenüber anderen Verkehrsmitteln eindeutige Reisezeitvorteile auf. Insofern ist eine absolut gleichwertige Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel weder möglich noch erforderlich.

Die Vorteile des PKW hinsichtlich räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit sowie die relative Unabhängigkeit von den zu überwindenden Entfernungen, haben den Erfolg dieses Verkehrsmittels ausgemacht und sind ohne umwälzende gesellschafts-, wirtschafts- und verkehrspolitische Entscheidungen nicht rückgängig zu machen. Zu Fuß gehen oder die Benutzung des Fahrrades sind entfernungs- und zu einem nicht unerheblichen Teil auch witterungsabhängig. Auch eine weitere Flexibilisierung des ÖPNV (durch Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi) wird nach heutigem Kenntnisstand nie das Niveau des PKW-Individualverkehrs erreichen.

Dennoch sind insbesondere für die Personengruppen, die über keinen PKW verfügen können (Kinder, Jugendliche, Personen ohne eigenen PKW, Senioren) die Mobilitätschancen durch Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs und des ÖPNV zu verbessern. In Einzelfällen sind auch Restriktionen im Individualverkehr zugunsten der anderen Verkehrsmittel erforderlich. Dabei gehen die Überlegungen bis hin zur Sperrung einzelner Straßen.

- Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen (Inklusion)

Verkehrsplanung muss auch einen Beitrag zur Inklusion leisten, in dem die Anforderungen einer barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen berücksichtigt werden. Mobilität und damit Teilhabe wird für einige Personengruppen durch barrierefreie Verkehrsanlagen erleichtert und für andere überhaupt erst ermöglicht.

- Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr

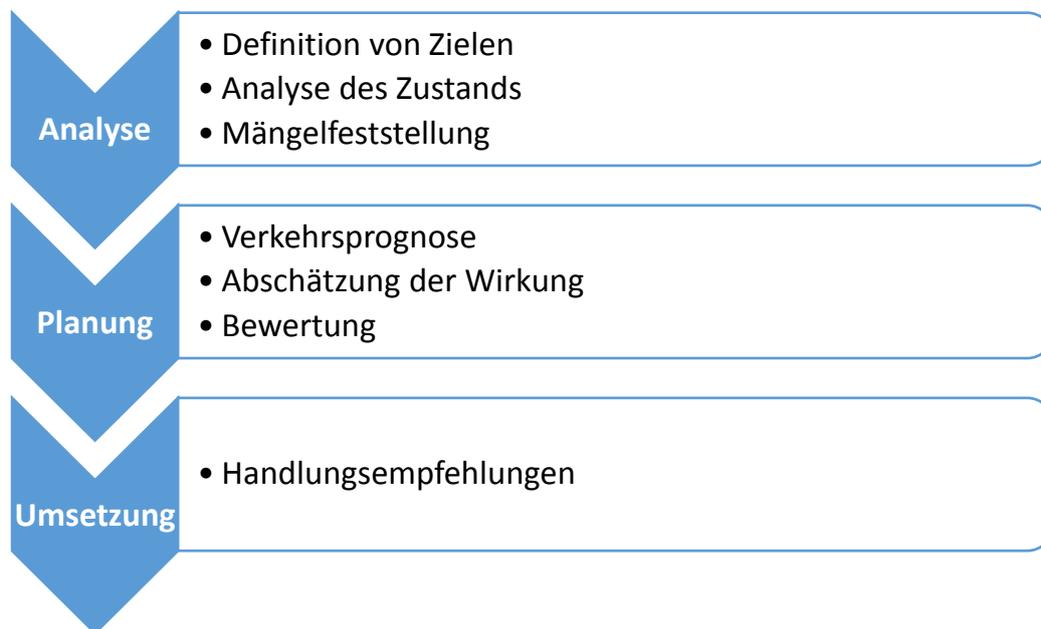
Der Lade- und Lieferverkehr ist im Wesentlichen auf den Straßengüterverkehr angewiesen. Dies gilt sowohl für den großräumigen Verkehr (wo der Schienenverkehr und sonstige Verkehrsmittel nur geringe Anteile haben) als auch in verstärktem Maße für den Kurzstreckenverkehr. Für den Innenstadtbereich mit überwiegend Handel und Dienstleistung ist die Erreichbarkeit an sich und das Angebot von Lade- und Lieferzonen das wesentliche Problem. Hier sind Lösungen zu finden, die einerseits wirtschaftlich sind und andererseits das Umfeld nicht belasten.

Die Kurier-, Express- und Paketbranche erfährt derzeit durch den Internethandel rasante Zuwachsraten und damit auch deutlich steigende Verkehrsmengen. Die Kommunen stehen deshalb vor der Herausforderung, diesen Verkehr möglichst umwelt- und umfeldverträglich abwickeln zu können. Die sogenannte „letzte Meile“ steht dabei im Vordergrund der Betrachtungen und Strategien.

Für Gewerbetreibende in Stadtrandlage ist in erster Linie die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz wichtig.

1.4 Methodik

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes orientiert sich am folgenden Ablaufschema.



Mit den drei großen Bearbeitungsschritten Analyse – Planung – Umsetzung wird der Verkehrsentwicklungsplan stufenweise unter Einbeziehung der politischen Gremien der Stadt und weiterer gesellschaftlicher Interessengruppen (Bürgerinitiativen, Behindertenbeirat, Wirtschaftsförderung usw.) erarbeitet.

Darüber hinaus wird der Planungsprozess durch eine **breite Beteiligung der Öffentlichkeit** begleitet, in denen sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über den Bearbeitungsstand informieren und eigene Mängel, Ideen und Anregungen zur weiteren Verkehrsentwicklung in der Stadt Damme einbringen können. Neben den öffentlichen Sitzungen der politischen Ausschüsse und weiteren Präsentationen und Diskussionen zu Einzelthemen wird auch eine Begleitung über das Internet in Form einer Online-Befragung durchgeführt.

Während der Erhebungen werden zusätzlich Interviews an verschiedenen Orten in Damme geführt, um auch so ein Meinungsbild zur aktuellen Verkehrssituation zu erhalten, auf den VEP aufmerksam zu machen und weiteren Input z.B. zu Mängeln zu erhalten.

Bei der Umsetzung wird im Rahmen der Handlungsempfehlungen eine Kostenschätzung und **Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen** in kurz-, mittel- und langfristig umzusetzende Maßnahmen erfolgen. Ebenso wird aufgezeigt, in welcher Form ggf. Fördergelder generiert werden können und ob Zuständigkeiten außerhalb der kommunalen Ebene liegen und auf die Umsetzung der Maßnahmen seitens der Stadt Damme lediglich hingewirkt werden kann.

1.5 Räumliche und inhaltliche Abgrenzung

Als Untersuchungsraum wird grundsätzlich das gesamte Stadtgebiet gemäß Abbildung unten angesehen. Je nach Problemlage wird die Tiefenschärfe der Betrachtungen in den einzelnen Ortsteilen unterschiedlich ausgeprägt sein.



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

Inhaltlich werden alle Verkehrsarten integrativ betrachtet, so dass der Verkehrsentwicklungsplan als Mobilitätskonzept zu verstehen ist. Dieser integrative Ansatz soll durch das folgende Bild grafisch dargestellt werden.



Wie bei der räumlichen Abgrenzung sind auch bei den Verkehrsarten je nach Problemschwerpunkt unterschiedliche Tiefenschärfen der Betrachtungen erforderlich.

2 Bestandsaufnahme – Zustandsanalyse

2.1 Raumstruktur

2.1.1 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung

Die Stadt Damme ist im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen als Grundzentrum ausgewiesen und nimmt somit Funktionen wahr, die Grundversorgung der Einwohner aus dem Umland zu gewährleisten. Allerdings werden z.B. durch das Krankenhaus auch überörtliche Versorgungsfunktionen übernommen.

Mit rd. 17.060 Einwohnern (Stand 31.12.2017) ist die Stadt Damme die drittgrößte im Landkreis Vechta und hat einen Einzugsbereich von über 40.000 Menschen. Hinsichtlich der Siedlungsstruktur weist Damme einen kompakten zentralen Stadtteil auf. Kennzeichnend ist die lockere Besiedlung mit zahlreichen kleinen Ortschaften und Einzelhöfen.

Die Einwohnerentwicklung der Stadt Damme weist, wie der Landkreis Vechta, seit 2000 eine stetig wachsende Bevölkerung auf. Folgende Tabelle und Abbildung stellt diese Entwicklung dar.

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung 2000 bis 2016

	Stadt Damme	Landkreis Vechta	Niedersachsen
2000	15.390	126.400	7.926.000
2005	16.210	132.400	7.994.000
2011	16.440	135.400	7.774.000
2016	16.940	139.700	7.946.000

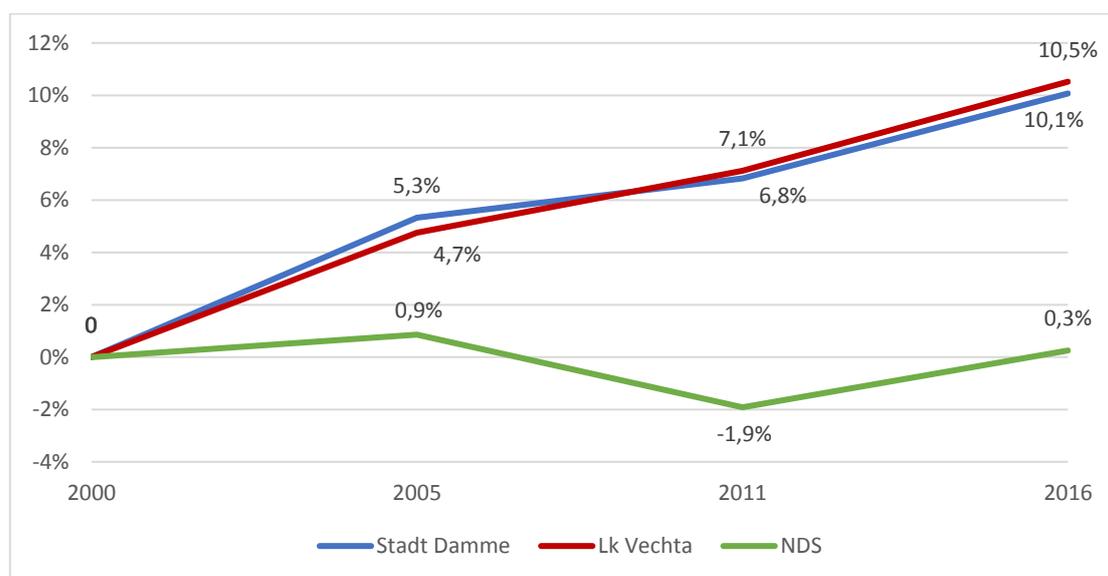


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2016

(Quelle: Stadt Damme [25] und LSN [17])

2.1.2 Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung (vereinfacht auch (Verkehrs-) Mobilität als die Beschreibung der Bewegung von Menschen im Raum) wird von unterschiedlichen Aspekten beeinflusst. Bei der Mobilität des einzelnen Bürgers sind neben einer Vielzahl weiterer Faktoren insbesondere Alter, Status (Bildung, Familienstand, wirtschaftliche Situation) sowie die Lage des Wohn- und Arbeitsortes wichtige Einflussgrößen. Als Summe des individuellen Verkehrsmittelwahlverhaltens ergibt sich dann der Modal Split z.B. einer Kommune.

Konkrete Daten über den Modal Split liegen für die Stadt Damme derzeit nicht vor. Eigene repräsentative Erhebungen sind ebenfalls nicht vorgesehen. Daher wird auf übergeordnete Daten zurückgegriffen.

Bundesrepublik Deutschland:

Erhebungen des Modal Splits für ganz Deutschland werden regelmäßig vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt. So wurden 2016 aktuelle Informationen zum Verkehr und zur Mobilität in Deutschland veröffentlicht. Demnach legt jeder Deutsche im Schnitt 3,4 Wege pro Tag zurück, welche eine mittlere Länge von 12,3 km haben.



Abbildung 3: Modal Split des Verkehrsaufkommens (2014) (Quelle: BMVI [3])

Aus der Abbildung geht hervor, dass 54,3% aller Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wird. Etwa ein Drittel (34,3%) der zurückgelegten Wege wird klimaneutral mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewältigt.

Metropolregion Bremen/Oldenburg:

Der Modal Split der Metropolregion Bremen/Oldenburg geht auf das Klimaquartier der Stadt Damme [25] bzw. die Publikation „Mobilitätsstrukturen in der Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg“ (CRIE) [4] zurück. Demnach liegt der niedrige ÖPNV-Anteil von 7% (s. Abbildung 4) an einem unzureichenden Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie langen Wegzeiten im ländlichen Umland. Unter Ausschluss der Städte Oldenburg und Bremen reduziert sich der ÖPNV-Anteil auf rd. 3% des gesamten Modal Splits.

Auch die Nutzung des Fahrrads ist in den Regionen Bremen / Oldenburg stärker ausgeprägt als im Umland. Diese liegt in den Gemeinden mit weniger als 100.000 Einwohnern bei unter 7%.

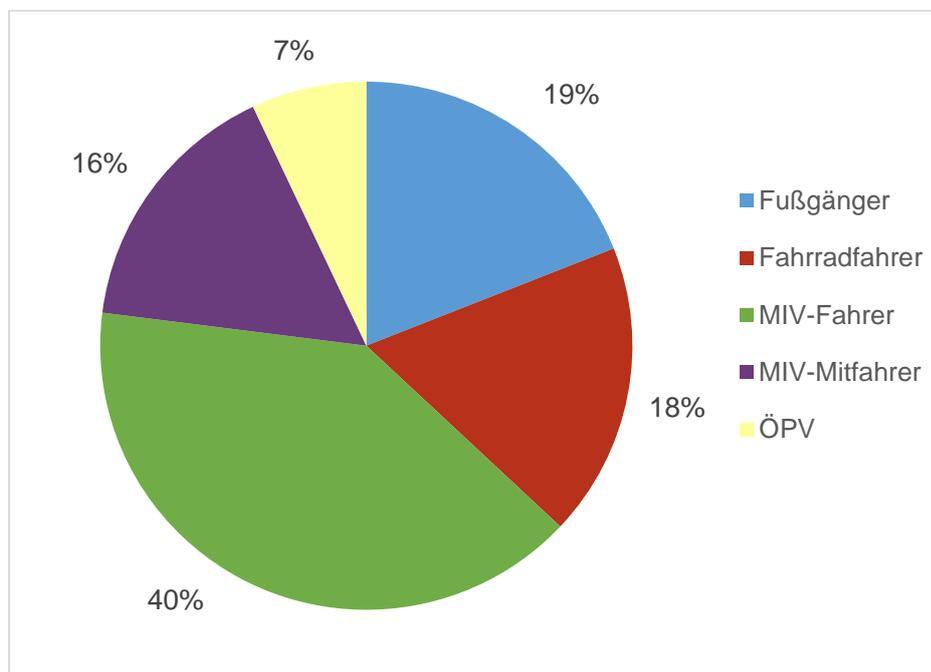


Abbildung 4: Modal Split in der Metropolregion Bremen / Oldenburg

2.2 Verkehrsangebot

2.2.1 Fließender Kfz-Verkehr

- **Anlage 1**

Das Netz der klassifizierten Straßen und die derzeit definierten Verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen sind in Anlage 1 dargestellt und kann wie folgt beschrieben werden.

Bundesautobahn:

Die Stadt Damme ist über die Anschlussstellen Nr. 66 Holdorf und Nr.67 Neuenkirchen/Vörden an die westlich gelegene BAB A1 angeschlossen. Die Entfernungen zum Stadtzentrum betragen jeweils rd. 11 km.

Bundesstraßen:

B 51

Die Bundesstraße 51 verläuft von Stuhr bei Bremen durch Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und das Saarland bis zur französischen Grenze und ist von Damme aus über die L 853 zu erreichen.

B 214

Die Bundesstraße 214 verläuft von Lingen im westlichen Niedersachsen über Bersenbrück, Steinfeld, Diepholz, Sulingen, Nienburg (Weser) und Celle bis nach Braunschweig im östlichen Niedersachsen. Von Damme aus ist die B 214 über die L 846 oder die L 851 zu erreichen.

Landesstraßen:

L 80

Die Landesstraße 80 beginnt in Damme und endet in Hunteburg. Über die L 80 wird das südliche Industriegebiet „Robert-Bosch-Str.“ und die künftigen Gewerbegebiete B-Pläne 165 und 170 erschlossen. Künftig wird über die L 80 die östliche Entlastungsstraße angebunden.

L 846

Die Landesstraße 846 verläuft durch Damme und schafft nach Norden hin eine Verbindung nach Steinfeld. In Steinfeld gelangt man von der L 846 auf die Bundesstraße 214. In Richtung Süden mündet die L 846 in der L 76, die an die BAB A1 anschließt. In Damme selbst erfüllt die L 846 eine Funktion als Entlastungsstraße der Innenstadt und als Nord-Süd-Verbindung.

L 851

Die Landesstraße 851 verläuft von Damme bis nach Holdorf und schließt dort an die B 214 an. In Damme erfüllt die L 851 eine Funktion als Nord-Süd-Verbindung und erschließt das Schulzentrum.

L 853

Die Landesstraße 853 verläuft als West-Ost-Verbindung von Damme nach Lembruch, wo diese an der Anschlussstelle der B 51 endet. Über die L 853 werden zudem die Stadtteile Dümmerlohausen sowie Bergfeine und Osterfeine (über die K 272) erschlossen.

Kreisstraßen:

Auf Kreisebene sind folgende Straßenverbindungen klassifiziert:

- **K 271**
- **K 272**
- **K 273**
- **K 276**
- **K 277**
- **K 278**
- **K 279**
- **K 322**

Verkehrswichtige innerörtliche Straßen:

Das beschriebene und in Anlage 1 dargestellte klassifizierte Straßennetz in der Stadt Damme kann als relativ dicht angesehen werden. Die ausgewiesenen Kreis- und Landesstraßen übernehmen auch wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktionen. Als Ergänzung des klassifizierten Straßennetzes auf kommunaler Ebene sind die verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen anzusehen. In Anlage 1 sind die gemäß geltendem VEP definierten Verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen dargestellt:

- **Vördener Str.**
- **Lindenstr.**
- **Marienstr.**
- **Ohlkenbergsweg**
- **Mühlenstr.**
- **Mühlenstr. zwischen Westring (L 851) und Lindenstr.**
- **Rottinghauser Str.**
- **Neuenwalder Str.**
- **In der Jeest**

Das künftige Netz der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen wird im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung definiert.

2.2.2 Ruhender Kfz-Verkehr

- Anlage 2

Im Rahmen des VEP wird das öffentliche Stellplatzangebot in der Kernstadt analysiert. Der Untersuchungsraum ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 5: Untersuchungsraum - Parkraumerhebung

Insgesamt befinden sich in dem dargestellten Untersuchungsraum in etwa 2.150 öffentlich zugängliche Stellplätze, von denen rd. 850 öffentliche und rd. 1.300 private Stellplätze, die öffentlich zugänglich sind.

Bewirtschaftung:

Grundsätzlich gilt innerhalb des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo-20-Zone) in der Innenstadt durch ein entsprechendes Zusatzzeichen eine Parkscheibenregelung mit einer Beschränkung auf 1 Stunde (siehe Foto).



Von dieser grundsätzlichen Regelung wird aber durch zusätzliche Beschilderung innerhalb der Zone abgewichen. Die unterschiedlichen Bewirtschaftungsregelungen der Parkflächen kann Anlage 2.3 entnommen werden.

Insgesamt werden im Untersuchungsraum rund 36% des öffentlichen Stellplatzangebotes durch Parkscheibe geregelt. Die übrigen 64% werden ohne Bewirtschaftung angeboten.

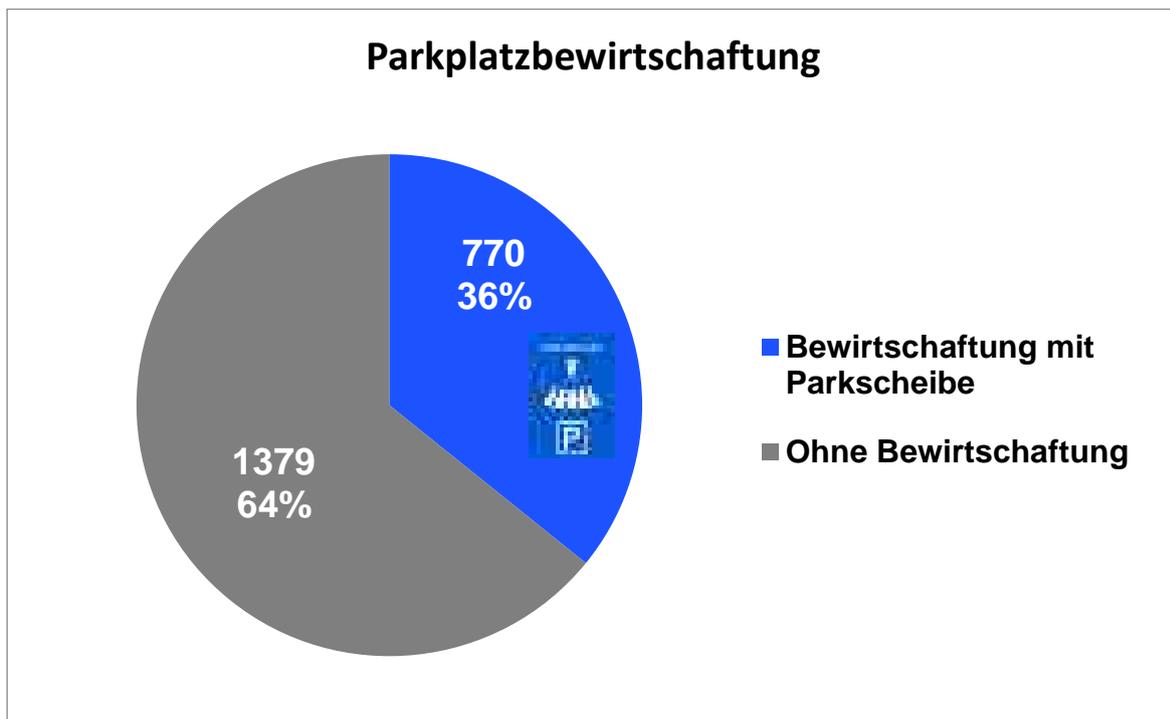


Abbildung 6: Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze (Quelle: eigene Erhebung)

Das Angebot an Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen entspricht mit rd. 1% (nicht) den Anforderungen der DIN 18024-1, welche mit 3% angegeben sind.

2.2.3 Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in der Stadt Damme durch den Bus getragen. Als zentrale Verknüpfungsstelle fungiert hierbei der Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB) an der Lindenstr.

SPNV + Fernverkehr

Damme ist nicht direkt an das Schienennetz angeschlossen. Die nächsten größeren Bahnhöfe mit Anschluss an das überregionale Streckennetz befinden sich in Bohmte (ca. 24 km) und Osnabrück (ca. 40 km). Des Weiteren befinden sich Haltepunkte der Regionalbahn (Nord-WestBahn) in Holdorf (ca. 9 km), Steinfeld (ca. 8 km), Neuenkirchen-Vörden (ca. 10 km) und Vechta (ca. 25 km).

ÖPNV (Nahverkehr Bus)

Der Busverkehr in Damme wird durch verschiedene Anbieter (Hanekamp, mobil+, Weser-Ems-Bus, VOS NordOst und Wallenhorst) erbracht. Diese sind Vertragspartner der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Vechta (VGV). Folgende Tabelle zeigt die in Damme verkehrenden Buslinien.

Tabelle 2: Buslinien in Damme

Linie	Fahrstrecke von / bis	Busunternehmen
212	Damme – Bohmte	VOS NordOst
620	Damme – Neuenkirchen	Weser-Ems Bus
621	Damme – Holdorf	Weser-Ems Bus
622	Damme – Neuenkirchen	Weser-Ems Bus
623	Neuenkirchen – Dümmer	Weser-Ems Bus
625	Dümmer – Neuenkirchen	mobil+
635	Neuenkirchen – Steinfeld	mobil+
655	Damme – Holdorf	mobil+
S60	Damme – Vechta	mobil+
585	Damme – Osnabrück	VOS Wallenhorst
696	Damme – Ahlhorn	Hanekamp

Quelle: Landkreis Vechta [18]

Die Haltestellen werden nach dem Nahverkehrsplan Vechta in folgende fünf Kategorien eingeteilt (s. Tabelle 3).

Tabelle 3: Haltestellenkategorisierung nach Nahverkehrsplan Vechta

Haltestellen-kategorie	Bezeichnung	Kriterien
1	Bahnhofshaltestelle	wichtiger Netzknoten (Zugang zum SPNV) sehr hohe Fahrgastfrequenz (> 200 Ein- und Aussteiger / Schultag)
2	ZOB / Zentrale Umsteigerhaltestelle	wichtiger Netzknoten, räumlich zentral gelegen hohe Linienfrequenz, hohe Fahrgastfrequenz (100 – 200 Ein- und Aussteiger / Schultag)
3	Haltestelle	mittlere Linienfrequenz, mittlere Fahrgastfrequenz (10 < 100 Ein- und Aussteiger / Schultag)
4	Haltepunkt	geringe Linienfrequenz, geringe Fahrgastfrequenz (< 10 Ein- und Aussteiger / Schultag)
5	reine Bedarfshaltestelle	Bedienung nur bei moobil+ - Fahrtwunsch-Anmeldung

Quelle: Landkreis Vechta [18]

Die Lage der vorhandenen Haltestellen und deren Kategorisierung ist in Abbildung 7 und Abbildung 8 dargestellt. Da genaue Daten zu den Nutzern der ÖPNV an den verschiedenen Haltestellen fehlen, wurde die Einordnung der Haltestellen geschätzt.

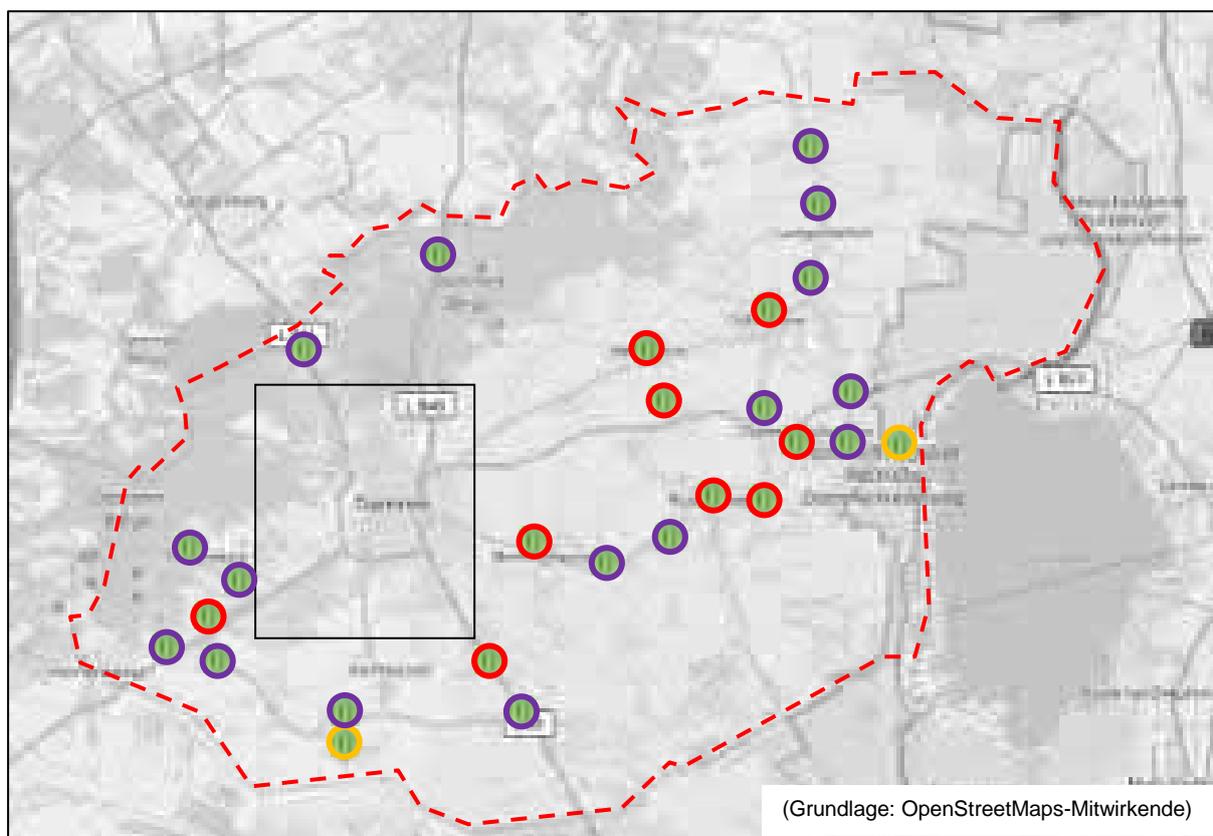


Abbildung 7: Bushaltestellen Stadtgebiet

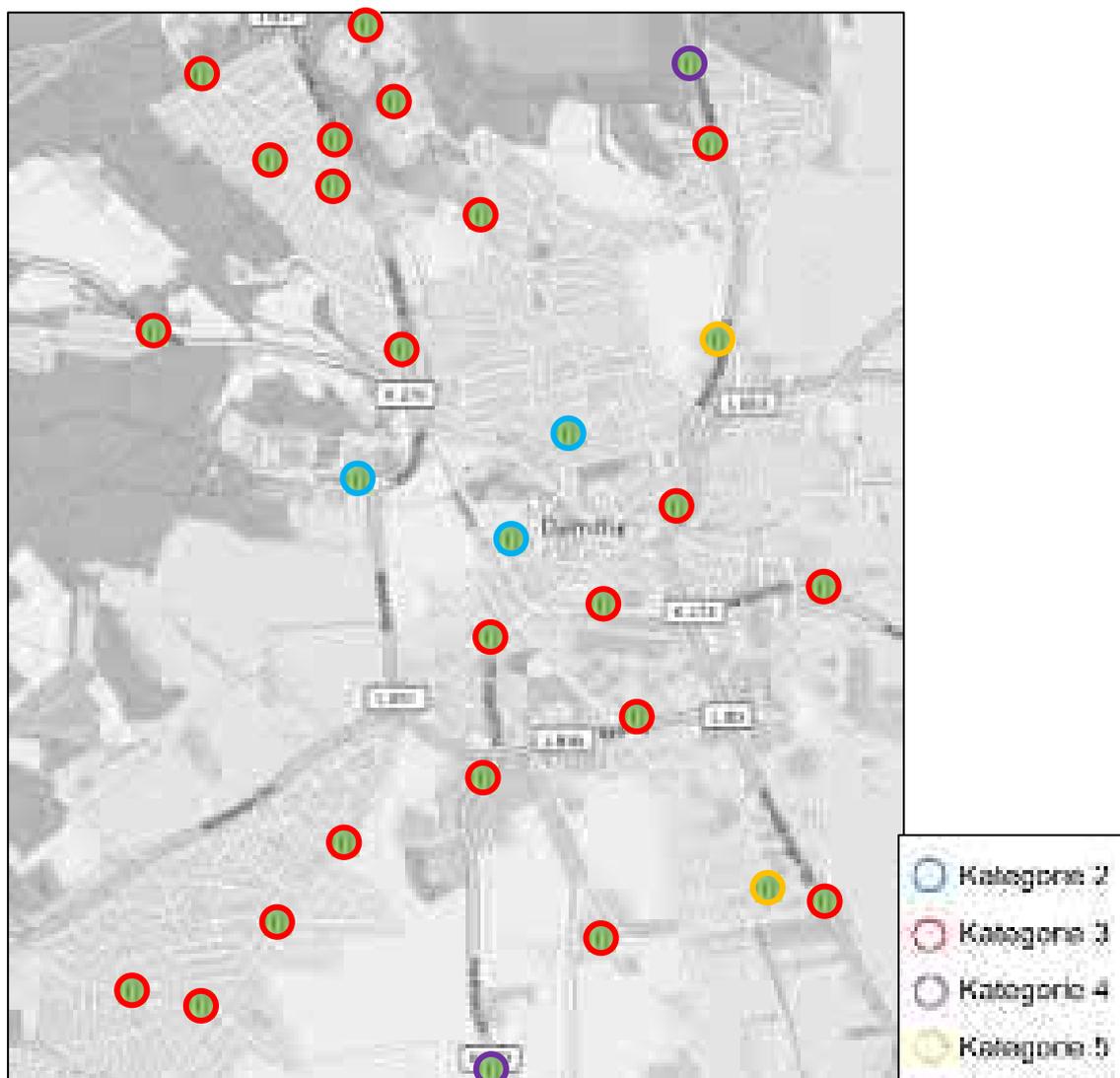


Abbildung 8 : Bushaltestellen Stadt Damme

(Grundlage: OpenStreetMaps-Mitwirkende)

Die Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen (s.

Tabelle 4) ist im Nahverkehrsplan 2016 LK Vechta festgelegt.

Tabelle 4: Zuordnung der Ausstattungselemente je Haltestellen-Kategorie

Ausstattungs- merkmal	Haltestellenkategorie				
	Bahnhofs- haltestelle	ZOB / Zentr. Umstiegs- haltestelle	Haltestelle	Haltepunkt	Bedarfshal- testelle
Mindestaus- stattung	x	x	x	x	x
Barrierefreiheit	x	x	x	x	
Befestigte Wartefläche	x	x	x	x	
Beleuchtung	x	x	x	x	
Witterungs- schutz	x	x	(x)		
Sitzgelegen- heit	x	x	(x)		
B+R-Anlage	x	x			
P+R-Anlage	x	x			

() im Einzelfall zu prüfen (Fahrgastfrequenz und Erschließungsfunktion)

(Quelle: Lk Vechta [18])

Zur Mindestausstattung gehören laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die verkehrsrechtliche Kennzeichnung der Haltestelle und die entsprechenden Fahrgastinformationen (Mast, Liniennummer, Name des Verkehrsunternehmers, Schild / Fahne und Fahrplantafel).

2.2.4 Radverkehr

Grundsätzliche Führungsformen des Radverkehrs - Streckenabschnitte

Ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz ist als Voraussetzung für die Förderung des Radverkehrs anzusehen. Es verbindet alle relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs, enthält die aktuell benutzten bzw. schlägt zukünftig zu benutzende Wege vor. Es zeichnet sich aus durch:

- durchgängige Strecken ohne Lücken oder Netzunterbrechungen
- direkte Verbindungen zwischen maßgeblichen Quellen und Zielen
- ein hohes Maß an verkehrlicher Sicherheit für die Nutzer
- Routen in attraktivem Umfeld (soziale Sicherheit)
- hohen Fahrkomfort

Als Bestandteile des Radverkehrsnetzes kommen grundsätzlich folgende Elemente in Betracht.

- selbständig geführte Radwege oder Geh-/ Radwege unabhängig von Straßenzügen und damit vom Kfz-Verkehr. Es kann sich dabei um Verbindungswege zwischen Straßen, um Wege in Grünanlagen oder entlang von Flussläufen, Seen etc. handeln. Eine Beschilderung dieser Wege ist dabei nicht zwingend erforderlich.
- straßenbegleitende bauliche Radwege oder kombinierte Geh-/ Radwege sind von der Fahrbahn durch einen Trennstreifen oder durch einen Hochbord getrennt. Sie können einseitig oder beidseitig der Straße angelegt sein und für den Ein- oder Zweirichtungsverkehr zugelassen sein. Sind gemeinsame Geh- und Radwege durch Zeichen 240 StVO bzw. getrennte Geh- und Radwege durch Zeichen 241 StVO ausgeschildert, sind sie für den Radverkehr Nutzungspflichtig. Bei einer Freigabe der Gehwege durch die Kombination der Zeichen 239 (Gehweg) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“), kann der Radfahrer zwischen der Benutzung der Fahrbahn und des Gehweges wählen.
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn als Sonderwege für den Radverkehr. Sie werden auf der Fahrbahn durch einen durchgehenden Breitstrich markiert. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nicht benutzt werden. Die Beschilderung erfolgt durch Zeichen 237 StVO.
- Schutzstreifen (Angebotsstreifen) werden durch unterbrochene Striche (Leitlinie) am rechten Fahrbahnrand durch Zeichen 340 StVO abmarkiert. Gemäß VwV-StVO zu Zeichen 340 sind Schutzstreifen nur innerhalb geschlossener Ortschaften einsetzbar.

- Mehrzweckstreifen sind durch einen Breitstrich von der Fahrbahn abgegrenzte Seitenstreifen. Sie können vom Radverkehr in Anspruch genommen werden. Die Benutzungspflicht ist aber durch die Novellierung der StVO entfallen. Mehrzweckstreifen stellen keinen vollwertigen Ersatz für fahrbahnbegleitende Radwege dar.
- Mischverkehr auf der Fahrbahn verkehrsarmer Straßen mit einer geringen Gefährdung für den Radverkehr

Die aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010 (ERA 10) der FGSV geben folgende Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen an.

Tabelle 5: Mindestbreiten der Radverkehrsanlagen

Anlagenart	Breite der Radverkehrsanlage (je nach technischer Ausführung)		Breite des Schutzstreifenüberlappens		
			zur Fahrbahn	zu Längsverbindungen (2,00 m)	zu Schräg- / Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,00 m	-	-	-
	Mindestmaß	1,20 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß technisch Markierung	1,00 m	-	0,60 m bis 0,75 m	0,75 m
Einbahnstraßen- radweg	Regelmaß	2,00 m	-	-	-
	(bei geringer Rad- verkehrsdichte)	1,60 m			
zweibahniger Zwei- richtungsweg	Regelmaß	2,30 m	0,50 m 0,70 m bei hohem Einbahn- oder höher Verkehrs- dichte	-	-
	(bei geringer Rad- verkehrsdichte)	2,00 m			
dreibahniger Zwei- richtungsweg	Regelmaß	3,31 m	-	-	-
	(bei geringer Rad- verkehrsdichte)	3,00 m			
gemeinsamer Gef- und Radweg (Innenort)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsdichte, vgl. Abschnitt 8.4	≥ 2,50 m	-	-	1,10 m (Übersch- schnitt) bei 100 km/h empfohlen
gemeinsamer Gef- und Radweg (außenort)	Regelmaß	3,50 m	-	-	-

Quelle: FGSV [12]

Nutzungspflichtige Radwege gemäß StVO und ERA

Bei der Wahl der richtigen Führungsform für den Radverkehr ist zunächst davon auszugehen, dass Fahrräder (mit Ausnahme von Kindern bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr) als Fahrzeuge auf die Fahrbahn gehören (§ 2 Abs. 1 StVO). Seit der letzten StVO-Novelle im Jahr 2013 gelten für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht strengere Anforderungen. Als Voraussetzungen werden in den VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 StVO vor allem die Verkehrssicherheit sowie ausreichende Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr genannt (Regelmaße: siehe Tabelle 5).

Die Vorauswahl der richtigen Führungsform in den ERA 2010 bezieht sich im ersten Schritt auf die Kriterien Stärken und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. In folgendem Diagramm lassen sich die entsprechend empfohlenen Führungsformen ablesen. Dabei ist zu beachten, dass die Übergangsbereiche bewusst nicht als harte Grenzen, sondern als weiche Linien definiert wurden.

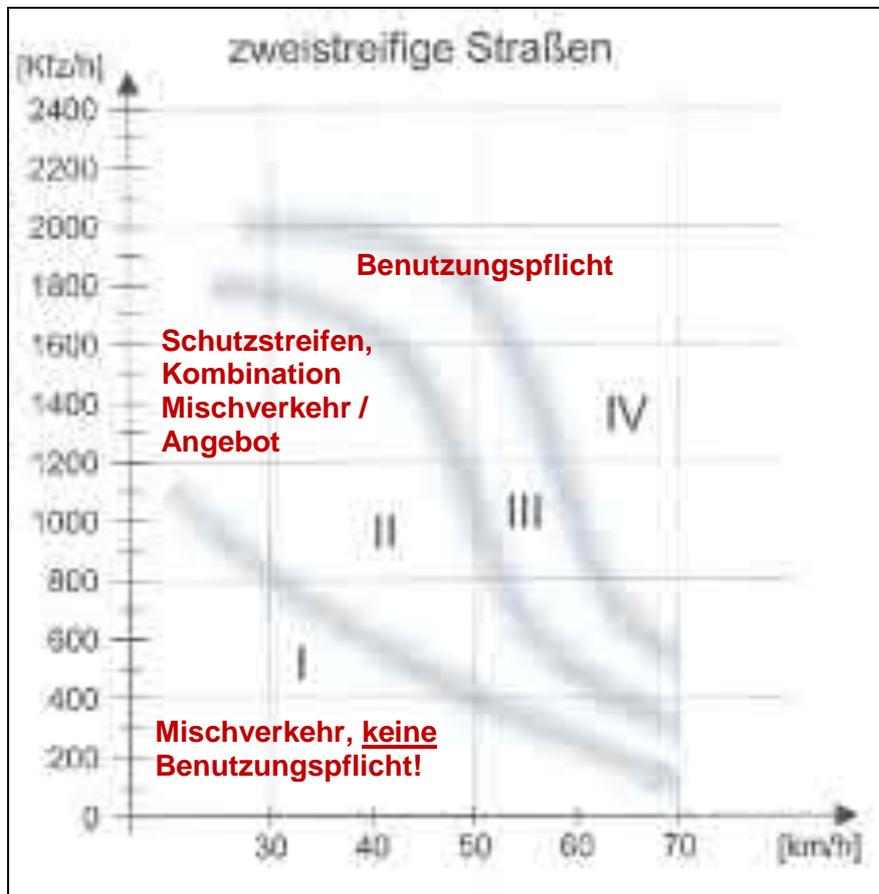


Abbildung 9: Vorauswahl der Radverkehrsführung gemäß ERA 2010

(Quelle: FGSV [12])

Bei Anwendung der in den ERA 2010 angegebenen Kriterien zur Vorauswahl der Führungsform für den Radverkehr kommen an folgenden Straßen im Stadtgebiet Damme nutzungs-pflichtige Radwege in Betracht. Dabei wurden die aktuellen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten mit den aktuellen Verkehrsmengen aus dem Verkehrsentwicklungsplan-Teil Kfz-Verkehr als Datengrundlage verwendet.

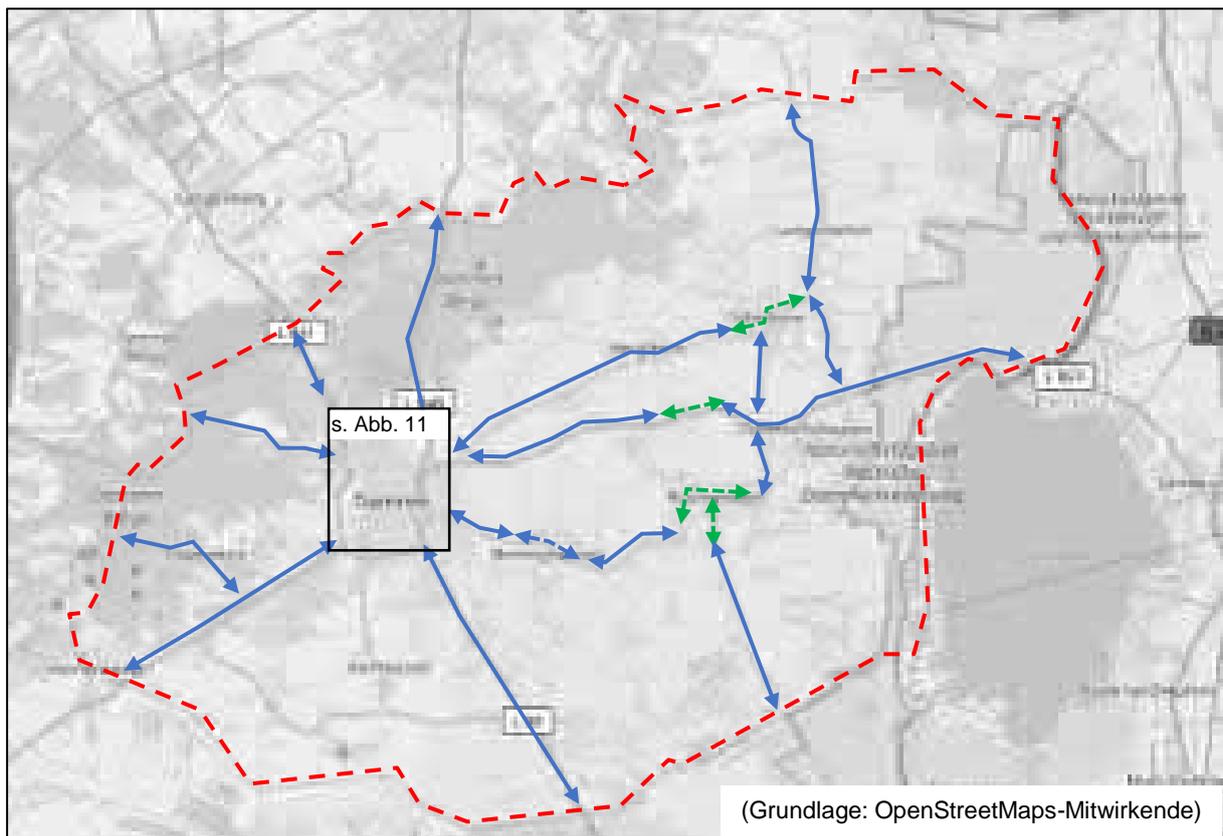


Abbildung 10: Führungsformen für den Radverkehr nach ERA 2010 - Stadtgebiet

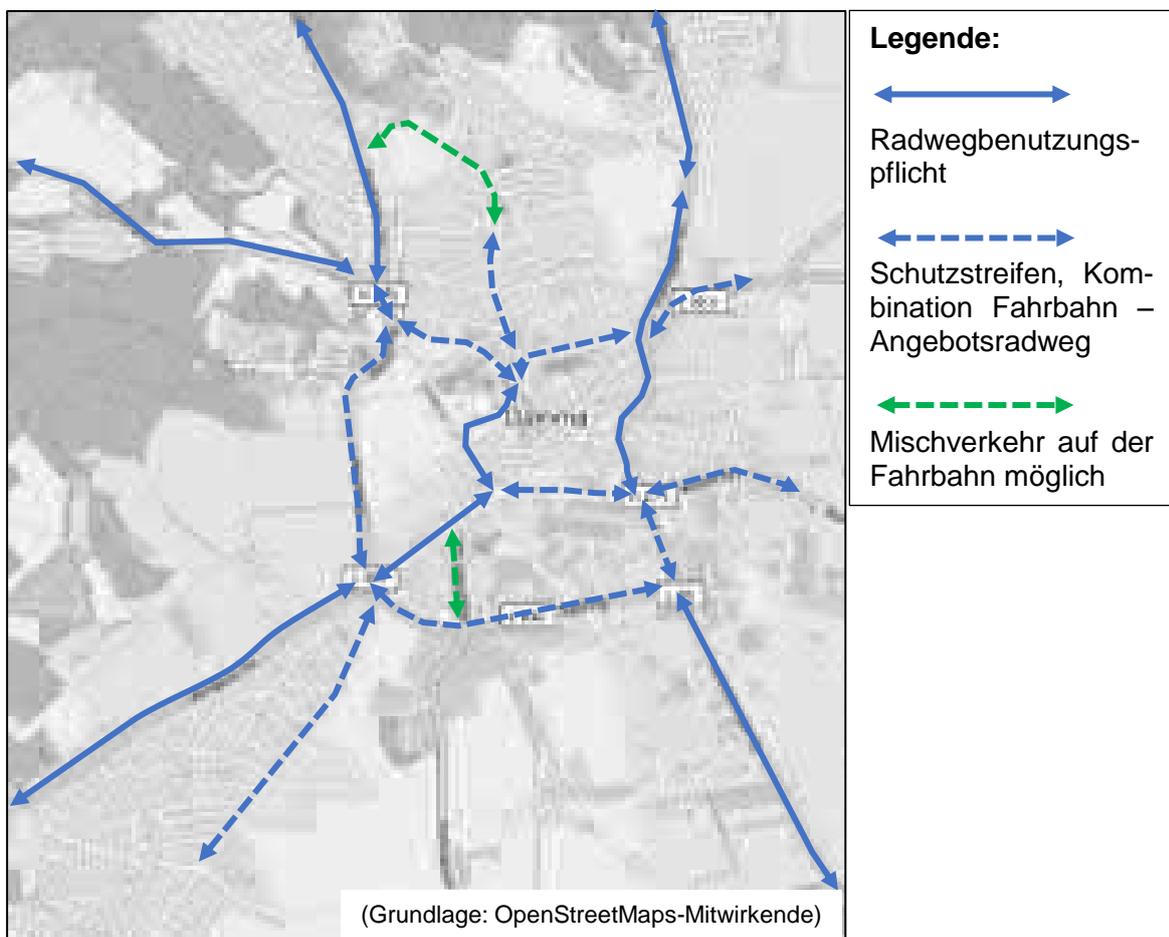


Abbildung 11: Führungsformen für den Radverkehr nach ERA 2010 – Damme

Der größte Teil des innerstädtischen Radwegenetzes der Stadt Damme sollte unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens als Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Angebot (bspw. als nicht nutzungspflichtiger Radweg) bestehen. Lediglich auf kurzen Abschnitten sind hier nutzungspflichtige Radwege notwendig. Im außerörtlichen Bereich ist die Anzahl der nutzungspflichtigen Radwege durch die hohe Geschwindigkeit deutlich höher.

Die tatsächlich mögliche Führungsform ist im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Flächen zu prüfen.

Auf allen anderen Straßen kann zunächst vom Mischverkehr auf der Fahrbahn als richtige Führungsform des Radverkehrs ausgegangen werden.

Vorhandene Radverkehrsanlagen

- **Anlage 3**

Radverkehrsnetz

In Anlage 3 ist das Bestandsnetz für die Radverkehrsführung im Stadtgebiet Damme dargestellt. Die Abbildungen zeigen, dass das Radwegenetz außerorts hauptsächlich aus einseitigen im Zweirichtungsverkehr befahrenen gemeinsamen Geh - und Radwegen besteht, während es innerorts mehrere verschiedene Führungsformen gibt, die z.T. im Verlauf des Radweges wechseln.

Alles in allem ist das Radwegenetz der Stadt Damme als relativ vollständig anzusehen. Die Qualität der vorhandenen Radwege wird im Rahmen der Mängelanalyse bewertet.

Im Bereich der Steinfelder Straße zwischen der Marienstr. und der Wiesenstr. sind die unterschiedlichen Führungsformen zu prüfen.

Ein besonderes Risiko für Radfahrer bergen ungesicherte Querungsstellen an Knotenpunkten. Hier ist innerorts der Knotenpunkt Südring (L 846) / Hufeisenstr. (K 279) zu betrachten. Außerorts befinden sich potenzielle ungesicherte Querungsstellen an den Knotenpunkten L 853 / K 271 / K 273 und L 853 / K 272 im Bereich von Dümmerlohausen und an der Einmündung L 846 / K 277 bei Clemens-August-Dorf.

Fahrradabstellanlagen:

Zur Förderung des Radverkehrs ist auch die Ausstattung mit qualitativ und quantitativ ausreichenden Abstellanlagen an den wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs anzuführen.

Als für den Radverkehr bedeutsame Ziele sind Kindergärten und Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie öffentliche und soziale Einrichtungen (Rathaus, Kirchen, Jugendheime usw.) hervorzuheben. Aber auch an Haltestellen des ÖPNV sind Fahrradabstellanlagen insbesondere im ländlichen Raum als wichtiger Bestandteil zur Verknüpfung der Verkehrsarten Rad/Bus bzw. Bahn anzubieten. Darüber hinaus sollten auch an bedeutsamen privaten Einrichtungen, insbesondere Einzelhandel, Arbeitsstätten, Praxen usw. ausreichend Fahrradabstellanlagen vorgehalten werden.

Als Grundanforderung qualitativ guter Abstellanlagen nennt die FGSV insgesamt sechs Kriterien: guter Halt, gute Zugänglichkeit, ausreichender Diebstahlschutz, sicherer Betrieb und einfache Reinigung, günstige Installation sowie stadtgestalterische Verträglichkeit.

Sogenannte Anlehnhalter erfüllen gemäß Empfehlung der FGSV diese vielfältigen Grundanforderungen am besten und stellen somit den Standard für Fahrradhalter insbesondere im öffentlichen Raum dar (s. Abbildung 12).

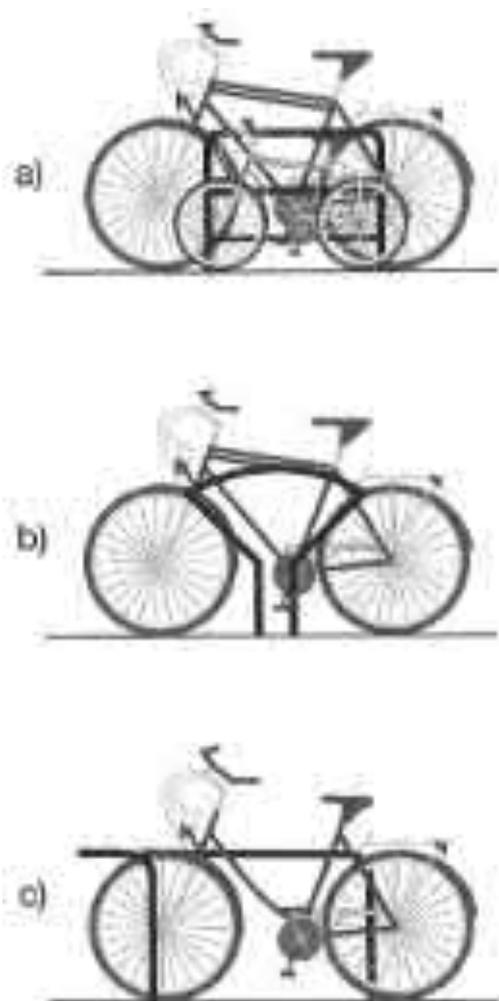


Abbildung 12: Beispiele Anlehnhalter
(Quelle: FGSV [12])

2.2.5 Fußgängerverkehr

Grundsätzliche Anforderungen

Das Fußwegegerüst wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme ebenfalls aufgenommen. Es können folgende Netzelemente definiert werden:

- Bei den **Seitenräumen** handelt es sich um straßenbegleitende Gehwege, die Bestandteil des Seitenraumes von Straßen sind. Diese werden häufig vereinfachend als Gehweg, Fußweg, Bürgersteig usw. bezeichnet. In Seitenräumen ist grundsätzlich die Führung als **reiner Gehweg** oder im Mischverkehr als **kombinierter oder getrennter Rad- und Gehweg** und „**Gehweg, Radfahrer frei**“ möglich.
- Ein weiteres Netzelement des Fußverkehrs bilden **selbständig geführte Gehwege**. Hierbei handelt es sich um unabhängig von Straßen verlaufende Verbindungen (z.B. durch Grünanlagen oder entlang von Flussläufen).
- Als dritte Kategorie des Fußwegegerüsts stehen die **sonstigen Straßen und Wege**. Hierunter fallen **Verkehrsberuhigte Bereiche** (Zeichen 325/326 StVO), **Spielstraßen** (Zeichen 250 StVO mit Zusatzschild 1010-10 StVO), **Nichtbefahrbare Wohnwege** (Sonderwege für Fußgänger gem. Zeichen 239 StVO) und **Fußgängerbereiche** (Zeichen 242/243 StVO).

Als weitere wichtige Netzelemente wurden Querungsanlagen aufgenommen. Diese sind auch in den Karten des Straßen- bzw. Radwegenetzes (Anlagen 1 und 3) enthalten.

Folgende Arten von Querungsanlagen werden unterschieden:

- **Querungshilfen** in Form von Aufpflasterungen, Mittelinseln/ begehbaren Mittelstreifen und vorgezogene Seitenräume und Einengungen
- **Fußgängerüberwege** („Zebrastrreifen“)
- **lichtsignalgesteuerte Fußgängerfurten**
- **Sonderlösungen mit Fußgängervorrang** (Überfahrbare Gehwege, Kreuzungen als verkehrsberuhigter Bereich)
- **Über- und Unterführungen**

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgt eine Bewertung des vorhandenen Gehwegenetzes für den Stadtkern in der Mängelanalyse.

2.3 Verkehrsnachfrage

2.3.1 Fließender Kfz-Verkehr

- Anlage 4

Erhebungsmethodik

Die für den VEP Damme verwendeten Daten zur Verkehrsnachfrage stammen im Wesentlichen aus eigenen Erhebungen, die am Dienstag, d. 12. Juni 2018 entweder in den Zeiträumen von 6.00 Uhr bis 10.00 Uhr, 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr (Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußgänger) oder im Zeitraum von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr (Kfz-Verkehr und Radverkehr) durchgeführt wurden.

An zwei Standorten wurden Dauerzählungen über eine Woche mit Hilfe von SDR-Geräten der Firma Datacollect durchgeführt. Diese fanden im Zeitraum vom 04. Juni 2018 bis zum 06. Juni 2018 statt.

Die Lage der einzelnen Erhebungsstellen kann den folgenden Abbildungen entnommen werden.

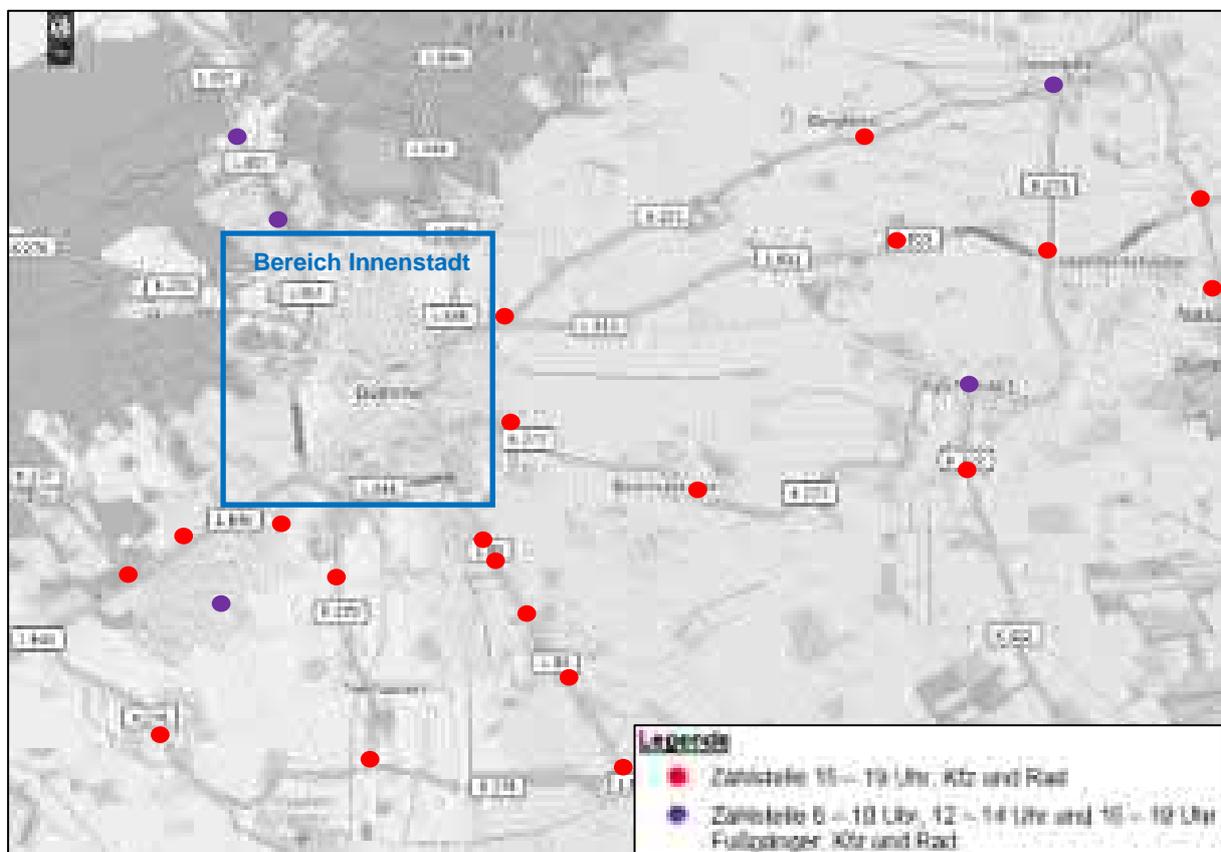


Abbildung 13: Zählstellen Stadtgebiet

(Grundlage: © OpenStreetMaps-Mitwirkende)

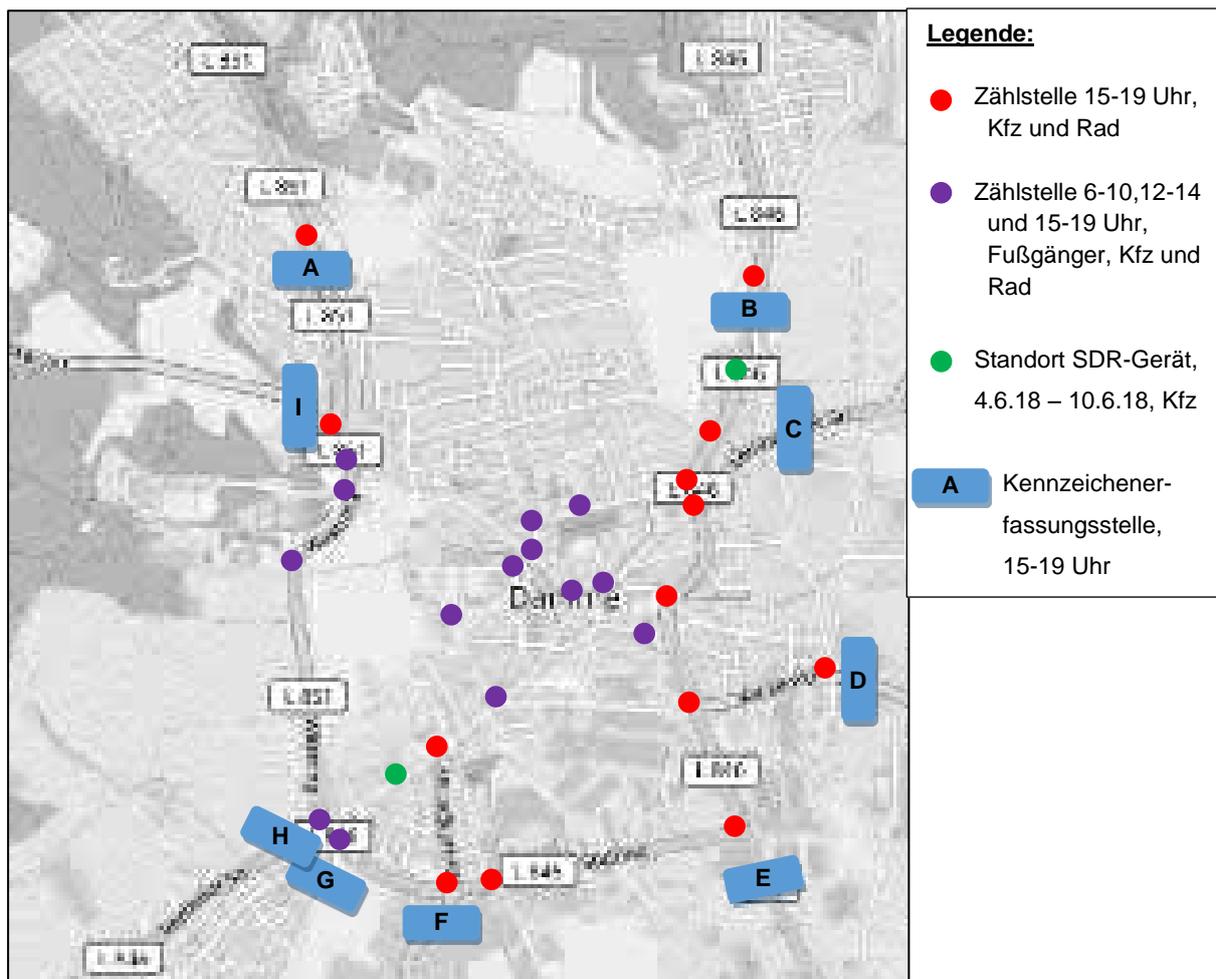


Abbildung 14: Zählstellen Innenstadt

(Quelle: © OpenStreetMaps-Mitwirkende)

Netzmodell:

Als Basis wird das Netzmodell VALIDATE (ptv AG) verwendet, das bereits großräumige Verkehrsbeziehungen beinhaltet. Das aus diesem großräumigen Modell erhaltene Teilnetz wird für den VEP Damme auf Grundlage der Bestandsaufnahmen hinsichtlich der enthaltenen Strecken, Knotenpunkte, Verkehrszellen und deren Anbindungen verfeinert und auf Grundlage der erhobenen Daten im fließenden Kfz-Verkehr geeicht.

Verkehrsmengen 2018:

Die Ergebnisse der Erhebungen werden als Jahres-DTV-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr) in der Einheit Kfz/24h angegeben. Dabei wurden die erhobenen Zählergebnisse aus Faktoren der durchgeführten Dauerzählungen und unter Anwendung der Halbmonatsfaktoren im HBS 2009 auf den Jahres-DTV hochgerechnet. Demnach werden folgende Hochrechnungsfaktoren für die 4-Stunden-Werte 15-19 Uhr angewendet:

- $DTVPV = PV4h \times 3,05$
- $DTVSV = SV4h \times 3,98$

Die so erhaltenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) können Anlage 4 entnommen werden und sind für den zentralen Stadtteil in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 15: Verkehrsmengen 2018 zentraler Stadtteil – Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die höchsten Verkehrsmengen sind demnach auf der L 846 Vördener Str. mit 10.800 Kfz/24h erhoben worden. Auch die L 851 Holdorfer Str. ist mit 7.600 Kfz/24h bis 9.200 Kfz/24h hoch belastet. Etwas niedriger liegen die Verkehrsbelastungen auf der L 846 Hunteburger Str. – Steinfelder Str. mit 7.000 Kfz/24h bis 8.200 Kfz/24h. Südlich des Südrings ist die L 80 Hunteburger Str. mit 4.400 Kfz/24h bis 6.400 Kfz/24h belastet.

Der Südring (L 846) und der Westring (L 851) sind mit 5.500 Kfz/24h bis 5.800 Kfz/24h belastet. In der gleichen Größenordnung sind die L 853 Lembrucher Str. mit 5.100 Kfz/24h und die K 273 Wiesenstr. – Borringhauser Str. mit 5.200 Kfz/24h belastet.

Diese Verkehrsmengen verdeutlichen die Bedeutung des klassifizierten Straßennetzes innerhalb des Verkehrsnetzes. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Belastungen des Schwerverkehrs für den zentralen Stadtteil und bestätigen diese Bedeutung der klassifizierten Straßen.

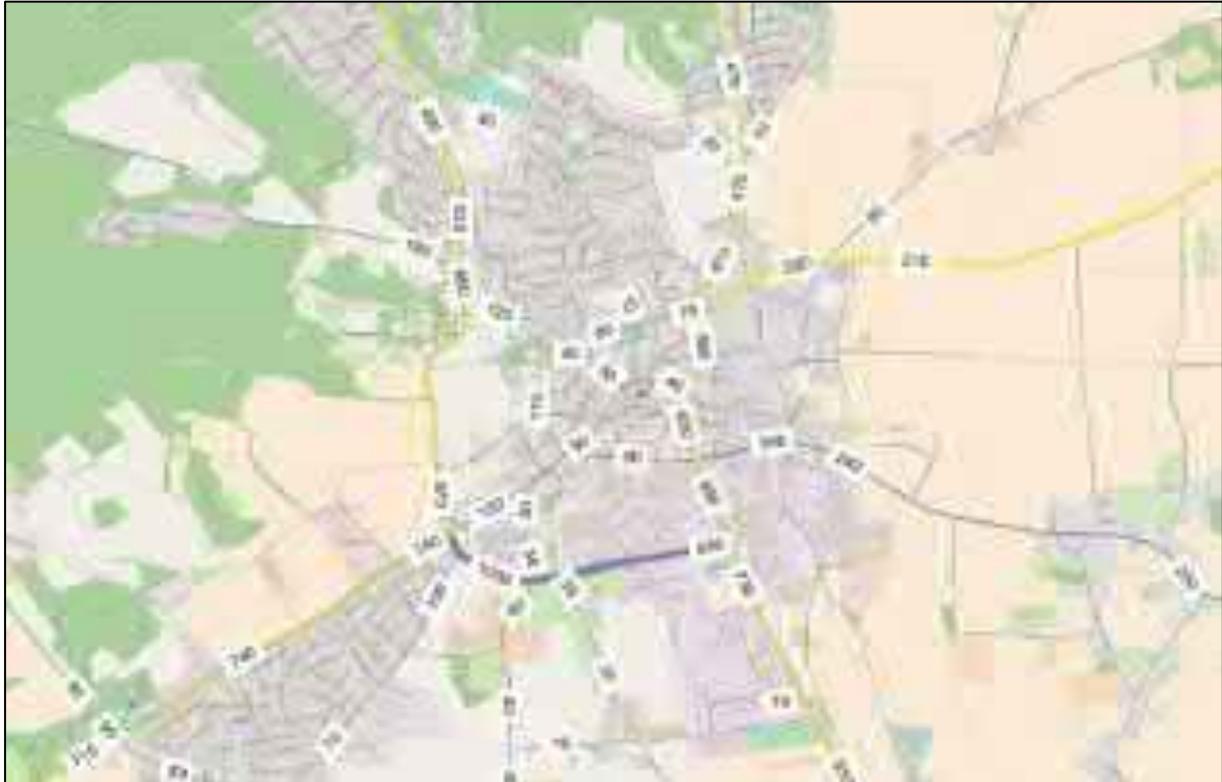


Abbildung 16: Verkehrsmengen 2018 zentraler Stadtteil - Schwerverkehr DTV [SV/24h]

Zum Schwerverkehr werden alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 3,5t gezählt. Damit werden neben Lkw und Lastzügen auch größere Lieferwagen z.B. von Paketzustelldiensten, Busse, landwirtschaftliche Fahrzeuge usw. dieser Fahrzeugart zugeordnet.

Neben der bereits beschriebenen Bedeutung des klassifizierten Straßennetzes kann aus der Abbildung entnommen werden, dass die höchsten Schwerverkehrsbelastungen im Bereich der Gewerbegebiete erhoben wurden (z.B. L 846 Südring, L 80 Hunteburger Str.). Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Schwerverkehrsbelastungen im Stadtkern deutlich geringer ausfallen. Hier zeigt sich, dass das LKW-Durchfahrtsverbot in Damme wirksam ist.

Die Verkehrsbelastungen im Stadtkern können der folgenden Abbildung entnommen werden.



Abbildung 17: Verkehrsmengen 2018 Stadtkern – Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die Abbildung zeigt, dass die Vördener Str. mit 10.700 Kfz/24h bis 13.200 Kfz/24h am höchsten belastet ist. Auch die Lindenstr. weist mit 9.600 Kfz/24h bis 10.100 Kfz/24h eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf. Die Verkehrsbelastung der Mühlenstr. beträgt zwischen L 851 und Lindenstr. 7.600 Kfz/24h bis 7.700 Kfz/24h. Die Marienstr. (6.500 Kfz/24h bis 6.600 Kfz/24h) und die Wiesenstr. (6.300 Kfz/24h bis 8.300 Kfz/24h) sind etwa gleich stark belastet. Aus diesen Zahlen kann die Bedeutung des inneren Rings, bestehend aus Lindenstr. – Marienstr. – Steinfelder Str. – Wiesenstr. abgelesen werden.

In der Innenstadt sind etwas geringere Verkehrsmengen festzustellen. Dabei sind die Große Str. und die Mühlenstr. zwischen dem Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Wiesenstr. im Süden und der Lindenstr. im Norden mit Belastungen zwischen 4.200 Kfz/24h und 5.000 Kfz/24h hervorzuheben.

In den übrigen Stadtteilen sind die Verkehrsbelastungen deutlich geringer als im zentralen Stadtteil Damme. Die entsprechenden Werte können Anlage 4 entnommen werden.

Verkehrsmengenentwicklung 2000 bis 2015

Die Entwicklung der Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz kann auf Grundlage der Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen dokumentiert werden, die in einem Turnus von 5 Jahren an fest definierten Zählpunkten durchgeführt werden. Folgende Tabelle stellt die Entwicklung der letzten 3 Zählungen seit 2000 dar.

Tabelle 6: Verkehrsmengenentwicklung im klassifizierten Straßennetz

Straße	Nr.	Abschnitt	Verkehrsmengen (DTV) in Kfz/24h			Änderungen 2000 bis 2015	Änderungen 2010 bis 2015
			SVZ 2000	SVZ 2010	SVZ 2015		
Landesstraßen							
L 80	0555	nördl. Hunteburg	3.900	3.500	3.600	- 7,7 %	+ 2,9 %
L 846	0513	nördl. Damme	6.700	6.300	6.400	- 4,5 %	+ 1,6 %
L 846	0514	südl. Damme	9.200	9.600	10.100	+ 9,8 %	+ 5,2 %
L 851	0698	nördl. Damme	7.500	7.100	6.600	- 12,0 %	- 7,0 %
L 853	0699	östl. Damme	2.800	2.900	3.000	+ 7,1 %	+ 3,4 %
Gesamt Landesstraßen			30.100	29.400	29.700	- 1,3 %	+ 1,0 %
Kreisstraßen							
Straße	Nr.	Abschnitt	Verkehrsmengen (DTV) in Kfz/24h			Änderungen 2000 bis 2015	Änderungen 2010 bis 2015
			SVZ 2000	SVZ 2010	SVZ 2015		
K 271	0903	östl. Osterfeine	1.400	1.400	1.700	+ 21,4 %	+ 21,4 %
K 272	0739	westl. Bergfeine	1.500	1.600	1.600	+6,7 %	0,0 %
K 273	0764	östl. „Hinter den Höfen“ (Damme)	2.500	2.700	2.800	+ 12,0 %	+ 3,7 %
K 276	0991	östl. K 274	2.000	1.700	1.800	- 10,0 %	+ 5,9 %
K 278	0779	westl. „Hufeisenstr.“	500	800	800	+ 60,0 %	0,0 %
K 279	0788	Sierhausen	1.300	1.000	1.000	- 23,1 %	0,0 %
K 322	0842	südl. Rüschen- dorf	900	900	900	0,0 %	0,0 %
Gesamt Kreisstraßen			10.100	10.100	10.600	+ 5,0 %	0,0 %

Quellen: NLStBV und Landkreis Vechta

Die Tabelle zeigt, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen an den Zählstellen der Straßenverkehrs-zählungen beim Vergleich 2000 bis 2015 als stagnierend zu bezeichnen sind.

Durchgangsverkehr

Insbesondere hinsichtlich möglicher Verlagerungspotenziale durch den Bau von Entlastungsstraßen ist eine Analyse der Durchgangsverkehrsanteile am Gesamtverkehrsaufkommen interessant.

Die entsprechenden Daten können dabei aus der durchgeführten Kennzeichenerfassung gewonnen werden. An 9 Erfassungsstellen (s. Abbildung 14) wurden zeitgleich zu den Zählungen am Dienstag, d. 12. Juni 2018 die Kennzeichen der Fahrzeuge mit Hilfe von 78 Schülern der Realschule Damme und des Gymnasiums Damme erfasst. Aus Datenschutzgründen wird dabei der Erfassung die Ortskennung nicht notiert. Durch einen Abgleich der einfahrenden mit den ausfahrenden Kennzeichen kann so der Durchgangsverkehr identifiziert werden.

Bei der Kennzeichenerfassung sind zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr 16.673 Kennzeichen erfasst worden. Folgende Tabelle stellt die erhaltene Stichprobengröße an den einzelnen Befragungsstellen mit den benachbarten Zählwerten gegenüber.

Tabelle 7: Stichprobengrößen an den einzelnen Erfassungsstellen

	Fahrzeugart	Gezählt (15-19 Uhr)	Erfasst (15-19 Uhr)	Stichprobe
A - L 851 Holdorfer Str.	Kfz	3.037	2.955	97,3%
B - L 846 Steinfelder Str.	Kfz	2.929	2.768	94,5%
C - L 853 Lembrucher Str.	Kfz	1.391	1.372	98,6%
D - K 273 Borringhauser Str.	Kfz	1.437	1.421	98,9%
E - L 80 Hunteburger Str.	Kfz	2.032	2.020	99,4%
F - K 279 Hufeisenstr.	Kfz	437	421	96,3%
G Rottinghauser Str.	Kfz	1.978	1.876	94,8%
H - L 846 Vördener Str.	Kfz	3.465	2.921	84,3%
I - K 276 Gramker Str.	Kfz	936	919	98,2%
gesamt	Kfz	17.642	16.673	95,8%

Aufgrund der hohen Stichprobenanteile (mind. 84%) ist die durchgeführte Kennzeichenerfassung als aussagefähig und für die weitere Analyse als ausreichend anzusehen.

Eine Definition des Durchgangsverkehrs auf Grundlage des durch die Kennzeichenerfassungsstellen gebildeten Kordons kann folgender Abbildung entnommen werden.



Abbildung 18: Definition Durchgangsverkehr

Dem **Durchgangsverkehr** sind sämtliche Fahrten zuzuordnen, die sowohl die Quelle als auch das Ziel der Fahrt außerhalb des jeweils definierten Untersuchungsraumes haben.

Fahrten, die dem **Quellverkehr** zuzuordnen sind, haben innerhalb des Untersuchungsraumes begonnen und ihr Ziel außerhalb. Umgekehrt ist es beim **Zielverkehr**, dessen Fahrt außerhalb des Untersuchungsraumes begonnen hat und innerhalb endet.

Als weitere Verkehrsart ist der **Binnenverkehr** anzusehen, der sowohl Quelle als auch Ziel innerhalb des Untersuchungsraumes hat.

Die Durchgangsverkehrsanteile nach dieser Definition können der folgenden Abbildung entnommen werden.

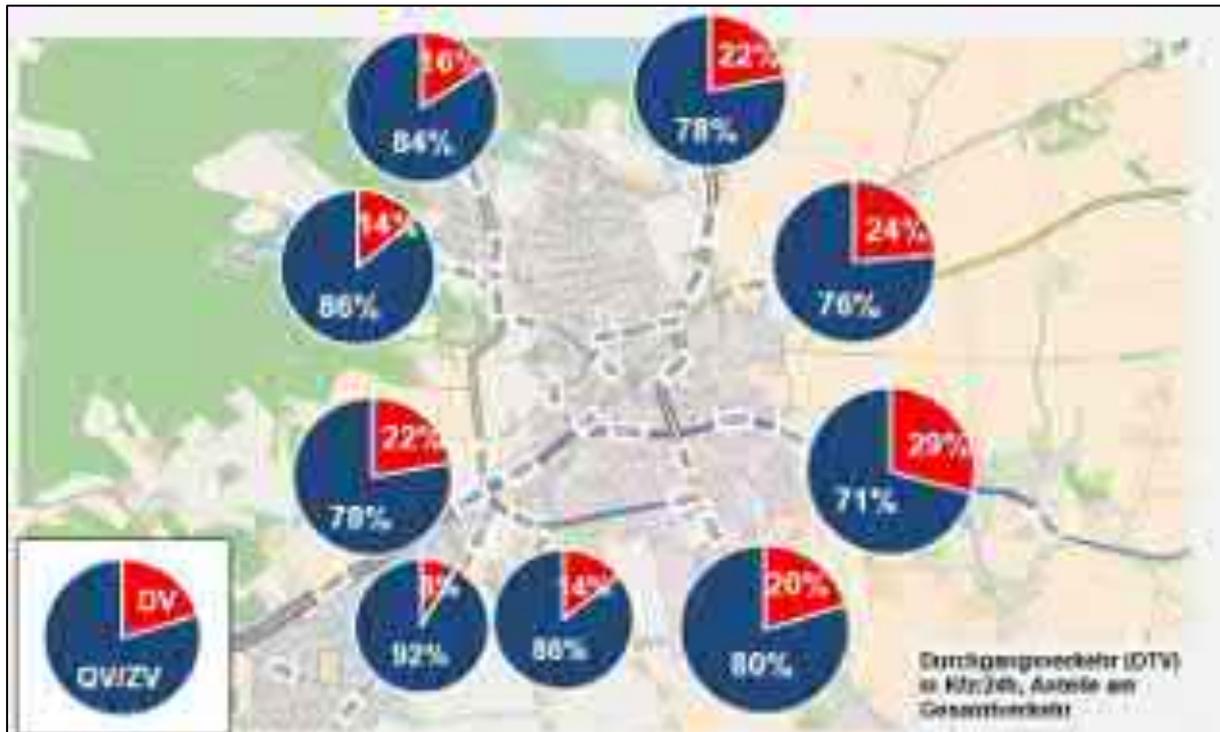


Abbildung 19: Durchgangsverkehrsanteile 2018

Die Abbildung zeigt, dass die Durchgangsverkehrsanteile an den Erfassungsstellen Werte zwischen 8 % und 29% einnehmen. Damit kann festgehalten werden, dass der überwiegende Anteil der Verkehrsbelastung im Zentrum (Stadtkern) dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen ist.

Die Durchgangsverkehrsmengen im Stadtkern können der folgenden Abbildung entnommen werden.



Abbildung 20: Durchgangsverkehrsmengen Stadtkern 2018 – DTV [Kfz/24h]

Die maximalen Durchgangsverkehrsmengen im Stadtkern werden mit 1.500 Kfz/24h bis 1.200 Kfz/24h auf der Vördener Str. und Wiesenstr. erreicht. Der Durchgangsverkehrsanteil an der Gesamtverkehrsbelastung auf diesen Straßen beträgt damit 14% (Vördener Str.) bis 19% (Wiesenstr.).

Die Lindenstr., Mühlenstr. (nördlich der Großen Str.) und die Marienstr. werden mit 400 Kfz/24h bis 500 Kfz/24h Durchgangsverkehr belastet, was Anteile zwischen 4% bis 8% an der Gesamtverkehrsbelastung bedeutet.

Fast keine Rolle spielt der Durchgangsverkehr in der Dammer Innenstadt. So nimmt der Durchgangsverkehr bei Werten zwischen 100 Kfz/24h und 200 Kfz/24h Anteile um 2% bis 3% an der Gesamtverkehrsbelastung ein.

2.3.2 Ruhender Kfz-Verkehr - Stellplatznachfrage

- Anlage 5

Zur Ermittlung der Stellplatznachfrage in der Altstadt fand am 16. September 2018 in der Zeit von 07.00 Uhr bis 19.00 Uhr eine Kennzeichenerfassung statt. Als Untersuchungsraum wurde der gleiche Bereich definiert wie im Stellplatzangebot beschrieben (s. Kapitel 2.2.2). In die Erhebung wurden ca. 2.150 Stellplätze eingebunden.

Die Ergebnisse für die einzelnen Stellplatzanlagen können Anlage 5 entnommen werden.

Das folgende Diagramm zeigt die Belegungsganglinie aller erhobenen Stellplätze in der Dammer Innenstadt während des Erhebungszeitraumes.

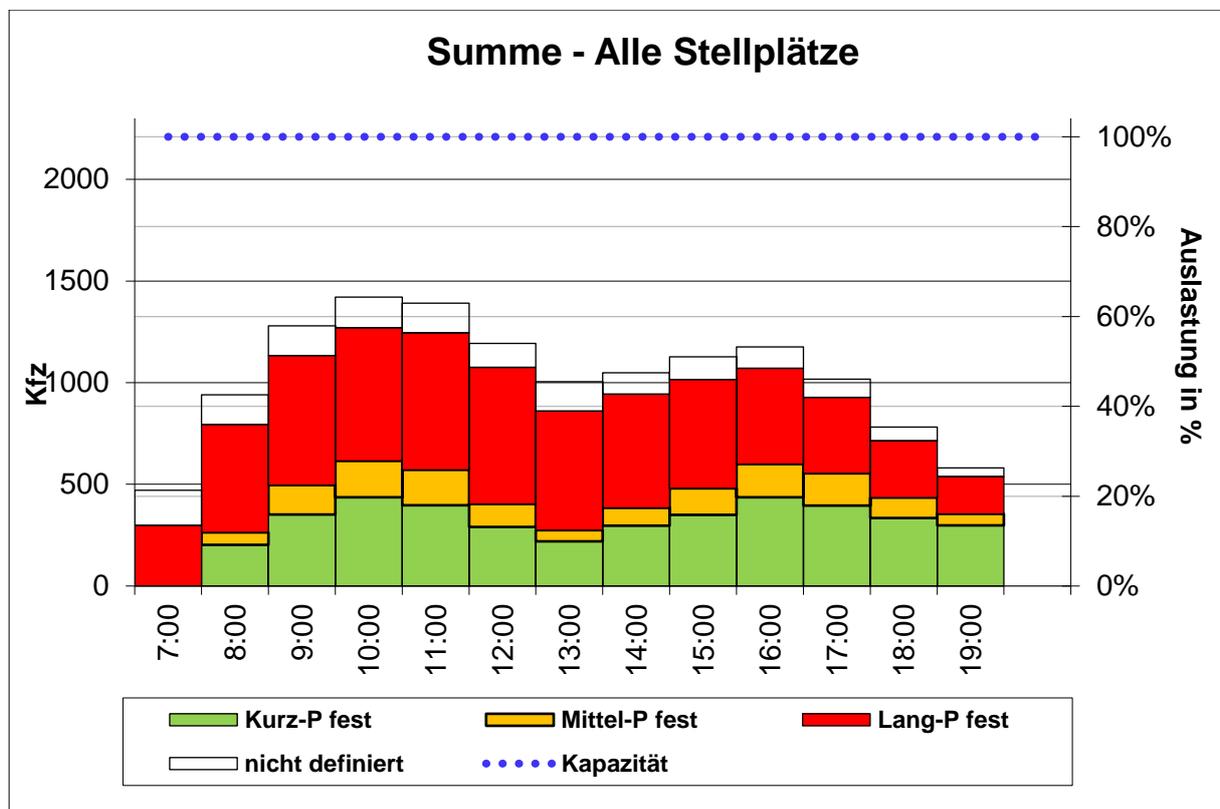


Abbildung 21: Belegungsganglinie des Stellplatzangebotes in der Kernstadt am 16. September 2018

Die Belegungsganglinie zeigt einen typischen Verlauf für kundenorientierte Nutzungen in Innenstadtbereichen mit einem Maximum am Vormittag, einer „Delle“ im Mittagszeitraum und einem zweiten Maximum am Nachmittag. Die maximale Auslastung beträgt mit 1.420 abgestellten Fahrzeugen rund 66 %. Im Rahmen der Mängelanalyse wird die Stellplatzauslastung

der einzelnen Anlagen analysiert, da sich einige Bereiche durch sehr hohe und andere durch eher geringe Auslastungen auszeichnen.

In der Abbildung ist neben der reinen Belegung der Stellplätze auch die Parkdauerverteilung in den einzelnen Intervallen dargestellt. Der ermittelte Langzeitparkeranteil (> 5 h Parkdauer) nimmt dabei relativ hohe Werte ein

2.3.3 Radverkehrsmengen

- **Anlage 6**

Bei den im Juli 2018 durchgeführten Verkehrserhebungen wurden auch die Radverkehrsmengen erfasst. Die Radverkehrsmengen können Anlage 6 entnommen werden.

Folgende Abbildung stellt die Radverkehrsmengen in den Erhebungszeiträumen 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr (Schulanfang), 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr (Schulende) dar.



Abbildung 22: Radverkehrsmengen, links: 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr [Rad/4h], rechts: 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr [Rad/2h]

In diesen Zeiträumen wurden die höchsten Radverkehrsmengen auf dem Westring, der Mühlenstr. ab Ohlkenbergsweg und auf der Rottinghauser Str. erhoben. Aus dieser Verteilung können die wichtigen Schulwege zum Schulzentrum erkannt werden.

Die nachfolgende Abbildung stellt die Radverkehrsmengen im Erhebungszeitraum 15.00 Uhr bis 19:00 Uhr dar.



Abbildung 23: Radverkehrsmengen 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr [Rad/4h]

Die Abbildung zeigt, dass in diesem Zeitraum die Achse Vördener Str. - Große Str. – Mühlenstr. die höchsten Radverkehrsmengen aufweist. Auch die Rottinghauser Str., die Lindenstr. und die Mühlenstr. weisen ähnlich hohe Radverkehrsmengen auf.

2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung – Ergebnisse der Online-Befragung

- Anlage 7

Im Zeitraum vom 25. September 2018 bis zum 30. November 2018 wurde die Öffentlichkeit in Form einer Online-Befragung die Möglichkeit gegeben, sich zu den Bereichen Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr, ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr in Damme zu äußern (u.a. Zufriedenheit, Nutzungshäufigkeit, Defizite). Zusätzlich ist in der Innenstadt eine Befragung von Passanten an unterschiedlichen Tagen im gleichen Zeitraum durchgeführt worden. Der Fragebogen kann Anlage 7 entnommen werden.

An der Umfrage nahmen insgesamt 268 Personen teil, von denen 23,5% aus dem Dammer Zentrum und weitere 66,9% aus dem Stadtgebiet Damme stammen. Somit wohnen 242 der befragten Personen im Stadtgebiet Damme. Demnach haben rd. 1,4% der Einwohner Dammes an der Umfrage teilgenommen.

Die Teilnehmer sind zu 55,4% männlich und zu 44,6% weiblich. Knapp drei Viertel der Befragten waren zwischen 30 und 65 Jahren alt. Die unter 18-Jährigen sind mit lediglich einem Prozent vertreten (s. Abbildung 24).

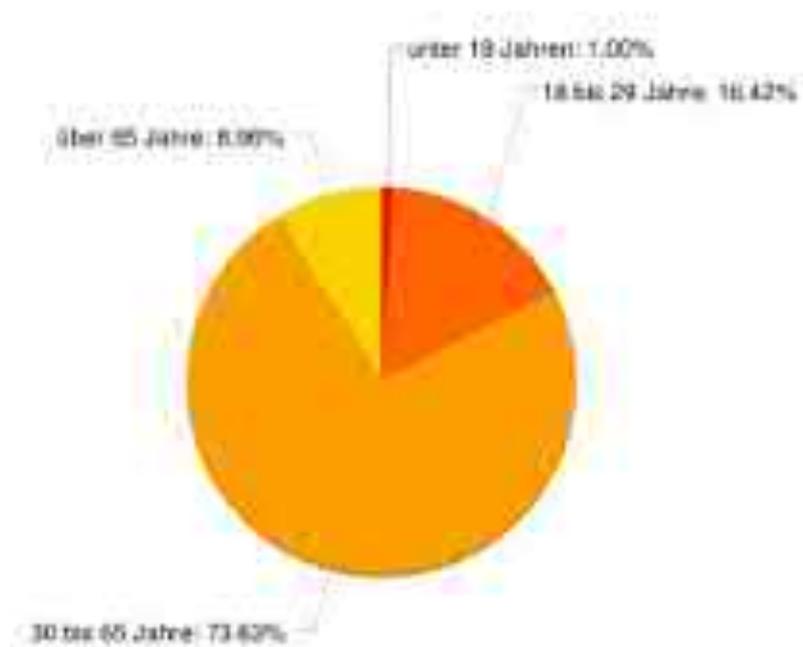


Abbildung 24: Altersgruppen der Umfrageteilnehmer

Umweltfreundlichkeit

Die Umweltfreundlichkeit bei der Wahl des Verkehrsmittels ist für rd. 72% der Befragten von Bedeutung (s. Abbildung 25). Ein Fünftel gab an, diese Thematik als sehr wichtig zu empfinden.

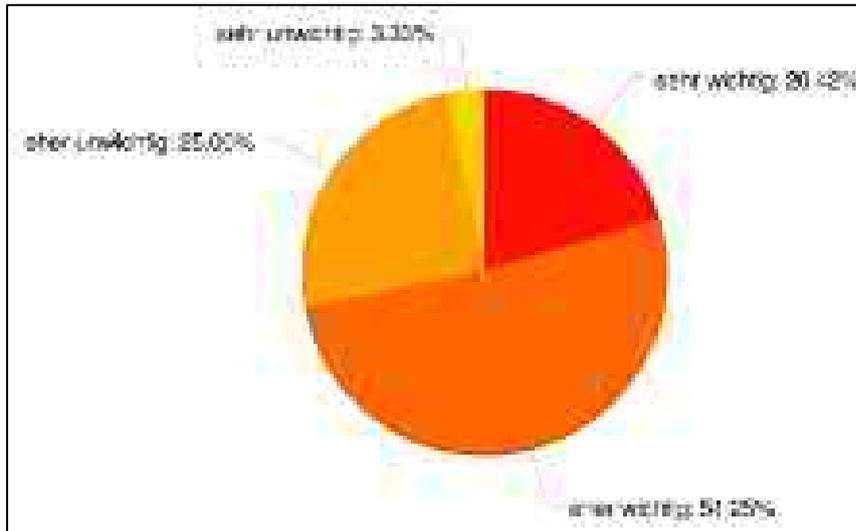


Abbildung 25: Bedeutung der Umweltfreundlichkeit bei der Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl

Die in der Umfrage berücksichtigten Verkehrsmittel waren Kfz (Pkw), Bus und Fahrrad sowie zu Fuß gehen. Auch die Option Bike and Ride (mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle und dort auf den Bus umsteigen) war als mögliche kombinierte Verkehrsmittelwahl vorhanden.

Trotz der hohen Relevanz der Umweltfreundlichkeit nutzen rd. 75% (fast) täglich den Pkw. Auffällig ist, dass lediglich eine der befragten Personen seltener als monatlich das Auto nutzt. Der Bus und Bike and Ride werden kaum verwendet.

Die nichtmotorisierten Verkehrsmittel, Fahrrad fahren und zu Fuß gehen, werden von den Teilnehmern der Umfrage von 29,9% (Rad) bzw. 23,3% (zu Fuß) (fast) täglich, zumindest aber von 69,3% (Rad) bzw. 54,6% (zu Fuß) wöchentlich genutzt.

Tabelle 8: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung

	(fast) täglich (1)		3-4 Tage pro Woche (2)		1-2 Tage pro Woche (3)		1-3 Tage im Monat (4)		selten (5)		nie (6)	
	I	%	I	%	I	%	I	%	I	%	I	%
	Kfz (Pkw)	187	74,79	17	15,29	18	7,44	5	2,07	1	0,41	-
Bus	2	0,83	1	0,42	1	0,42	2	0,83	47	19,58	187	77,92
Fahrrad	72	29,88	33	15,77	37	23,65	28	11,62	36	14,94	10	4,15
zu Fuß	56	23,33	39	12,50	45	18,75	18	7,50	65	27,08	16	10,83
Bike = Ride (mit dem Fah...	1	0,42	-	-	2	0,84	3	1,26	11	5,44	230	92,05

Die Verteilung der täglichen Nutzung der einzelnen Verkehrsarten zeigt im Vergleich zu dem im Kapitel 2.1.2 dargestellten Modal Split der Metropolregion Bremen/Oldenburg eine stärkere Bedeutung des Pkw (Vergleichswert Modal-Split: 56%) und des Fahrrades (Vergleichswert Modal-Split: 18 %), während der ÖPNV bei der täglichen Verkehrsmittelwahl eine deutlich geringere Bedeutung aufweist (Vergleichswert Modal-Split: 7 %).

Eine detaillierte Auswertung der Umfrage zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist in der Mängelanalyse enthalten.

3 Mängelanalyse

Im folgenden Kapitel sollen die in der Zustandsanalyse festgestellten Mängel zusammengefasst werden. Dabei werden für jede Verkehrsart sowohl die bei den Bestandsaufnahmen erfassten Mängel als auch die im Verlauf der Bearbeitung eingegangenen Anregungen aus Politik und Öffentlichkeit berücksichtigt.

Für die beschriebenen Mängel sind im Rahmen der Maßnahmenuntersuchungen Lösungen auszuarbeiten und im Rahmen der Maßnahmenempfehlungen hinsichtlich der Umsetzung zu priorisieren.

3.1 Fließender Kfz-Verkehr

- Anlage 8.1

Verkehrsbelastung

Bei der Zustandsanalyse wurden auf einigen Straßen sehr hohe Verkehrsbelastungen festgestellt. Als Anhaltswert für umfeldunverträgliche Verkehrsmengen auf klassifizierten und verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen kann eine Belastung von rd. 8.000 Kfz/24h angesehen werden. Bei nicht klassifizierten Straßen und untergeordneten städtischen Straßen liegt dieser Anhaltswert darunter. In Anlage 8.1.1 ist eine Einstufung von Straßen in Abhängigkeit der Kategorie und des Umfeldes dargestellt. Demnach kann in Damme die Verkehrsbelastung auf folgenden Straßen als umfeldunverträglich angesehen werden.

Tabelle 9: Mängelkataster Verkehrsbelastungen

Nr.	Straße	Anhaltswert	Maximale Verkehrsbelastung
1	Vördener Str. zwischen Südring/Westring und Kreisverkehr Lindenstr. / Große Str.	8.000 Kfz/24h	13.200 Kfz/24h
2	Lindenstr.	8.000 Kfz/24h	10.100 Kfz/24h
3	Mühlenstr. zwischen Westring und Große Str.	6.000 Kfz/24h	7.700 Kfz/24h
4	Große Str. – Mühlenstr. zwischen Vördener Str. und Lindenstr.	4.000 Kfz/24h	5.000 Kfz/24h
5	L 851 Steinfelder Str. zwischen Wiesenstr. und KV Auwinkel	8.000 Kfz/24h	8.000 Kfz/24h
6	L 851 Holdorfer Str. zwischen Gramker Str. und Bergstr.	8.000 Kfz/24h	9.200 Kfz/24h

3.1.1 Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung

- **Anlage 8.2**

Innerhalb des fließenden Kfz-Verkehrs bilden der Verkehrsablauf bzw. die Verkehrsregelung an Knotenpunkten eine weitere Mängelkategorie. Die in diesem Zusammenhang während der Bestandsaufnahmen erkannten sowie durch Öffentlichkeit und Politik herangetragenen Mängel sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Der Fokus liegt dabei auf der Verkehrssicherheit und weniger auf einer mangelhaften Verkehrsqualität.

Tabelle 10: Mängelkataster im fließenden Kfz-Verkehr

Nr.	Straße / Knotenpunkt	Art / Beschreibung
1	Große Str. / Altes Amtsgericht	Unklare Vorfahrtsregelung
2	Große Str. / Schubertstr.	Unklare Vorfahrtsregelung
3	Kirchplatz / Donaustr.	Unklare Vorfahrtsregelung
4	KV Große Str. / Lindenstr. / Vördener Str.	Unklare Vorfahrtsregelung mit Radverkehr
5	KV Steinfurter Str. (L 846) / Holte / Wellenweg	Unklare Vorfahrtsregelung mit Radverkehr
6	Große Str. (von der Steinfelder Str.)	Schlechte Erkennbarkeit der Temp-20-Zone
7	Donaustr.	Schlechte Erkennbarkeit der Temp-20-Zone
8	Vördener Str. (L 851) / Südring	Fahrzeuge umfahren die LSA über die Tankstelle

Unklare Vorfahrtsregelungen sind im Verlauf der Großen Str. an den Einmündungen Altes Amtsgericht, Schubertstr. und Donaustr. festzustellen. Hier gilt verkehrsrechtlich die Regelung Rechts-Vor-Links. Durch die Gestaltung des Straßenraumes (durchgehende Rinne) ist dies für den Verkehrsteilnehmer an den genannten Knotenpunkten nicht eindeutig zu erkennen was zu Verunsicherungen bei den Verkehrsteilnehmern und Vorfahrtverstößen führt.

An den in der Tabelle dargestellten Kreisverkehren besteht der Mangel bei der derzeit ausgeschilderten Fuß- und Radverkehrsführung. Nach heutigem Stand der Regelwerke sollten Fußgänger an innerörtlichen Kreisverkehren durch Fußgängerüberwege (FGÜ) vorfahrtberechtigt gegenüber den Ein- und abbiegenden Kfz sein. Radfahrer sollten an Kreisverkehren innerorts entweder im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren oder an den FGÜ begleitenden Furten ebenfalls vorfahrtberechtigt gegenüber den Kfz über die einzelnen Äste geführt werden. An beiden Kreisverkehren sind sowohl Fußgänger als auch Radfahrer untergeordnet. Auch an diesen Knotenpunkten wurden Verunsicherungen und teilweise Vorfahrtverstöße beobachtet.

Die Mängel 6 und 7 beziehen sich auf die Erkennbarkeit der Tempo-20-Zonen. In Damme wird immer wieder bemängelt, dass das Geschwindigkeitsniveau im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu hoch sei. Dies würde sich zusätzlich zur hohen Verkehrsbelastung negativ auf die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit auswirken. Objektive Zahlen dazu (Geschwindigkeitsmessungen) liege nicht vor. Jedoch kann durch die Beobachtungen vor Ort bestätigt werden, dass das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau höher als 20 km/h beträgt.

Die entsprechende Beschilderung der Tempo-20-Zone ist in Damme in Rahmenhaltern in Tiefaufstellung angebracht. Die Verkehrszeichen weisen eine Größe von 100 % (60cm x 60cm) auf. Gemäß HAV sollten Zonenbeschilderungen eine Größe von 140% (84cm x 84cm) aufweisen und deutlich als Verkehrszeichen erkennbar sein.

Am Knotenpunkt L 846 Vördener Str. / Südring konnte beobachtet werden, dass die LSA vom Südring kommend bei Rot über die anliegende Tankstelle Richtung Innenstadt umfahren wird. Dies führt insbesondere beim Einbiegen in die Vördener Str. zu riskanten Fahrmanövern mit einer Gefahr insbesondere für Radfahrer und Fußgänger.

Für die dargestellten Mängel sind in der Maßnahmenuntersuchung Lösungsansätze zu suchen.

3.1.2 Unfallanalyse Kfz-Verkehr

Die Unfallanalyse basiert auf Daten der elektronischen Unfallsteckkarte (EUSka) die von der Polizei Cloppenburg zur Verfügung gestellt wurden und ermöglicht eine weitere Perspektive auf verschiedene Mängel im Verkehrssystem. Darüber hinaus wurde ein Interview mit der Polizei Damme zu Gefahrenstellen außerhalb der Unfallstatistik geführt.

Im betrachteten Zeitraum von 2015 bis August 2018 ereigneten sich in Damme insgesamt 992 Unfälle. Als Unfallschwerpunkt in den letzten Jahren ist der Knotenpunkt L 846 Vördener Str. / L 846 Südring / L 851 Westring / Vördener Str. aufgeführt. Dieser wird allerdings im Jahr 2019 durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung umgebaut und dadurch entschärft. Daneben gibt es in Damme nach Aussage der Polizei keine weiteren festen Unfallschwerpunkte, sondern lediglich Kreuzungen, die in einem Jahr auffällig und in einem anderen wieder unauffällig sind.

Von den polizeilich registrierten 992 Unfällen sind rund 80 % ohne und 20 % mit Personenschaden (siehe Abbildung 26).

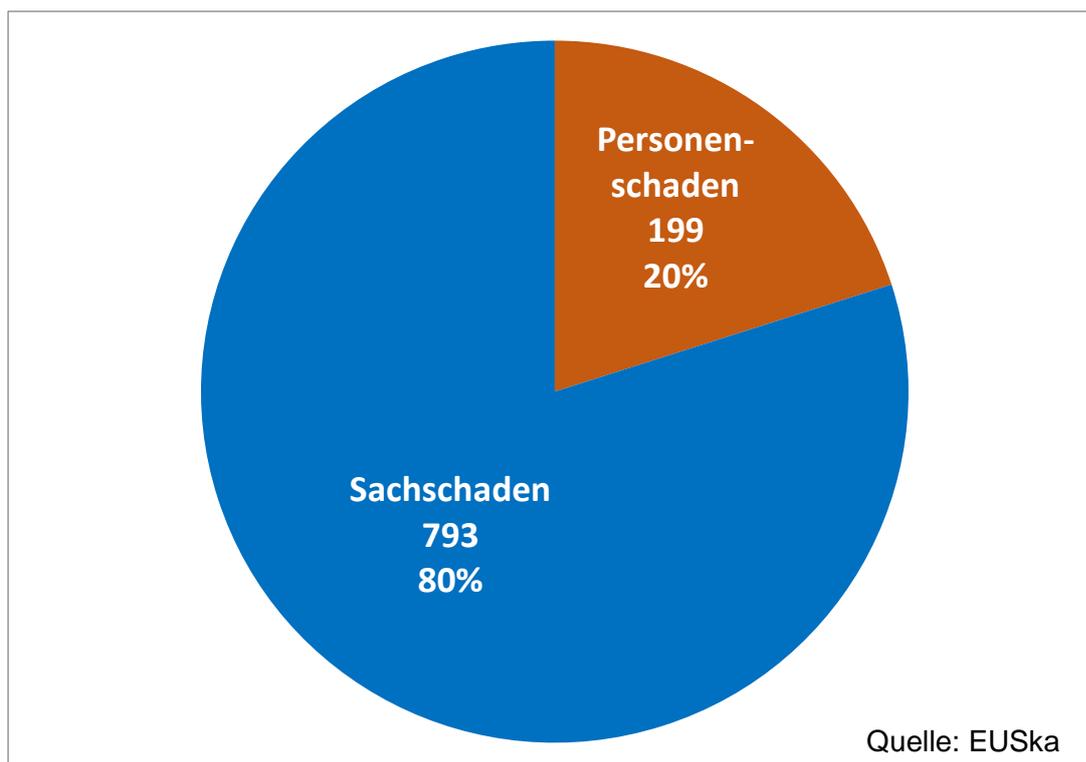


Abbildung 26: Alle Unfälle nach Schweregrad in Damme 2015-2018

Aufgeschlüsselt nach Schadenskategorien stellt sich der ganz überwiegende Teil davon als Sachschadensunfall ohne Rauschmitteleinfluss dar. Im Bereich der zu Schaden gekommenen Personen stellen die Leichtverletzten die größte Gruppe (siehe Abbildung 27).

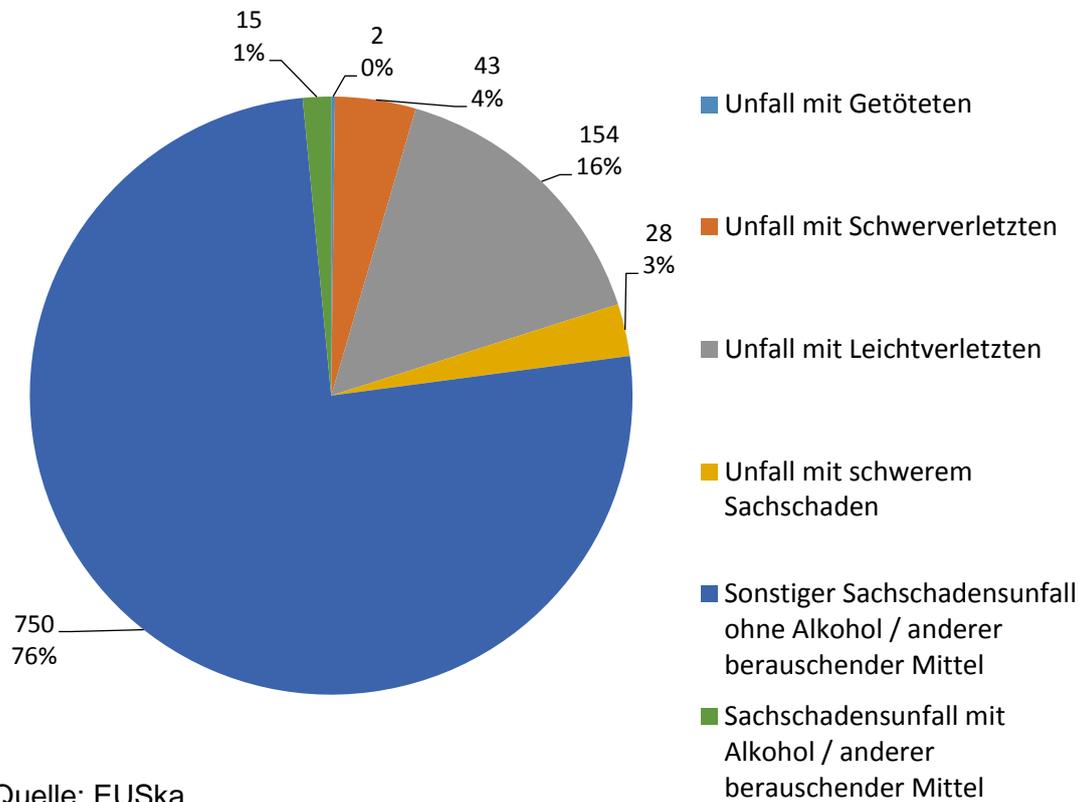
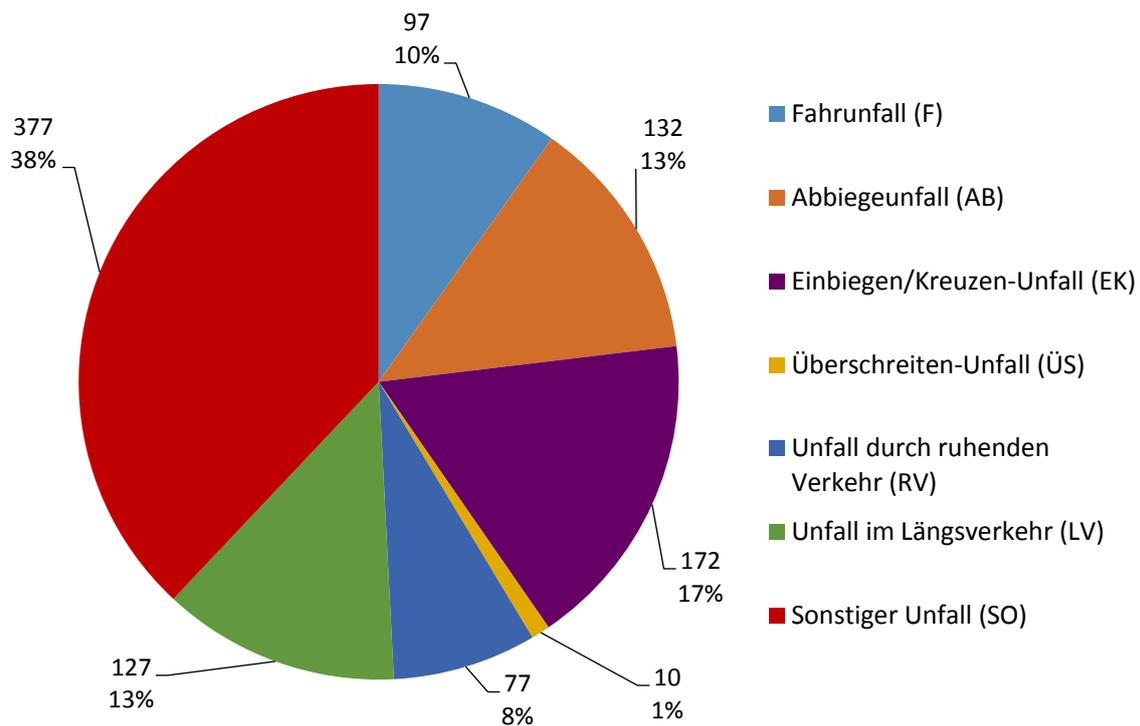


Abbildung 27: Alle Unfälle nach Schadenskategorien in Damme 2015-2018

Alle Unfälle sind einzuteilen in sieben Unfalltypen. Als Bestimmungsgrundlage hierfür gilt ausschließlich die Konfliktsituation zwischen den beteiligten Verkehrsteilnehmern aus der der Unfall hervorgegangen ist (FGSV, Muko 2012, S.8).

Bei den Unfalltypen sind neben den sonstigen Unfällen (38%) die Typen Abbiegen bzw. Einbiegen/Kreuzen (also Vorfahrt-Unfälle) mit zusammen rund 30% hervorzuheben. Abbildung 28 gibt einen Überblick über den Anteil der einzelnen Unfalltypen in Damme.



Quelle: EUSka

Abbildung 28: Alle Unfälle nach Unfalltyp in Damme 2015-2018

Insgesamt können aus der Statistik keine gravierenden Mängel wie z.B. Unfallhäufungspunkte abgeleitet werden, die bei der weiteren Analyse gesondert betrachtet werden müssten.

3.1.3 Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1.3.1 Ergebnisse der Online-Befragung

- Anlage 8.3

Die Öffentlichkeitsbefragung (Online und in der Innenstadt) ergab, dass von den 268 Teilnehmern der Umfrage, 97,5% wöchentlich ein Kfz nutzen. Die grundsätzlichen Bedingungen für den Kfz-Verkehr werden von der Mehrheit als „eher gut“ eingeschätzt (s. Abbildung 29).

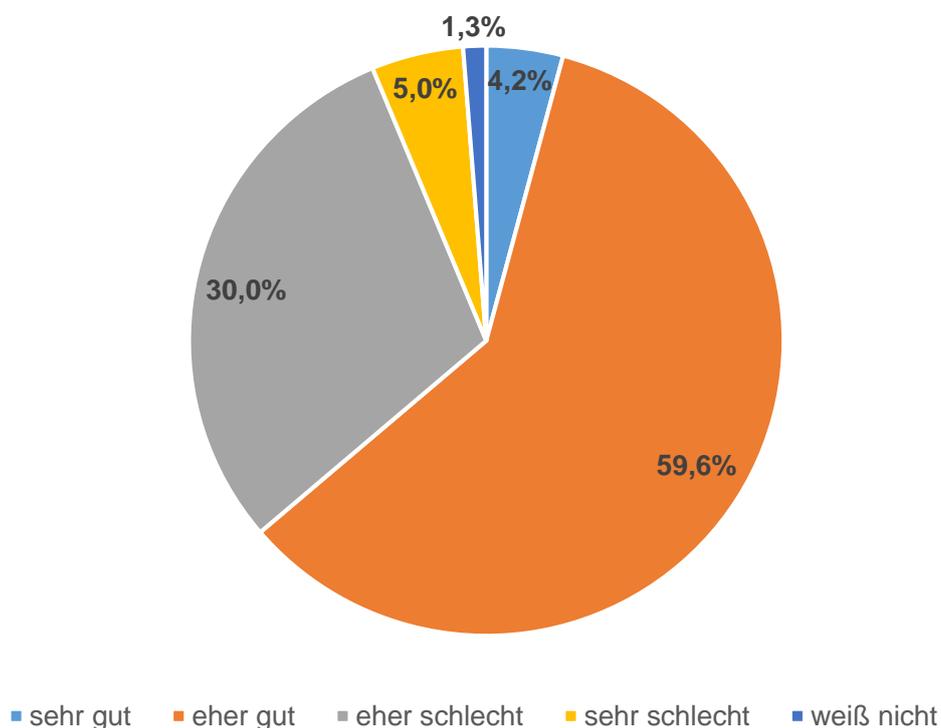


Abbildung 29: Einschätzung der grundsätzlichen Bedingungen für den Kfz-Verkehr

Defizite werden in Form von langen Wartezeiten an Kreuzungen / Einmündungen mit (56,3% der Befragten) und ohne (53,9%) LSA gesehen. Zudem gibt es aus Sicht der Kfz-Führer zahlreiche Gefahrenpunkte mit Radfahrern (64,1%) und Fußgängern (34,0%).

Die bei der Umfrage am häufigsten als problematisch genannten Kreuzungen und Einmündungen (die oberen 15%) sind in der folgenden Tabelle inklusive der Anzahl der Nennungen dargestellt und sind im Lageplan in Anlage 8.3 grafisch dargestellt. Teilweise sind Begründungen für die Erwähnung genannt worden, diese sind dann ebenfalls in der Tabelle aufgeführt.

Tabelle 11: Ergebnis Öffentlichkeitsbefragungen - Problemstellen Kfz-Verkehr

Problemstelle	Nennungen	Begründung
Hunteburger Str. (L 846) / Wiesenstr.	32	lange Wartezeiten LSA
Steinfelder Str. (L 846) / Große Str. / Lembrucher Str. (L 853)	31	lange Wartezeiten*
Steinfelder Str. (L 846) / Marienstr.	21	lange Wartezeiten, Radfahrer werden leicht übersehen (abgerückt)
Vördener Str. / Reselager Str. (K 279)	15	lange Wartezeiten
Vördener Str. (L 851) / Südring (L 846)	14	Ampelschaltung; fehlender Rechtsabbieger; Abkürzung über Tankstelle
Innenstadt	12	zu schmale Straßen, Behinderung durch Falschparker
Hunteburger Str. (L 846) / Südring (L851)	12	k.A.
Große Str. / Mühlenstr.	10	k.A.
Südring (L 846) / Rottinghauser Str.	8	zu hohes Verkehrsaufkommen, seit dem neuen Baugebiet; lange Wartezeiten;

*während der Befragungen war eine mobile Baustellen-LSA installiert

Zusätzlich zu den genannten Aspekten in Tabelle 11 haben mehrere Personen den Wunsch nach mehr Kreisverkehren geäußert (zwölf). Diese Anliegen betrafen hauptsächlich die Knotenpunkte Südring (L 846) / Vördener Str. (L 851) und Südring (L 846) / Hunteburger Str. (L 846).

Die einzelnen Mängel werden im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung nach objektiven Bewertungskriterien analysiert.

3.1.3.2 Bürgerinformationsveranstaltung am 15. November 2018

Um weiteren Input aus der Bevölkerung zu erhalten, wurde am 15. November 2018 im Rahmen eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt, auf der interessierte Bürgerinnen und Bürger direkt Defizite im Verkehrssystem anmerken konnten. Im Folgenden sollen die Punkte zusammengefasst dargestellt werden, die auf dieser Veranstaltung geäußert wurden.

Marienstr.

Auf der Marienstr. wurde der enge Verkehrsraum in Verbindung mit den gefahrenen Geschwindigkeiten als Mangel angeführt. Darüber hinaus besteht dort durch die umliegenden Nutzungen (Friedhof, Innenstadt, Grundschule) ein erhöhter Querungsbedarf besonders schwacher Verkehrsteilnehmer. Als mögliche Lösung wurde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen.

Als weiterer Mangel wurde ein auf dem Gehweg bzw. im Einmündungsbereich aufgebrachtes Radfahrersymbol genannt, wodurch Radfahrer zur Benutzung des Gehweges „animiert“ würden. In diesem Zusammenhang wurde angeregt, Radfahrersymbole auf die Fahrbahn zu markieren, um so Radfahrern und Kfz-Fahrern zu symbolisieren, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren muss.

Mühlenstr.

In der Mühlenstr. wurden Radfahrer, die auf Gehwegen fahren als Mangel genannt, die so die Fußgänger in diesem Bereich gefährden würden.

ZOB – Lindenstr.

Im Bereich des ZOB wurden zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs angemerkt, die eine Gefahr beim Queren der Straße für Fußgänger und beim Einbiegen für den Kfz-Verkehr bedeuten.

Der ZOB selbst sei mittlerweile in die Jahre gekommen und müsse überplant werden. Er stelle nach wie vor eine wichtige Funktion für den Busverkehr dar. Als Alternativer Standort wurde die geplante Westumgehung genannt.

Innenstadt

In der Innenstadt, insbesondere die Große Str. sei das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch. Radfahrer würden auch deshalb nicht auf der Fahrbahn, son-

dern auf den (engen) Gehwegen fahren. Eventuelle Sperrungen werden von Teilen der Anwesenden allerdings auf Grund der eingeschränkten Erreichbarkeit der Innenstadt negativ zu bewerten.

Ruhender Verkehr

Zum Thema Ruhender Verkehr wurden folgende Anregungen bzw. Mängel angebracht:

- Einführung der Regelung Bewohnerparken für die Bahnhofstr.
- Stellplätze vor Plate sind zu kurz. Kfz ragen in Fahrbahn
- Die Stellplätze vor „Medimax“ sind nicht vom Gehweg getrennt, so dass die Fahrzeuge in den Gehweg ragen und den Parkplatz z.T. direkt über den Gehweg verlassen
- Es wird angeregt, das Parkleitsystem innerhalb des VEP zu analysieren

LSA Wiesenstr. / Hunteburger Str.

An der LSA Wiesenstr. / Hunteburger Str. wurden zu lange Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger bemängelt.

3.2 Ruhender Kfz-Verkehr

3.2.1 Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung

- **Anlage 9.1**

Die während der Bestandsaufnahmen für den ruhenden Verkehr erfassten Mängel in der Kategorie Verkehrsregelung – Verkehrsabwicklung sind in der folgenden Tabelle aufgeführt und in Anlage 9.1 grafisch dargestellt. Für die dargestellten Mängel sind in der Maßnahmenuntersuchung Lösungsansätze zu suchen.

Tabelle 12: Mängelkataster im ruhenden Kfz-Verkehr

Nr.	Straße / Parkplatz	Art / Beschreibung
9	PS Große Str. – Hillenhinrichs	parkende Fahrzeuge ragen z.T. auf die Fahrbahn und behindern den Verkehr
10	Große Str.	wiederholt Falschparker
11	Gartenstr.	wiederholt Falschparker
12	Donaustr.	wiederholt Falschparker
13	Kolpingstr.	wiederholt Falschparker
14	P Altes Amtsgericht	Falschparker auf den „Kappen“ am Ende der Stellplatzreihen
15	Buchhandlung im Alten Rathaus	Falschparker parken direkt vor dem Eingang, obwohl dies keine Stellplätze sind
16	P Im Hofe / Broermanns Hof – südl. Famila	Falschparker auf nicht ausgewiesenen Stellflächen
17	P Schubertstr. - Medimax	Fahrzeuge ragen in Gehweg
18	P-Bereich nordwestlich Krankenhaus	hohe Auslastung
19	Bereich Rathaus	hohe Auslastung

Die dargestellten Mängel 1 bis 9 betreffen Probleme mit abgestellten Fahrzeugen, die entweder die Fahrbahn (Nr. 1) oder die Geh-/Radwege blockieren. Mängel 10 und 11 beziehen sich auf die festgestellte hohe Stellplatzauslastung im Bereich des Rathauses und des Krankenhauses. Dazu werden in Kapitel 3.2.2 weitere Erläuterungen gegeben.

Parkleitsystem

Neben den Parkplätzen selbst ist auch das Parkleitsystem Dammes betrachtet worden. Dieses ist in mehreren Bereichen nicht vollständig. So werden an einzelnen Knotenpunkten um die Innenstadt herum verschiedene Parkplätze ausgewiesen, die in der Innenstadt selbst (z.B. am Ohlkenbergsweg) nicht mehr aufgeführt sind.

Zudem fehlen an verschiedenen Knotenpunkten um die Innenstadt herum die entsprechenden Wegweiser oder diese sind nur an einzelnen Ästen vorhanden.

Tabelle 13: Mängelkataster Parkleitsystem

Nr.	Straße / Parkplatz	Art / Beschreibung
1	KP Steinfelder Str. / Lembrucher Str.	Fehlende Wegweisung
2	KP Steinfelder Str. / Marienstr.	Unvollständige Wegweisung
3	KP Hunteburger Str. / Gartenstr.	Unvollständige Wegweisung
4	KP Mühlenstr. / Ohlkenbergsweg	Fehlende Wegweisung
5	P Rathaus	Zufahrt nicht ausgeschildert
6	KP Hunteburger Str. / Wiesenstr.	Fehlende Wegweisung
7	KV Vördener Str. / Wiesenstr. / Lindenstr.	Fehlende Wegweisung

Die dargestellten Mängel erzeugen eine Lücke in der Zielspinne und verhindern oder erschweren so für ortsfremde das Auffinden der Parkplätze.

3.2.2 Stellplatzauslastung

- **Anlage 9.2**

In Kapitel 2.3.2 wurde als Ergebnis der Erhebungen zur Stellplatzauslastung ein ausreichendes Angebot für die Gesamtinnenstadt festgestellt. In der Mängelanalyse soll eine differenzierte Auswertung der Auslastung der einzelnen Anlagen punktuelle Mängel identifizieren. Als Bewertungsmaßstab wird dabei die folgende Bewertungs-Definition zugrunde gelegt.

Tabelle 14: Bewertungsmaßstab Stellplatzauslastung

Auslastung	Auslastungsqualität
Spitzenstunde < 80%	sehr gutes bis gutes Angebot (kein Parksuchverkehr)
Spitzenstunde 80% bis 89%	ausreichendes Angebot (punktuell Parksuchverkehr)
Spitzenstunde ≥ 90%	mangelhaftes Angebot (viel Parksuchverkehr)
mehrere Stunden ≥ 90%	ungenügendes Angebot (sehr viel Parksuchverkehr)

Das Ergebnis der Bewertung der Stellplatzauslastung auf Grundlage dieser Definition kann Anlage 9.2 entnommen werden und ist in folgender Abbildung dargestellt.



Abbildung 30: Bewertung der Stellplatzauslastung der einzelnen Anlagen

Im Bereich der Friedhofstr. erreicht fast keine der Stellplatzanlagen ein gemäß Klassifikation gutes Angebot (<80% Auslastung in der Spitzenstunde). Die Parkplätze hinter dem Rathaus und hinter der Arge sind dabei über mehrere Stunden zu mindestens 90% ausgelastet und das Angebot dort somit als ungenügend zu bewerten.

Hoch frequentiert ist auch der gesamte Bereich nordwestlich des Krankenhauses. Insbesondere die Standorte mit Anschluss an die Lindenstr. sind, exklusiv der Randstunden, quasi ganztägig kritisch ausgelastet und weisen damit ein ungenügendes Angebot auf.

Der weitere Parkraum zwischen Ärztehaus und Famila sowie westlich davon ist über drei Zufahrten angebunden: Im Hofe, Am Stadtmuseum und Broermanns Hof. Vor allem die Parkmöglichkeiten zwischen letzteren sind kritisch ausgelastet. Die Parkplätze direkt vor dem Supermarkt und Ärztehaus werden zwar ganztägig moderat genutzt, tangieren aber nur in vor-/mittäglichen Spitzenstunden den postulierten 20%-Reservepuffer.

Gleichzeitig bleiben der Schotterplatz, insbesondere der öffentliche Teil, und der Parkplatz am Stadtmuseum nur schwach ausgelastet (vgl. Abbildung 30).

3.2.3 Öffentlichkeitsbefragung Ruhender Verkehr

Anders als die Meinung zu den Bedingungen des fließenden Kfz-Verkehrs sind diese zum ruhenden Kfz-Verkehr deutlich negativer. Rund zwei Drittel der Befragten bewertete diese pauschal als schlecht (s. Abbildung 31).

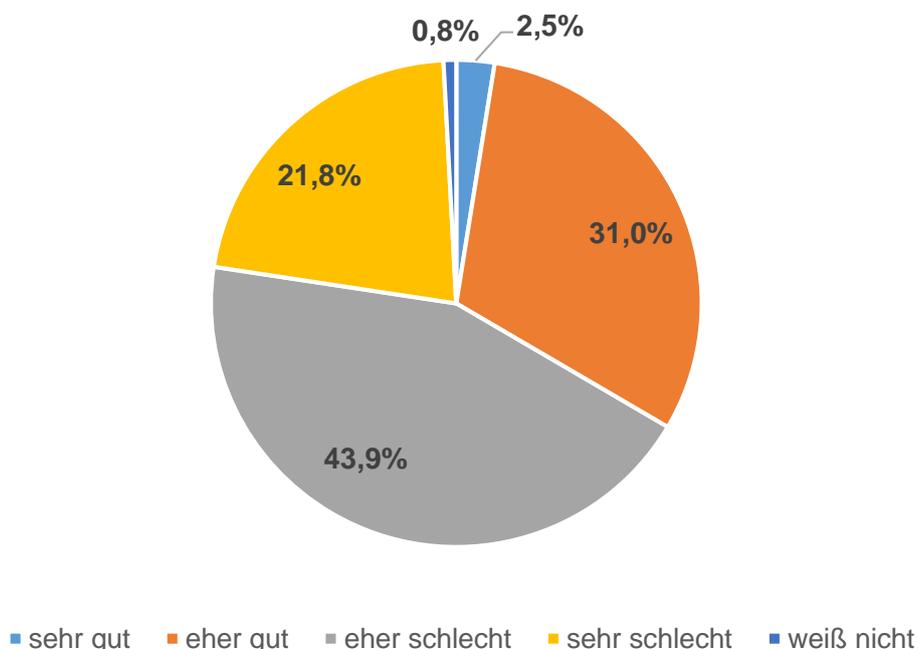


Abbildung 31: Einschätzung der grundsätzlichen Bedingungen des Parkraumangebots

Defizite werden von 70,5% bei der Anzahl der verfügbaren Stellplätze gesehen. Knapp die Hälfte der Teilnehmer (49,2%) kritisieren die unzureichende räumliche Verteilung und ein Viertel (26,2%) die unzureichende Ausstattung (z.B. fehlende Beleuchtung). Fehlmengen seien, laut der Befragten, speziell im Bereich des Krankenhauses zu finden.

Sowohl bei der Durchführung der Kennzeichenerfassung, als auch bei der Befragung ist mehrfach auf die zu geringe Anzahl an behindertengerechten Stellplätzen in ganz Damme und speziell im Bereich des Krankenhauses und des Gesundheitszentrums hingewiesen worden.

3.3 ÖPNV

3.3.1 Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung

Die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Der Fokus liegt dabei auf den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2016 LK Vechta bzgl. der Haltestellen und des Linienverkehrs.

Tabelle 15: Mängelkataster im ÖPNV

Nr.	Haltestelle / Buslinie	Art / Beschreibung
1	Damme - ZOB	Fehlende Barrierefreiheit, kein ausreichender Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten, unzureichende Abstellanlage für Fahrräder
2	Damme - Grundschule	Fehlende Barrierefreiheit (Drängelgitter)
3	Damme - Schulzentrum	Fehlende Barrierefreiheit (Drängelgitter)
4	Südfelde - Grundschule	Fehlende Barrierefreiheit
5	Borringhausen - Schule	Fehlende Barrierefreiheit
6	Rüschendorf - Grundschule	Fehlende Barrierefreiheit
7	Sierhausen - Grundschule	Fehlende Barrierefreiheit
8	Sierhausen - Römerklause	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung
9	Südfelde - Gemeindehaus	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung
10	Reselage - Bertelt	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung
11	Damme - Jugendherberge	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung
12	Neuenwalde - Pundt	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung
13	Neuenwalde - Markus	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung
14	Dümmer - Kr. Lembruch	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung
15	Dümmerlohhausen - Kreuzung	Fehlende Barrierefreiheit und Beleuchtung

Mehrere der betrachteten Linienhaltestellen sind als Ein- und Ausstiegshaltestellen gestaltet. Damit ist gemeint, dass die Haltestelle in Hauptverkehrsrichtung (z.B. Richtung Damme) besser ausgestattet ist, als die andere. Dort sind befestigte Warteflächen, die Beleuchtung oder der Witterungsschutz i.d.R. nur an der Einstiegshaltestelle angeordnet.

Da lediglich bei drei der betrachteten Linienhaltestellen die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden, sind in Tabelle 15 lediglich die Haltestellen von besonderer Bedeutung (z.B. Schulen) oder mit weiteren Mängeln berücksichtigt. Die Beleuchtung fehlt ausschließlich bei Haltestellen außerhalb von geschlossenen Ortschaften.

Für den ZOB wird im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung aufgrund der herausragenden Bedeutung für den ÖPNV und den festgestellten Mängeln ein Umgestaltungskonzept zu einem modernen Mobilitätspunkt entwickelt.

3.3.2 Mängel aus der Öffentlichkeitsbefragung

Lediglich sechs der teilnehmenden Personen nutzen den öffentlichen Personennahverkehr regelmäßig. Dadurch sind die Ergebnisse in diesem Bereich nicht repräsentativ. Die Einschätzung der grundsätzlichen Bedingungen für den ÖPNV könnte eine Erklärung dafür liefern, denn 84,5% schätzten diese als schlecht ein, oder gaben an darüber keine Aussage treffen zu können.

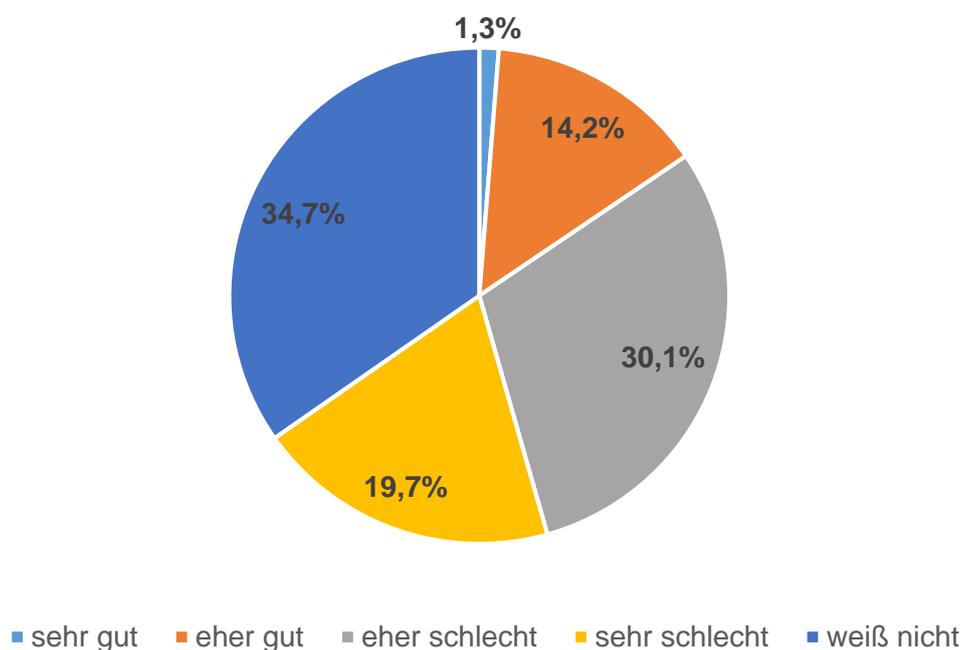


Abbildung 32: Einschätzung der grundsätzlichen Bedingungen für den ÖPNV

3.4 Radverkehr

3.4.1 Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung

- **Anlage 10**

Die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel sind in der folgenden Tabelle dargestellt und zusammen mit den Mängeln im Fußwegenetz in Anlage 10 grafisch dargestellt. Der Fokus liegt dabei auf Sicherheitsmängeln und Lücken im Radwegenetz. Für die dargestellten Mängel sind in der Maßnahmenuntersuchung Lösungsansätze zu suchen.

Tabelle 16: Mängel im Radwegenetz

(Grundlage: eigene Erhebung 2018)

Nr.	Straße / Knotenpunkt	Art / Beschreibung
1	Südring (L 846) / Hufeisenstr. (K 279)	Ungesicherte Querungsstelle
2	Südring (L 846) / Zu den Klünen	Ungesicherte Querungsstelle
3	L 846 / K 277 (<i>Clemens-August-Dorf</i>)	Ungesicherte Querungsstelle
4	L 853 / K 271 (<i>Dümmerlohausen</i>)	Ungesicherte Querungsstelle
5	L 853 / K 273 (<i>Dümmerlohausen</i>)	Ungesicherte Querungsstelle
6	KV Große Str. / Lindenstr. / Vördener Str.	Unklare Vorfahrtsregelung mit Kfz-Verkehr
10	Steinfelder Str. (L 846) zw. Marienstr. u. Wiesenstr.	Häufig wechselnde Führungsform
11	Steinfelder Str. (L 846) / Marienstr.	Schlecht einsehbar, Absetzung der Furt von der Steinfurter Str.
12	Steinfelder Str. (L 846) südl. Lembrucher Str.	verdeckte Beschilderung
13	Marienstr.	Überprüfung Radverkehrsführung
14	KV Steinfelder Str. (L 846) / Holte / Wellenweg	Unklare Vorfahrtsregelung mit Kfz-Verkehr
15	Hunteburger Str. (L 80) / Robert-Bosch-Str.	Ungesicherte Querungsstelle
16	Vördener Str. zw. KV Große Str. / Lindenstr. / Vördener Str. und Südring	Linksseitige Radverkehrsführung
17	Hunteburger Str. (L 846) zw. Wiesenstr. und Südring	Fehlende Radwegsbeschilderung
18	L 853 (Oldorf)	Ungesicherte Querungsstelle
19	K 272 / Klünenberg (<i>Osterfeine</i>)	Ungesicherter Ortseingangsbereich
20	K 273 / Rieden (<i>Osterfeine</i>)	Ungesicherter Ortseingangsbereich
21	K 272 – <i>Osterfeine</i> innerorts	z.T. unklare Radverkehrsführung (fehlende Beschilderung)
22	K 322	Fehlender Radweg

Neben den Mängeln der Tabelle 16 sind weitere grundsätzliche Probleme im Radwegenetz erfasst worden. Die Breiten der Radwege entsprechen in vielen Fällen nicht den Anforderungen der ERA 2010.

Insbesondere in der Innenstadt ist die Anzahl an Fahrradabstellanlagen nicht ausreichend. Bei den vorhandenen Abstellanlagen handelt es sich außerdem in den meisten Fällen um sogenannte „Felgenkiller“, bei denen die Grundanforderungen der FGSV nicht vollständig erfüllt werden. Dies führt zu s.g. Wildparken von Fahrrädern (vgl. 28).



Abbildung 33: Beispiele bestehender Fahrradabstellanlagen in der Dammer Innenstadt

3.4.2 Unfallanalyse Radverkehr

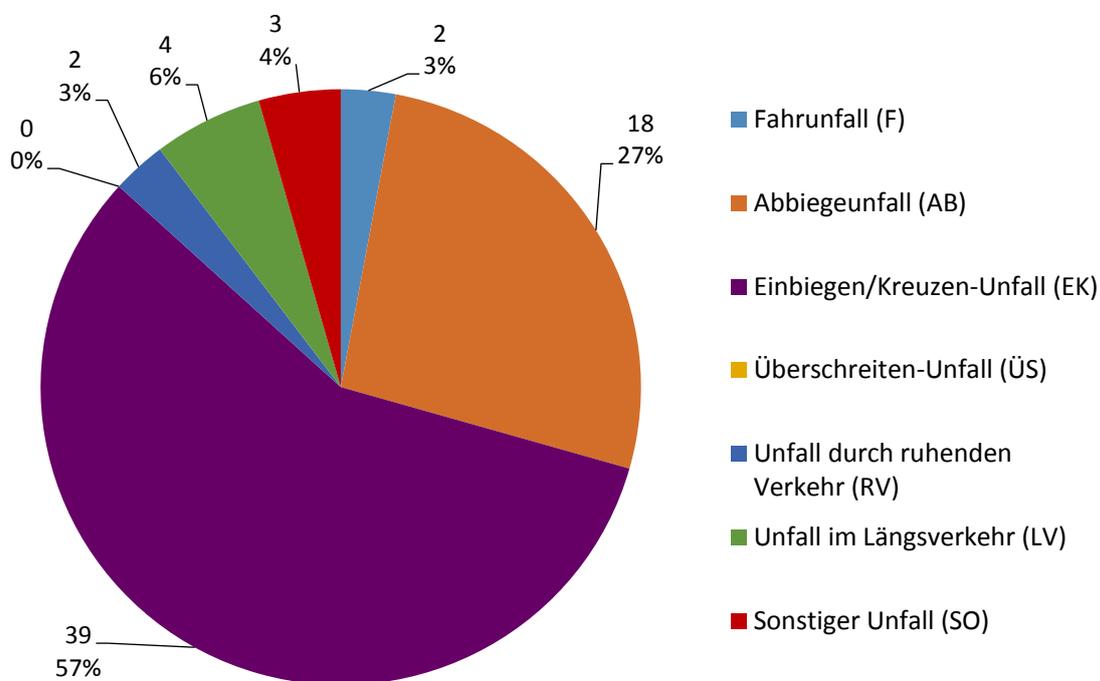
Die Zahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung in Damme ist im betrachteten Zeitraum seit 2015 relativ wie absolut gestiegen (siehe Tabelle 17). Die Zahl für das aktuell laufende Jahr ist noch nicht ersichtlich.

Tabelle 17: Anzahl Unfälle mit Radfahrereteiligung

	Anzahl Unfälle mit Radfahrer	Anteil an allen Unfällen
2015	16	6,2%
2016	21	7,7%
2017	23	8%
2018 (Jan-Aug)	8	4,4%
Gesamt	68	6,8%

Quelle: EUSka

In Bezug auf die Unfalltypen – bezogen ausschließlich mit Radfahrereteiligung - überwiegen mit 84% die Typen Einbiegen/Kreuzen- und Abbiegeunfälle deutlich.



Quelle: EUSka

Abbildung 34: Unfälle mit RF-Beteiligung nach Unfalltyp in Damme 2015-2018

Dies ist ein typisches Verteilungsbild für Innenstadtbereiche und zeigt einen signifikanten Unterschied zu der Verteilung der Unfalltypen in der Gesamtstatistik (siehe Kapitel 3.1.2). Es deutet darauf hin, dass die größte Gefahrenstelle für Radfahrer im Innenstadtbereich Einmündungen und Kreuzungen sowie stark befahrene Grundstückszufahrten darstellen.

Aus den Unfalldaten von 2015 bis 2018 können potenzielle Unfallhäufungsstellen erfasst werden. Für den Radverkehr in Damme befinden sich diese im Bereich des KP Vördener Str. (L 851) / Südring (acht Unfälle), an der Vördener Str. im Bereich des Kreisverkehrs (vier Unfälle) und an der Lindenstr. im Bereich der Bahnhofstr. (vier Unfälle). Im Verlauf der Großen Str. zwischen Steinfeld Str. und Rüschorfer Str. sind, wie auch auf der Holdorfer Str., vier Unfälle mit Radfahrern erfasst worden.

3.4.3 Mängel aus der Öffentlichkeitsbefragung

In der online Umfrage gaben 69,3% an wöchentlich das Fahrrad zu benutzen, 29,9% sogar täglich. Die Einschätzung der grundsätzlichen Bedingungen für den Radverkehr ist ziemlich ausgeglichen (s. Abbildung 35).

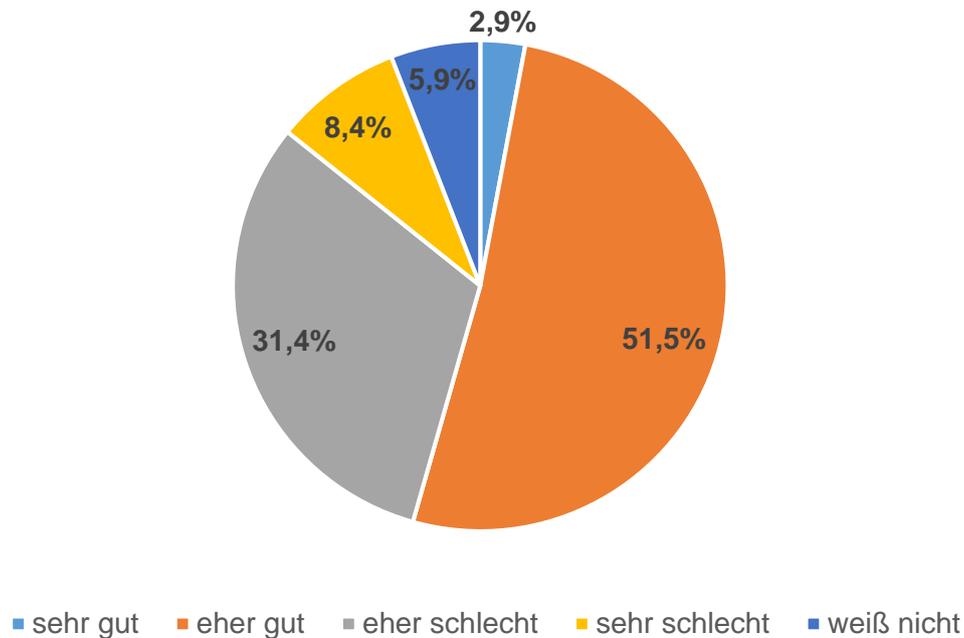


Abbildung 35: Einschätzung der grundsätzlichen Bedingungen für den Radverkehr

Zu den häufigsten genannten Defiziten zählen zu wenig Abstellplätze (64,5% der Teilnehmer), eine unsichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (53,5% der Teilnehmer) und unsichere Situationen beim Überqueren der Straße (64,5% der Teilnehmer).

Die bei der Umfrage am häufigsten als problematisch genannten Kreuzungen und Einmündungen sind in der folgenden Tabelle inklusive der Anzahl der Nennungen dargestellt. Teilweise sind Begründungen für die Erwähnung genannt worden, diese sind ebenfalls aufgeführt.

Tabelle 18: Ergebnis Öffentlichkeitsbefragungen - Problemstellen Radverkehr

Problemstelle	Erwähnungen	Begründung
Innenstadt	16	unklare Radverkehrsführung; zu schmale Wege; fehlende Radwege
Steinfelder Str. (L 846) / Große Str. / Lembrucher Str. (L 853)	11	lange Wartezeiten LSA*
KV Große Str. / Vördener Str. (L 851) / Lindenstr.	11	unklare Vorfahrtsregelung
Vördener Str. / Reselager Str. (K 279)	8	unsichere Querungssituation
Steinfelder Str. (L 846) / Marienstr.	7	unsichere Querungssituation
Marienstr.	7	fehlender Radweg; unklare Radverkehrsführung
Lindenstr.	7	unsichere Querungssituationen; Gefährdung der Radfahrer an den zahlreichen Parkplätzen und Seitenstraßen
KV Steinfelder Str. (L 846) / Wellenweg	6	unklare Vorfahrtsregelung
Vördener Str. (L 851) / Südring (L 846)	6	gemeinsame Freigabe der bedingtverträglichen Kfz und Radfahrer
Hunteburger Str. (L 846) / Wiesenstr.	6	lange Wartezeiten LSA

*während der Befragungen war eine mobile Baustellen-LSA installiert

Neben den in Tabelle 18 genannten Problemstellen sind häufig die zu engen gemeinsamen Geh- und Radwege auf verschiedenen Straßen thematisiert worden. Um eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden, seien diese vielerorts zu schmal.

3.5 Fußgängerverkehr

3.5.1 Verkehrsregelung / Verkehrsabwicklung

- **Anlage 10**

Die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel sind in der folgenden Tabelle 19 dargestellt sowie grafisch im Lageplan zusammen mit den Mängeln des Radwegenetzes in Anlage 10 dargestellt. Der Fokus liegt dabei auf der Verkehrssicherheit. Für die dargestellten Mängel sind in der Maßnahmenuntersuchung Lösungsansätze zu suchen.

Tabelle 19: Mängel im Fußgängerverkehr

Nr.	Straße / Knotenpunkt	Art / Beschreibung
1	Südring (L 846) / Hufeisenstr. (K 279)	Ungesicherte Querungsstelle
2	Südring (L 846) / Zu den Klünen	Ungesicherte Querungsstelle
3	L 846 / K 277 (<i>Clemens-August-Dorf</i>)	Ungesicherte Querungsstelle
4	L 853 / K 271 (<i>Dümmerlohausen</i>)	Ungesicherte Querungsstelle
5	L 853 / K 273 (<i>Dümmerlohausen</i>)	Ungesicherte Querungsstelle
6	KV Große Str. / Lindenstr. / Vördener Str.	Fehlende Fußgängerüberwege; unklare Vorfahrtsregelung
7	Große Str.	Parkende Fahrzeuge behindern den Verkehr - Autos weichen dadurch z.T. auf die Gehwege aus; Zahlreiche Falschparker, die die Fußgänger behindern
8	Gartenstr.	Zu schmaler Gehweg
9	Donaustr.	Zu schmaler Gehweg
16	L 853 (Oldorf)	Ungesicherte Querungsstelle
17	K 272 / Klünenberg (<i>Osterfeine</i>)	Ungesicherter Ortseingangsbereich
18	K 273 / Rieden (<i>Osterfeine</i>)	Ungesicherter Ortseingangsbereich

Im Bereich der Innenstadt stehen, durch die vorhandene Bebauung, an mehreren Stellen nur sehr schmale Gehwege zur Verfügung. Durch falsch parkende Fahrzeuge und bspw. herausgestellte Mülltonnen werden die Gehwege z.T. zusätzlich blockiert und die Fußgänger müssen auf die Fahrbahn ausweichen, was zu gefährlichen Situationen mit dem motorisierten Verkehr führen kann (s. Abbildung 36).



Abbildung 36: Beispiele Mängel im Fußgängerverkehr

3.5.2 Unfallanalyse

Die Unfälle mit Fußgängerbeteiligung nehmen insgesamt nur einen sehr geringen Anteil ein (siehe Tabelle 20). Das Jahr 2018 ragt in negativer Hinsicht heraus und weist bereits im August doppelt so viele Fußgängerunfälle auf wie das gesamte Vorjahr.

Tabelle 20: Anzahl Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

	Anzahl Unfälle mit Fußgänger	Anteil an allen Unfällen
2015	6	2,3%
2016	4	1,4%
2017	4	1,3%
2018 (Jan-Aug)	8	4,4%
Gesamt	22	2,2%

Quelle: EUSka

3.5.3 Mängel aus der Öffentlichkeitsbefragung

Bei der durchgeführten Befragung der Bevölkerung gaben 54,6% an, wöchentlich zu Fuß bspw. in die Innenstadt zu gehen. Die grundsätzlichen Bedingungen für den Fußgängerverkehr werden von drei Vierteln der Teilnehmer als mindestens „eher gut“ eingeschätzt (s. Abbildung 37).

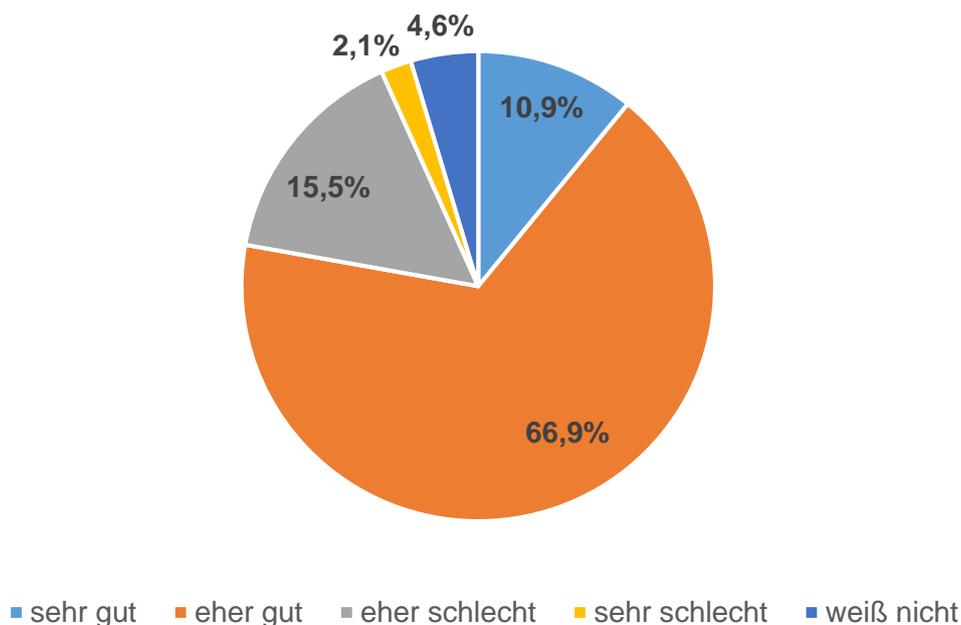


Abbildung 37: Einschätzung der grundsätzlichen Bedingungen für den Fußverkehr

Defizite werden hauptsächlich in Konflikten mit den übrigen Verkehrsteilnehmern gesehen (40,6% mit Kfz-Verkehr und 51,9% mit Radverkehr). Über 40% bemängelten die unsichere Situation beim queren der Straße. Des Weiteren wird von einigen Umfrageteilnehmern die fehlende Pflege in Form von unzureichender Schneeräumung im Winter und Grünpflege im Sommer bemängelt.

Die bei der Umfrage am häufigsten als problematisch genannten Kreuzungen und Einmündungen sind in der folgenden Tabelle inklusive der Anzahl der Nennungen dargestellt. Teilweise sind Begründungen für die Erwähnung genannt worden, diese sind ebenfalls aufgeführt (s. Tabelle 21).

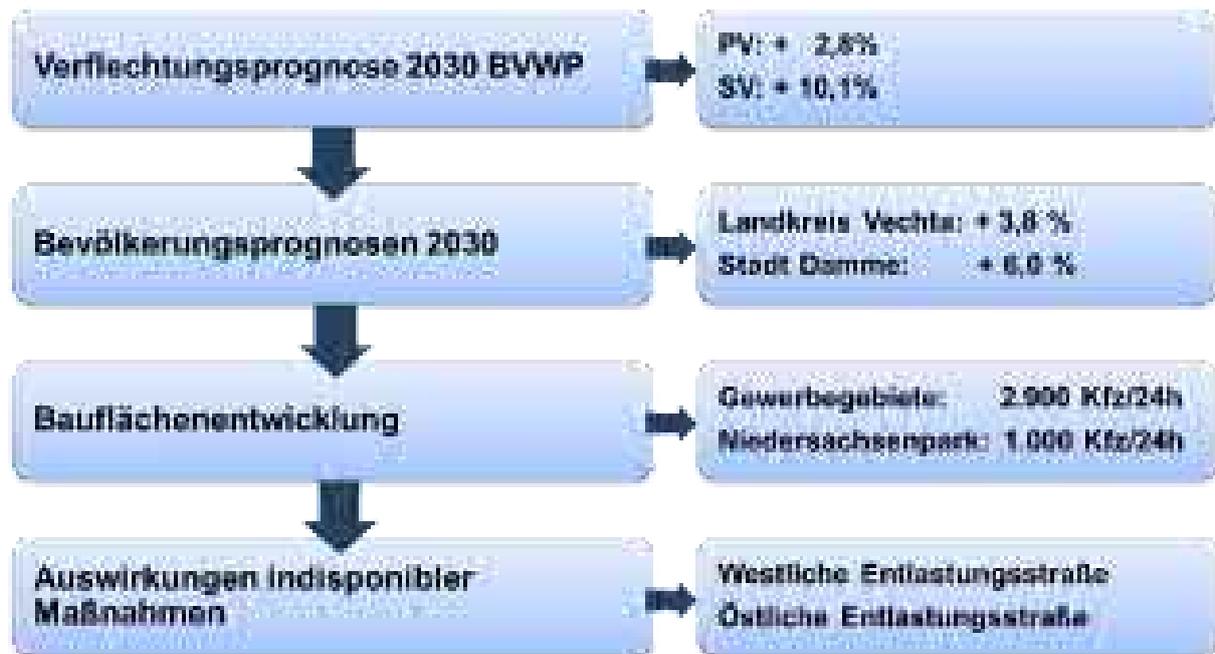
Tabelle 21: Ergebnis Öffentlichkeitsbefragungen - Problemstellen Fußgängerverkehr

Problemstelle	Erwähnungen	Begründung
Große Str. / Mühlenstr.	5	k.A.
Steinfelder Str. (L 846) / Große Str. / Lembrucher Str. (L 853)	4	unsichere Querungssituation
Hunteburger Str. (L 846) / Wiesenstr.	4	lange Wartezeiten LSA
KV Große Str. / Vördener Str. (L 851) / Lindenstr.	4	fehlende FGÜ; unklare Vorfahrtsregelung
Innenstadt	4	zu schmale Gehwege; schwierige Situation f. Gehbehinderte (Kopfsteinpflaster); Kfz zu schnell
Im Bereich der Schule	3	viel Verkehr zu Abholzeiten
Lindenstr.	3	fehlender FGÜ; unsichere Querungssituation
Marienstr.	3	zu schmalen Gehweg
Steinfelder Str. (L 846) / Marienstr.	3	unsichere Querungssituation
Südring (L 846) / Hufeisenstr. / Reselager Str. (K 279)	3	unsichere Querungssituation; Kfz zu schnell

4 Verkehrsmengenprognose

4.1 Berechnungsgrundlagen

Als Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchung wurde das Jahr 2030 definiert. Die Berechnung der zu erwartenden Verkehrsmengen (Hochrechnung der Analyse- auf die Prognosefahrtenmatrizen) erfolgt in mehreren Berechnungsschritten, die in der folgenden Grafik dargestellt sind.



Allgemeine Prognosefaktoren aus BVWP

Im ersten Schritt werden die allgemeinen Prognosefaktoren der aktuellen Verflechtungsprognose 2030 zum Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt. Demnach werden im Personenverkehr 0,23 % Zuwachs pro Jahr im motorisierten Individualverkehr erwartet (siehe Verflechtungsprognose, Seite 5, Tabelle 2). Bezogen auf den hier vorliegenden Prognosezeitraum (2018 bis 2030) bedeutet das ein Wachstum von rd. 2,8% [2].

Im Güterverkehr sind die Zuwachsraten höher. Hier wird bis 2030 ein durchschnittlicher jährlicher Zuwachs von 0,84 % angegeben - insgesamt in dem hier vorliegendem Hochrechnungszeitraum von 2018 bis 2030 somit rund 10,1% [2].

Bevölkerungsentwicklung

Im ISEK bzw. Klimaquartierskonzept werden für die Stadt Damme Bevölkerungszunahmen von 5% bis 6% angegeben, die bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsmengen zu berücksichtigen sind. Diese Entwicklung wurde in Abstimmung mit der Stadt im Rahmen der zu er-

wartenden Wohnbauflächenausweisungen abgeglichen. Die Berechnung der Verkehrserzeugung aus den Wohnbauflächen erfolgt auf der Grundlage des Verfahrens der FGSV (Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens aus Gebietstypen) unter Anwendung des EDV-Programms „Ver_Bau“ (Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, letztes Update Februar 2018). Der zusätzliche Verkehr wird auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsverteilung benachbarter Verkehrszellen im Modell ins Netz eingespeist.

Insbesondere für die Entwicklung des Durchgangsverkehrs ist eine Betrachtung der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung auch im direkten Umland erforderlich. Für die Entwicklung im Landkreis Vechta variieren die entsprechenden Angaben zwischen Zunahmen von 4,7% bei der Bertelsmann-Stiftung [1], 4,8% bei dem Nahverkehrsplan des Landkreises Vechta [18] und 2,0% bei der Basisanalyse zur Identifizierung spezifischer Handlungsbedarfe der Region Weser-Ems durch das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW) aus dem Jahr 2014 [21]. Der Durchschnitt der Publikationen liegt bei einem Zuwachs von rd. 3,8%.

Gewerbliche Bauflächenentwicklung

Die zu erwartende gewerbliche Bauflächenentwicklung wurde nach Angaben der Stadt Damme berücksichtigt. Demnach ist bis zum Jahr 2030 eine Ausweisung und Nutzung von zusätzlich 11,2 ha zu erwarten. Die Berechnung der Verkehrserzeugung wurde ebenfalls Grundlage des Verfahrens der FGSV durchgeführt.

Im direkten Umfeld ist darüber hinaus noch die Entwicklung des Niedersachsenparks zu berücksichtigen. Hier steht eine aktuelle Verkehrsmengenprognose aus dem Gutachten zur neuen Anschlussstelle A1 „Riester Damm“ der IPW zum zur Verfügung [19]. Demnach ist in Damme mit rd. 1.000 Kfz/24h zusätzlichem Verkehr aus dem Niedersachsenpark zu rechnen.

Auswirkungen indisponibler Maßnahmen

Als indisponible Maßnahmen sind im Untersuchungsraum die westliche und östliche Entlastungsstraße zu berücksichtigen und in das Netzmodell einzubauen.

4.2 Verkehrsmengen Prognose 2030, Netzfall 0

- Anlage 11

Die Ergebnisse der Verkehrsmengenprognose im zentralen Stadtteil können der folgenden Abbildung entnommen werden. Die Ergebnisse in den weiteren Stadtteilen sind in Anlage 11 dokumentiert.



Abbildung 38: Verkehrsmengen Prognose 2030, Netzfall 0, zentraler Stadtteil – Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die entsprechende Entwicklung der Verkehrsmengen im zentralen Stadtteil kann folgender Abbildung entnommen werden.



Abbildung 39: Verkehrsmengenentwicklung 2018 bis 2030, zentraler Stadtteil - Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die Abbildung zeigt, dass im klassifizierten Straßennetz am Stadtrand eine Verkehrsmengenzunahmen zwischen 10 % und 19 % zu erwarten ist.

Überdurchschnittliche Zunahmen können insbesondere auf Grund der gewerblichen Entwicklung aber auch durch Verkehrsverlagerungen auf dem Südring erwartet werden (+33%). Auch auf der L 853 Lembrucher Str. werden überdurchschnittliche Zunahmen von 29 % berechnet. Dies liegt auch an Verlagerungen von Verkehren von der K 272 Bokern, die auf die östliche Entlastungsstraße zurückzuführen sind.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Stadtkern können der folgenden Abbildung entnommen werden.



Abbildung 40: Verkehrsmengen Prognose 2030, Netzfall 0, Stadtkern – Gesamtverkehr DTV
[Kfz/24h]

Der Vergleich zu den Verkehrsmengen des Analysefalls können folgender Abbildung entnommen werden.



Abbildung 41: Verkehrsmengenentwicklung 2018 bis 2030, zentraler Stadtteil - Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Es wird deutlich, dass die westliche Entlastungsstraße zu einer Entlastung insbesondere der Mühlenstr. und der nördlichen Lindenstr. führen wird. Auch für die Vördener Str. werden auf Grund entsprechender Verkehrsverlagerungen geringere Verkehrsmengen prognostiziert als in der Analyse.

Auf der südlichen Lindenstr. und der Großen Str. werden die Entlastungen durch Verlagerung von Quell- und Zielverkehren überlagert, so dass im Vergleich zur heutigen Verkehrsbelastungen eine konstante Entwicklung bis leichte Zunahmen zu erwarten sind. Auch auf der Marienstr. werden Verkehrsmengenzunahmen berechnet.

Entlastungen zeigen sich dagegen auch auf der L 846 Hunteburger Str. – Steinfelder Str. und der K 273 Borrhinghauser Str. Hier sind die Entlastungswirkungen der östlichen Entlastungsstraße zu beobachten.

Insgesamt ist bei der Bewertung der Verkehrsmengentwicklung zu beachten durch die Entlastungsstraßen Besserungen auf der Mühlenstr. und der nördlichen Lindenstr. eintreten werden. Die in der Mängelanalyse festgestellten Defizite zu hoher Verkehrsbelastungen können hier ebenso wirksam entschärft werden wie auf der L 846 Hunteburger Str. – Steinfelder Str.

Im übrigen Straßennetz bleiben die Verkehrsmengen weitgehend konstant, so dass keine weiteren Mängel festzustellen sind bzw. sich die vorhandenen Probleme vergrößern würden.

Ohne die Entlastungsstraßen würde sich die Situation im gesamten Stadtkern deutlich verschlechtern.

5 Maßnahmenuntersuchung

5.1 Fließender Kfz-Verkehr

5.1.1 Zieldefinition

- ➔ Das vorhandene Verkehrsnetz ist sicher und leistungsfähig zu gestalten
- ➔ Der Kfz-Verkehr ist umfeldverträglich abzuwickeln. Er ist auf das Netz der Hauptverkehrsstraßen zu konzentrieren
- ➔ Der Kfz-Verkehr ist auf ein Minimum zu reduzieren, ohne dass dadurch die Erreichbarkeit der relevanten Quellen und Ziele und die Standortqualität der Stadt Damme eingeschränkt werden
- ➔ Straßenquerschnitte sind baulich und gestalterisch auf die jeweilige verkehrliche Funktion auszurichten

5.1.2 Straßennetzhierarchie

- **Anlage 12**

Die Definition der Straßennetzhierarchie erfolgt auf Grundlage der RIN 2008. Demnach kommen auf kommunaler Ebene die Kategorien VS II bis ES V in Frage.

Kategoriegruppe		Kategoriegruppe				
		Autobahnen	Landstraßen	ungebaute Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
Verbindungs- verkehrsstraßen	kontinental	AS 0	LS 0	VS 0	HS 0	ES 0
	großregional	AS I	LS I	VS I	HS I	ES I
	überregional	AS II	LS II	VS II	HS II	ES II
	regional	AS III	LS III	VS III	HS III	ES III
	kommunal	AS IV	LS IV	VS IV	HS IV	ES IV
ortsörtlich	AS V	LS V	VS V	HS V	ES V	

AS I	vorherrschend, ausschließung der Kategorie Landstraßenkategorie mit Kreisstraßen aus Funktionskategorie (grün)
-------------	---

Kategoriegruppe		Kategorie	Bezeichnung
AS	Autobahnen	AS 0	Fernautobahn
		AS I	Überregionalautobahn, Stadtautobahn
LS	Landstraßen	LS 0	Fernstraße
		LS I	Überregionalstraße
		LS II	Regionalstraße
		LS III	Regionalstraße
		LS IV	Regionalstraße
VS	ungebauter Hauptverkehrsstraßen	VS I	Ortsdurchfahrt, ungebauter Hauptverkehrsstraße
		VS II	Ortsdurchfahrt, ungebauter Hauptverkehrsstraße
HS	angebaute Hauptverkehrsstraßen	HS I	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
		HS II	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
ES	Erschließungsstraßen	ES III	Kommunalstraße
		ES IV	Art. Straßenstraße

Abbildung 42: Straßennetzdefinition gemäß RIN 2008

Quelle: FGSV [10]

Verkehrswichtige innerörtliche Straßen (VSII bis HSIV)

Als verkehrswichtige innerörtliche Straßen können die Kategorien VSII, VSIII, HSIII und HSIV angesehen werden. Folgende Kriterien sind bei der Einstufung einer Straße zur verkehrswichtigen innerörtlichen Straße als Voraussetzung anzusehen:

1. Fahrbahnbreite mindestens 5,50 m, bei Linienbusverkehr 6,50 m
2. Zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens 50 km/h, nur punktuell an Gefahrenstellen geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit
3. An beiden Seiten Anschluss an eine mindestens gleichrangige Straße

Darüber hinaus sollten die Straßen die gemäß RIN 2008 definierte Verkehrsbedeutung haben. Die verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen dienen überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr. Entsprechend hoch sind die Ansprüche an einen leistungsfähigen Querschnitt und leistungsfähige Knotenpunkte zu stellen. Es werden folgende Straßenverbindungen dieser Kategorie zugeordnet:

- **Vördener Str. zwischen Südring (L 846) und Lindenstr.**
- **Wiesenstr. zwischen Vördener Str. und Hunteburger Str. (L 80)**
- **Lindenstr.**
- **Marienstr.**
- **Ohlkenbergsweg**
- **Mühlenstr. zwischen Westring (L 851) und Lindenstr.**
- **Rottinghauser Str.**
- **Neuenwalder Str.**
- **In der Jeest**

Als geplante Straßenverbindungen sind folgende Straßen in das Netz der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen aufzunehmen:

- **Westliche Entlastungsstraße**
- **Östliche Entlastungsstraße**

Sammelstraßen (ES IV):

Sammelstraßen dienen der Erschließung der anliegenden Nutzungen und nehmen darüber hinaus auch „gebietsfremden Verkehr“ aus umliegenden Wohngebieten oder zur Erschließung öffentlicher Einrichtungen (z.B. Erholungsgebiete, Sportflächen, Schulen, zentrale Parkplätze oder soziale Einrichtungen) auf. In Sammelstraßen können Tempo-30-Zonen angeordnet werden.

Anliegerstraßen:

Alle anderen Straßen dienen als Anliegerstraßen lediglich der Erschließung der anliegenden Grundstücke. In Anliegerstraßen sind Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet.

Auf eine Auflistung und eine grafische Darstellung von Erschließungs- und Anliegerstraßen im Plan wurde verzichtet.

5.1.3 Verkehrsregelung Innenstadt

In der Mängelanalyse wurde festgestellt, dass sich die hohen Verkehrsbelastungen in der Innenstadt auf der Großen Str. und der Mühlenstr. negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirken. Dies wurde sowohl im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP als auch im Rahmen des ISEK-Verfahrens herausgestellt. Im Folgenden werden mögliche Lösungen zur Entlastung der Innenstadt mit dem Ziel einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität untersucht und verkehrlich bewertet.

5.1.3.1 Variante 1: ISEK

- Anlage 13

Die erste Variante wurde im Rahmen des ISEK-Verfahrens entwickelt und umfasst eine Einbahnstraßenregelung in der Mühlenstr. stadteinwärts ab der Lindenstr. bis zur Großen Str. / Einmündung Kolpingstr. Darüber hinaus wird die Große Str. im zentralen Bereich zwischen Mühlenstr. und Friedhofstr. für den Kfz-Verkehr unterbrochen. Als dritte Maßnahme wird unterstellt, dass eine Ausfahrt vom Rathausparkplatz zur Lindenstr. (derzeit nur Zufahrt) möglich ist. Folgende Abbildung aus dem ISEK verdeutlicht die angedachte Verkehrsführung.



Abbildung 43: Verkehrsregelung ISEK (Quelle: ISEK-Entwurf [26])

Die entsprechende Verkehrsregelung wurde im Verkehrsmodell im Netzfall 1 eingebaut. Die Ergebnisse der Umlegungsberechnungen können Anlage 13 und den folgenden Abbildungen entnommen werden.



Abbildung 44: Verkehrsmengen Prognose 2030, Netzfall 1, Verkehrsregelung ISEK – Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die Verkehrsbelastung in der Großen Str. wird auf Werte zwischen 1.800 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt und 3.700 Kfz/24h am Kreisverkehr Vördener Str. reduziert. In der Mühlenstr. beträgt die berechnete Verkehrsbelastung 1.900 Kfz/24h. Für die Rathausumfahrung wird eine Belastung von 1.300 Kfz/24h prognostiziert.

Der Vergleich zu den Verkehrsmengen für den Netzfall 0 kann folgender Abbildung entnommen werden.



Abbildung 45: Prognose Netzfall 1 – Differenzen zu Netzfall 0, Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die Abbildung verdeutlicht, dass die Entlastungen in der Innenstadt 29 % bis 62 % betragen. Zusätzliche Belastungen sind demgegenüber auf dem Inneren Ring (Steinfelder Str., Wiesenstr., Lindenstr. und Marienstr.) sowie auf der geplanten westlichen Entlastungsstraße zu erwarten.

Bewertung:

Als problematisch ist aus verkehrlicher Sicht insbesondere die zu erwartende Verkehrsmengenzunahme in der Marienstr. zu bewerten, da hier auf Grund des vorhandenen Querschnittes und der damit verbundenen Probleme für den Radverkehr sowie der umliegenden Nutzungen (Schulumfeld, Friedhof) Verkehrssicherheitsprobleme zu erwarten sind bzw. die bereits vorhandenen Probleme vergrößern.

In der Lindenstr. steigt die Verkehrsbelastung im südlichen Abschnitt auf über 13.000 Kfz/24h. Dies wird zu Lasten der Leistungsfähigkeit auf dem Abschnitt gehen. Insbesondere das Einbiegen wird bei dieser Verkehrsbelastung zu hohen Wartezeiten und deshalb letztendlich ebenfalls zu einem höheren Sicherheitsrisiko führen.

Als weiterer Nachteil ist anzuführen, dass durch die Maßnahme die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz über die Große Str. erschwert würde und Umwege entstehen würden.

Diesen negativen Folgen stehen deutliche Entlastungen im Dammer Zentrum gegenüber, die Potenziale zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität des Straßenraumes bewirken würden.

5.1.3.2 Variante 2: Einbahnstraßensystem

- **Anlage 14**

Die zweite Variante wurde im Laufe der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes durch die SPD-Fraktion zur Prüfung eingebracht. Diese Variante enthält eine Einbahnstraßenregelung im gesamten Verlauf der Mühlenstr. ab Lindenstr. über die Große Str. bis zum Kreisverkehr Vördener Str. sowie in der Großen Str. zwischen Mühlenstr. und Friedhofstr. Darüber hinaus wurde auch hier eine Ausfahrtmöglichkeit vom Rathausparkplatz zur Lindenstr. unterstellt.

Folgende Abbildung stellt eine Skizze der im Netzfall 2 unterstellten Verkehrsregelung dar.



Abbildung 46: Verkehrsregelung Einbahnstraßensystem

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegungsberechnungen für den dargestellten Netzfall sind in der folgenden Abbildung sowie in Anlage 14 dargestellt.



Abbildung 47: Verkehrsmengen Prognose 2030, Netzfall 2, Einbahnstraßensystem – Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die Verkehrsmenge in der Großen Str. beträgt in diesem Netzfall 1.700 Kfz/24h nördlich der Friedhofstr. bis 3.100 Kfz/24h nördlich des Kreisverkehrs Vördener Str. In der Mühlenstr. wurden 3.200 Kfz/24h berechnet.

Die Verkehrsverlagerungen sind in der folgenden Differenzdarstellung zu Netzfall 0 dargestellt.



Abbildung 48: Prognose Netzfall 2 – Differenzen zu Netzfall 0, Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

Die Abbildung zeigt, dass die verlagerten Verkehre das Zentrum auch in diesem Fall insbesondere über den inneren Ring umfahren werden. Die zusätzlichen Belastungen sind dabei etwas geringer als im Netzfall 1.

Bewertung:

Auch in diesem Netzfall werden die in Netzfall 1 aufgezeigten Probleme in der Lindenstr. und Mühlenstr., allerdings in etwas abgeschwächter Form, eintreten.

Auf der anderen Seite sind auch die Entlastungen im Bereich der zentralen Knotenpunkte Große Str. / Mühlenstr. und Große Str. / Friedhofstr. deutlich geringer als in Netzfall 1.

Die negative Auswirkung der schlechteren Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz wäre aus Richtung Süden noch größer als in Netzfall 1.

Um eine Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus entgegenzuwirken wären begleitend geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu ergreifen (z.B. Einengungen).

5.1.3.3 Variante 3: Geschwindigkeitsdämpfung

Als weitere Maßnahmen-Variante zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Dammer Innenstadt sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen als Elemente der Verkehrsberuhigung untersucht werden. Bei dieser Variante wird die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht beeinträchtigt.

Potenzial zur Geschwindigkeitsdämpfung kann insbesondere an den Eingangsbereichen in die angeordnete Tempo-20-Zone gesehen werden. Durch den Einbau von Aufpflasterungen verbunden mit einer Erneuerung der Beschilderung könnten Torsituationen geschaffen werden, durch die die Einfahrt in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich deutlich verbessert werden könnte. Eine einfache Plateaufpflasterung, die in den RAS06 abgebildet

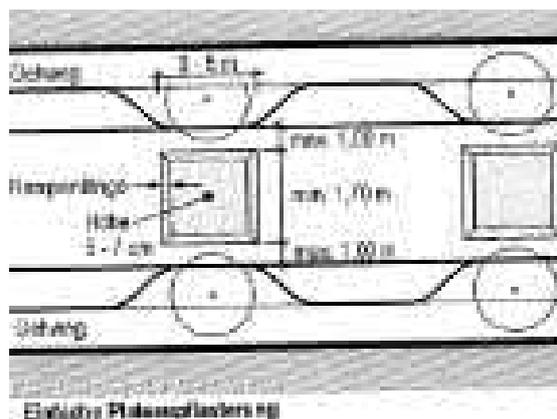


Abbildung 49: Plateaufpflasterung

ist, kann der nebenstehenden Abbildung entnommen werden. Diese wären so auszuführen, dass zusätzliche Lärmbelastungen des Umfeldes minimiert werden.

Im weiteren Verlauf der Großen Str. und der Mühlenstr. könnten weitere Aufpflasterungen im Bereich der zentralen Knotenpunkte Große Str. / Mühlenstr. und Große Str. / Friedhofstr. den Verkehr auch hier abbremsen.

An den Einmündungen Große Str. / Schubertstr. und Große Str. / Sandkersweg ist die Verkehrsregelung „Rechts-Vor-Links“ auf Grund der durchgehenden Rinne für die Verkehrsteilnehmer schlecht erkennbar. Aus diesem Grund wird hier jeweils ohne auf den einmündenden Verkehr zu achten weitergefahren. Eine Verbesserung an dieser Stelle könnte durch eine Umgestaltung oder eine zusätzliche Aufpflasterung zwischen den Einmündungen erreicht werden.

Als zusätzliche Variante ist ebenfalls denkbar, die Große Str. im zentralen Bereich, z.B. zwischen Koldingstr. und Friedhofstr. als sogenannte Begegnungszone umzugestalten. Das nebenstehende Schild ist ein Beispiel, wie auf eine „Begegnungszone Große Str.“ hingewiesen werden könnte. Es handelt sich nicht um ein offizielles Verkehrszeichen, das deshalb



Abbildung 50: Beispielschild Begegnungszone

auch keine rechtliche Wirkung für die Verkehrsteilnehmer hat, sondern nur zur Kenntlichmachung der Begegnungszone dienen soll.

Das Grundprinzip der Begegnungszone ist eine höhere Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander. Es gilt allerdings nicht das Mischungsprinzip wie im verkehrsberuhigten Bereich oder Shared-Space, sondern das Trennprinzip zwischen Kfz/Radfahrern auf der Fahrbahn und Fußgängern in den Seitenräumen. Die Separation zwischen Fahrbahn und Seitenräumen ist dabei allerdings durch weiche Elemente (z.B. Rinne) auszuführen.

Das Queren der Fahrbahn ist für Fußgänger durch entsprechende Straßenraumgestaltung flächenhaft zu ermöglichen. In Begegnungszonen gilt deshalb, ähnlich wie in Shared-Space-Bereichen oder in verkehrsberuhigten Bereichen, das Prinzip der gegenseitigen Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern als besonders wichtig. Parken ist zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, aber auf ein Minimum und nur punktuell zuzulassen. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt weiterhin 20 km/h.

Begegnungszonen sind in Deutschland nicht in der StVO enthalten und (bisher) auch nicht in anderen Regelwerken/Richtlinien verankert, werden aber in immer mehr Städten (z.B. Stadt Ahlen im Kreis Warendorf, Gemeinde Bad Rothenfelde im Landkreis Osnabrück) bereits umgesetzt. Folgendes Foto zeigt das Beispiel der umgestalteten Weststr. in der Stadt Ahlen.



Abbildung 51: Begegnungszone Weststr. in der Stadt Ahlen

Für Damme wäre in einem sich an den VEP anschließenden Planungsprozess die Ausdehnung und Gestaltung der Begegnungszone noch genauer festzulegen und insbesondere mit den Anliegern, der Polizei und der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Eine Übersicht der erläuterten Maßnahmen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 52: Maßnahmen Verkehrsberuhigung Innenstadt

5.1.3.4 Variante 4: Ausweisung der Große Str. als Fahrradstraße

Als weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll im Folgenden die Möglichkeit zur Ausweisung einer Fahrradstraße in der Großen Str. untersucht werden.

Anforderungen einer Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist grundsätzlich nur dem Radverkehr vorbehalten, kann für andere Verkehrsteilnehmer jedoch durch Zusatzzeichen freigegeben werden (siehe nebenstehende Abbildung). Diesen gegenüber ist der Radverkehr priorisiert, er darf z.B. nebeneinander fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Einer Fahrradstraße sollte an Kreuzungen und Einmündungen grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden.

Fahrradstraßen können laut VwV-StVO dann ausgewiesen werden, wenn der Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart gilt oder dies in absehbarer Zeit zu erwarten ist. Die vorherrschende Verkehrsart ist der Radverkehr bei über 50% oder wenn er den höchsten Anteil aller relevanten Verkehrsträger aufweist. Wenn von einem steigenden Verkehrsanteil ausgegangen wird, kann auch ein Anteil von 40% ausreichen – unter Vorlage eines Gesamtverkehrskonzepts möglicherweise auch weniger. Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, FGSV [8]) legt eine maximale Verkehrsbelastung von 400 Kfz/h für eine Fahrradstraße fest.



Abbildung 53: Beschilderung Fahrradstraße

Bewertung der Situation Große Str.

Die Große Str. ist momentan als Tempo-20-Zone ausgewiesen. Das Verkehrsaufkommen ist in der Verkehrserhebung von 2018 erfasst worden. Für die Große Str. ergeben sich Werte zwischen 280 Kfz/h und 470 Kfz/h. Nach den Vorgaben der RASt 06 (max. 400 Kfz/h) ist eine Fahrradstraße demnach nur zwischen der Gartenstr. und der Steinfelders Str. zulässig.

Des Weiteren ist der Radverkehr im Bereich der Großen Str. nicht die vorherrschende Verkehrsart. Der Verkehrserhebung zufolge ist das Aufkommen an Kfz (s.o.) und Fußgängern (bis zu 175 FG-Querungen/h) deutlich höher als das des Radverkehrs (bis zu 60 RF-Querungen/h), weshalb nicht davon auszugehen ist, dass der Radverkehr in absehbarer Zeit die vorherrschende Verkehrsart bildet.

Um der Fahrradstraße an den Knotenpunkten der Großen Str. den Vorrang zu gewähren, ist das VZ 301 „Vorfahrt“ anzuordnen. Dieses darf jedoch nur dreimal in Folge angeordnet werden. Für die potenzielle Fahrradstraße wäre dies jedoch vier- (FR Südwest) bzw. fünfmal (FR Nordost) vorzusehen.

Auf Grund der bestehenden Verkehrsbelastung bzw. des Verhältnisses Radfahrer-Kfz-Belastung, der höheren zulässigen Höchstgeschwindigkeit einer Fahrradstraße und den rechtlichen Problemen der Ausschilderung ist die Ausweisung einer Fahrradstraße auf der Große Str. derzeit als problematisch einzustufen.

5.1.3.5 Anbindung Rathausparkplatz

- **Anlage 15**

Die Möglichkeit, dass Fahrzeuge vom Rathausparkplatz auch zur Lindenstr. abfließen können, soll Entlastungen der Innenstadt durch entsprechende Verlagerungen dieser Verkehre bewirken. Derzeit ist auf Grund des engen Querschnittes nur die Zufahrt von der Lindenstr. möglich (Einbahnstraße).

Da das nördlich angrenzende Grundstück in absehbarer Zeit für Grunderwerb nicht zur Verfügung stehen wird, ist der Bereich zwischen Rathausgebäude und nördlicher Grundstücksgrenze bei der Variantenuntersuchung weiterhin als Engstelle (Durchfahrtsbreite 3 m) zu berücksichtigen.

Im Folgenden werden zwei Varianten hinsichtlich der verkehrlichen Umsetzbarkeit überprüft.

Variante 1: Anbindung in bisheriger Lage

In Variante 1 wird die Zufahrt in jetziger Lage an den vorhandenen Knotenpunkt angebunden, so dass ein fünfarmiger Knotenpunkt entstehen würde. Folgende Abbildung zeigt eine Skizze dieser Variante.



Abbildung 54: Anbindung Rathaus Variante 1: heutige Lage

Auf Grund der fehlenden Sichtbeziehungen wäre die Engstelle nördlich des Rathauses durch eine Engstellen-Signalanlage zu regeln. Der Rückstauraum zwischen dem Haltebalken und

dem Knotenpunkt Lindenstr. würde für 2 bis 3 Pkw ausreichen. Damit würde sowohl der Knotenpunkt als auch die Engstelle in den Spitzenstunden häufig überstaut werden.

Darüber hinaus würden sich durch den fünften Arm die Wartezeiten am Knotenpunkt deutlich erhöhen.

Auf dem Rathausvorplatz wären Umgestaltungen erforderlich, die auch die 6 vorhandenen Stellplätze umfassen. Darüber hinaus wäre im Bereich des Friedhofes Grunderwerb für die Aufweitung erforderlich.

Bewertung

Insbesondere auf Grund des geringen Stauraumes zwischen Engstelle und Knotenpunkt ist diese Variante aus verkehrlicher Sicht nicht weiter zu verfolgen.

Variante 2: Anbindung an Mühlenstr.

In der zweiten Variante wurde die Rathausumfahrung nicht direkt an die Lindenstr., sondern durch eine Verschwenkung über den Rathausvorplatz an die Mühlenstr. angebunden.



Abbildung 55: Anbindung Rathausumfahrung Variante 2: Mühlenstr.

Durch diese Verschwenkung Richtung Süden wird ausreichend Stauraum zwischen Engstelle und vorhandenem Knotenpunkt vorgehalten. Die vorhandene Lichtsignalanlage hat weiterhin

4 Äste, so dass keine Verschlechterung der Verkehrsqualität durch höhere Wartezeiten zu erwarten ist.

Zur Umsetzung ist allerdings eine weiterreichende Umgestaltung des gesamten Rathausvorplatzes erforderlich. Die Zufahrt könnte in diesem Bereich als Verkehrsberuhigter Bereich in den Platz integriert werden. Veranstaltungen wie z.B. der Wochenmarkt o.ä. wären dann allerdings nur noch auf einer begrenzten Fläche möglich.

Auch in dieser Variante entfallen die 6 vorhandenen Stellplätze und es wäre ebenfalls Grunderwerb im Bereich des Friedhofes für die Aufweitung erforderlich.

Bewertung

Insgesamt ist diese Variante aus verkehrlicher Sicht umsetzbar. Der verkehrliche Nutzen ist zusammen mit den mit der Maßnahme verbundenen Kosten (Umbauaufwand, Einschränkungen der Nutzbarkeit des Rathausvorplatzes) abzuwägen.

5.1.4 Umgestaltung Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr.

- **Anlage 16**

Am Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr. entspricht die derzeitige Verkehrsregelung nicht den aktuellen Empfehlungen für Kreisverkehre im Innerortsbereich. Sowohl im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren als auch in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV wird im Innerortsbereich die Bevorrechtigung von Radfahrern und Fußgängern durch Fußgängerüberwege bzw. Furten empfohlen.

Die folgende Skizze zeigt, wie der Kreisverkehr den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen entsprechend angepasst werden kann.



Abbildung 56: Umgestaltung Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr.

In dem Konzept sind umlaufend Fußgängerüberwege und Radfahrerfurten markiert, die dem Radfahrer und Fußgängern Vorfahrt gegenüber den ein- und ausfahrenden Kfz geben. Dazu müssen die vorhandenen Fahrbahnteiler und Seitenräume angepasst werden. In der Zufahrt der Großen Str. ist der Fußgängerüberweg und die Furt aufgepflastert, so dass hier zusätzlich

die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Die Situation ist in der folgenden Abbildung als Detail dargestellt.



Abbildung 57: Umgestaltung Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr.,
Detail Große Str.

In diesem Bereich beginnt die Tempo-20-Zone und der Radfahrer muss auf die Fahrbahn wechseln. Durch die Aufpflasterung wird dieser Wechsel zusätzlich geschützt und es entsteht darüber hinaus eine Torsituation, die den Beginn der Tempo-20-Zone verdeutlicht.

Dem Radfahrer kann der Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt durch eine entsprechende Markierung kenntlich gemacht werden. Für die empfohlene Lösung eines sich anschließenden Schutzstreifens reicht hier die vorhandene Fahrbahnbreite nicht aus.

5.1.5 Sonstige Maßnahmen Kfz-Verkehr

In der Mängelanalyse wurden über die zuvor behandelten Maßnahmen hinaus folgende Mängel festgestellt bzw. im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgeführt, für die jeweils mögliche Lösungen aufgezeigt werden.

Unklare Vorfahrtregelung Einmündung Kirchplatz / Donaustr.

An der Einmündung Kirchplatz / Donaustr. gilt auf Grund der Tempo-20-Zone derzeit die Vorfahrtregelung Rechts-vor-Links. Dadurch, dass der Bord im Bereich des einmündenden Kirchplatzes durchgeht, wird den Verkehrsteilnehmern im Zuge der Donaustr. der Charakter einer Grundstückszufahrt vermittelt. Diese hätten somit Vorfahrt (siehe Foto).



Abbildung 58: Einmündung Kirchplatz / Donaustr.

Durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches für den Kirchplatz wäre eine eindeutige Verkehrsregelung auch für die Verkehrsteilnehmer aus dem Kirchplatz geschaffen, die dann am Ende des verkehrsberuhigten Bereiches Vorfahrt gewähren müssen.

Unklare Vorfahrtregelung Kreisverkehr Steinfelder Str. (L 846) / Holte / Wellenweg

Ähnlich wie am Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr. (siehe Kapitel 5.1.4) ist einigen Verkehrsteilnehmern die Vorfahrtregelung zwischen Radfahrern/Fußgängern und Kfz auch am Kreisverkehr Steinfelder Str. (L 846) / Holte / Wellenweg unklar.

Anders als in der Innenstadt liegt dieser Kreisverkehr allerdings Außerorts, so dass hier die bestehende Verkehrsführung mit Unterordnung der Radfahrer und Fußgänger aus Sicherheitsgründen beibehalten werden sollte.



Abbildung 59: KV Steinfelder Str. / Holte / Wellenweg

Umfahrung der LSA an der Einmündung Vördener Str. (L 851) / Südring über Tankstelle

Am Knotenpunkt Vördener Str. / Südring ist eine Umfahrung der Lichtsignalanlage vom Südring oder der Rottinghauser Str. Richtung Innenstadt über das Gelände der Tankstelle zu beobachten.

Da es sich um Privatgelände handelt, kann seitens der Stadt nicht in die Verkehrsführung eingegriffen werden. Allerdings ist geplant, die Einmündung der Rottinghauser Str. zu ver-



Abbildung 60: KP Vördener Str. / Südring

legen, wodurch zumindest für diese Fahrtbeziehung eine Verbesserung zu erwarten ist.

Gestaltung Ortseingänge

Als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sind an den Ortseingängen Fahrbahnteiler geeignet. Die folgende Abbildung stellt die in den Rast 06 dargestellten Grundformen dar.

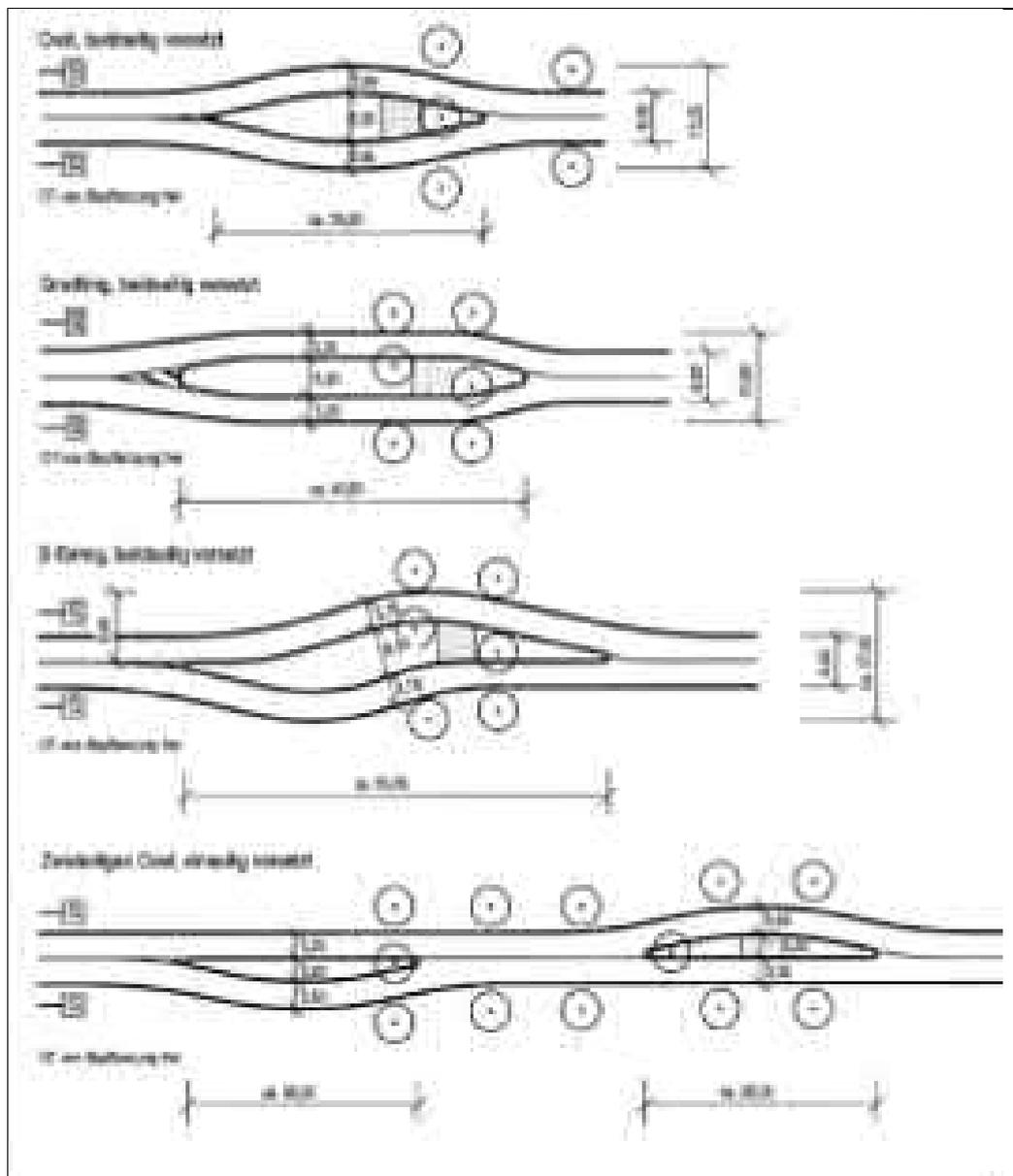


Abbildung 61: Grundformen von Mittelinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung

Quelle: RAST06, FGSV [8]

In Damme sind in Osterfeine bereits die Ortseingänge an der K 272 (westlicher Ortseingang) und an der K 273 (südlicher Ortseingang) entsprechend gestaltet.

Weitere Einsatzmöglichkeiten wären am nördlichen Ortseingang in Damme an der L 851 (Hofdorfer Str., nördlich Waldstr.) und am nördlichen Ortseingang Osterfeine an der K 271 denkbar.

Weitere Mängel durch Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde an folgenden Knotenpunkten lange Wartezeiten bemängelt:

1. LSA Hunteburger Str. / Wiesenstr.
2. Steinfelder Str. / Große Str. / Lembrucher Str.
3. Steinfelder Str. / Marienstr.
4. Vördener Str. / Reselager Str.

An den genannten Knotenpunkten wurden bereits Verbesserungen durch eine Modernisierung der LSA (1) oder den Neubau einer LSA (2 und 3) erreicht.

Am Knotenpunkt Vördener Str. / Reselager Str. wurde die vorhandene Verkehrsqualität auf Grundlage der in der Zählung ermittelten Verkehrsmengen berechnet. Gemäß HBS 2015 beträgt die errechnete maximale mittlere Wartezeit 21,9 s/Kfz. Damit ist die Verkehrsqualität der Stufe C (=zufriedenstellend) zuzuordnen.

Aus objektiven Bewertungsmaßstäben ist somit kein Mangel hinsichtlich des derzeitigen Verkehrsablaufes festzustellen.

Auch aus Sicherheitsgründen wurden seitens der Unfallstatistik oder seitens der Poli-



Abbildung 62: KP Vördener Str. / Reselager Str.

zei keine Mängel an diesem Punkt angegeben. Lediglich die Erkennbarkeit des beidseitig geführten Radweges sollte an dieser Stelle durch entsprechende Markierung und Beschilderung besser kenntlich gemacht werden.

Am Knotenpunkt Vördener Str. (L 851) / Südring (L 846) wurde die Ampelschaltung sowie das Fehlen einer Rechtsabbiegespur bemängelt. Dieser Knotenpunkt befindet sich seitens der NLStBV in Umplanung und wird entsprechend in Kürze umgebaut.

5.2 Ruhender Kfz-Verkehr

5.2.1 Zieldefinition

- In der Innenstadt sind ausreichend Stellplätze für Besucher, Kunden und Anwohner bereitzustellen.
- Es sind ausreichend Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer bereitzustellen.

5.2.2 Bereich Rathausumfeld

Das derzeitige Stellplatzangebot in der Dammer Innenstadt kann insgesamt als ausreichend angesehen werden. Mit dem Umfeld des Rathauses wurde allerdings ein Bereich identifiziert, der eine sehr hohe Auslastung aufweist. Das folgende Diagramm zeigt den Verlauf der Auslastung des Rathaus-Parkplatzes sowie die Anteile der daran beteiligten Kurz-, Mittel- und Langzeitparker.

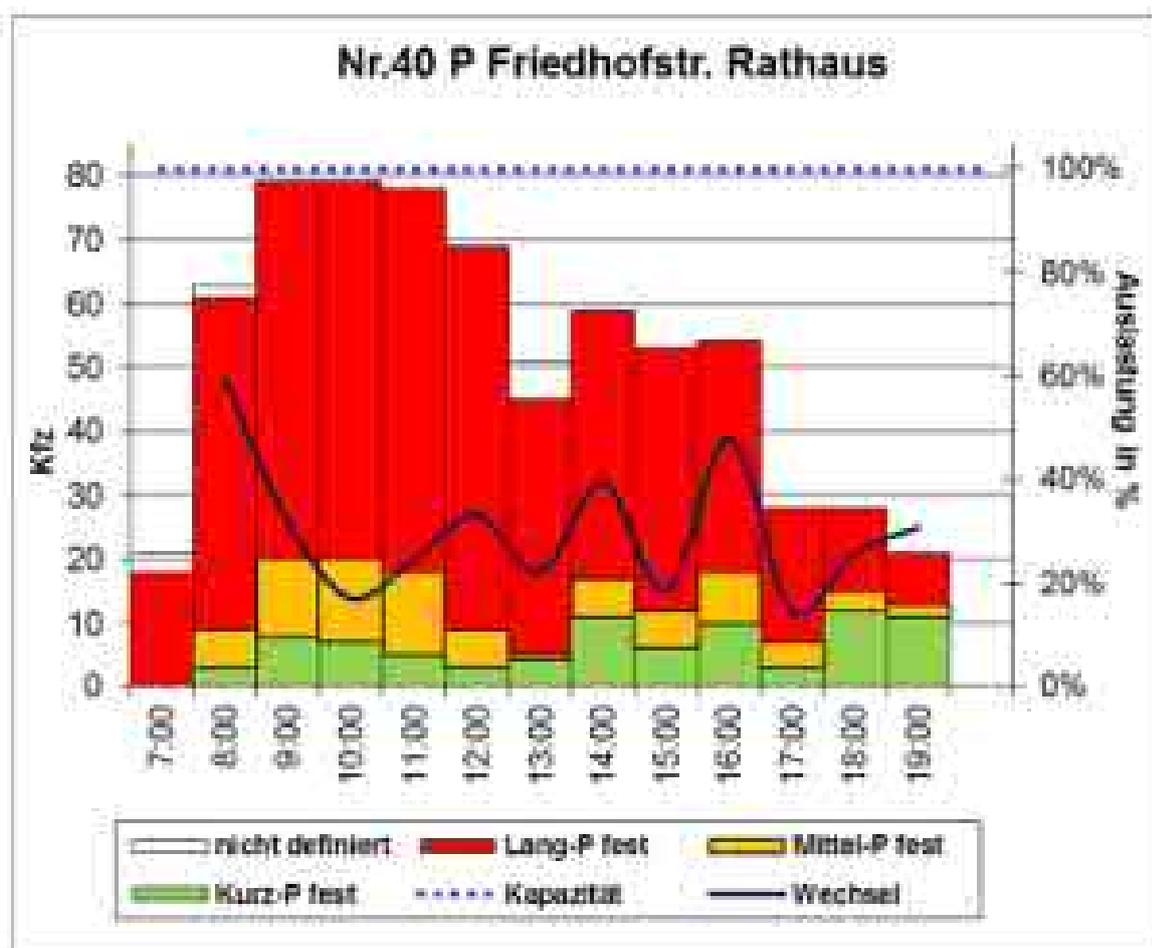


Abbildung 63: Stellplatzauslastung Parkplatz Rathaus

Es wird deutlich, dass das Defizit lediglich vormittags zu beobachten ist. In den Nachmittagsstunden beträgt die Auslastung des Parkplatzes in allen Intervallen weniger als 80%. Darüber hinaus wird ersichtlich, dass die Nachfrage insbesondere von Langzeitparkern (Parkdauer > 5 Stunden) verursacht wird.

Der Verlauf der Nachfrage sowie der hohe Anteil an Langzeitparkern lassen vermuten, dass auf Angestellte des Rathauses und weiterer Betriebe der Innenstadt den Parkplatz nutzen.

Zur Lösung des Defizites kommt neben einer baulichen Erweiterung des Parkplatzangebotes auch eine Bewirtschaftung in Form der in Damme üblichen Parkscheibenregelung der vorhandenen Stellplätze in Frage. Diese Regelung könnte auf den Vormittagszeitraum begrenzt werden.

Da im unmittelbaren Umfeld keine Stellplätze verfügbar sind, auf die die Angestellten ausweichen könnten, ist für diese eine Befreiung der Parkscheibenregelung durch entsprechende Beschilderung erforderlich. Die Anzahl der so freizuhaltenden Stellplätze ist noch zu ermitteln bzw. abzustimmen.

Langfristig ist eine Erweiterung des Stellplatzangebotes durch den Bau eines Parkdecks oder Parkhauses, wie im ISEK-Entwurf angeregt, zu prüfen, falls die kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen einer anderen Bewirtschaftung nicht ausreichen. In die Abwägung ist neben der Gegenüberstellung der Kosten und Nutzen auch die Tatsache zu beachten, dass jede Erweiterung des Stellplatzangebotes auch eine Attraktivierung des Verkehrsmittels Kfz bewirkt und so dem Ziel einer Verlagerung auf den Umweltverbund entgegensteht. Die erforderliche Anzahl der neu zu schaffenden Stellplätze ist somit auf Grundlage des tatsächlichen Bedarfs zu ermitteln.

5.2.3 Bereich Krankenhausumfeld

Auch im Umfeld des Krankenhauses wurde im Rahmen der Erhebungen zur Stellplatzauslastung eine so hohe Auslastung erhoben, dass das derzeitige Stellplatzangebot als Defizit einzustufen ist.

In diesem Bereich ist das öffentliche Stellplatzangebot und damit die Einflussmöglichkeit der Stadt Damme über Bewirtschaftung eine Lösung herbeizuführen, sehr begrenzt. Lediglich der Parkplatz nördlich der Lindenstr. (60 Stellplätze) ist ein öffentlicher Parkplatz. Hier gilt derzeit eine Parkdauerbeschränkung werktags bis 3 Stunden (Parkscheibe). Folgende Abbildung zeigt die erhobene Ganglinie der Auslastung sowie die Parkdauerverteilung.

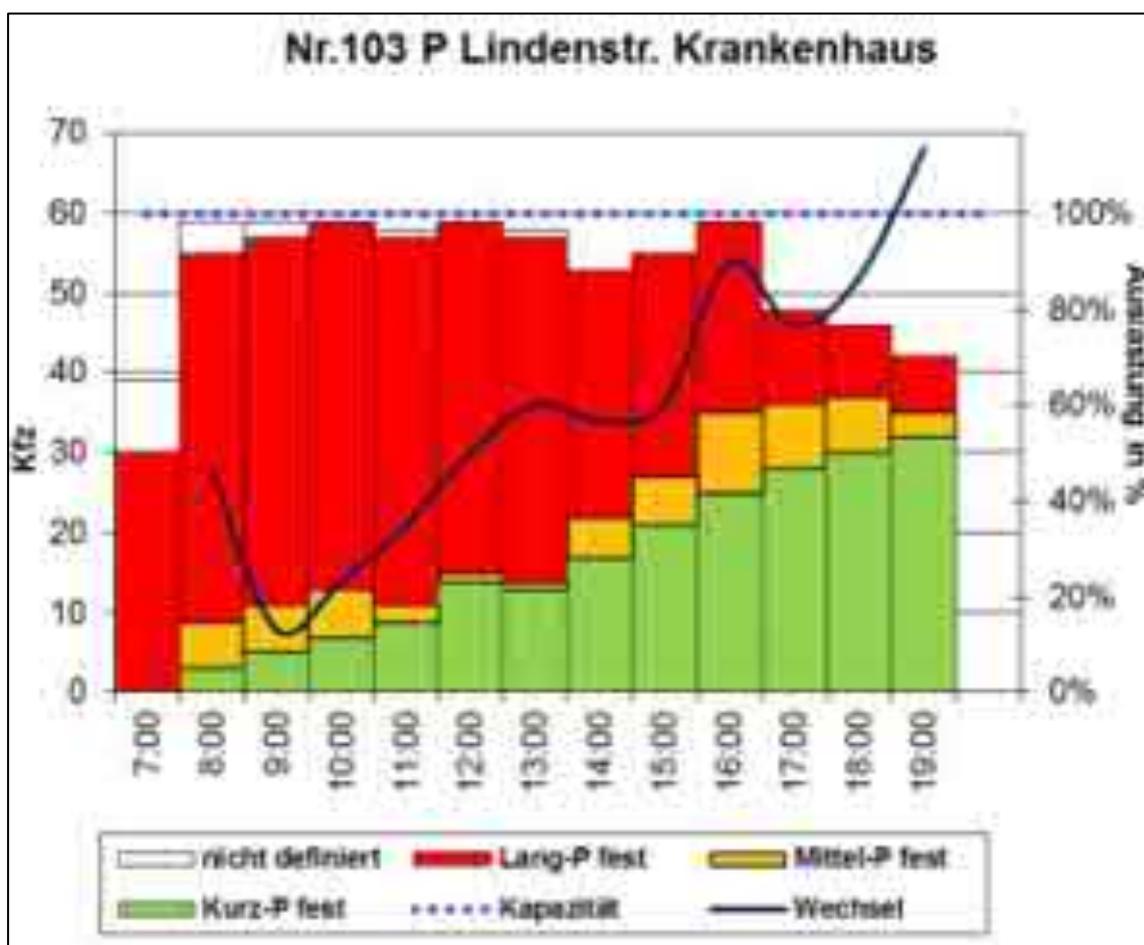


Abbildung 64: Stellplatzauslastung Parkplatz Krankenhaus nördl. Lindenstr.

Die Abbildung zeigt, dass der Parkplatz nahezu über den gesamten Erhebungszeitraum fast vollständig ausgelastet ist. Der Anteil der Langzeitparker ist dabei insbesondere in den Vormittags-Intervallen sehr hoch und nimmt am Nachmittag zu Gunsten der Kurzzeitparker ab.

Somit besteht auch hier gewisses Potenzial durch eine geringere Parkdauer verbunden mit konsequenten Kontrollen den Umsatz auf dem Parkplatz erhöhen.

Für den Bereich südlich des Krankenhauses steht derzeit der Bau eines zusätzlichen Parkplatzes oder einer Parkpalette zur Diskussion. Dadurch könnte das Defizit gelöst werden. Für eine abschließende Beurteilung, ob zusätzliche Stellplätze geschaffen werden sollten bzw. wie viele, hängt allerdings entscheidend vom tatsächlichen Bedarf des Krankenhauses ab. Dieser muss sowohl für Patienten als auch für Angestellte ausreichend abgedeckt sein. Es ist somit eine gesonderte Stellplatzbilanz zu erstellen, die den Bedarf des Krankenhauses mit dem aktuellen Angebot gegenüberstellt.

5.2.4 Stellplatzbewirtschaftung

Grundsätzliche Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

Die derzeitige Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze in der Dammer Innenstadt kann Anlage 2.3 entnommen werden. Demnach gibt es in der Innenstadt sechs unterschiedliche Regelungen. Grundsätzlich gilt in der Tempo-20-Zone eine Parkdauerbeschränkung mit Parkscheibenregelung (1 Stunde). Innerhalb der Zone gibt es noch 2 Ausnahmen in der Rüschen-dorfer Str. und in der Friedhofstr.

Auf Grund der hohen Auslastung am Rathaus sollte in diesem Umfeld geprüft werden, ob die Parkdauer für einen Teil der dortigen Stellplätze ebenfalls mit einer Parkdauerbeschränkung belegt werden kann. Für die vermutlich dort abgestellten Pkw von Angestellten sollten Befreiungen gelten, da kein Ersatz in der näheren Umgebung zur Verfügung steht. Außerdem könnte die Parkdauerbeschränkung auf den Vormittag begrenzt werden.

Am Krankenhaus wäre eine Anpassung der Parkdauer auf dem öffentlichen Parkplatz nördlich der Lindenstr. zu prüfen. Auch hier könnte die Parkdauer auf 2 Stunden reduziert werden, falls nicht andere Gründe dagegensprechen (z.B. Behandlungszeiten der Patienten).

Bewohnerparken

Für die Straßen Bahnhofstr., Rüschen-dorfer Str. und Kolpingstr. soll untersucht werden, ob die grundsätzlichen Anforderungen der VwV StVO für die Anordnung von Bewohnerparkständen vorliegen.

Gemäß VwV StVO zu § 45 liegt die Voraussetzung nur dort vor, wo wegen fehlender privater Stellplätze hoher Parkdruck vorherrscht und die Bewohner in ortsüblich fußläufiger Entfernung

von ihrer Wohnung keinen Stellplatz finden. In einem ersten Schritt wäre somit seitens der Stadt zu prüfen, ob bei den Wohnnutzungen tatsächlich private Stellplätze fehlen.

In den beschriebenen Straßen besteht lediglich in der Kolpingstr. sowie im östlichen Teil der Bahnhofstr. erheblicher Parkdruck. In der Bahnhofstr. sind lediglich 8 Stellplätze und dies auch nur am Vormittag betroffen. In der Rüschemdorfer Str. ist die Auslastung der Stellplätze ganz-tägig gering.

Aus diesem Grund kommt die Anordnung von Bewohnerparken auf Grundlage der erhobenen Stellplatzauslastung lediglich in der Kolpingstr. in Betracht. Zu berücksichtigen ist in allen Bereichen allerdings, dass die Parkdauer auf dem gesamten Stellplatzangebot im Umfeld der untersuchten Straßen durch Parkscheibe reduziert ist. Somit käme ggf. eine Befreiung für Bewohner von dieser Parkdauerbeschränkung in Betracht.

Die weiteren Bestimmungen der StVO (Anzahl, Zeiten, Abstimmungen mit den Anliegern usw.) wären seitens der Ordnungsbehörde zu prüfen.

5.2.5 Parkleitsystem

- Anlage 17

Das vorhandene Parkleitsystem ist unvollständig. Um die Zielführung zu den großen Stellplatzanlagen zu verbessern, ist ein Konzept für ein Parkleitsystem zu erarbeiten. Basis dafür bildet die Zielspinne in Abbildung 65.

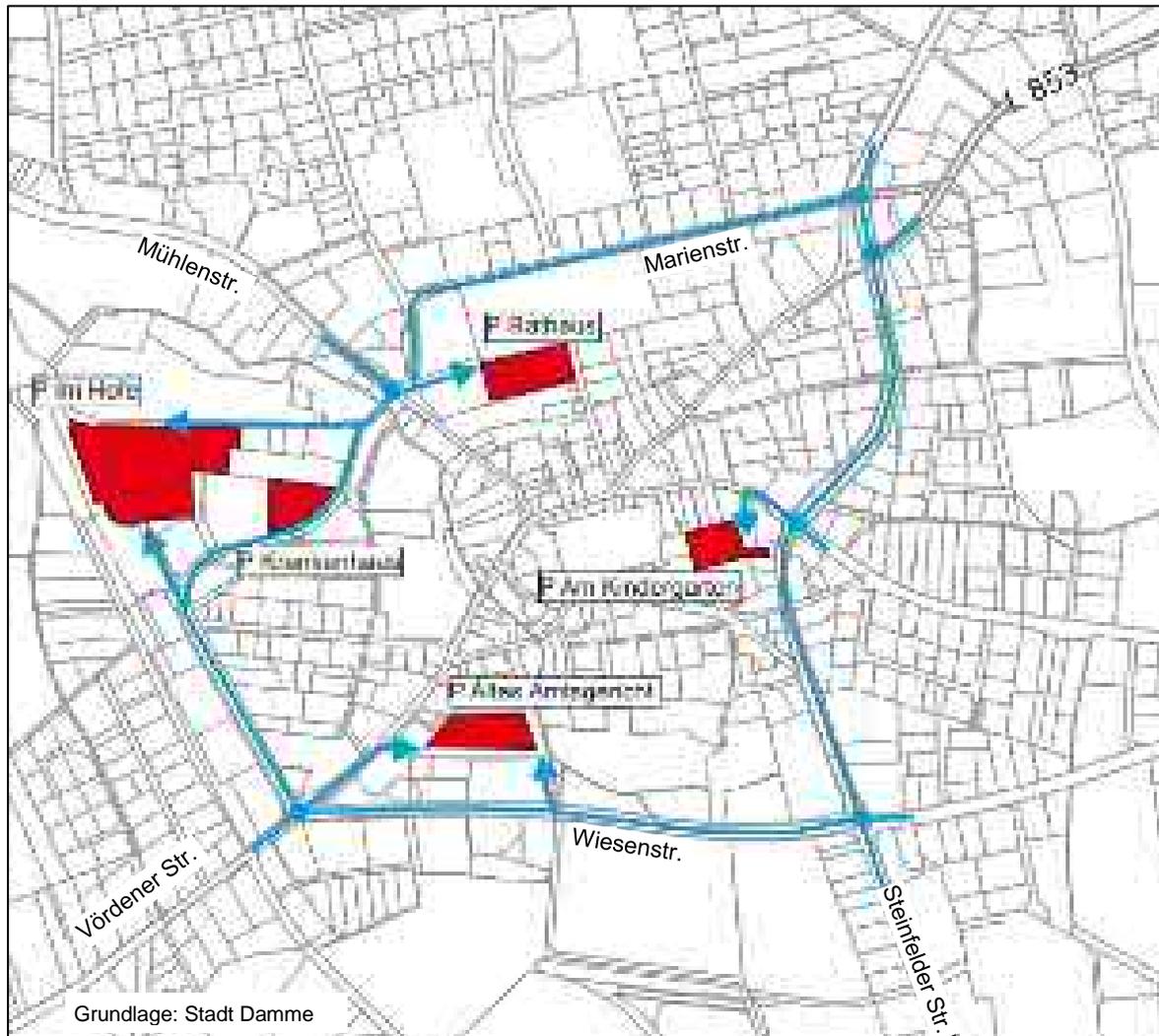


Abbildung 65: Zielspinne Parkleitsystem

Ausgewiesen werden vier Parkplätze bzw. Parkplatzbereiche:

1. P Innenstadt Nord / Rathaus
2. P Innenstadt Süd (Altes Amtsgericht)
3. P Innenstadt West / Im Hofe
4. P Innenstadt Ost (Kindergarten)

Die Bezeichnung „Innenstadt“ und die Himmelsrichtung ist gewählt worden, um Fahrzeugführern ohne Ortskenntnis die Wahl des Parkplatzes zu erleichtern. Außerdem wurde den vier

Parkplatzbereichen unterschiedliche Farben zugeordnet, um diese auf den Wegweisern leichter erkennbar zu machen. Als System ist ein statisches Leitsystem gewählt worden.

Es wurden zwei Konzepte entwickelt, die sich hauptsächlich über die Anbindung des Parkplatzes Innenstadt West / Im Hofe unterscheiden. In Konzept eins erfolgt dieser über die Lindenstr., in Konzept zwei über die geplante westliche Entlastungsstraße und den Westring. Die Lage der Wegweiser des Parkleitsystems ist in den Anlagen 17.1 und 17.2 erkenntlich. In den Anlagen sind die Wegweiser an den Parkplatzzufahrten der Übersichtlichkeit halber nicht dargestellt.

Genauere Abstimmungen über das Design der Beschilderung und die Namen der Ziele bzw. Parkplätze sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu treffen.

5.2.6 Sonstige Maßnahmen ruhender Kfz-Verkehr

Falschparker in der Innenstadt

In der Mängelanalyse wurden in der Innenstadt Falschparker beobachtet, die insbesondere auf Gehwegen die Verkehrsfläche der Fußgänger einengen. Dieses Problem ist nur durch Aufklärungskampagnen und konsequente Kontrollen und Sanktionen zu lösen. In diesem Zusammenhang wird auf die Thematik Fußgängerverkehr in Kapitel 5.5.2 verwiesen.

Umbau der Längs- und Senkrechtparkstände Große Str.

Im Knotenpunktbereich Große Str. / Mühlenstr. sind auf der nördlichen Seite der Großen Str. Senkrecht- und Schrägparkstände angeordnet, die keine ausreichende Länge aufweisen. Aus diesem Grund ragen die Fahrzeuge in die Fahrbahn.



Abbildung 66: Parkstände Große Str.

Darüber hinaus stellt das Rangieren beim Ein- und Ausparken eine zusätzliche Gefahrenquelle insbesondere für Radfahrer dar.

Im Zuge der Anordnung einer Begegnungszone in Kapitel 5.1.3.3 ist bereits auf die Umwandlung dieser Stellplätze in Längsparkstände verwiesen worden.

Von den derzeit 13 Stellplätzen würden etwa 5 Stellplätze erhalten bleiben. Der zusätzliche Platz würde für Fußgänger oder Abstellanlagen für Fahrräder genutzt werden können.

Parkplatz Medimax

Im Bereich des privaten Stellplatzes nördlich des Kreisverkehrs Vördener Str. ragen Fahrzeuge auf Grund einer fehlenden Trennung in den Gehwegbereich und engen diesen deshalb ein.

Darüber hinaus ist zu beobachten, dass Fahrzeuge den Parkplatz über den Gehweg direkt zur Großen Str. wieder verlassen.

Hier sollte mit dem Eigentümer eine Lösung gefunden werden (z.B. Abtrennung durch Kette).



Abbildung 67: Parkplatz Medimax

5.3 ÖPNV

5.3.1 Zieldefinition

- Der ÖPNV ist als Verkehrsmittel zu stärken
- Es ein ausreichendes Angebot auch von den Ortsteilen in die Kernstadt bereitzustellen
- Es ist eine optimale Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln anzustreben
- Haltestellen sind mit allen erforderlichen Merkmalen auszustatten und einheitlich zu gestalten

5.3.2 Linienoptimierung und Ergänzung des Angebotes

Durch die Vielzahl an Haltestellen im Stadtgebiet und die Ergänzung des regulären Linienverkehrs durch das Bedarfssystem moobil+ ist das grundsätzliche Angebot des ÖPNV relativ vollständig. Auch das Angebot von den einzelnen Ortsteilen in die Kernstadt ist in Damme ausreichend.

5.3.3 Umgestaltung ZOB

- **Anlage 18**

Der ZOB hat innerhalb des Busliniennetzes als zentraler Treffpunkt der Buslinien eine herausragende Bedeutung und sollte deshalb auch durch entsprechende Anpassungen den Anforderungen gerecht werden. Ziel von Umbauarbeiten ist die Schaffung eines barrierefreien modernen Mobilitätspunktes mit entsprechender Ausstattung (insbesondere modernen Fahrradabstellanlagen und -boxen, überdachten Wartebereichen mit ausreichend Sitzgelegenheiten und z.B. freiem W-Lan, ggf. Car-Sharing-Angebot usw.).

Bei den Planungen sind die erforderlichen Haltepositionen und Fahrtwege der eingesetzten Bustypen zu berücksichtigen. In einem Gespräch mit dem Landkreis Vechta konnte ein Bedarf von insgesamt 6 gleichzeitig haltenden Bussen festgelegt werden (3 Standard-, 1 Gelenk- und 2 Kleinbusse von moobil+). Dieser Bedarf konnte durch eigene Beobachtungen an mehreren Tagen bestätigt werden.

Darüber hinaus ist die Anbindung der westlichen Entlastungsstraße an die Lindenstr. durch einen Kreisverkehr zu berücksichtigen.

Im ISEK-Entwurf ist zudem die Idee zur Ausbildung eines „Boulevards“ für Fußgänger und Radfahrer in dem Bereich des derzeitigen ZOB vorgesehen.

In Anlage 18 sind auf Grundlage dieser Voraussetzungen zwei mögliche Varianten. In Variante 1 (Anlage 18.1) bleibt der Busbahnhof im Prinzip wie heute, wird allerdings barrierefrei ausgebaut.



Abbildung 68: Umbau ZOB, Variante 1

Die Anlage der dargestellten Fahrradboxen, überdachten Fahrradbügel, Wartehäuschen und des WCs für die BusfahrerInnen ist in der Ausführungsplanung noch konkret zu planen. In dieser Variante entfallen fünf Stellplätze. Damit kann auch kein Car-Sharing oder Kiss-and-Ride angeboten werden.

Der Fußgängerüberweg über die Lindenstr. ermöglicht einen direkten Zugang zum gegenüberliegenden Bereich (Apotheke, Ärztehaus usw.). Dieser ist allerdings auf Grund der Sichtbeziehungen nur möglich, wenn die Lindenstr. auf 30 km/h beschränkt wird.

In Variante 2 (Anlage 18.2) ist vorgesehen den zentralen Bereich des ZOB durch eine zentrale Inselhaltestelle auszubilden.



Abbildung 69: Umbau ZOB, Variante 2

Diese Anordnung bedingt an der Lindenstr. zwei weitere Haltebuchten für Gelenk- und Standardbusse. Dadurch entfällt die Zufahrt Broermanns Hof. Die Kleinbusse können im Bereich der heutigen Zufahrt zum ZOB in einer Haltebucht halten. Diese wird als Einbahnstraße ausgewiesen. Wie in Variante 1 entfallen die derzeit vorhandenen fünf Stellplätze. Alle anderen Ausstattungsmerkmale sind vergleichbar.

Bewertung zum Ausbau des ZOB

Auf Grund des begrenzten Platzangebotes und der erforderlichen Anzahl an Bushaltestellen kann derzeit kein ausreichendes Potenzial zum optimalen Umbau erkannt werden. Es wären z.B. weiterhin Stellplätze für PKW (Kiss and Ride, Taxen, Car-Sharing-Angebot) wünschenswert.

Darüber hinaus kann die Idee eines Boulevards aus dem ISEK-Entwurf unter den genannten Voraussetzungen nicht umgesetzt werden.

Dennoch ist ein Umbau des „in die Jahre gekommenen“ ZOB grundsätzlich zu empfehlen, um den ÖPNV an dieser bedeutenden Haltestelle zu stärken. In die weiteren Überlegungen sollte ggf. die Verfügbarkeit der östlich angrenzenden Flächen (Parkplatz und Verwaltungsgebäude Krankenhaus) geprüft werden. Wenn diese Flächen in eine Gesamtplanung integriert werden könnten, erhöht sich das Umgestaltungspotenzial für einen modernen ZOB.

5.3.4 Haltestellenausstattung

Hauptbestandteil der Maßnahmen für den Bereich des ÖPNV sind die Haltestellen. Diese sind entsprechend der Anforderungen des Nahverkehrsplans zu gestalten. Für die Haltestellen der Kategorie 3 („Haltestellen“) sind Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten im Einzelfall anhand der Fahrgastfrequenz und der Erschließungsfunktion zu prüfen.

In der folgenden Tabelle sind die zu ergänzenden Ausstattungen (Anzahl) unterschieden nach den Haltestellenkategorien aufgeführt. Da die Kategorie 1 („Bahnhofshaltestelle“) nicht vorhanden ist, wird sie in Tabelle 22 nicht berücksichtigt. Die Anzahl der jeweiligen zu ergänzenden Ausstattung orientiert sich an der Anzahl der Haltestellen, nicht an der Anzahl der Bussteige.

Tabelle 22: Zu ergänzende Ausstattung der Haltestellen nach Kategorie

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie			
	ZOB / Zentr. Umstiegshaltestelle (2)	Haltestelle (3)	Haltepunkt (4)	Bedarfshaltestelle (5)
Mindestausstattung	-	-	-	-
Barrierefreiheit	2	26	17	
Befestigte Wartefläche	-	3	10	
Beleuchtung	-	3	6	
Witterungsschutz	-			
Sitzgelegenheit	-			
B+R-Anlage	2			
P+R-Anlage				

Bei den Zentralen Umstiegshaltestellen (Kat. 2) sind Bike-and-Ride-Anlagen grundsätzlich notwendig. Da es sich in diesem Fall jedoch um Grundschule und Schulzentrum handelt, sind solche Anlagen nicht erforderlich, denn es ist davon auszugehen, dass Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen, selbige auch mit dem Fahrrad wieder verlassen. Die Beleuchtung fehlt hauptsächlich an Haltestellen außerorts.

Bei den befestigten Flächen handelt es sich in den meisten Fällen um Ausstiegshaltestellen. Diese sind in eine Fahrtrichtung frequentiert, d.h., dass die Fahrgäste hauptsächlich an einem Bussteig warten und einsteigen. Am anderen Bussteig steigen die Fahrgäste hauptsächlich aus, weshalb hier befestigte Flächen (barrierefrei) vorzusehen sind.

5.4 Radverkehr

5.4.1 Zieldefinition

- Der Radverkehr ist als Verkehrsmittel zu stärken
- Das Angebot ist lückenlos, sicher und komfortabel zu gestalten
- Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (ÖPNV) ist zu fördern
- Bei der künftigen Radverkehrsführung sind die aktuellen Empfehlungen und gesetzlichen Bestimmungen zu beachten

5.4.2 Erforderliche Radverkehrsführung gemäß ERA 2010

In Kapitel 2.2.4 wurde die grundsätzlich erforderliche Radverkehrsführung gemäß ERA 2010 bestimmt. Als Zielwerte sollten bei den Radverkehrsangeboten mindestens die in den Empfehlungen angegebenen Breiten eingehalten werden. In den folgenden Abschnitten wurden mögliche Querschnitte bei wichtigen Radverkehrsverbindungen untersucht.

5.4.2.1 Radverkehrsführung Vördener Str.

An der Vördener Str. zwischen dem KV Vördener Str. / Große Str. und dem Südring sind die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Zudem ist der südliche Gehweg für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen befahrbar (Mängel-Nr.16).

Auf Grundlage der aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastung (11.000 Kfz/24h bzw. 13.000 Kfz/24h) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist gemäß ERA 2010 die Anlage vonutzungspflichtigen Radwegen erforderlich.

Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt 5,90 m bis 6,50 m. Die Seitenräume weisen Breiten zwischen 1,50 m und 2,25 m auf. Die erforderliche Breite von 2,50 m bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) kann somit ohne Grunderwerb nicht angeboten werden. Auch Radfahrstreifen können auf der Fahrbahn auf Grund der fehlenden Breite nicht angeordnet werden.

Als Lösungsansatz verbleibt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Damit wäre die Führung des Radverkehrs in Kombination Mischverkehr / Angebot gemäß ERA 2010 möglich. Auf der nördlichen Fahrbahn könnte in diesem Fall ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m für stadtauswärts fahrende Radfahrer markiert werden. Zudem sollte im Rahmen des geplanten Ausbaus der Vördener Str. geprüft werden, ob der südliche

Seitenraum zu Lasten der Fahrbahn um 50 cm verbreitert werden kann, so dass ein Angebot von 2,75 m bereitgestellt werden kann, auf dem der Verkehrsraum für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden.

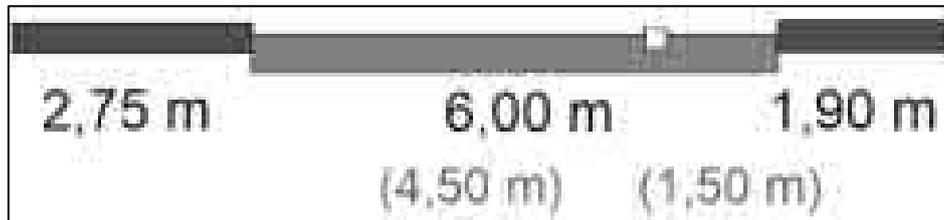


Abbildung 70: Möglicher Querschnitt Vördener Str.

Zusätzlich sollten die Zufahrten im Verlauf der Seitenräume wie in der folgenden Abbildung dargestellt aufgepflastert werden, um die Verkehrssicherheit insbesondere der linksfahrenden Radfahrer zu erhöhen.

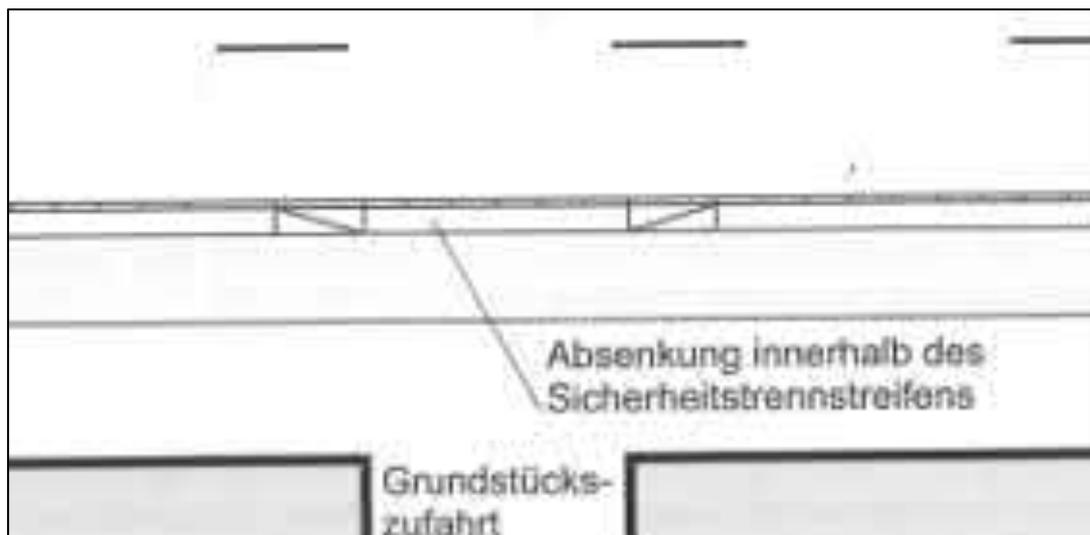


Abbildung 71: Aufpflasterung einer Zufahrt gemäß ERA 2010 (FGSV [12])

Als Beispiel dieser Aufpflasterungen kann der Ohlkenbergweg angesehen werden.

5.4.2.2 Radverkehrsführung Marienstr.

Als Lücke im innerörtlichen Radwegenetz ist die Marienstr. ermittelt worden.

Auf Grundlage der aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastung (6.500 Kfz/24h bzw. 7.000 Kfz/24h) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h muss für den Radverkehr ein Angebot in Form von bspw. Schutzstreifen geschaffen werden.

Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von nur 6,00 m und je 1,80 m Gehwege sind die erforderlichen Führungsformen (Gehweg, Radfahrer frei oder Schutzstreifen) ohne Grunderwerb nicht anwendbar.

Als einziger Lösungsansatz ist auch hier die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h zu nennen. Dadurch wäre die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich (s. Abbildung 72). Um die Verkehrsteilnehmer darauf hinzuweisen, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, kann eine s.g. „Piktogrammspur“ markiert werden. Im Bereich Ohlkenbergsweg kann der Radverkehr dann auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (nordwestlich) bzw. einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg (südöstlich) geführt werden (s. Abbildung 73).

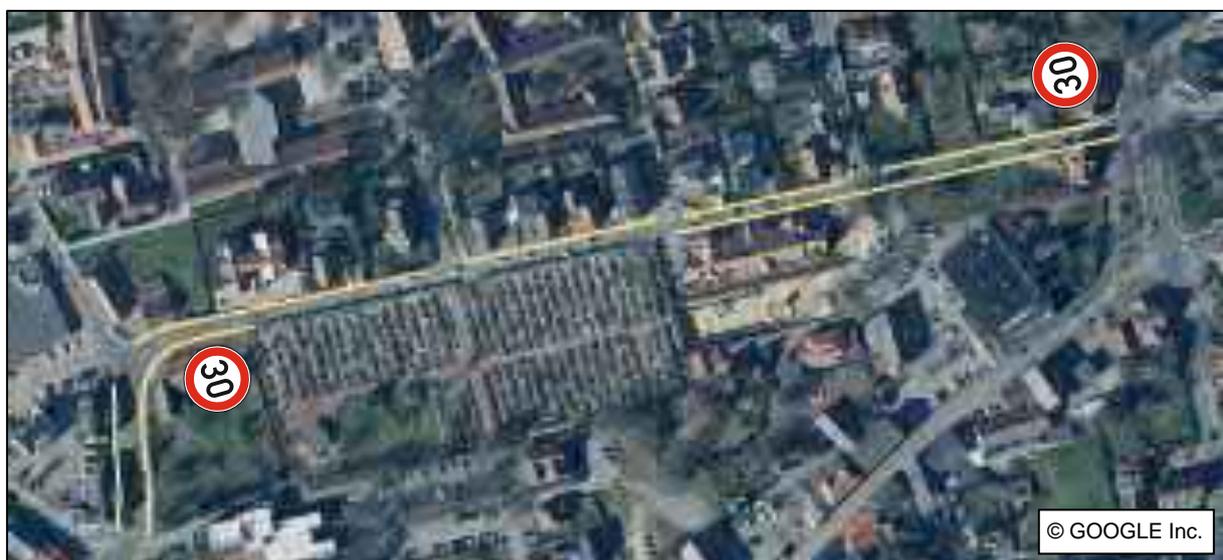


Abbildung 72: Radverkehrsführung Marienstr.



Abbildung 73: KP Marienstr. / Ohlkenbergsweg

Um den Radverkehr teilweise von der Marienstr. zu verlagern, ist die Alternativroute Ulmenweg – Weizenkamp zu stärken. Es ist die Anordnung einer Fahrradstraße zu prüfen (s. Abbildung 74). Diese Route würde sich speziell für den Radverkehr zwischen den nördlichen bzw. nordöstlichen Wohngebieten und der Grundschule bzw. dem Schulzentrum anbieten.



Abbildung 74: Alternativroute zur Marienstr. für den Radverkehr

5.4.2.3 Radverkehrsführung Hunteburger Str. - Steinfelder Str.

Zu den übrigen Mängeln zählt zum einen die häufig wechselnde Führungsform an der Steinfelder Str. (Mängel-Nr. 10). Bei einer Verkehrsbelastung von 800 Kfz/h liegt der Abschnitt gemäß ERA im Grenzbereich zwischen den nutzungspflichtigen und den nicht Nutzungspflichtigen Radwegen.

Aufgrund des überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteils wird eine nutzungspflichtige Führung des Radverkehrs empfohlen. Die Mindestbreite beträgt in diesem Bereich 2,50m. Diese Breite würde für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ausreichen, wenn das Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern nicht zu hoch ist. Der westliche Gehweg könnte ebenfalls als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden, was zu einer einheitlichen Radverkehrsführung führt.

Probleme mit der Beschilderung des Radweges gibt es an der Steinfelder Str., südl. der Lembrucher Str. (Mängel-Nr. 12). Hier ist das Verkehrszeichen z.T. durch eine Hecke verdeckt. Dies sollte durch Zurückschneiden der Hecke oder das Versetzen des Verkehrszeichens behoben werden.

Des Weiteren fehlt am neu angelegten Radweg der Hunteburger Str. zwischen dem Südring und der Wiesenstr. eine entsprechende Beschilderung (Mängel-Nr. 17). Hier sollte ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet werden.

5.4.2.4 Radverkehrsführung Wiesenstr.

Auf der Wiesenstr. ist gemäß ERA 2010 in beiden Fahrtrichtungen eine Führung des Radverkehrs notwendig (bis zu 8.300 Kfz/24h in der Prognose, Kategorie II / III).

Während der nördliche Gehweg über eine Breite von $\geq 3,00\text{m}$ verfügt, ist der südliche Gehweg lediglich rd. 2,00 m breit.

Über die gesamte Länge der Wiesenstr. verläuft ein Parkstreifen auf der südlichen Seite, welcher gemäß der Stellplatzerhebungen schwach ausgelastet ist (maximal 60%). Für die Radverkehrsführung der Wiesenstr. bestehen somit drei Möglichkeiten:

- 1) Als Ideallösung für den Radverkehr wäre die Anordnung gemeinsamer Geh- und Radwege auf beiden Seiten zu nennen. Dazu müsste allerdings der vorhandene Parkstreifen entfallen und der Gehweg ausgebaut werden, damit die erforderliche Breite zur Verfügung gestellt werden kann.
- 2) Wie bei der Ideallösung wird beidseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet, der Parkstreifen entfällt aber nicht. Stattdessen wird für den südlichen gemeinsamen Geh- und Radweg eine Engstelle (Breite 2,00 m) in Kauf genommen. Dies wäre hinsichtlich des geringen Fußgängeraufkommens vertretbar.
- 3) Der nördliche Gehweg wird als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (FR Westen). Für die Fahrtrichtung Osten wird ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m angeordnet. In diesem Fall ist zudem eine Umgestaltung des Anschlusses an den KV Große Str. / Vördener Str. und an die LSA Steinfelder Str. notwendig. Langfristig sollte dies allerdings gemäß den Vorgaben der ERA sowieso erfolgen.

5.4.2.5 Radverkehrsführung Lindenstr.

Die Lindenstr. verfügt über eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Breite des nordwestlichen Gehweges beträgt 2,50 m bis 3,00 m und ist im Bestand für den Radverkehr für beide Fahrrichtungen freigegeben. Der südöstliche Gehweg ist zwischen Kreisverkehr und ZOB 1,50 m bis 2,00 m breit und weitet sich im weiteren Verlauf Richtung Norden auf 2,50 m bis 3,00 m auf.

In Fahrtrichtung Norden kann ein Schutzstreifen vorgesehen werden. Die Restfahrbahnbreite beträgt dann 5,00 m. In Fahrtrichtung Süden kann der Gehweg als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden.



Abbildung 75: mögliche Querschnittsaufteilung in der Lindenstr.

Die endgültige Wahl der Radverkehrsführung ist von den Planungen im Umfeld des ZOB (Kreisverkehr) abhängig.

5.4.3 Behebung der Sicherheitsmängel im bestehenden Netz

Die oberste Priorität im Sinne der beschriebenen Zieldefinition hat die Beseitigung der bestehenden Mängel im vorhandenen Radwegenetz. Mängel bzgl. der Sicherheit und Lücken im Radwegenetz sind bei der Beseitigung voranzustellen.

KP Steinfelder Str. / Marienstr.

Der KP Steinfelder Str. (L 846) / Marienstr. sollte aufgrund der schlechten Einsehbarkeit (Mängel-Nr.11) umgestaltet werden. In der unten dargestellten Lösungsskizze wird der Radverkehr auf einem separaten Radweg neben der Fahrbahn geführt. Eine Einfärbung der Furt weist zusätzlich auf potenzielle Radfahrer hin.



Abbildung 76: Veränderte Radverkehrsführung KP Steinfelder Str. / Marienstr.

KV Große Str. / Lindenstr. / Vördener Str.

Die Führung des Radverkehrs am Kreisverkehr Große Str. / Lindenstr. / Vördener Str. ist unklar (Mängel-Nr.6). Eine mögliche Umgestaltungsvariante ist in Anlage 16 dargestellt.

KV Steinfelder Str. (L 846) / Holte / Wellenweg

Der Kreisverkehr Steinfelder Str. (L 846) / Holte / Wellenweg (Mängel-Nr.14) verfügt aufgrund der Lage über einen „Außerorts-Charakter“. An Kreisverkehren außerhalb geschlossener Ortschaften ist der Radverkehr wartepflichtig. Deshalb ist die aktuelle Führung aus verkehrstechnischer Sicht korrekt.

KV Steinfelder Str. (L 846) / Holte / Wellenweg

An der K 322 fehlt ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Der Bau dieses Radweges ist durch den Landkreis als Straßenbaulastträger vorzusehen.

Querungsbereiche außerorts

Querungen von Straßen durch den Radverkehr treten insbesondere dort auf, wo einseitige Zweirichtungsräder angeordnet sind. Beispiele sind Einmündungen oder Übergangsbereiche zwischen Innerorts und Außerorts.

Die ERA 2010 geben für Ortseingangsbereiche Musterlösungen an, wie Radfahrer durch eine entsprechende Gestaltung dieser sicher und komfortabel über die Fahrbahn geführt werden können (s. Abbildung 77).

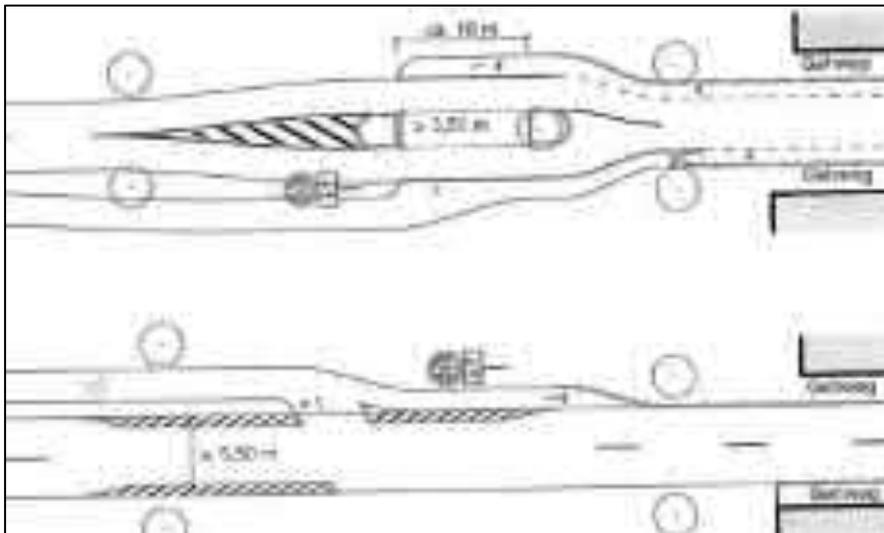


Abbildung 77: Musterlösung Übergangsbereich Außerorts – Innerorts (Quelle: FGSV [12])

Die Mängel der ungesicherten Ortseingangsbereiche im Bereich Osterfeine an der Bergfeiner Str. (Mängel-Nr. 19) und der Kirchstr. (Mängel-Nr. 20) können nach diesen Schemata gelöst werden.

Querungsbereiche innerorts

Am KP Südring (L 846) / Zu den Klünen (Mängel-Nr. 2) ist mittlerweile eine FLSA vorhanden, weshalb dieser Mangel beseitigt ist. Ungesicherte Querungsbereiche innerorts finden sich außerdem am KP Südring (L 846) / Hufeisenstr. (K 279) (Mängel-Nr. 1), im Verlauf der L 853 in Oldorf (Mängel-Nr. 18) und an der K 272 in Osterfeine (Mängel-Nr. 22).

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sind Überquerungsanlagen in Oldorf und Osterfeine nicht zwingend erforderlich, würden die Sicherheit bei Querungen jedoch erhöhen. Eine potenzielle Überquerungsstelle ist in Abbildung 78 dargestellt.

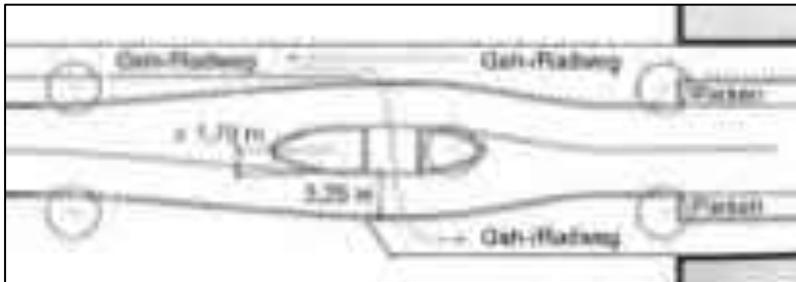


Abbildung 78: Überquerungsanlage (Quelle: FGSV [12])

Querungsbereiche an Knotenpunkten außerorts

Querungsbereiche an klassifizierten Knotenpunkten außerorts können gemäß ERA in Form der folgenden Musterlösungen gestaltet werden.

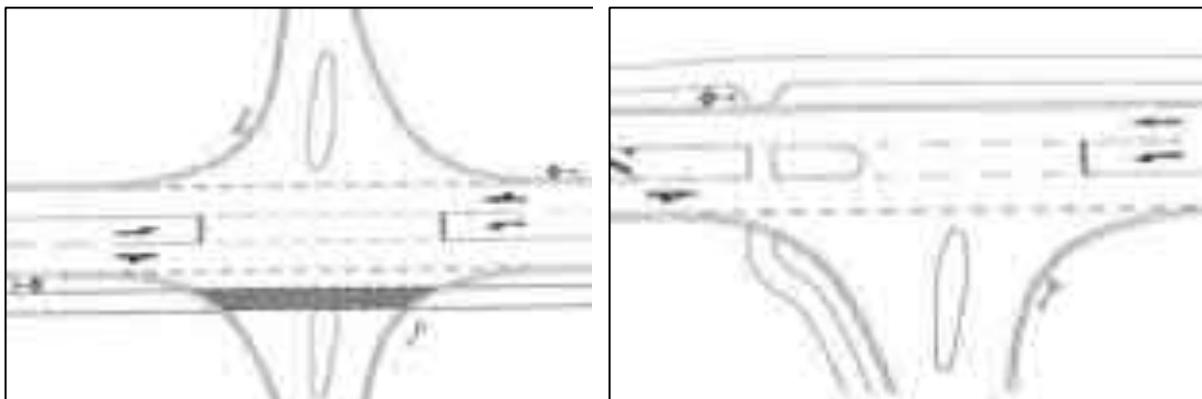


Abbildung 79: Musterlösung Querungsbereiche an Knotenpunkten außerorts (Quelle: FGSV [12])

Diese Musterlösungen sind im Bereich der Knotenpunkte L 846 / K 277 in Clemens-August-Dorf (Mängel-Nr.3), L 853 / K 271 in Dümmerlohausen (Mängel-Nr.4), L 853 / K 273 in Dümmerlohausen (Mängel-Nr.5) und L 80 / Robert-Bosch-Str. (Mängel-Nr.15) anwendbar.

An innerörtlichen Knotenpunkten, an denen Zweirichtungsradwege verlaufen, sollte der Radweg nicht abgesetzt verlaufen, damit die Fahrradfahrer von den übrigen Verkehrsteilnehmern besser erkannt werden können (s. Abbildung 79 links.). So könnte z.B. am KP Holdorfer Str. (L 851) / Gramker Str. (K 276) bei der nächsten Sanierungsmaßnahme der Abbiegekeil entfallen. Zudem sollte durch eine entsprechende Beschilderung (Vz. 205 „Vorfahrt gewähren“ und Zz. 1000-33 querende Radfahrer von links und rechts) angeordnet werden. Ein solches Piktogramm (querende Radfahrer von links und rechts) kann auch auf den farbigen Furten angeordnet werden, um den Fahrzeugführer noch deutlicher darauf hinzuweisen.

Gestaltung von Radwegenden

An Radweganfängen oder -enden ist der Radverkehr wie in Abbildung 80 zu führen. Eine solche Verschwenkung ist auch bei dem Wechsel der Verkehrsführung, z.B. vom Radweg zum Mischverkehr auf der Fahrbahn, zu wählen. Der Radverkehr wird baulich vom Kfz-Verkehr getrennt auf die Fahrbahn und dort möglichst über eine Verflechtungslänge von 10 bis 20 m auf Radfahr- oder Schutzstreifen geführt.

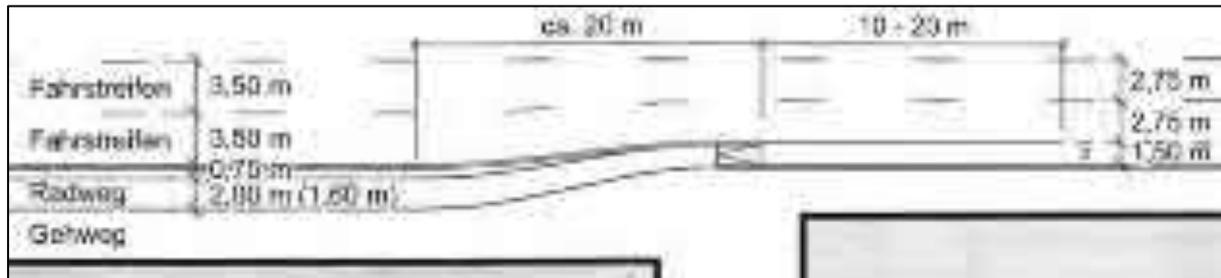


Abbildung 80: Prinzipdarstellung eines Radwegendes (Quelle: FGSV [12])

Gestaltung von Grundstückszufahrten und Einmündungen im Zuge von Radwegen

Um den Vorrang des Radverkehrs an Einmündungen oder Grundstückszufahrten zu verdeutlichen, sollte die Farbgebung über entsprechende Zufahrten hinweg geführt werden. Auch die Einfärbung mit dem Piktogramm „Fahrrad“ erfüllt diesen Zweck. An solchen Radwegüberfahrten kann das Radwegniveau durch Aufpflasterungen angehoben werden. So kann die Geschwindigkeit der ein- und ausfahrenden Kfz verringert werden, was die Sicherheit für den Radverkehr erhöht. Des Weiteren steigt der Fahrkomfort für den Radverkehr. Eine schematische Umsetzung zeigt Abbildung 81.

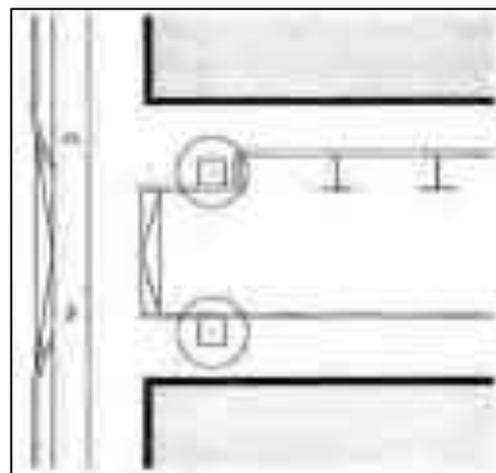


Abbildung 81: Radwegüberfahrt an einer Einmündung (Quelle: FGSV [12])

5.4.4 Fahrradabstellanlagen

Grundsätzlich sind geeignete Fahrradabstellanlagen an allen öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen (bspw. Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Stadtverwaltung), an Haltestellen des ÖPNV (s.g. Bike-and-Ride) und an privaten Nutzungen mit hohem Besucherverkehr (insbesondere Einzelhandel und Besucherverkehr) vorzusehen. Anlehnhalter sind eine gute Lösung, da sie einen guten Halt der Fahrräder, eine gute Zugänglichkeit, einen ausreichenden Diebstahlschutz, einen sicheren Betrieb und eine einfache Reinigung gewährleisten und dazu relativ günstig in der Installation sind. Solche Anlehnhalter finden sich bereits an einigen Orten und Haltestellen im Stadtgebiet Damme (s. Abbildung 82).



Abbildung 82: Anlehnhalter Stadtgebiet Damme

5.4.5 Radverkehrswegweisung

Zu einem vollständigen Radwegenetz gehört auch eine vollständige Wegweisung. Die Stadt Damme ist in das Radknotenpunktsystem des Landkreis Vechta eingebunden.

Damit ist ein entsprechendes Angebot insbesondere für den überörtlichen Verkehr bereits vorhanden.



Abbildung 83: Radknotenpunktsystem LK Vechta

5.4.6 Sonstige Maßnahmen

Ausbausituation der Radwege

Als grundsätzliches Problem stellt sich im Dammer Stadtgebiet die Breite der gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und -radwege im außerörtlichen Bereich dar. Diese sind an vielen Straßen zu schmal und könnten bei der nächsten Baumaßnahme an der entsprechenden Strecke verbreitert werden.

Für Pendler ist das Fahrrad nur dann eine interessante Alternative, wenn die Radwege entsprechend ausgebaut sind. Insbesondere Radschnellverbindungen (RSV) bieten hier durchgängig sichere und attraktive Verbindungen (s. Abbildung 84). Diese bestehen aus selbstständigen Radwegen, fahrbahnbegleitenden Radwegen und / oder Fahrradstraßen. Für Damme ist die Achse Damme – Steinfeld – Lohne – Vechta als Radschnellverbindung denkbar und müsste aufgrund der hohen Anforderungen als „Radvorrangroute“ ausgewiesen werden.



Abbildung 84: Radschnellweg Osnabrück – Belm

Eine Protected Bike Lane trennt den Radverkehr durch bauliche Elemente vom Kfz-Verkehr. Durch die höhere Sicherheit für Radfahrer wird auch eine höhere Akzeptanz erzeugt.

Allerdings sind die Knotenpunkte und Zufahrtbereiche im Bereich einer solchen Führungsform schwierig. Aufgrund des hohen Platzbedarfes sind derartige Lösungen für Damme problematisch.



Abbildung 85: Protected Bike Lane Osnabrück – Belm

Radverkehrsförderung

Die Radverkehrsförderung setzt sich aus den vier folgenden Bestandteilen zusammen.

- Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Verkehr
- Service und Dienstleistung
- Organisation und Rahmenbedingungen
- Information und Kommunikation

Der Aspekt der Infrastruktur ist in den vorherigen Kapiteln behandelt worden. Für die übrigen Teilaspekte kann die Website der Stadt Damme um den Menüpunkt Radverkehr ergänzt werden, in dem u.a. allgemeine Informationen, konkrete Projekte oder Schadensmeldungen enthalten sind. Zudem sollte die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden. Dies ist mit Werbung z.B. in Form von Fahrradaktionstagen möglich.

Als Ausflugsziel in der unmittelbaren Umgebung ist vor allem der Dümmer zu nennen. Mit einem Verleihsystem von Fahrrädern oder/und Pedelecs könnte für Touristen eine Alternative zum Auto geschaffen werden. Auch zusätzliche Ladestationen (bspw. an Cafés) könnte die Nutzung weiter fördern.

In diesen Bereich fällt auch die Förderung für die Anschaffung von Lastenrädern in Dammer Betrieben. In der Gemeinde Wallenhorst läuft beispielsweise aktuell ein Förderprogramm für Lastenräder mit oder ohne E-Antrieb. Die Anschaffung wird hier mit bis zu 500 € von der Gemeinde unterstützt.

Mitgliedschaft in der AGFK

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen e.V. (AGFK) wurde am 26. Mai 2015 zum Zweck der Förderung des Umweltschutzes und Erziehung und zwar durch systematische Förderung der Nahmobilität und hier schwerpunktmäßig des Radverkehr gegründet.

Als Aufgaben der AGFK können der Satzung vom 26. Mai 2015 entnommen werden:

- die Interessenvertretung gegenüber dem Land Niedersachsen, dem Bund und weiteren Akteuren,
- der Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern,
- die Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern,
- die Darstellung der Belange fahrradfreundlicher Kommunen gegenüber der Öffentlichkeit,
- die Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit,

- die Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen sowie
- die Organisation von Fortbildungsveranstaltungen und Beratung

Die finanzielle Förderung von Projekten oder Maßnahmen ist dagegen nicht Bestandteil der definierten Aufgaben.

Der Mitgliedsbeitrag für die Stadt Damme würde sich derzeit auf 800 € pro Jahr belaufen. Darüber hinaus sind folgende Kriterien für eine Aufnahme zu erfüllen:

- Politische Beschlussfassung zur Grundsatzentscheidung für die kommunale Radverkehrsförderung
- Benennung einer festen Ansprechperson innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr nach außen.
- Hinwirken auf die Erfüllung der Voraussetzungen für die Auszeichnung "Fahrradfreundliche Kommune".
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK-NDS und zur Unterstützung (beispielsweise durch aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung, dem ständigen AK Radverkehr und/oder in einer thematischen Arbeitsgruppe oder durch die Bereitschaft zur Unterstützung/Ausrichtung von Veranstaltungen und Ähnliches)

Der Nutzen für die Stadt Damme ist vor allem in den Beratungsleistungen z.B. bei der Förderung von Maßnahmen, dem Informationsaustausch mit anderen Kommunen sowie der Öffentlichkeitsarbeit zu sehen. Durch die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ kann die beabsichtigte Förderung des Radverkehrs öffentlichkeitswirksam sichtbar gemacht werden. Darüber hinaus können AGFK-Materialien wie z.B. Flyer, Broschüren oder Plakate kostenlos genutzt werden.

5.5 Fußgängerverkehr

5.5.1 Zieldefinition

- Das Zu-Fuß-Gehen ist als Verkehrsmittel zu stärken
- Es ist ein ausreichendes Angebot an barrierefreien Gehwegen und sicheren Querungsanlagen vorzuhalten
- Die Verkehrssicherheit ist insbesondere im Nahbereich von Schulen und Kindergärten verbessern

5.5.2 Gehwegnetz Innenstadt

Das Hauptproblem für den Fußgängerverkehr sind die geringen Gehwegbreiten in der Innenstadt. Die erforderlichen Breiten innerstädtischer Gehwege belaufen sich gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) auf mindestens 2,50 m. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen empfehlen sogar 2,70 m. für durchgängige Barrierefreiheit.

Diese Breiten sind in den meisten Innenstädten auf Grund der fehlenden Breiten zwischen den Häuserkanten und der sonstigen unterzubringenden Nutzungen jedoch kaum umsetzbar.

Das Problem wird dadurch verschärft, dass auch für die anderen Nutzungen (z.B. Parken, Radweg) keine Potenziale vorhanden sind. Deshalb herrscht ein hoher Bedarf an Verkehrsberuhigung im Bereich der Innenstadt. Durch weniger Verkehr kann eine höhere Verträglichkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander erreicht werden.

Um dennoch für mehr Platz und weniger Behinderungen auf den Gehwegen zu sorgen, sollten zusätzliche Einengungen, z.B. durch Falschparker auf Gehwegen, reduziert werden. Dazu eignen sich Kampagnen zur Aufklärung und konsequente Kontrollen verbunden mit Sanktionierungen.

Um das Parken von Kfz auf dem Gehweg zu verhindern eignen sich auch bauliche Maßnahmen. So verhindern die auch in Damme eingesetzten Poller das Parken auf Gehwegen.

In der Gartenstr. sollte geprüft werden, ob auf der Fahrbahn Stellplätzen zum Be- und Entladen markiert werden können, um die dort beobachteten Parkvorgänge auf dem Gehweg zu vermeiden. Dadurch würde auch eine Engstelle geschaffen, die eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielen würde (s. Abbildung 86).



Abbildung 86: Falschparker im Bereich der Gartenstr.

In einigen Bereichen der Innenstadt sind die Gehwege so schmal, dass im Begegnungsfall auf die Straße ausgewichen werden muss.

Die Breite des Gehwegs an der Donaustr. westlich der Zufahrt zum Parkplatz „Altes Amtsgericht“ beträgt beispielsweise nur rd. 0,70 m und wird am westlichen Ende zusätzlich durch eine Straßenlaterne eingeeengt (s. Abbildung 87).

An solchen Engstellen für den Fußgängerverkehr könnten die Gehwege aufgeweitet werden. Für den Kfz-Verkehr entstehen dadurch punktuelle Engstellen. Diese haben zudem auch eine verkehrsberuhigende Wirkung für die innerstädtische Tempo-20-Zone.



Abbildung 87: Gehweg Donaustr.

5.5.3 Querungsstellen

In der Mängelanalyse sind neben den Problemen im innerstädtischen Bereich auch verschiedene Querungssituationen als kritisch betrachtet und von den Teilnehmern der Umfrage bezeichnet worden. Diese sind im Rahmen der Querungssituationen des Radverkehrs in Kapitel 5.4 hinreichend behandelt worden.

5.5.4 Bring- und Holverkehr an den Schulen

In Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung äußerten sich mehrere Befragte kritisch über das hohe Verkehrsaufkommen an den Schulen. Eine Reduzierung des Verkehrs kann durch unterschiedliche Ansätze erreicht werden.

Walking-Bus

Für die Grundschule kann ein so genannter „Walking-Bus“ organisiert werden. Dabei wird eine Gehgemeinschaft von Grundschulern gebildet. Unter der Aufsicht von einem oder mehreren Erwachsenen werden dann, wie bei einem Fahrplan, verschiedene „Haltestellen“ abgelaufen, die Kinder dort „eingesammelt“ und zur Grundschule geführt werden. Neben der Reduzierung des Verkehrsaufkommens ergeben sich auch positive Effekte hinsichtlich der Sicherheit auf dem Schulweg.

Bring- und Holzonen

Sowohl für die Grundschulen, als auch für das Schulzentrum können Bring- und Holzonen bzw. „Haltestellen für Elterntaxen“ an mehreren Standorten außerhalb des direkten Schulumfeldes vorgesehen werden. Von dort können die Schüler dann zu Fuß zur Schule gehen. Dadurch wird der Verkehr aus dem direkten in das etwas weiträumigere Schulumfeld verlagert.

Anreize zur Nutzung des Fahrrades oder „Zu-Fuß-Gehens“

Durch eine Art „Belohnungssystem“ können bei den Schülern Anreize für das „Zu-Fuß-Gehen“ oder das Fahrradfahren geschaffen werden. Auch die Teilnahme der Grundschulen an den Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“, der jährlich für rd. zwei Wochen vom Ökologischen Verkehrsclub Deutschland e.V. (VDC) und dem Deutschen Kinderhilfswerk e.V. ausgerichtet wird, kann organisiert werden.

5.5.5 Barrierefreie Elemente

Als Mangel, der in Zukunft auf Grund des demografischen Wandels weiter an Bedeutung gewinnen wird, ist das Fehlen von barrierefreien Elementen innerhalb des Fußwegenetzes herauszuheben. Taktile Leiteinrichtungen an Gehwegen sind insbesondere im Umfeld von Nutzungen wie Seniorenheimen, Krankenhäusern usw. aber auch in der Innenstadt künftig einzubauen.

Ohne diese Elemente stellen Verkehrsanlagen Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen dar und können somit die Teilnahme am öffentlichen Leben erschweren oder gar unmöglich machen. Bei der Bewertung des Nutzens ist darüber hinaus zu beachten, dass auch andere Personen, z.B. Eltern mit Kinderwagen oder temporär mobilitätseingeschränkten Personen von barrierefrei gestalteten Verkehrsanlagen profitieren.

Empfehlungen für die Gestaltung enthalten u.a. die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011) der FGSV (FGSV [14]). Bei Neuplanungen oder Umbaumaßnahmen ist die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen gesetzlich durch das Behindertengleichstellungsgesetz vorgeschrieben.

6 Maßnahmenempfehlung

In den folgenden Empfehlungen werden die in der Maßnahmenuntersuchung erarbeiteten Lösungen zur Verbesserung des Verkehrssystems in der Stadt Damme zusammengefasst.

Es erfolgen für die einzelnen Maßnahmen innerhalb des jeweiligen Verkehrssystems Vorschläge der Prioritäten zur Umsetzung. Dabei werden die diesem Verkehrsentwicklungsplan zugrundeliegenden Zielsetzungen der Stadt Damme berücksichtigt.

Den Maßstab bildet der gewählte Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplanes von 10 bis 15 Jahren. Kurzfristige Maßnahmen sollten innerhalb der nächsten 5 Jahre umgesetzt bzw. angegangen werden, mittelfristige in den nächsten 5 bis 10 Jahren und langfristige Maßnahmen bis zum Ende der Geltungsdauer, also in den nächsten 10 bis 15 Jahren.

6.1 Kfz-Verkehr

Straßennetzhierarchie

Das in Anlage 12 dargestellte Straßennetz sollte vom Rat beschlossen werden und dient künftig bei zahlreichen Entscheidungen als wichtige Grundlage (z.B. Priorisierung von Ausbaumaßnahmen, Förderanträge).

Kosten: -

Priorität: Kurzfristiger Beschluss

Entlastungsstraßen West und Ost

Die Realisierung der in Planung befindlichen Entlastungsstraßen West und Ost sollten weiterverfolgt werden, da diese insbesondere zur Entlastung der Innenstadt dienen. Dabei ist die Bedeutung der Straßen für die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs der innerstädtischen Quellen und Ziele (Entlastungsstraße West) und der vorhandenen und geplanten Gewerbegebiete (Entlastungsstraße Ost) hervorzuheben.

Auf Grund dieser herausragenden Bedeutung sollten die Planungen kurzfristig vorangetrieben werden, damit eine mittelfristige Umsetzung erfolgen kann.

Kosten: -

Priorität: kurzfristige Planungen, mittelfristige Umsetzung

Verkehrsberuhigung und Entlastung Innenstadt

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sollten die in Kapitel 5.1.3 aufgezeigten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Aufpflasterungen, ggf. Begegnungszone) durch eine Gestaltungsplanung weiter vertieft werden.

Die Angabe von Kosten ist ohne Kenntnis des noch abzustimmenden Umfangs (insbesondere Umsetzung und Ausdehnung der Begegnungszone) derzeit nicht möglich. Auf Grund der hohen Bedeutung für die Attraktivität sollten die weiteren Planungen kurzfristig weiterverfolgt werden.

Kosten: k.A. möglich

Priorität: Kurzfristiger Beschluss über weitere Planungen

Umgestaltung Kreisverkehr Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr.

Die Umgestaltung des Kreisverkehrs Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr. wie in Anlage 16 dargestellt ist zu empfehlen. Zuvor ist die Abstimmung mit Verkehrsbehörde und Polizei zu führen. Die skizzenhafte Darstellung ist in diesem Zusammenhang in einem Ausführungsplan zu konkretisieren.

Die Kosten der Umbaumaßnahmen können auf Grundlagen des vorliegenden Konzeptes grob auf rd. 100.000 € geschätzt werden. Der Umbau sollte mittelfristig erfolgen. Wegen der Verbesserung für den Rad- und Fußgängerverkehr ist die Maßnahme grundsätzlich förderfähig.

Kosten: 100.000 €

Priorität: mittelfristig

Ortseingangsgestaltung

Die dargestellten Ortseingangsgestaltungen zur Geschwindigkeitsdämpfung können auf Grund der Verbesserung der Verkehrssicherheit zur mittelfristigen Umsetzung empfohlen werden. Die Kosten für den Bau einer Mittelinsel betragen je nach Ausführung 10.000 € bis 50.000 €. Dies ist im Einzelnen nochmal konkret zu ermitteln und mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger abzustimmen.

Kosten: rd. 10.000 € bis 50.000 € pro Maßnahme

Prioritäten: mittelfristig

6.1.1 Ruhender Verkehr

Bereich Rathausumfeld

Für den Bereich Rathausumfeld sollte die Möglichkeit geprüft werden, einen Teil der Stellplätze mit Parkscheibe zu bewirtschaften und einen Teil für Angestellte (mit entsprechendem Parkausweis) auszuweisen. Sollten dies nicht möglich sein oder die Maßnahme nicht zu einer besseren Stellplatzauslastung führen, ist langfristig eine bauliche Erweiterung des Stellplatzangebotes anzustreben.

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurzfristig Bewirtschaftung, langfristig ggf. bauliche Erweiterung

Bereich Krankenhausumfeld

Für den Bereich des Krankenhauses wird eine gesonderte Stellplatzbedarfsanalyse empfohlen, in der der tatsächliche Parkraumbedarf des Krankenhauses dem Angebot gegenübergestellt wird. Bei entsprechend nachgewiesenem Bedarf ist eine bauliche Erweiterung des Stellplatzangebotes zu empfehlen. Aufgrund des hohen Parkdruckes sollte zudem überprüft werden ob die erlaubte Parkdauer am Besucherparkplatz Krankenhaus (Nr. 103) auf zwei Stunden mit Parkscheibe reduziert werden kann.

Kosten: k.A.

Prioritäten: Stellplatzbedarfsanalyse: kurzfristig

Ggf. bauliche Erweiterung mittelfristig

Prüfung Parkdauer Reduzierung: kurzfristig

Bewohnerparken Kolpingstr.

Die Ausweisung von Bewohnerparkplätzen in der Kolpingstr. sollte kurzfristig überprüft werden.

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurzfristige Prüfung möglicher Optimierungen

Falschparker Innenstadt

Um das Falschparken in der Innenstadt zu reduzieren, werden Aufklärungskampagnen sowie anschließend konsequente Kontrollen und Sanktionen empfohlen. In Bereichen mit Bedarf an Stellplätzen für das Be- und Entladen sollte geprüft werden, ob entsprechende Stellplätze auf der Fahrbahn angeboten werden können (z.B. Gartenstr.).

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurzfristig

Große Str.

Aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, die vorhandenen Senkrecht- und Schrägstellplätze zu Längsstellplätzen umzubauen. Die Maßnahme sollte im Zusammenhang mit dem Maßnahmenpaket zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt mitbetrachtet werden.

Kosten: rd. 30.000 €

Prioritäten: mittelfristig

Parkplatz Medimax

Am Parkplatz Medimax sollte eine bauliche Trennung zwischen Parkplatz und Gehweg vorgesehen werden. Die Maßnahme ist nur im Dialog mit dem mit dem Eigentümer möglich und könnte kurzfristig angeschoben werden.

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurzfristig

Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem wird aufgrund der verbesserten Zielführung zu den großen Stellplatzanlagen empfohlen. Dadurch werden ortsfremde Fahrzeugführer zu den Parkplätzen geleitet, was eine gewisse verkehrliche Entlastung der Innenstadt bewirkt. Welches Konzept umzusetzen ist, ist vom Bau der westlichen Entlastungsstraße anhängig, deshalb ist die Priorität langfristig einzustufen.

Kosten: rd. 100.000 €

Prioritäten: langfristig

6.1.2 Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung Kfz-Verkehr

In Tabelle 23 werden die empfohlenen Maßnahmen im Bereich des Kfz-Verkehrs aufgelistet.

Tabelle 23: Übersicht Maßnahmenempfehlung Kfz-Verkehr

Nr.	Straße / KP	Maßnahme	Priorität	Kosten
Fließender Kfz-Verkehr				
K1	Beschluss des Straßennetzes / der Straßennetzhierarchie		kurzfristiger Beschluss	-
K2	Realisierung der Entlastungsstraßen West und Ost		Kurzfristige Planung	-
K3	Innenstadt	Verkehrsberuhigung und Entlastung	kurzfristiger Beschluss über weitere Planungen	k.A.
K4	KV Vördener Str. / Lindenstr. / Große Str. / Wiesenstr.	Umbau	mittelfristig	100.000€
K5	Holdorfer Str. (L851)	Umgestaltung Ortszugang	kurz- bis mittelfristig	rd. 10.000€ bis 50.000€
K6	Sandstr. (K272) - Osterfeine	Umgestaltung Ortszugang	kurz- bis mittelfristig	rd. 10.000€ bis 50.000€
Ruhender Kfz-Verkehr				
K7	Bereich Rathausumfeld	Veränderung der Parkraumbewirtschaftung	kurz- bis mittelfristig	k. A.
		Ggf. bauliche Erweiterung	langfristig	
K8	Bereich Krankenhausumfeld	Stellplatzbedarfsanalyse	kurzfristig	k. A.
		Ggf. bauliche Erweiterung	mittelfristig	
K9	Parkplatz Besucher Krankenhaus (103)	Prüfung der Parkraumbewirtschaftung	kurzfristig	k. A.
K10	Kolpingstr.	Prüfung Bewohnerparken	kurzfristig	k. A.
K11	Innenstadt	Aufklärungskampagnen und Parkraumüberwachung	kurzfristig	k. A.
				k. A.
K12	Große Str.	Umbau Stellplätze	mittelfristig	rd. 30.000€
K13	Parkplatz Medimax	Prüfung bauliche Trennung zum Gehweg	kurzfristig	k. A.
K14	Innenstadt	Parkleitsystem	langfristig	rd. 100.000€

6.2 ÖPNV

6.2.1 Umbau ZOB

Es wird empfohlen die Planungen für den Umbau des ZOB weiter zu vertiefen und in die Planungen der westlichen Entlastungsstraße und den Planungen des Krankenhausumfeldes zu integrieren.

Kosten: k.A.

Prioritäten: mittel- bis langfristig

6.2.2 Haltestellen

Es wird empfohlen die Haltestellen im Stadtgebiet den Anforderungen des Nahverkehrsplans Vechta anzupassen.

Die Kosten für die Herstellung der Barrierefreiheit (taktile Leitsysteme, Kassler Sonderbord) belaufen sich, abhängig von der Größe der Haltestelle, auf rd. 7.000 € bis 9.000 €. Für die Installation von Beleuchtungen an Haltestellen sind pauschal zwischen 1.500 € und 1.800 € anzusetzen.

Aufgrund der hohen Anzahl an barrierefrei auszubauenden Haltestellen der Kategorien 3 und 4 sollte die Stadt ein Ausbauprogramm für die kommenden Jahre entwickeln. Es besteht die Möglichkeit Fördergelder des Landes zu erhalten.

Kosten: rd. 390.000 €

Prioritäten: mittel- bis langfristig

- 1) Haltestellenkategorie 2
- 2) Haltestellenkategorie 3
- 3) Haltestellenkategorie 4

6.2.3 Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung ÖPNV

Die empfohlenen Maßnahmen im Bereich des ÖPNV sind in Tabelle 24 zusammengestellt.

Tabelle 24: Übersicht Maßnahmenempfehlung ÖPNV

Nr.	Straße / KP	Maßnahme	Priorität	Kosten
Umbau ZOB				
Ö1	ZOB Lindenstr.	Planungen zum Umbau ZOB	mittel- bis lang-fristig	k.A.
Haltestellen				
Ö2	Haltestellen der Kategorie II (2 Haltestellen)	Barrierefreiheit	kurzfristig	rd. 30.000 €
Ö3	Haltestellen der Kategorie III (27 Haltestellen)	Barrierefreiheit, z.T. Beleuchtung	mittel- bis lang-fristig	rd. 220.000€
Ö4	Haltestellen der Kategorie IV (17 Haltestellen)	Barrierefreiheit, z.T. Beleuchtung	mittel- bis lang-fristig	rd. 140.000€

6.3 Radverkehr

6.3.1 Radverkehrsführung

Auf dem Inneren Ring in Damme (Marienstr. – Steinfelder Str. – Wiesenstr. – Lindenstr.) ist eine möglichst einheitliche Radverkehrsführung umzusetzen. Daher wird empfohlen die Verkehrsführung wie in der Maßnahmenuntersuchung beschrieben anzupassen.

Vördener Str.

Im Rahmen des geplanten Umbaus der Vördener Str. zwischen Südring und dem KV Große Str. / Lindenstr. / Vördener Str. sollte die Umsetzung des in Kapitel 5.4.2.1 dargestellten Querschnitts geprüft werden. Die Grundstückszufahrten sollten wie dargestellt aufgepflastert und die Geschwindigkeit auf 30km/h begrenzt werden.

Kosten: k.A.

Prioritäten: im Rahmen der geplanten Umbaumaßnahme

Marienstr.

In der Marienstr. sollte die Geschwindigkeit wie auf 30 km/h begrenzt werden und allen Verkehrsteilnehmern durch die Piktogrammspur verdeutlicht werden, dass der Radfahrer auf der Fahrbahn fahren muss. Zudem muss die Radverkehrsführung am KP Marienstr. / Ohlkenbergsweg baulich geringfügig verändert werden.

Die Stärkung der parallel verlaufenden Alternativroute Steinbrink – Ulmenweg – Weizenkamp – Jugendherbergsweg für den Radverkehr (ggf. als Fahrradstraße) sollte ebenfalls untersucht werden.

Kosten: Beschilderung: rd. 1.200 €

Piktogrammspur: rd. 3.200 €

Alternativroute als Fahrradstraße: rd. 20.000 – 30.000 €

KP Marienstr. / Ohlkenbergsweg: rd. 5.000 €

Prioritäten: Beschilderung: kurzfristig

Piktogrammspur: kurzfristig

Fahrradstraße: mittelfristig

KP Marienstr. / Ohlkenbergsweg: kurzfristig

Hunteburger Str. / Steinfelder Str. (L 846)

Für die Steinfelder Str. ist im Verlauf zwischen der Marienstr. und dem Südring eine Veränderung bzw. Ergänzung der Beschilderung notwendig. Eine solche Veränderung der Verkehrsführung muss mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden.

Kosten: rd. 2.200 €

Prioritäten: kurzfristig

Wiesenstr.

Für die Wiesenstr. wird mit Hinblick auf die Sicherheit des Radverkehrs empfohlen, den südlichen Parkstreifen zurückzubauen, um ausreichend Platz für einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu schaffen. Für den nördlichen gemeinsamen Geh- und Radweg muss lediglich die entsprechende Beschilderung angebracht werden.

Kosten: rd. 120.000 €

Prioritäten: mittelfristig

Lindenstr.

Eine Veränderung der Radverkehrsführung in der Lindenstr. muss im Rahmen des Umbaus des ZOB abgestimmt und beschlossen werden.

Kosten: rd. k.A.

Prioritäten: mittel- bis langfristig

KP Steinfelder Str. (L 846) / Marienstr.

Am KP Steinfelder Str. / Marienstr. ist die Sicherheit der Radfahrer durch den in der Maßnahmenuntersuchung dargestellte Umbau zu empfehlen.

Kosten: rd. 20.000 €

Prioritäten: kurzfristig

Fehlender Radweg an der K 322

Um das Radverkehrsnetz zu vervollständigen, sollte an der K 322 bis zur Stadtgrenze ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen werden. Diese Maßnahme ist durch den Landkreis als Straßenbaulastträger durchzuführen.

Kosten: rd. 1.300.000 €

Prioritäten: langfristig

Ausbausituation Radwege außerorts

Im Rahmen der Radverkehrsführung ist auch die Ausbausituation der bestehenden gemeinsamen Rad- und Gehwege an den klassifizierten Straßen außerorts zu betrachten. Da diese laut Regelwerk zu schmal sind, wird empfohlen entsprechende Aufweitungen bei den nächsten Sanierungsmaßnahmen vorzusehen. Diese Aufweitungen müssen seitens des jeweiligen Straßenbaulastträgers erfolgen.

Kosten: k.A.

Prioritäten: langfristig im Rahmen anstehender Sanierungen

Radvorrangroute Achse Damme – Steinfeld – Lohne - Vechta

Im Bereich der Achse Damme – Steinfeld – Lohne – Vechta sollte auf der Kreisebene eine Radvorrangroute geprüft werden. Auch ein Ausbau der Strecke zum Dümmer, als herausragendes Tourismusziel, zeigt Potenzial.

Kosten: k.A.

Prioritäten: langfristig

6.3.2 Querungsstellen

Es wird empfohlen die beiden Ortseingangsbereiche bei Osterfeine, an denen der Radverkehr die Fahrbahn ungesichert überqueren muss, entsprechend der Vorgaben aus den ERA umzubauen. Der westliche Ortseingang Osterfeines sollte im Zusammenhang mit der Erschließung des geplanten Baugebietes umgebaut werden.

Auch die übrigen Querungsstellen innerorts und außerorts sollten entsprechend der Vorgaben aus der ERA gestaltet werden.

Kosten: rd. 25.000 € - 50.000 €

Prioritäten: mittelfristig

Osterfeine West: im Zusammenhang mit dem geplanten Baugebiet

Für den KP Holdorfer Str. (L 851) / Gramker Str. (K 276) wird empfohlen, wie in der Maßnahmenuntersuchung beschrieben, den Radverkehr nicht weiter abgesetzt von der Fahrbahn zu führen und den Abbiegekeil zu entfernen. Der entsprechende Umbau ist durch das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger durchzuführen.

Kosten: rd. 200.000 €

Prioritäten: langfristig

6.3.3 Fahrradabstellanlagen

In Damme sind an öffentlichen Einrichtungen und im Einzelhandel in der Innenstadt noch deutliche Verbesserungen bzgl. Fahrradabstellanlagen notwendig. Es wird empfohlen in der gesamten Stadt an Orten mit hohem Besucherverkehr Fahrradbügel vorzusehen.

Der niedersächsischen Bauordnung (NBauO) nach sind Fahrradabstellanlagen für Wohnungen nicht zwingend erforderlich. Es wird jedoch empfohlen für alle Bauwerke im Stadtzentrum eine gewisse Anzahl an Fahrradstellplätzen vorzusehen. Richtwerte dazu bietet z.B. die Stadt Münster, die 2011 die „Richtlinie zur Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfs gem. § 51 BauO NRW“ erstellt hat. Hier wird z.B. für Wohnungen, außer Einfamilienhäuser, eine Empfehlung von einem Fahrradstellplatz pro 30 m² Wohnfläche ausgesprochen.

Kosten: rd. 200 € / Stück

Prioritäten: kurz- bis mittelfristig

6.3.4 Radverkehrsförderung

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen sollte in Damme auch die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr verstärkt werden. So könnte auf der Website der Stadt ein Menüpunkt „Radverkehr“ eingeführt werden. Dort können bspw. die bereits vorhandenen Informationen zu Straßensperrungen durch Baustellen verlinkt oder die geplanten/feststehenden Maßnahmen für den Radverkehr kurz vorgestellt werden.

Ein Fahrradverleihsystem für E-Bikes ist ebenfalls eine zu empfehlende Fördermöglichkeit. Dieses sollte zunächst in kleinem Rahmen erfolgen und kann, wenn es gut angenommen wird, weiter ausgebaut werden. Vor der Einführung sollte mit verschiedenen Anbietern gesprochen und unterschiedliche Systeme geprüft werden. Ergänzend könnte auch das Förderprogramm für Lastenräder eingeführt werden.

Durch die vielfältigen Vorteile der Mitgliedschaft im AGFK wird auch hier empfohlen, die Mitgliedschaft zu prüfen.

Kosten: Mitgliedschaft AGFK: 800 € / Jahr

Prioritäten: Website: kurzfristig

Fahrradverleihsystem: kurz- bis mittelfristig

Mitgliedschaft AGFK: kurzfristig

Förderprogramm Lastenräder: kurz- bis mittelfristig

6.3.5 Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung Radverkehr

Die Tabelle 25 stellt die empfohlenen Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs dar.

Tabelle 25: Übersicht Maßnahmenempfehlung Radverkehr

Nr.	Straße / KP	Maßnahme	Priorität	Kosten
Radverkehrsführung				
R1	Vördener Str. Zw. Südring und Lindenstr.	Aufpflasterungen, Geschwindigkeitsbegrenzung 30km/h	Im Rahmen der geplanten Umbaumaßnahme	k. A.
R2	Marienstr.	Geschwindigkeitsbegrenzung 30km/h	kurzfristig	1.200€
		Piktogrammspur	kurzfristig	3.200€
		Umgestaltung KP Ohlkenbergsweg	kurzfristig	5.000€
R3	Ulmenweg – Weizenkamp	Fahrradstraße ausweisen	mittelfristig	rd. 20.000€ bis 30.000€
R4	Hunteburger Str. – Steinfeld Str. Zw Marienstr. und Südring	Veränderung der Radverkehrsführung	kurzfristig	2.200€
R5	Wiesenstr.	Aufweitung des südl. Gehwegs	mittelfristig	rd.120.000€
R6	Lindenstr.	Veränderung der Radverkehrsführung	Im Rahmen der Umbaumaßnahme ZOB	k. A.
R7	KP Steinfeld Str. / Marienstr.	Veränderung der Radverkehrsführung	kurzfristig	20.000€
R8	Klassifizierte Straßen außerorts	Aufweitung entsprechend ERA	Langfristig, wenn Sanierungen anstehen	k. A.
R9	K322	gem. Geh- und Radweg erstellen	langfristig	rd.1.300.000€
R10	Achse Damme – Steinfeld – Lohne – Vechta	Radvorrangroute	langfristig	k. A.
R11	Route Damme - Dümmer	Radvorrangroute	langfristig	k. A.
Querungsanlagen				
R12	Kirchtr. (K273) – Osterfeine	Querungsanlage im Ortseingangsbereich	kurz- bis mittelfristig	rd. 25.000€
R13	Bergfeiner Str. (K272) - Osterfeine	Querungsanlage im Ortseingangsbereich	Im Rahmen des Baugebietes	rd. 25.000€
R14	KP Südring / Hufeisenstr.	Querungsanlage erstellen	mittelfristig	rd. 50.000€
R15	Lembrucher Str. (L853) – Oldorf	Querungsanlage erstellen	langfristig	rd. 50.000€

Nr.	Stöße / KP	Maßnahme	Priorität	Kosten
R16	Kirchstr. (K272) - Osterfeine	Querungsanlage erstellen	langfristig	rd. 50.000€
R17	KP L846 / K277 / Neuenwalder Str. – Clemens-August-Dort	Querungsanlage erstellen	mittelfristig	rd. 50.000€
R18	L853 / K271 – Dümmerlohausen	Querungsanlage erstellen	mittelfristig	rd. 50.000€
R19	L853 / K273 – Dümmerlohausen	Querungsanlage erstellen	mittelfristig	rd. 50.000€
R20	Hunteburger Str. (L80) / Robert-Bosch-Str.	Querungsanlage erstellen	mittelfristig	rd. 15.000€
R21	KP Holdorfer Str. / Gramker Str.	Veränderung Radverkehrsführung, Rückbau Abbiegekeil	langfristig, wenn Sanierung ansteht	rd. 200.000€
Fahrradabstellanlagen				
R22	Damme Zentrum, öffentliche Einrichtungen uvm.	Fahrradbügel	kurz- bis mittelfristig	200€ / Stück
Radverkehrsförderung				
R23	Website		kurzfristig	k. A.
R24	Fahrradverleihsystem		kurz- bis mittelfristig	k. A.
R25	Mitgliedschaft AGFK		kurzfristig	800€ / Jahr
R26	Förderprogramm Lastenräder		kurz- bis mittelfristig	k. A.

6.4 Fußgängerverkehr

6.4.1 Gehwegnetz Innenstadt

Im Bereich des Fußgängerverkehrs werden die punktuellen Maßnahmen zur Aufweitung der Gehwege empfohlen, um die Sicherheit in diesen Bereichen zu verbessern.

Um das Falschparken in der Innenstadt und speziell auf den Gehwegen zu reduzieren, wird als kurzfristige Maßnahme eine erhöhte Parkraumüberwachung empfohlen. Zusätzlich sollten Aufklärungskampagnen vorgesehen werden.

Kosten: Aufweitung des Gehweges Donaustr.: 15.000 €

Markierung Stellplätze Gartenstr.: unter 1.000 €

Prioritäten: Aufweitung der Gehwege Donaustr.: kurz- bis mittelfristig

Erhöhte Parkraumüberwachung: kurzfristig

Markierung Stellplätze Gartenstr.: kurz- bis mittelfristig

Aufklärungskampagnen: kurzfristig

6.4.2 Bring und Holverkehr

Um den Bring- und Holverkehr zu reduzieren sind Maßnahmen zu treffen. Empfohlen wird in Kontakt mit den Schulen und Eltern zu treten, um die Einführung von Walking-Bussen für die Grundschulen zu initiieren. Gerade im Bereich der nördlich anschließenden Wohngebiete sind die Potenziale hierfür groß.

Der vielversprechendste Vorschlag zur Verringerung des Verkehrsaufkommens an den Schulen sind die Bring- und Holzonen. Aufgrund der dichten Bebauung in der Kernstadt sind solche Zonen dort jedoch schwierig umzusetzen. Eine Prüfung möglicher Zonen rund um die Schulen wird dennoch empfohlen.

Die Teilnahme an den Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ wird, in Absprache mit den Grundschulen und Kindergärten, ebenfalls empfohlen. Eine Registrierung für die Aktionstage im September 2019 ist online bereits möglich.

Kosten: k.A.

Prioritäten: Prüfung Walking-Bus: kurz- bis mittelfristig

Prüfung Bring- und Holzonen: kurzfristig

Registrierung Aktionstage: kurzfristig

6.4.3 Zusammenfassung Maßnahmenempfehlung Fußgängerverkehr

In Tabelle 26 sind die Maßnahmenempfehlungen für den Fußgängerverkehr zusammengefasst.

Tabelle 26: Übersicht Maßnahmenempfehlung Fußgängerverkehr

Nr.	Straße / KP	Maßnahme	Priorität	Kosten
Fußgängerverkehr Dammer Innenstadt				
F1	Donaustr. westl. Altes Amtsgericht	Aufweitung des Gehweges	kurz- bis mittelfristig	15.000€
F2	Innenstadt – Maßnahmen gegen Falschparker auf Gehwegen	Parkraumüberwachung	kurzfristig	k. A.
		Aufklärungskampagnen	kurzfristig	k. A.
F3	Gartenstr. bei Bruns	Markierung Stellplätze	mittelfristig	unter 1.000€
Bring- und Holverkehr				
F4	Initiierung Walking-Bus		kurz- bis mittelfristig	k. A.
F5	Prüfung Bring- und Holzonen im Schulumfeld		kurzfristig	k. A.
F6	Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“		kurzfristig	k. A.

7 Zusammenfassung und Ausblick

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan bildet die Grundlage für Entscheidungen und Planungen innerhalb der Stadt Damme für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Die definierten Ziele und Handlungsempfehlungen sind von den politischen Gremien und der Verwaltung bei künftigen Entscheidungen zu berücksichtigen. Die beschriebenen Prioritäten sind als Vorschlag zu verstehen, die seitens der Stadt Damme im weiteren Planungsprozess konkretisiert werden sollten.

Im Bereich des fließenden Kfz-Verkehrs kann als bedeutendste Maßnahme die Verkehrsberuhigung der Innenstadt angesehen werden. Die weiteren Planungen hierzu sollten vorangetrieben werden.

Die Analyse des Ruhenden Kfz-Verkehrs hat gezeigt, dass die Bewirtschaftung des Angebotes im Umfeld des Rathauses und des Krankenhauses überprüft werden sollte. Ggf. sind bauliche Erweiterungen des Angebotes erforderlich, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden.

Beim ÖPNV-Angebot hat die weitere Planung des ZOB herausragende Bedeutung. Aber auch der bedarfsgerechte Ausbau aller anderen Haltestellen trägt zur Stärkung des ÖPNV bei.

Beim Radverkehr hat die Behebung der vorhandenen Sicherheitsmängel und die Schließung der vorhandenen Lücken oberste Priorität. Auch die weiteren Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind zu empfehlen. Das Fahrrad hat in Damme bereits heute hohe Bedeutung als Verkehrsmittel. Die Radverkehrsanteile können allerdings auch hier durch die aufgezeigten Maßnahmen noch erhöht und damit die Anteile des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden.

Beim Fußgängerverkehr wird künftig eine durchgängige barrierefreie Gestaltung an Bedeutung gewinnen. Zwar können die Anforderungen gerade im Innenstadtbereich auf Grund fehlender Breiten nicht immer umgesetzt werden. Die Vermeidung zusätzlicher Einengungen z.B. durch abgestellte Fahrzeuge sollte deshalb hohe Priorität eingeräumt werden. Auch die barrierefreie Gestaltung der Querungsstellen ist bei künftigen Maßnahmen zu berücksichtigen.

Wallenhorst, 2019-06-06

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



Manfred Ramm