

Verkehrskonzept 2025

Bersenbrück

Projektnummer: 224436

Datum: 25.03.2026

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	5
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Untersuchungsgebiet	6
2	Grundlagen	7
2.1	Verkehrsangebot.....	7
2.1.1	Kfz-Verkehrsnetz und Regulierung.....	7
2.1.2	Ruhender Kfz-Verkehr.....	8
2.1.3	Straßenraumaufteilung.....	11
2.1.4	Radverkehr	18
2.1.5	Fußverkehr.....	21
2.2	Verkehrsnachfrage.....	23
2.2.1	Erhebung – Ablauf und Methodik	23
2.2.2	Fließender Kfz-Verkehr	25
2.2.2.1	Verkehrsaufkommen	25
2.2.2.2	Verkehrsqualität	27
2.2.3	Radverkehr	29
2.2.4	Querungen Fuß- und Radverkehr	30
3	Mängelanalyse	36
3.1	Fließender Kfz-Verkehr	36
3.1.1	Verkehrsbelastungen	36
3.1.2	Unfallanalyse	37
3.2	Radverkehr	41
3.3	Gehwege und Fußgängerquerungen.....	45
3.4	Mängel aus der Bürgerbeteiligung.....	46
4	Prognose	48
4.1	Berechnungsgrundlagen	48
4.2	Verkehrsaufkommen – Jahres-DTV	49
4.3	Mängelprognose und Handlungsfelder.....	50
5	Maßnahmenuntersuchung	51
5.1	Neuordnung der Verkehrsregulierung	51
5.2	Modifizierung der Straßenraumaufteilung und Knotenpunkte	54
5.3	Neukonzipierung des Parkraums.....	58
5.4	Optimierung der Fuß- und Radverkehrsführung	59
6	Zusammenfassung und Empfehlung	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet.....	6
Abbildung 2: Verkehrsregelung im Untersuchungsgebiet	7
Abbildung 3: Parkraum im Untersuchungsgebiet.....	8
Abbildung 4: Lindenstraße – Längsparkstände und Seitenraum.....	9
Abbildung 5: Bramscher Straße – Längsparkstände.....	9
Abbildung 6: Bahnhofstraße –Längsparkstände mit Straßenbäumen	10
Abbildung 7: Am Bahnhof – Parkplatz	10
Abbildung 8: Verkehrsräume und lichte Räume beim Begegnen gemäß RAS06.....	11
Abbildung 9: Dargestellte Querschnitte (QS) im Untersuchungsgebiet.....	11
Abbildung 10: Querschnitt 1 – Westliche Lindenstraße Blickrichtung Westen.....	12
Abbildung 11: Querschnitt 1 – Westliche Lindenstraße.....	12
Abbildung 12: Querschnitt 2 – Östliche Lindenstraße Blickrichtung Westen	13
Abbildung 13: Querschnitt 2 – Östliche Lindenstraße	13
Abbildung 14: Querschnitt 3 – Bramscher Straße Blickrichtung Norden	14
Abbildung 15: Querschnitt 3 – Bramscher Straße.....	14
Abbildung 16: Querschnitt 4 – Bramscher Straße Blickrichtung Norden	15
Abbildung 17: Querschnitt 4 – Bramscher Straße.....	15
Abbildung 18: Querschnitt 5 – Bahnhofstraße Blickrichtung Westen	16
Abbildung 19: Querschnitt 5 – Bahnhofstraße	16
Abbildung 20: Querschnitt 6 – Am Bahnhof Blickrichtung Süden.....	17
Abbildung 21: Querschnitt 6 – Am Bahnhof.....	17
Abbildung 22: Rad- und Fußwegenetz im Untersuchungsgebiet	20
Abbildung 23: Beispiele beschädigter Fahrradbügel.....	21
Abbildung 24: Erforderliche Seitenraumbreite aus den Empfehlungen der FGSV	22
Abbildung 25: Zählstellenlageplan.....	23
Abbildung 26: Gesamtverkehrsmengen Kfz-Verkehr Analyse - DTV in Kfz/24h.....	25
Abbildung 27: Schwerverkehr Analyse - DTV in SV/24h und Anteile am Gesamtverkehr	26
Abbildung 28: Tagesverkehr in Radfahrende/24h.....	29
Abbildung 29: Übersicht Querungslage a	30
Abbildung 30: Übersicht Querungslage b	31
Abbildung 31: Übersicht Querungslage c	32
Abbildung 32: Übersicht Querungslage d	33
Abbildung 33: Übersicht Querungslage e	34
Abbildung 34: Übersicht Querungslage f	35
Abbildung 35: Kategorisierung des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet.....	37
Abbildung 36: Unfallkarten der polizeilichen Unfallstatistik 2019-2024.....	38
Abbildung 37: Unfallgeschehen in der zeitlichen Entwicklung 2019-2024	39
Abbildung 38: Unfälle nach Schadenskategorien Σ 2019-2024	40
Abbildung 39: Unfälle nach Unfalltypen Σ 2019-2024	41
Abbildung 40: Allgemeine Vorauswahl der Radverkehrsführung gemäß ERA 2010	42
Abbildung 41: Empfohlene Radverkehrsführung in den Straßen gemäß ERA 2010	42

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider

Lennart Janzen, M. Sc.

Marcel Determann (Grafik)

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 9001:2015

Abbildung 42: Sichtachsen am KP Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche	43
Abbildung 43: Kfz-Perspektive von Süden auf der Bramscher Straße	44
Abbildung 44: Kfz-Perspektive von Norden auf der Bramscher Straße.....	44
Abbildung 45: Kfz-Perspektive von Südosten in der Kurve Bahnhofstr. / Am Bahnhof.....	45
Abbildung 46: Gesamtverkehrsmengen Kfz-Verkehr Prognose - DTV in Kfz/24h	49
Abbildung 47: Gesamtverkehrsmengen Schwerverkehr Prognose - DTV in SV/24h.....	50
Abbildung 48: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Nord - Verlagerung	52
Abbildung 49: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Nord - DTV in Kfz/24h.....	52
Abbildung 50: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Süd - Verlagerung.....	53
Abbildung 51: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Süd- DTV in Kfz/24h	53
Abbildung 52: Bauliche Anpassung des Knotenpunktes	55
Abbildung 53: Begegnungszone Frankfurter Straße in Bad Rothenfelde	56
Abbildung 54: Neudimensionierung des Querschnittes Am Bahnhof	57
Abbildung 55: Empfehlung zur Ausführung einer Piktogrammspur	59
Abbildung 56: Mögliche Querungsstelle für Fußgängerüberweg.....	60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mindestbreiten der Radverkehrsanlagen mit Anpassungen der E Klima 2022	19
Tabelle 2: Zählstellen Verkehrsmengenerhebung.....	24
Tabelle 3: Verkehrsqualität gem. HBS 2015, Knotenpunkt ohne LSA, Kreisverkehrsplatz.....	27
Tabelle 4: Verkehrsqualität gem. HBS 2015, Knotenpunkt mit Regelung „rechts vor links“	27
Tabelle 5: Verkehrsqualität – Analyse	28
Tabelle 6: Fuß- und Radquerungen Querungslage a.....	30
Tabelle 7: Fuß- und Radquerungen Querungslage b.....	31
Tabelle 8: Fuß- und Radquerungen Querungslage c.....	32
Tabelle 9: Fuß- und Radquerungen Querungslage d.....	33
Tabelle 10: Fuß- und Radquerungen Querungslage e.....	34
Tabelle 11: Fuß- und Radquerungen Querungslage f.....	35
Tabelle 12: Verkehrsbelastungen auf verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen	36
Tabelle 13: Dokumentation und Einordnung der Bürgerbeiträge	46
Tabelle 14: Verkehrserzeugungsberechnung für den DTV	48

Abkürzungsverzeichnis

BAB	= Bundesautobahn
Kfz	= Kraftfahrzeuge (Krad, PKW, Lieferwagen, Bus, LKW)
KP	= Knotenpunkt
Krad	= Kraftrad (z.B. Motorrad, Motorroller, Mofa)
LKW	= Lastkraftwagen
LZ	= Lastzug
MIV	= Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	= Verteilung auf die einzelnen Verkehrsarten MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV
ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	= Personenkraftwagen
PKW-E	= PKW-Einheiten
PV	= Personenverkehr (Krad, PKW, Bus)
VEP	= Verkehrsentwicklungsplan
VUS	= Verkehrsuntersuchung

Literaturverzeichnis

- [1] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2023):** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23). Köln.
- [2] **Ders. (2022):** Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022). Köln.
- [3] **Ders. (2021):** Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Köln.
- [4] **Ders. (2012):** Hinweise zum Fahrradparken. Köln.
- [5] **Ders. (2012):** Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (Muko 2012). Köln.
- [6] **Ders. (2012):** Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012). Köln.
- [7] **Ders. (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011). Köln.
- [8] **Ders. (2010):** Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln.
- [9] **Ders. (2008):** Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 08). Köln.
- [10] **Ders. (2006):** Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln.
- [11] **Ders. (2006):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln.
- [12] **Ders. (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002). Köln.

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Für einen Teilbereich des Stadtkerns der Stadt Bersenbrück soll ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, das grundsätzlich alle Verkehrsarten betrachtet. Der Fokus soll auf Fußgänger, Radfahrende und den ruhenden Verkehr gelegt werden.

Für das Verkehrskonzept Bersenbrück sind somit folgende Fragestellungen bzw. Themenkomplexe von besonderer Bedeutung:

- Wie hoch ist die derzeitige und künftige Verkehrsbelastung in dem dargestellten Untersuchungsraum?
- Gibt es umfeldunverträgliche Verkehrsmengen oder Probleme im Verkehrsablauf oder der Verkehrssicherheit?
- Entspricht die derzeitige Radverkehrsführung und das Gehwegangebot den heutigen Anforderungen?
- Welche Maßnahmen sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der allgemeinen Förderung des Rad- und Fußverkehrs denkbar?
- An welchen Querungsstellen ist eine Sicherung der Querungen erforderlich bzw. sinnvoll?
- Sind die vorhandenen Stellplätze ausreichend ausgeschildert und kann die derzeitige Regulierung und Anordnung optimiert werden?

1.2 Untersuchungsgebiet

Das Konzept behandelt primär die in der nachfolgenden Abbildung markierten Straßenzüge.

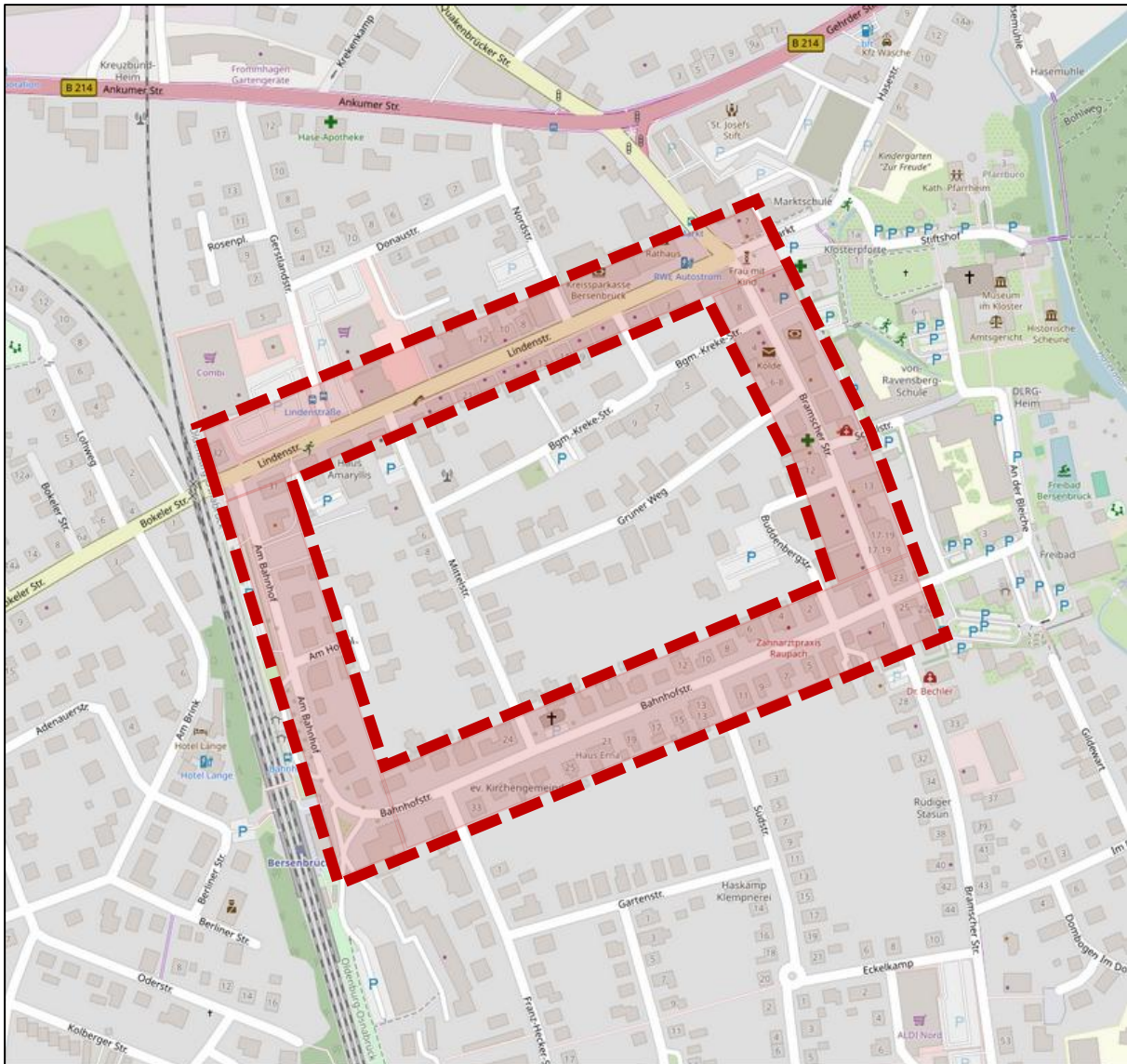


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende)

Wie erkennbar handelt es sich um den Bereich östlich des Bahnhofes. Das Konzept fokussiert demnach die

- Lindenstraße
- nördliche Bramscher Straße
- Bahnhofstraße
- und die Straße Am Bahnhof.

Der umschlossene Innenbereich wird themenbezogen inkludiert, ist jedoch kein Teil des Untersuchungsgebietes.

2 Grundlagen

2.1 Verkehrsangebot

2.1.1 Kfz-Verkehrsnetz und Regulierung

Die Straßenzüge des Verkehrskonzeptes liegen städte- und verkehrsräumlich eingebettet im Stadtkern. Nördlich des Untersuchungsgebietes verläuft die B 214. Von Westen schließt die K 142 an. Nachfolgend ist die Verkehrsregelung bzw. die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Untersuchungsgebiet und dessen Umfeld visualisiert. Der vollständige Plan kann Anlage 1.1 entnommen werden.

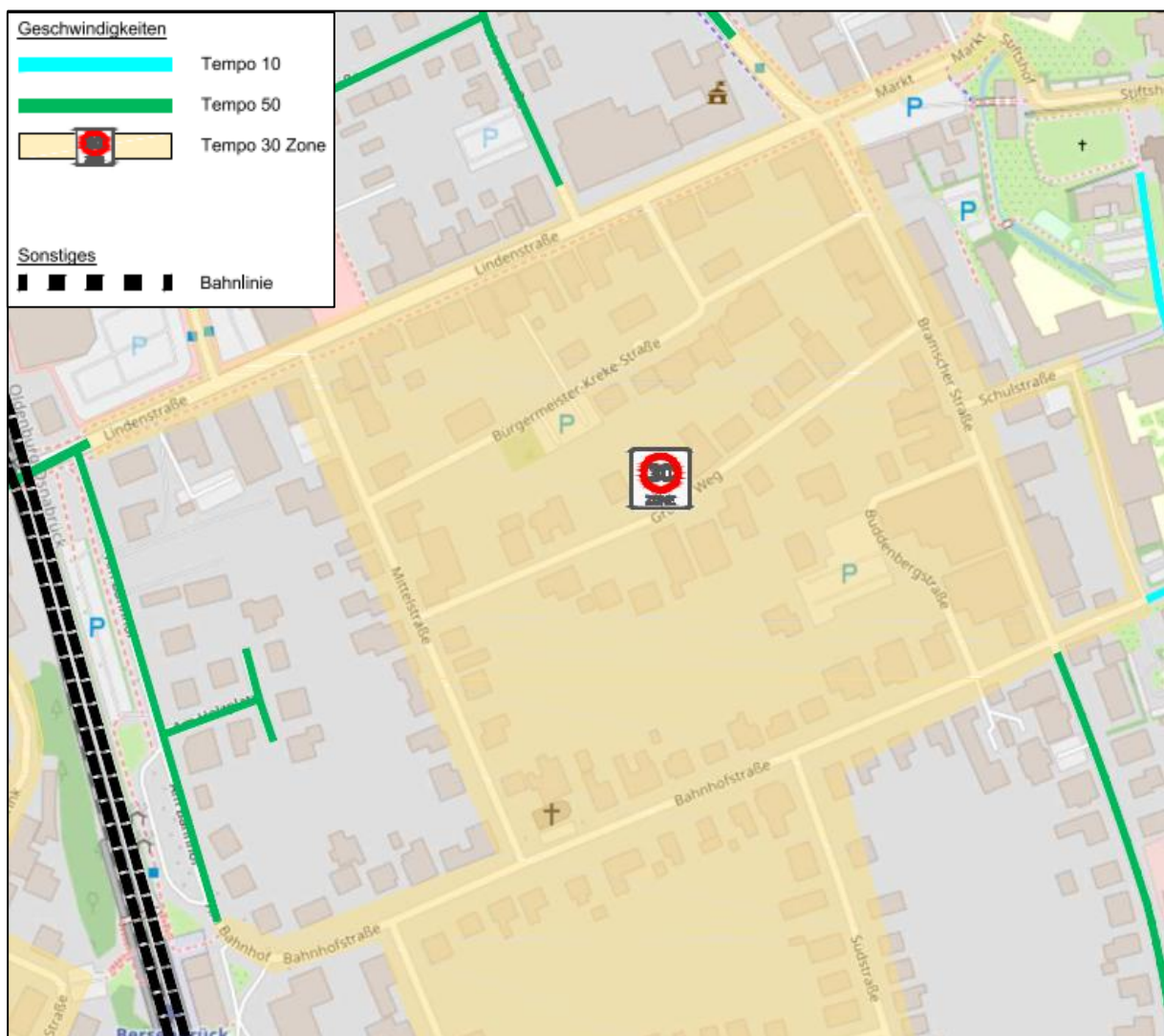


Abbildung 2: Verkehrsregelung im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung auf OpenStreetMaps)

Wie erkennbar sind drei der vier Straßenzüge (Lindenstr., Bramscher Str. und Bahnhofstr.) als Tempo-30-Zone (Z. 274.1) ausgewiesen. Das gilt auch für den Innenbereich. Auf der westlich verlaufenden Straße Am Bahnhof gilt die zulässige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

In der Tempo-30-Zone sind alle Knotenpunkte mittels „Rechts-vor-Links“ geregelt. Lediglich die im westlichen Bereich des Untersuchungsgebiet befindliche Einmündung Lindenstraße / Am Bahnhof ist mittels VZ 205 geregelt, wobei die Straße Am Bahnhof der Lindenstraße vorfahrtrechtlich untergeordnet ist.

2.1.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde der öffentliche Parkraum in den zu untersuchenden Straßenräumen Lindenstraße, nördliche Bramscher Straße, Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof dokumentiert.

In der nachfolgenden Abbildung sind alle berücksichtigten Stellplätze eingezeichnet und aufgeschlüsselt. Der Plan kann der Anlage 1.2 entnommen werden.

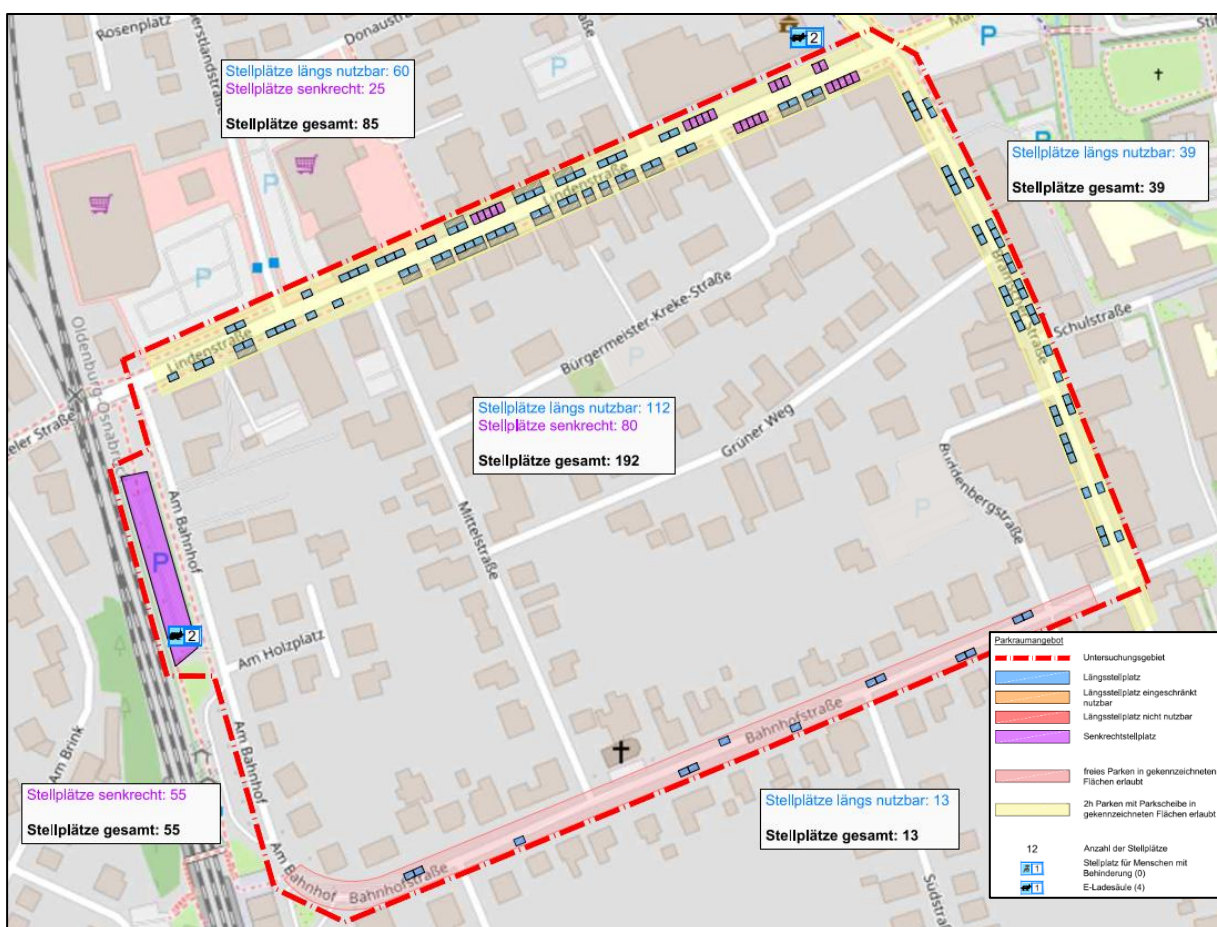


Abbildung 3: Parkraum im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung auf OpenStreetMaps)

Es sind insgesamt rund 192 Stellplätze, davon 0 ausgewiesene Plätze für Menschen mit Behinderung, in direkter Straßennähe vorhanden.

Diese teilen sich hinsichtlich Lage, Typ und Regulierung wie nachfolgend erläutert auf.

Lindenstraße

In der Lindenstraße sind insgesamt 85 öffentliche Stellplätze dokumentiert, welche mit Parkscheibe auf eine Höchstparkdauer von 2 Stunden reguliert sind. Am Rathaus sind zwei E-Ladesäulen installiert.

Die meisten Stellplätze sind per Pflasterung als fahrbahnparallele Parktaschen markiert. Das nachfolgende Foto gibt einen Eindruck über diese Konfiguration.



Abbildung 4: Lindenstraße – Längsparkstände und Seitenraum (Eigene Aufnahme)

Wie erkennbar sind die direkt an die Fahrbahn angrenzenden Längsstellplätze aus dem fließenden Verkehr heraus beparkbar. Im Seitenraum insinuiert die Pflasterung weitere Stellplätze, deren Beparken als solche überwiegend weder möglich und gänzlich unzulässig ist.

Entsprechend sind von 85 ausgewiesenen Parkständen lediglich 60 Längs- und 25 Senkrechtparkplätze uneingeschränkt nutzbar.

Bramscher Straße

In der Bramscher Straße sind insgesamt 39 öffentliche Stellplätze in direkter Fahrbahnnähe dokumentiert. Auch hier ist die Höchstparkdauer mittels Parkscheibe auf 2 Stunden reguliert. E-Ladesäulen sind keine vorhanden.

Die Stellplätze sind vollständig als fahrbahnparallele Parkstände im Seitenraum angelegt und über die Pflasterung markiert. Sie fügen sich dabei in die Alleebepflanzung ein, wie das nachfolgende Foto zeigt.



Abbildung 5: Bramscher Straße – Längsparkstände (Eigene Aufnahme)

Bahnhofstraße

In der Bahnhofstraße ist das Parken auf den markierten Stellplätzen zeitlich unbegrenzt gestattet. In der Bestandaufnahme sind insgesamt 13 öffentliche Parkstände im Straßenraum dokumentiert. E-Ladesäulen sind keine vorhanden.

Die Längsstellplätze sind wechselseitig im Straßenraum angelegt und durch Pflasterung sowie Straßenbäumen von selbigem baulich abgehoben.



Abbildung 6: Bahnhofstraße –Längsparkstände mit Straßenbäumen (Eigene Aufnahme)

Am Bahnhof

In der Straße Am Bahnhof ist der öffentliche Parkraum auf den westlich liegenden Parkplatz begrenzt. Die Senkrechtparkstände sind nicht abmarkiert, sodass die Kapazität auf rund 55 Fahrzeuge kalkuliert wurde. Zwei Stellplätze sind mit E-Ladesäulen ausgestattet. Hinsichtlich der Regulation ist qua Beschilderung ausschließlich Pkw das Parken gestattet, dies jedoch ohne zeitliches Limit.

Das nachfolgende Foto zeigt den Parkplatz an der Straße Am Bahnhof.



Abbildung 7: Am Bahnhof – Parkplatz (Eigene Aufnahme)

2.1.3 Straßenraumaufteilung

Bei der Dimensionierung von Straßenräumen sind ausreichend Flächen für alle Verkehrsarten vorzuhalten und auch Begegnungsverkehr zu ermöglichen, sofern die Straße in beide Richtungen freigegeben ist. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) machen hier Angaben für Mindestbreiten, wie aus der folgenden Aufstellung hervorgeht.

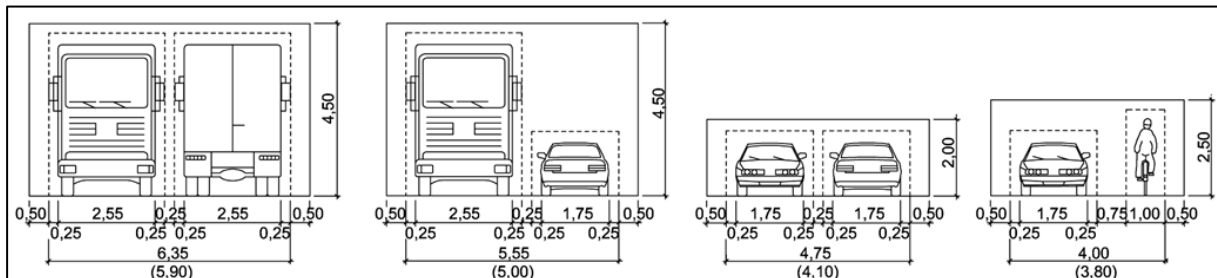


Abbildung 8: Verkehrsräume und lichte Räume beim Begegnen gemäß RAST06

Im Untersuchungsgebiet liegt größtenteils eine reduzierte Geschwindigkeit in Form einer Tempo-30-Zone vor, sodass auch in engem Bewegungsspielraum Begegnung möglich ist (Klammermaße).

Im Folgenden wird die Straßenraumaufteilung im Untersuchungsgebiet erläutert. Dabei wurden die Querschnitte der vier wichtigen Achsen zeichnerisch visualisiert. Deren Standorte sind in der nachfolgenden Karte eingetragen. Die vollständigen Pläne sind im Anhang 1.3 einsehbar.



Abbildung 9: Dargestellte Querschnitte (QS) im Untersuchungsgebiet (Luftbild von LGLN)

Lindenstraße

Die nachfolgende Darstellung bzw. Aufnahme zeigt die Straßenraumaufteilung in der westlichen Lindenstraße.



Abbildung 10: Querschnitt 1 – Westliche Lindenstraße Blickrichtung Westen (Eigene Aufnahme)

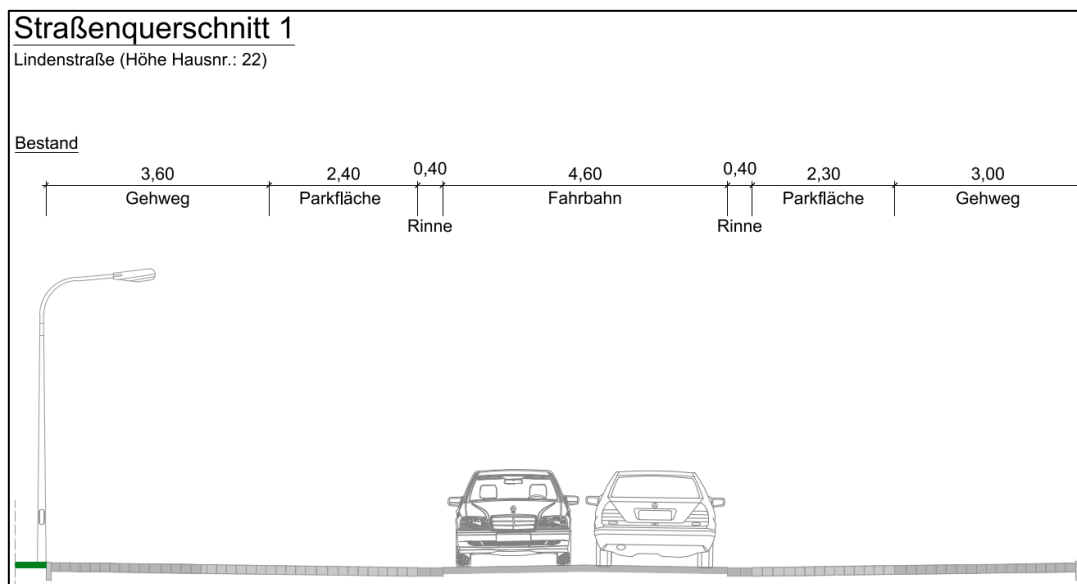


Abbildung 11: Querschnitt 1 – Westliche Lindenstraße

Im westlichen Teil umfasst die Fahrbahn am Messquerschnitt Nr. 1 inklusive der befahrbaren Rinnen eine Gesamtbreite von rund 5,40 m. Entsprechend ist der Begegnungsfall von Pkw / Pkw und Pkw / Rad aufgrund der verhältnismäßig geringen Fahrtgeschwindigkeit von 30 km/h ohne Probleme möglich.

Für Begegnungsverkehr unter Schwerverkehrsbeteiligung ist die Fahrbahn zu schmal, es bestehen jedoch Ausweichmöglichkeiten über die vorhandenen Parkflächen. Diese schließen an die Fahrbahn mit Breiten von 2,30 bis 2,40 m an. Komplettiert wird der Querschnitt durch Gehwege. Auf der Südseite liegen die Breiten bei 3,60 m; auf der Nordseite bei 3,00 m.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Straßenraumaufteilung in der östlichen Lindenstraße.



Abbildung 12: Querschnitt 2 – Östliche Lindenstraße Blickrichtung Westen (Eigene Aufnahme)

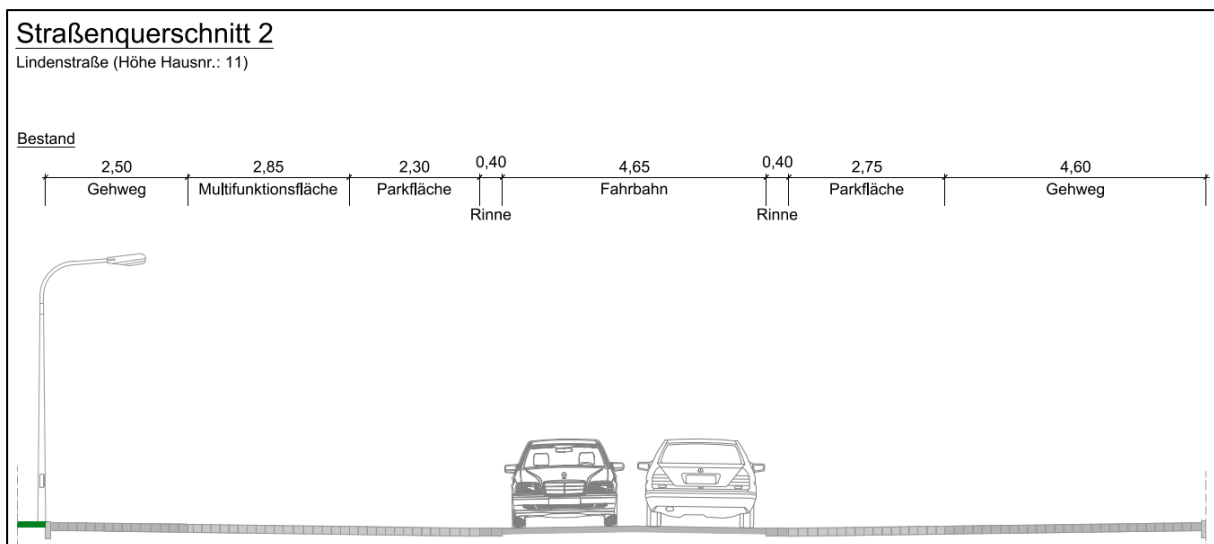


Abbildung 13: Querschnitt 2 – Östliche Lindenstraße

Im östlichen Teil umfasst die Fahrbahn am gewählten Messquerschnitt Nr. 2 inklusive der befahrbaren Rinnen eine Gesamtbreite von rund 5,45 m. Entsprechend ist der Begegnungsfall von Pkw / Pkw und Pkw / Rad aufgrund der geringen Fahrtgeschwindigkeit von 30 km/h möglich. Für Begegnungsverkehr unter Schwerverkehrsbeteiligung bestehen gleiche Ausweichmöglichkeiten wie am erläuterten Querschnitt Nr. 1.

Nordseitig schließt ein Parkstreifen mit 2,75 m und ein Gehweg mit 4,60 m Breite an. Südseitig ist der fahrbahnparallele Parkstreifen von 2,30 m Umfang angelegt. Komplettiert wird der südliche Seitenraum durch einen 2,85 m umfassenden Multifunktionsbereich und einen 2,50 m breiten Gehweg.

Bramscher Straße

Die nachfolgende Darstellung bzw. Aufnahme zeigt die nördlich gemessene Straßenraumaufteilung in der Bramscher Straße.



Abbildung 14: Querschnitt 3 – Bramscher Straße Blickrichtung Norden (Eigene Aufnahme)

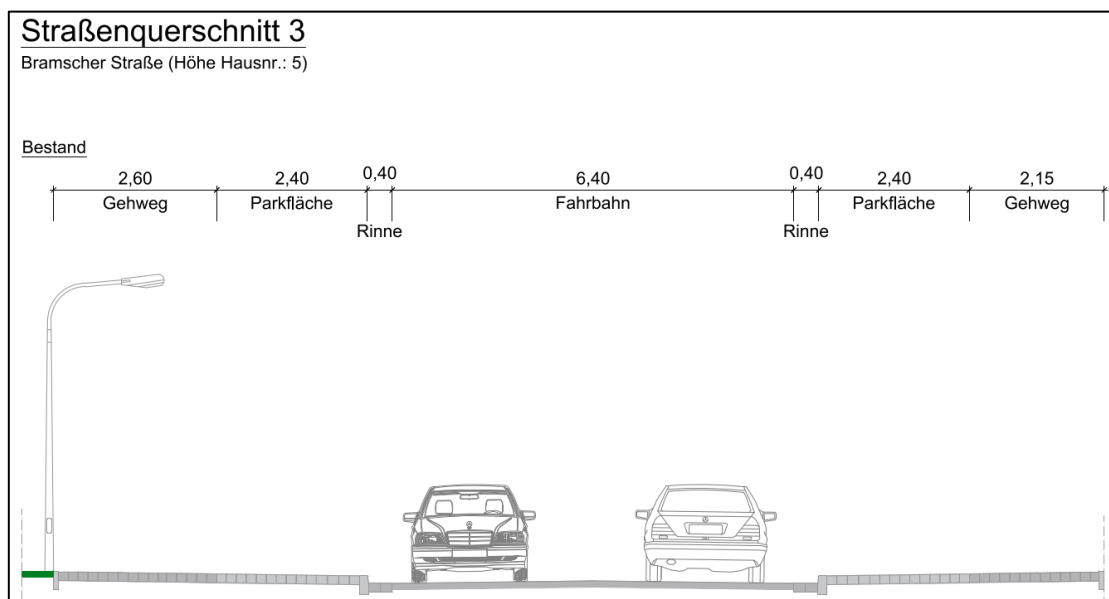


Abbildung 15: Querschnitt 3 – Bramscher Straße

Die Fahrbahn am gewählten Messquerschnitt Nr. 3 umfasst inklusive der befahrbaren Rinnen eine Gesamtbreite von rund 7,20 m. Entsprechend ist Begegnungsverkehr in allen Konstellationen möglich. Beidseitig sind Parkstreifen mit Breiten von jeweils 2,40 m angelegt. Komplimentiert wird der Querschnitt durch Gehwege mit einer Breite von 2,60 m westseitig und 2,15 m ostseitig.

Die Darstellung auf der Folgeseite zeigt die gemessene Straßenraumaufteilung in der südlichen Bramscher Straße.



Abbildung 16: Querschnitt 4 – Bramscher Straße Blickrichtung Norden (Eigene Aufnahme)

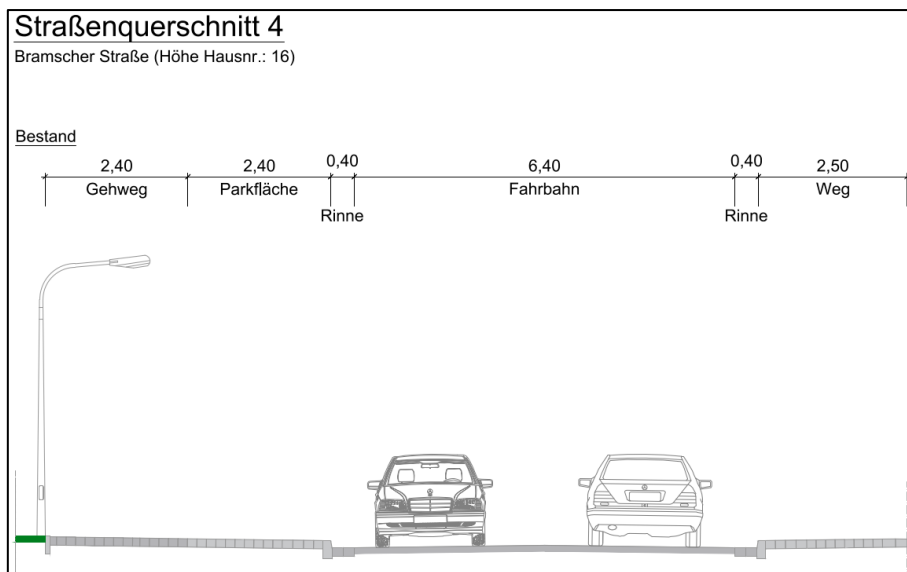


Abbildung 17: Querschnitt 4 – Bramscher Straße

Am Messquerschnitt Nr. 4 umfasst die Fahrbahn inklusive der befahrbaren Rinnen ebenfalls eine Gesamtbreite von rund 7,20 m. Ostseitig schließt direkt der 2,50 m breite Gehweg an. Westseitig gliedert sich der Seitenraum in Parkfläche und Gehweg. Fahrbahnzugewandt ist ein 2,40 m breiter Parkstreifen angelegt. Den gleichen Umfang hat der fahrbahnabgewandte Gehweg.

Bahnhofstraße

Die nachfolgende Darstellung bzw. Aufnahme zeigt die nördlich gemessene Straßenraumaufteilung in der Bahnhofstraße.



Abbildung 18: Querschnitt 5 – Bahnhofstraße Blickrichtung Westen (Eigene Aufnahme)

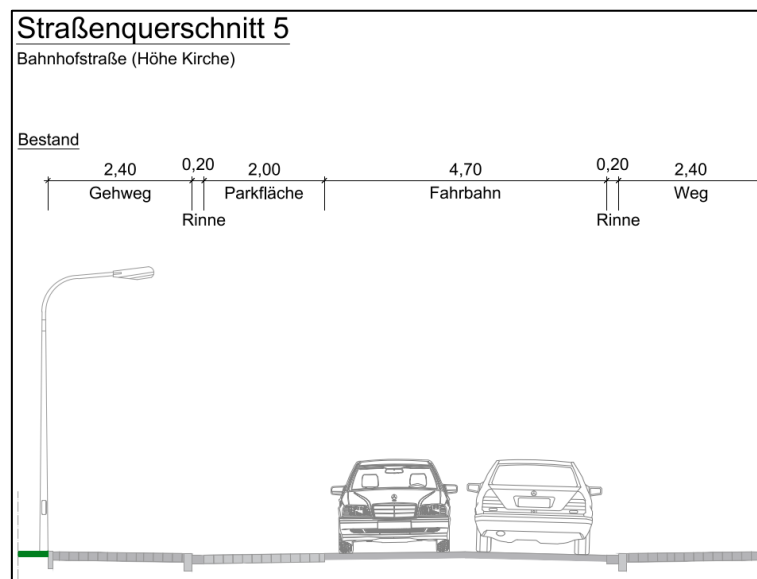


Abbildung 19: Querschnitt 5 – Bahnhofstraße

Die Fahrbahn am gewählten Messquerschnitt Nr. 5 umfasst inklusive der befahrbaren Rinne eine Gesamtbreite von rund 4,90 m. Diese Verengung der Fahrbahn ist lediglich im Bereich der wechselseitigen, diskontinuierlichen Parkbuchten vorhanden, sodass Begegnungsverkehr dort nur unter Einschränkungen möglich ist.

Auf der Nordseite ist ein Gehweg mit einer Breite von 2,40 m vorhanden. Im gewählten Messquerschnitt ist auf der Südseite eine Parkbucht von 2,00 m Breite angelegt. Abgetrennt von der Rinne folgt symmetrisch zur Nordseite ein Gehweg mit einer Breite von 2,40 m.

Am Bahnhof

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen die Straßenraumaufteilung der Straße Am Bahnhof im nördlichen Bereich.



Abbildung 20: Querschnitt 6 – Am Bahnhof Blickrichtung Süden (Eigene Aufnahme)

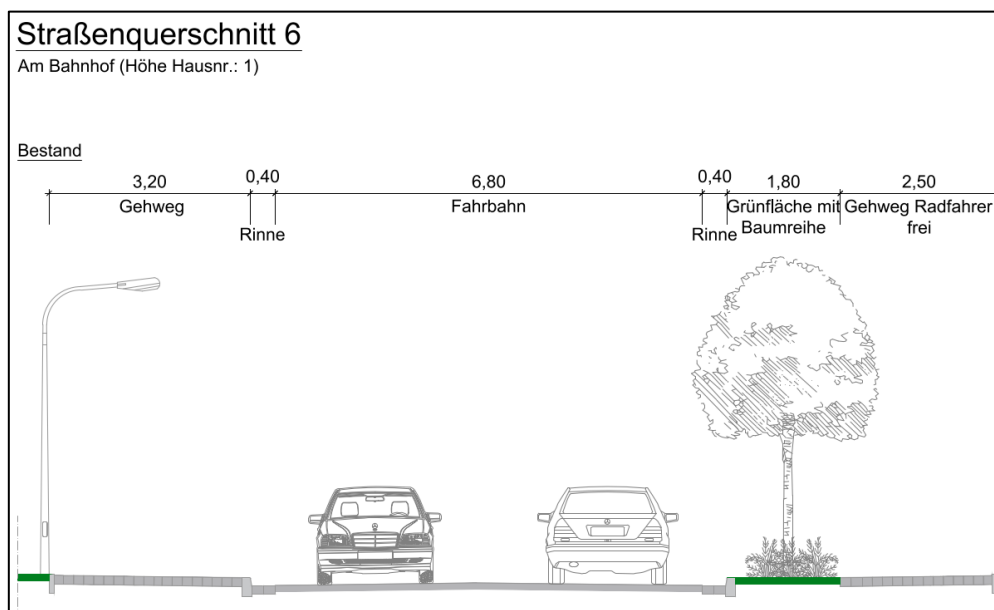


Abbildung 21: Querschnitt 6 – Am Bahnhof

Die Fahrbahn am gewählten Messquerschnitt Nr. 6 umfasst inklusive der befahrbaren Rinnen eine Gesamtbreite von rund 7,60 m. Entsprechend ist Begegnungsverkehr in allen Konstellationen möglich.

Westseitig schließt an eine Baumreihe ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr von 2,50 m Breite an. Ostseitig ist ein Gehweg mit einer Breite von 3,20 m vorhanden.

2.1.4 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 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010 (ERA 10) der FGSV geben Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen an. Diese wurden im Rahmen der E Klima 2022 angepasst, wie im Folgenden noch erläutert wird.

Tabelle 1: Mindestbreiten der Radverkehrsanlagen mit Anpassungen der E Klima 2022 (in rot)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,75 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Die Mindestbreite bei Schutzstreifen von 1,25 m ist auf Grund der in der neuen StVO festgelegten Mindestabstände beim Überholen mittlerweile kritisch zu hinterfragen. Aktuelle Forschungsergebnisse zeigen, dass sich Kfz-Fahrer, die ein auf dem Schutzstreifen fahrendes Fahrrad überholen an der Markierung orientieren und nicht den auch hier erforderlichen Mindestabstand von 1,50 m einhalten. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch die verbleibende Kernfahrbahnbreite, die gemäß ERA 2010 mindestens 4,50 m betragen muss.

Bei **Schutzstreifen** ist künftig deshalb zu empfehlen, das in den ERA angegebene Regelmaß von **1,50 m als Mindestmaß** anzusehen und eine **verbleibende Kernfahrbahnbreite von mindestens 5,0 m** vorzusehen. Radfahrstreifen sollten aus den gleichen Gründen als Regelmaß 2,0 m inkl. Markierung aufweisen. Zu gleicher Betrachtungsweise kommt das

Regelwerk der E Klima 2022, welches die Anwendung der Regelmaße oder größeren Breiten vorschreibt.

Vorhandene Fuß und Radverkehrsführung und Radabstellanlagen im Untersuchungsraum

Nachfolgend werden die Rad- und Fußverkehrsführung sowie die Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet erläutert. Der vollständige Plan ist im Anhang 1.4 einsehbar.

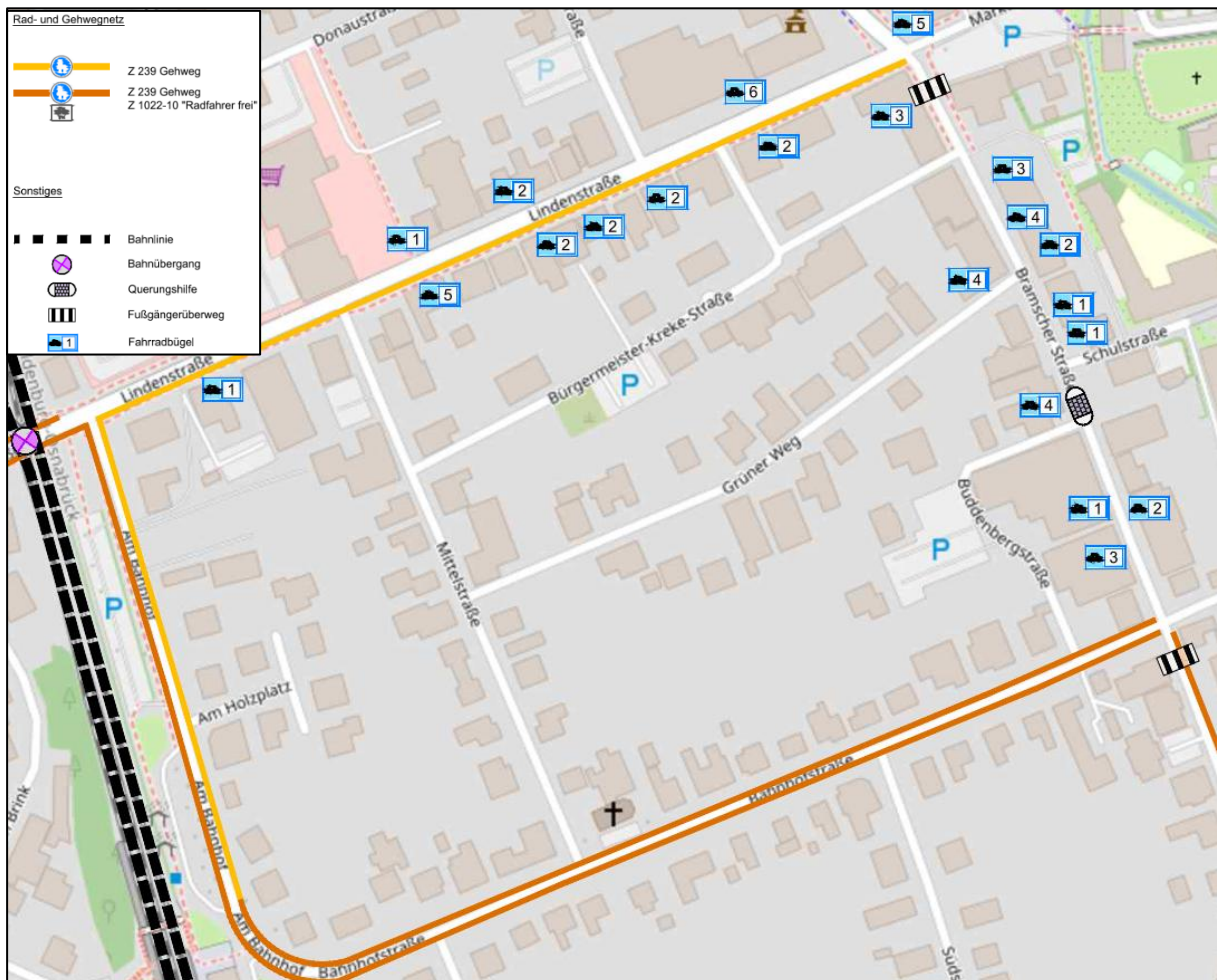


Abbildung 22: Rad- und Fußwegenetz im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung auf OpenStreetMaps)

In der Lindenstraße wird der Radverkehr, entsprechend der Tempo-30-Zone (Z. 274.1), grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt. Der südliche Seitenraum ist zudem explizit als Gehweg (Z. 239) ausgewiesen.

Auch in der Bramscher Straße fährt der Radverkehr, gemäß Tempo-30-Zone (Z. 274.1), im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

In der Bahnhofstraße kann der Radverkehr die Fahrbahn nutzen. Gleichzeitig ist beidseitig die Nutzung der ausgewiesenen Gehwege (Z. 239) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ angeboten.

In der Straße am Bahnhof ist die Beschilderung im Ist-Zustand widersprüchlich, worauf in der Mängelanalyse näher eingegangen wird. Aktuell können von Norden kommende Radfahrer, welche nicht im Mischverkehr mit Tempolimit 50 km/h fahren möchten, auch den westlichen

Gehweg nutzen. Dieser ist mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ freigegeben. Von Süden im Seitenraum der Bahnhofstraße ankommende Radfahrer sind müssen jedoch ungesichert auf die Fahrbahn wechseln und diese nutzen, da ab der Kurvenlage der Seitenraum als Gehweg (Z. 239) ausgewiesen ist.

Hinsichtlich des Fahrradparkens bestehen räumliche Unterschiede. Im Straßenraum der Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof sind keine Abstellanlagen vorhanden. In der Lindenstraße bzw. der Bramscher Straße verteilen sich hingegen 23 bzw. 29 Fahrradbügel. Zudem sind im Kreuzungsbereich der beiden Straßen noch 5 weitere Bügel vorhanden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme konnte festgestellt werden, dass ein signifikanter Anteil der Bügel beschädigt ist. Die nachfolgenden Aufnahmen illustrieren diese Mängel beispielhaft.

Bramscher Str. – Höhe Hausnr. 12



Lindenstr. – Höhe Hausnr. 9



Abbildung 23: Beispiele beschädigter Fahrradbügel (Eigene Aufnahmen)

2.1.5 Fußverkehr

Grundsätzliche Anforderungen

Beim Fußwegegerüst 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), **Nichtbefahrbare Wohnwege** (Sonderwege für Fußgänger gem. Zeichen 239 StVO) und **Fußgängerbereiche** (Zeichen 242/243 StVO).

Die Ansprüche an die Breiten für Gehwege können aus den Richtlinien für Anlagen von Straßenverkehrsanlagen (RASt 06), den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02) und den Hinweisen für barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen (H BVA 2011) entnommen werden.

Zitat aus den RASt 06 (S. 22): „Damit Fußgänger sich wohlfühlen, müssen die Seitenräume in einem angenehmen Breitenverhältnis zur Fahrbahn stehen; als angenehm wird eine Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30:40:30 empfunden“.

Als Mindestmaße der FGSV, die für zu Fuß Gehende in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen werden 2,50 m angegeben. In den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen werden 2,70 m als erforderlich angesehen, um die Begegnung zweier mobilitätseingeschränkter Personen zu ermöglichen.

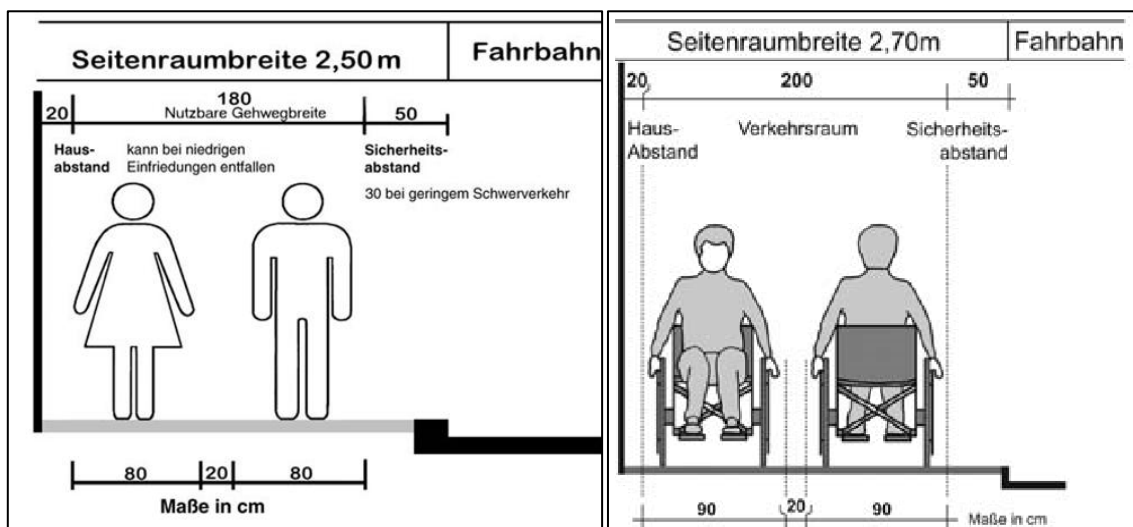


Abbildung 24: Erforderliche Seitenraumbreite aus den Empfehlungen der FGSV

Als weitere wichtige Netzelemente im Gehwegnetz sind Querungsanlagen zu nennen. Folgende Arten von Querungsanlagen werden unterschieden:

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

Wie der Darstellung des Rad- und Fußwegenetz zu entnehmen (vgl. Abb. X), sind von den Seitenräumen in allen vier betrachteten Straßenräumen in der Lindenstraße, Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof diese partiell auch als Gehwege (Z. 239) ausgedeutet.

Dezierte Querungsmöglichkeiten sind im aktuellen Zustand lediglich an der Bramscher Straße vorhanden. Nördlich im und direkt südlich des Untersuchungsgebietes sind Fußgängerüberwege als ‚Zebrastreifen‘ (Z. 350-40 u. 293) angelegt. Zentral im untersuchten

Abschnitt der Bramscher Straße sind die Seitenräume punktuell vorgezogen und durch Bäume und Fahrradbügel vor Wildparken. Die verengte Fahrbahn an dieser Stelle erleichtert das Queren.

2.2 Verkehrsnachfrage

2.2.1 Erhebung – Ablauf und Methodik

Die aktuellen Verkehrsmengen wurden am Donnerstag, d. 22. Mai 2025, durch kameragestützte Verkehrszählungen erhoben. Das Wetter bzw. die Witterungssituation am Erhebungstag war durch leichten Regen und Temperaturen zwischen 6 und 13°C geprägt.

Die Zählstellen sind hinsichtlich der Lage aus der folgenden Abbildung zu entnehmen.

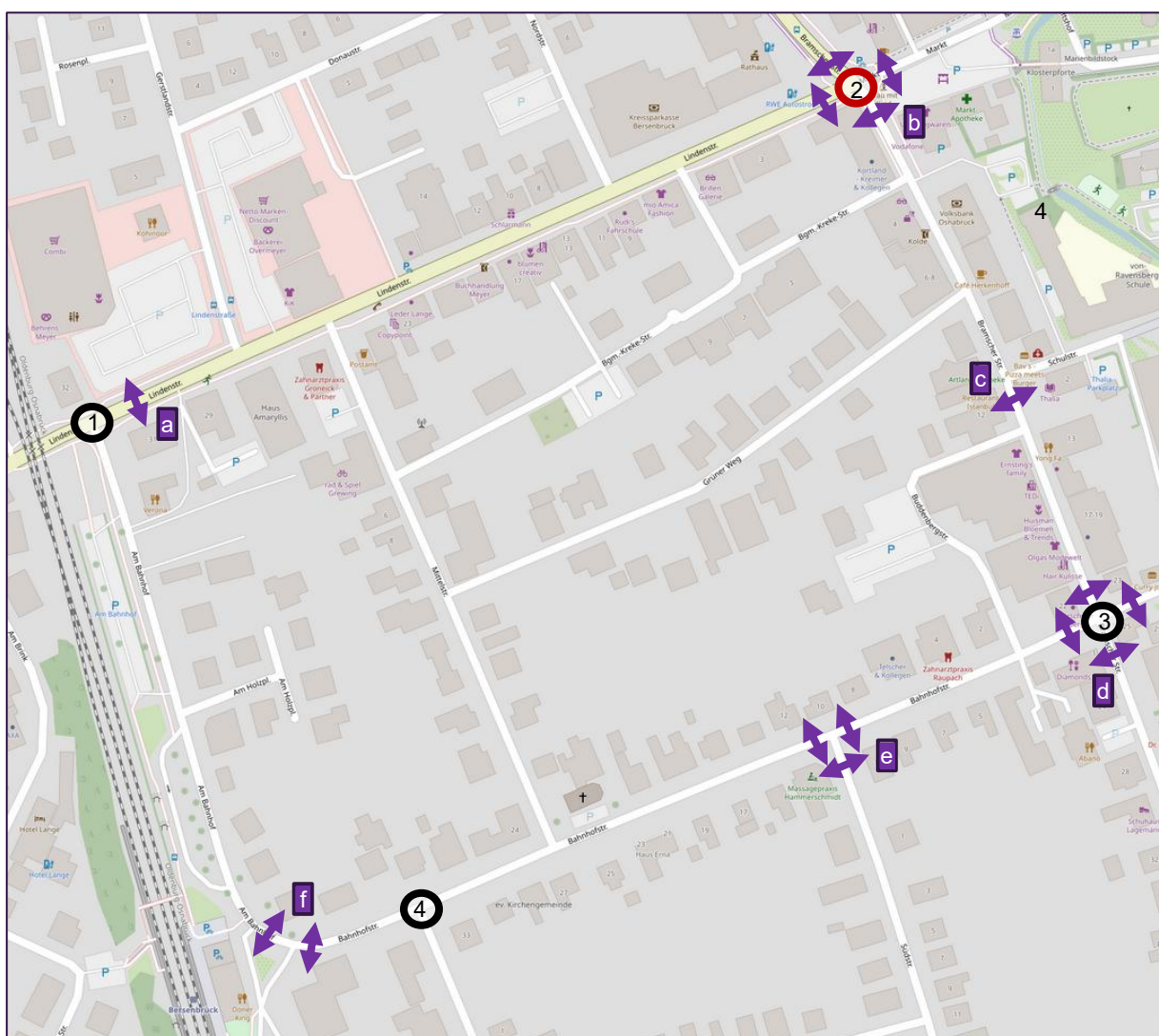


Abbildung 25: Zählstellenlageplan (Quelle: Eigene Darstellung auf OpenStreetMaps)

Erfasst wurden der Kfz-, Schwer- und Radverkehr an vier Knotenpunkten (Nr. 1-4). Die Erfassung des Fußverkehrs erfolgte an sechs Querungsstellen (Nr. a-f).

Die nachfolgende Tabelle schlüsselt die Zählstellen hinsichtlich der erfassten Straßen und Zählzeiten auf.

Tabelle 2: Zählstellen Verkehrsmengenerhebung

Nr.	Knotenpunkt / Querung	Zählzeiten
1	Lindenstraße / Am Bahnhof	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
2	Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str.	0 - 24 Uhr
3	Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
4	Bahnhofstr. / Franz-Hecker-Str.	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
a	Lindenstr. Höhe Combi-Markt	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
b	Alle Furten am KP Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str. (Nr. 2)	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
c	Bramscher Str. Höhe Haus-Nr. 12 (Einengung)	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
d	Alle Furten am KP Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche (Nr. 3)	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
e	Alle Furten am KP Bahnhofstr. / Südstr.	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr
f	Furten in Kurvenlage Bahnhofstr. / Am Bahnhof	6 - 10 Uhr; 12 - 14 Uhr; 15 - 19 Uhr

Die Hochrechnung auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr erfolgt auf Basis der 24-Stunden-Zählung. Unter Berücksichtigung der Tag-Woche- sowie der Halbmonatsfaktoren aus dem HBS wird der jährliche durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) bestimmt.

Dabei können folgende Werte als Jahres-DTV als Querschnittbelastungen in der Einheit Kfz/24h angegeben werden. Alle Darstellungen zu den Analyseverkehrsmengen sind in den Anlagen 2.1 und 2.2 einsehbar.

2.2.2 Fließender Kfz-Verkehr

2.2.2.1 Verkehrsaufkommen

Die nachfolgende Karte zeigt die Kfz-Verkehrsbelastung als durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahres-DTV).

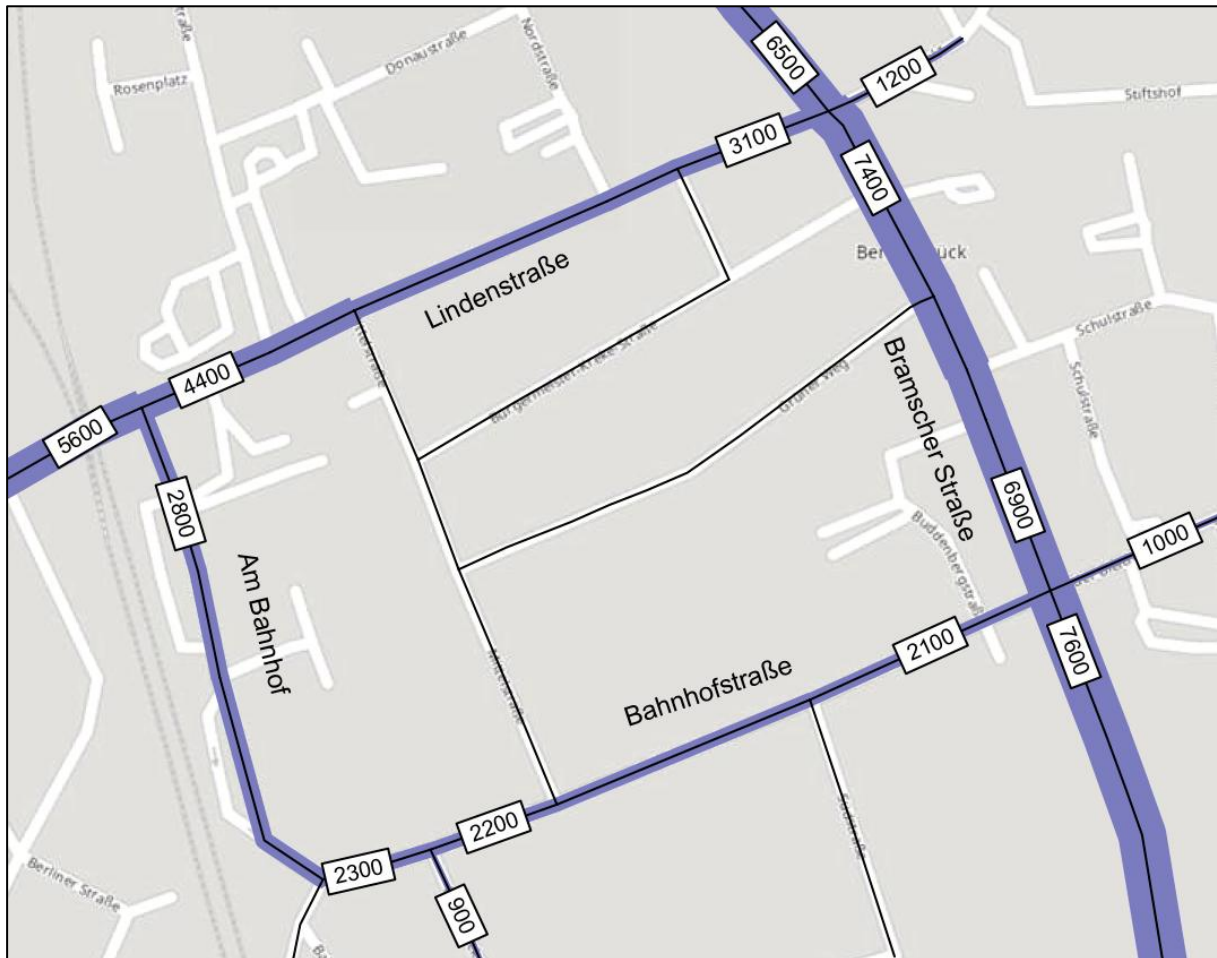


Abbildung 26: Gesamtverkehrsmengen Kfz-Verkehr Analyse - DTV in Kfz/24h

Die Verkehrsbelastung auf der Lindenstraße variiert im Untersuchungsgebiet zwischen 3.100 Kfz/24h im östlichen und 4.400 Kfz/24h im westlichen Teil. Westlich der Straße Am Bahnhof liegt der DTV bei 5.600 Kfz/24h.

Die Bramscher Straße, als Hauptgeschäftsstraße, wird im untersuchten Abschnitt, von 6.900 bis 7.400 Kfz/24h belastet. Südlich der Bahnhofstraße steigt die Belastung auf bis zu 7.600 Kfz/24h

Die Belastung auf der Bahnhofstraße ist gleichmäßig. So sind 2.100 bis 2.300 Kfz/24h zu verzeichnen.

Die Straße Am Bahnhof ist mit 2.800 Kfz/24h belastet.

Die nachfolgende Darstellung visualisiert die erhobenen Schwerverkehrsmengen sowie die Anteile am Gesamtverkehr in Prozent.

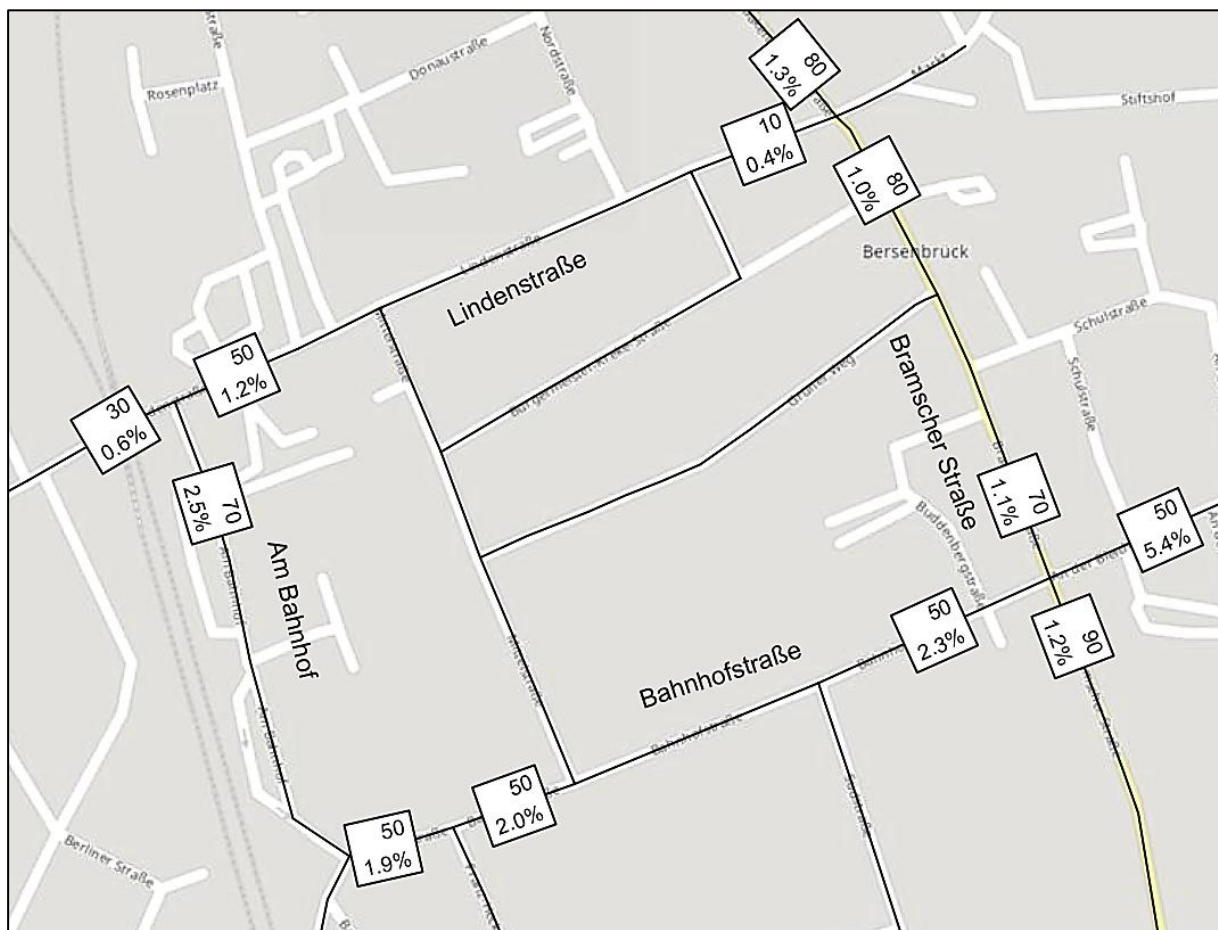


Abbildung 27: Schwerverkehr Analyse - DTV in SV/24h und Anteile am Gesamtverkehr

Wie erkennbar liegt der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr durchgängig im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

Absolut meistbelastet im Untersuchungsgebiet ist hierbei die Bramscher Straße mit 70 bis 80 SV/24h (1 bis 1,1 % am Gesamtverkehr).

Die Straße Am Bahnhof wird von 70 SV/24h befahren, was 2,5 % des Gesamtverkehrs ausmacht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Busverkehr, welcher per Definition (Fahrzeuge >3,5 t) auch zum Schwerverkehr hinzugezählt wird, in diesen Mengen inkludiert ist.

Die westliche Lindenstraße bzw. die Bahnhofstraße werden gleichermaßen von 50 SV/24h frequentiert. Der Anteil am Gesamtverkehr liegt bei 1,2 % bzw. 1,9 bis 2,3 %.

2.2.2.2 Verkehrsqualität

Als Maß für die Qualität des Verkehrsablaufes dient die mittlere Wartezeit (s/Kfz). Zur Einteilung des Verkehrsablaufes werden sechs Qualitätsstufen gebildet. Die Skala reicht dabei von A = beste Qualität bis F = schlechteste Qualität.

Die Einteilung der Qualitätsstufen für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen sowie Kreisverkehrsplätze ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 3: Stufen der Verkehrsqualität gem. HBS 2015, Knotenpunkt ohne LSA, Kreisverkehrsplatz

mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV	
≤ 10	A	ausgezeichnet
≤ 20	B	gut
≤ 30	C	zufriedenstellend
≤ 45	D	ausreichend
> 45	E	mangelhaft
--*	F	ungenügend

* Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist.

Die Einteilung für Knotenpunkte mit einer Rechts-vor-Links-Regelung sind nachfolgend dargestellt.

Tabelle 4: Stufen der Verkehrsqualität gem. HBS 2015, Knotenpunkt mit Regelung „rechts vor links“

Mittlere Wartezeit [s]		Qualitätsstufe QSV	
Kreuzung	Einmündung		
≤ 10	≤ 10	A	ausgezeichnet
		B	gut
≤ 15	≤ 15	C	zufriedenstellend
≤ 20		D	ausreichend
≤ 25	≤ 20	E	mangelhaft
> 25*	> 20*	F	ungenügend

* In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.

Als Ziel ist mindestens das Erreichen der Qualitätsstufe D anzustreben. Ab Qualitätsstufe E sind Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes zu untersuchen.

Die folgenden drei Knotenpunkte wurden hinsichtlich der Verkehrsqualität im Ist-Zustand untersucht:

- Knotenpunkt 1 Lindenstr. / Am Bahnhof
- Knotenpunkt 2 Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str.
- Knotenpunkt 3 Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche

Die nachfolgende Tabelle fasst die Ergebnisse zusammen. Die vollständigen Berechnungsblätter sind in den Anlagen 2.3 bis 2.5 einsehbar.

Tabelle 5: Verkehrsqualität – Analyse

Knotenpunkt	Verkehrsregelung	Knotenstrombelastung [Kfz/h]	Max. Rückstaulänge N-95 [m]	Max. mittlere Wartezeit [s/Kfz]	Qualitätsstufe
1	Vorfahrtsgeregelte Einmündung (VZ 205)	717	12	10,2	B (= gut)
2	„Rechts-vor-Links“	955	k.A.*	32,7	F (= ungenügend)
3	„Rechts-vor-Links“	877	k.A.*	25,6	F (= ungenügend)

*: An „Rechts-vor-Links“ geregelten KP, werden im HBS 2015 keine Rückstaulängen berechnet

Der Knotenpunkt Nr. 1 ist mit der **Qualitätsstufe B** (=gut) als leistungsfähig einzustufen.

Die Knotenpunkte Nr. 2 und 3 sind, auf Basis der erhobenen Verkehrsmengen, hingegen nicht leistungsfähig. Beide erreichen in der maßgeblichen Spitzenstunde die **Qualitätsstufe F** (=ungenügend). Es ist somit festzuhalten, dass die erhobenen Belastungen in der Spitzenstunde rechnerisch zu hoch für „Rechts-vor-Links“ geregelte Knotenpunkte sind.

2.2.3 Radverkehr

Im Rahmen der videogestützten Verkehrserhebung wurde ebenfalls der Radverkehr erhoben. Auf Basis der 24-Stunden-Zählung wurden Hochrechnungsfaktoren gebildet und der Radverkehr über 24 Stunden ermittelt. Eine Angabe als DTV ist beim Radverkehr nicht möglich, die Werte geben somit den Tagesverkehr am Erhebungstag an. Alle Darstellungen zu den Radverkehrsmengen sind in Anlage 2.6 einsehbar.

Die nachfolgende Darstellung visualisiert die erhobenen Radverkehrsmengen am Werktag.

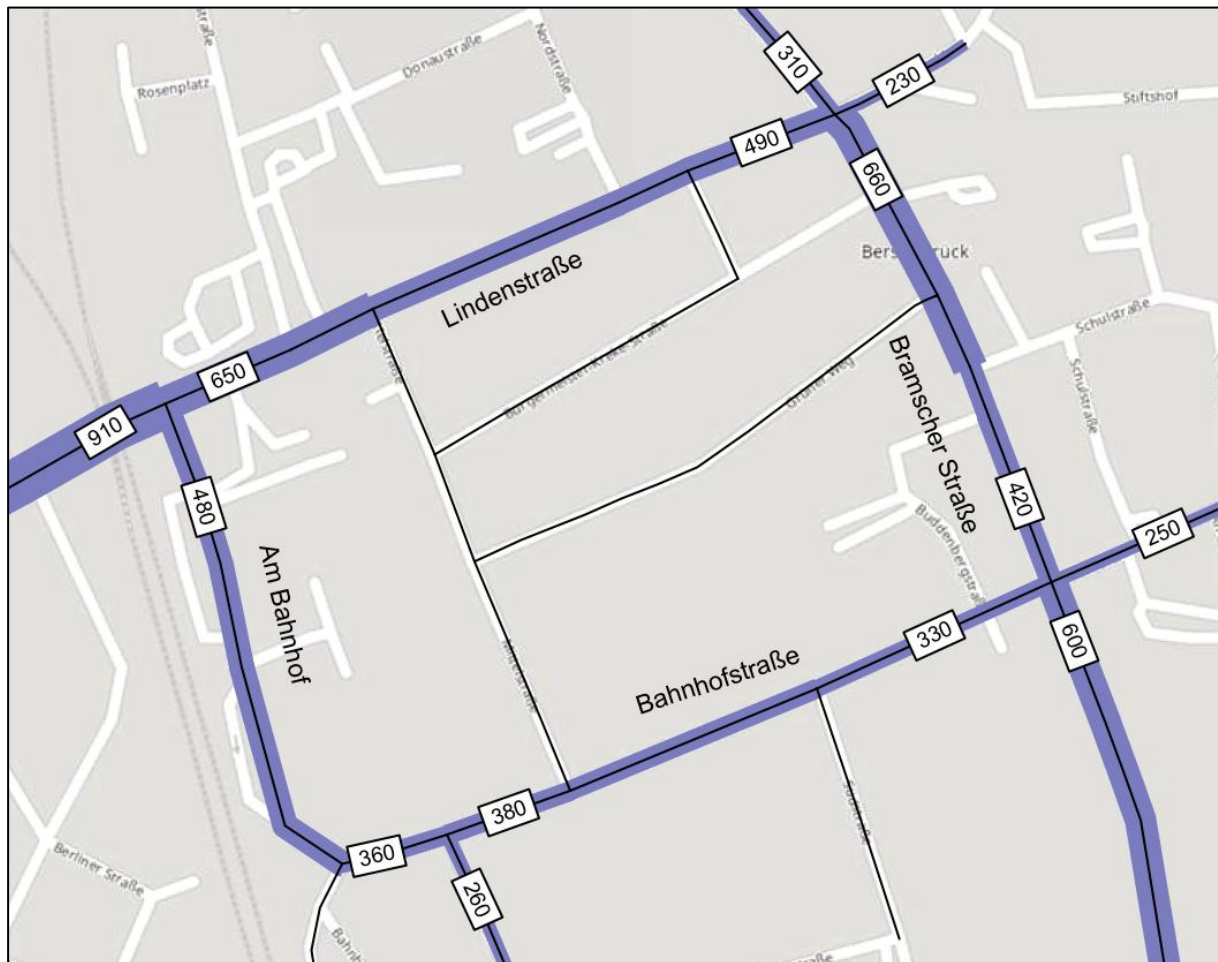


Abbildung 28: Tagesverkehr in Radfahrende/24h

Wie erkennbar ist der Radverkehr im Bersenbrücker Ortskern in der Fläche ausgeprägt. Der meistfrequentierte Abschnitt mit 910 RF/24h liegt westlich des Untersuchungsgebietes auf der Lindenstraße. Weitergehend wird die Lindenstraße von 490 bis 650 RF/24h befahren.

In ähnlicher Frequenz liegt der Radverkehr auf dem untersuchten Abschnitt der Bramscher Straße. Dabei wurden 420 bis 660 RF/24h dokumentiert.

Das Radverkehrsaufkommen auf der Bahnhofstraße liegt zwischen 330 und 380 RF/24h.

Auf der Straße Am Bahnhof liegt die Frequenz bei 480 RF/24h.

2.2.4 Querungen Fuß- und Radverkehr

Querungslage „a“: Lindenstraße Höhe Combi-Markt

Die Querung der Lindenstraße auf Höhe des Combi-Marktes ist der nachfolgenden Abbildung und Tabelle zu entnehmen.




Abbildung 29: Übersicht Querungslage a (Quelle:  LGLN)

Tabelle 6: Fuß- und Radquerungen Querungslage a

Zeitraum	Querungsstelle 1	
	Zu Fuß	Zu Rad
Morgenspitze (07:30 – 08:30 Uhr)	9	10
Mittagsspitze (12:15 – 13:15 Uhr)	29	6
Abendspitze (15:45 – 16:45 Uhr)	26	4

Die betrachtete Querungsstelle wird überwiegend in der Mittags- und späten Nachmittagszeit frequentiert. Dabei queren vor allem Fußgänger, wobei eine Wegebeziehung zu den nördlich gelegenen Supermärkten gemutmaßt werden kann.

Querungslage ,b': KP Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str.

Die Querungen am genannten Knotenpunkt sind der nachfolgenden Abbildung und Tabelle zu entnehmen.

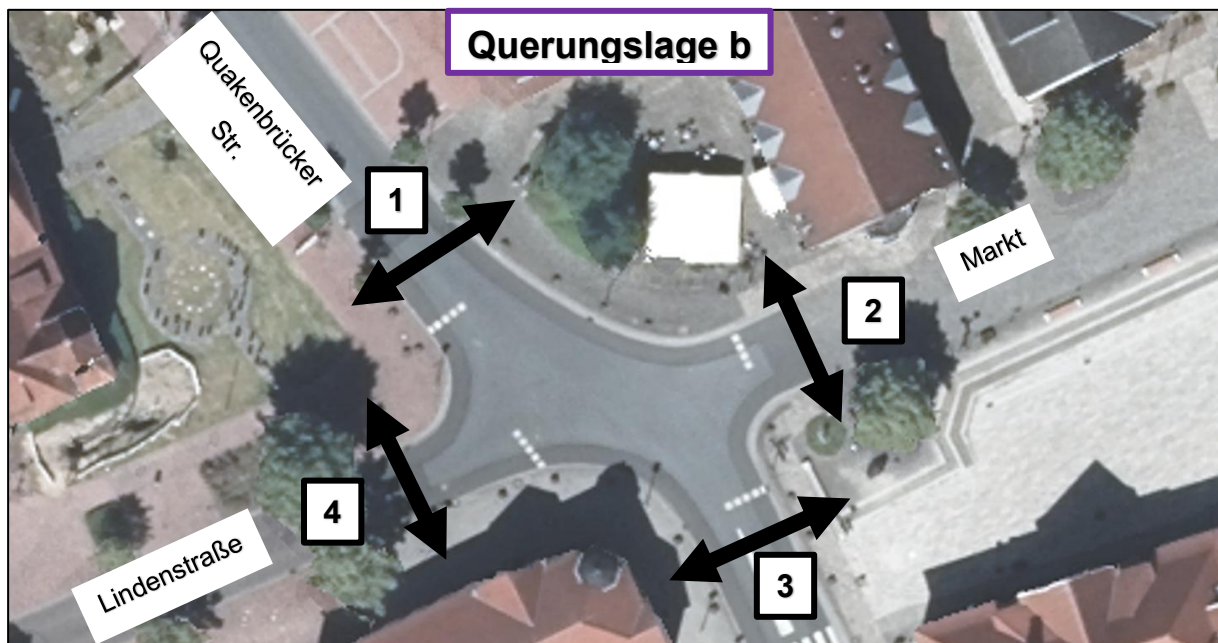


Abbildung 30: Übersicht Querungslage b (Quelle: LGLN)

Tabelle 7: Fuß- und Radquerungen Querungslage b

Zeitraum	Querungsstelle 1		Querungsstelle 2		Querungsstelle 3		Querungsstelle 4	
	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad
Morgenspitze (07:30 – 08:30 Uhr)	2	0	20	24	0	0	6	9
Mittagspitze (12:15 – 13:15 Uhr)	6	2	30	15	1	0	12	2
Abendspitze (16:00 – 17:00 Uhr)	20	4	31	12	0	0	14	4

Die Querungsstelle 1 über die Quakenbrücker Straße wird vor allem am späten Nachmittag von Fußgängern genutzt.

Die Querungsstelle 2 über die Straße Am Markt ist die meistfrequentierte Querung an diesem Knotenpunkt. Sie wird den gesamten Tag über von mehrheitlich Fuß- jedoch auch signifikantem Radverkehr genutzt.

An der Querungsstelle 3 queren nahezu keine Fußgänger oder Radfahrer in unmittelbarer Knotenpunktnähe die Bramscher Straße. Das Wechseln der Straßenseite erfolgt mutmaßlich weiter südlich über den dortigen Zebrastreifen.

Die Querungsstelle 4 über die Lindenstraße wird vergleichsweise wenig genutzt, wobei auch hier der Fußverkehr überwiegt. Die höchste Frequenz liegt bei 14 FG/h in der Abendspitze.

Querungslage ,c': Bramscher Straße südlich Schulstraße (Einengung)

Die Querung der Bramscher Straße südlich der Schulstraße ist der nachfolgenden Abbildung und Tabelle zu entnehmen.

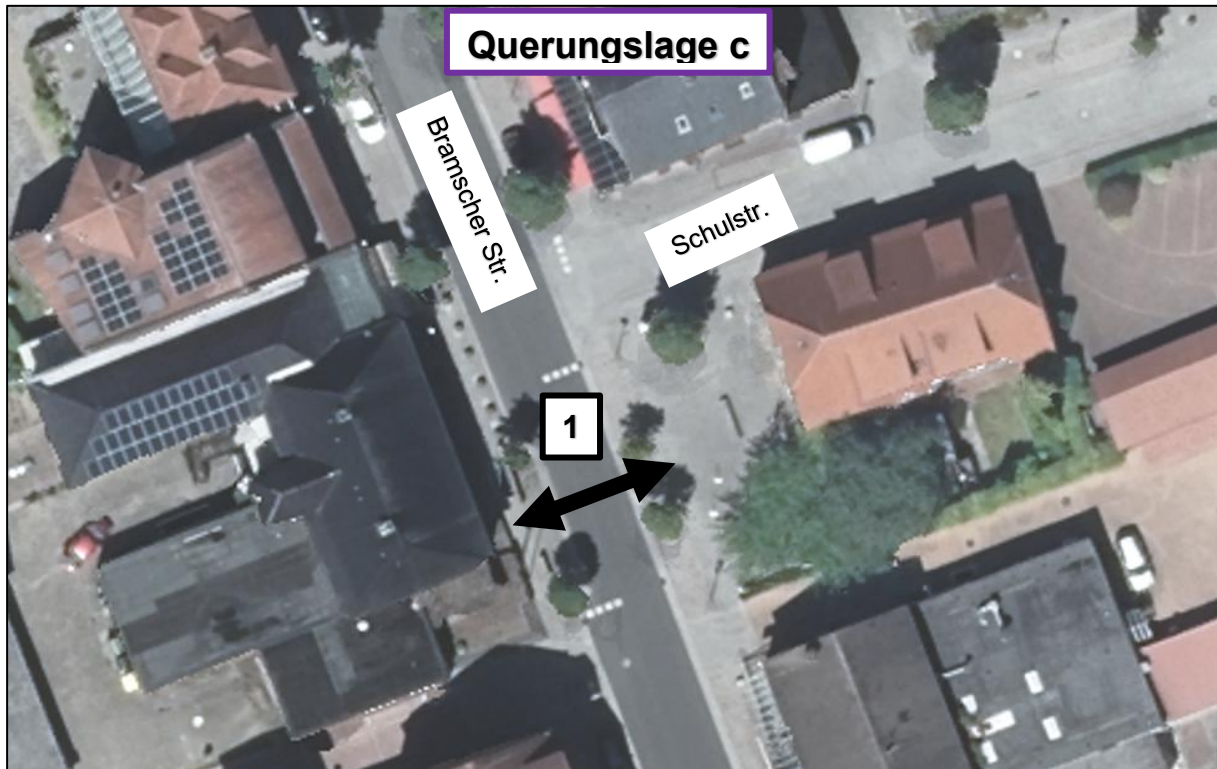


Abbildung 31: Übersicht Querungslage c (Quelle: LGLN)

Tabelle 8: Fuß- und Radquerungen Querungslage c

Zeitraum	Querungsstelle 1	
	Zu Fuß	Zu Rad
Morgenspitze (07:15 – 08:15 Uhr)	9	0
Mittagsspitze (12:30 – 13:30 Uhr)	20	0
Abendspitze (16:00 – 17:00 Uhr)	22	0

Bei der betrachteten Querungsstelle über die Bramscher Straße wurde ausschließlich Fußverkehr verzeichnet. Dabei überwiegen die Mittags- und Abendspitze.

Querungslage ,d': KP Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche

Die Querungen am genannten Knotenpunkt sind der nachfolgenden Abbildung und Tabelle zu entnehmen.

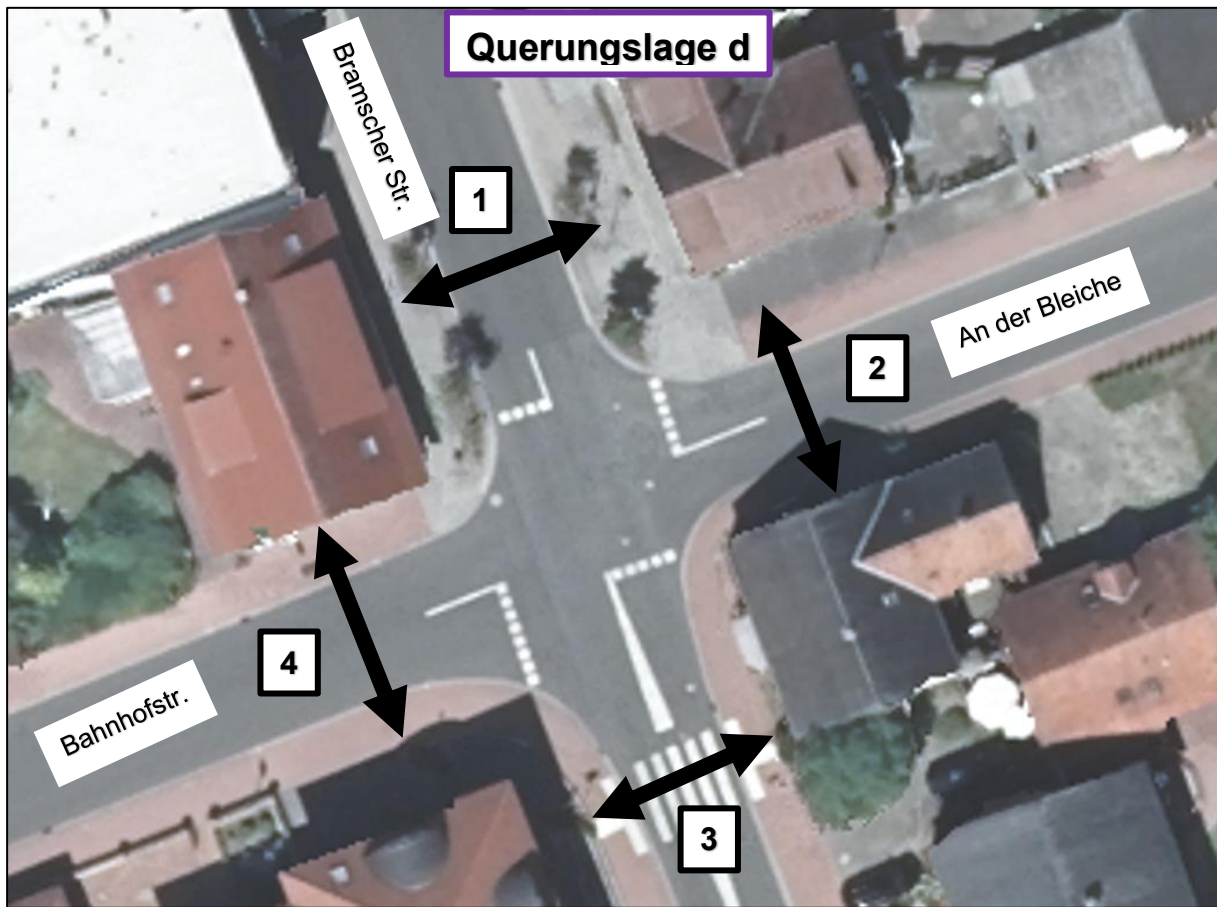


Abbildung 32: Übersicht Querungslage d (Quelle: LGLN)

Tabelle 9: Fuß- und Radquerungen Querungslage d

Zeitraum	Querungsstelle 1		Querungsstelle 2		Querungsstelle 3		Querungsstelle 4	
	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad
Morgenspitze (07:15 – 08:15 Uhr)	4	0	14	4	44	39	11	7
Mittagspitze (12:30 – 13:30 Uhr)	12	2	22	6	29	32	10	6
Abendspitze (16:00 – 17:00 Uhr)	2	0	20	5	25	16	22	16

Die Querungsstelle 1 über die Bramscher Straße wird lediglich mittags durch den Fußverkehr genutzt und darüber hinaus kaum frequentiert. Hingegen wird die Querungsstelle 2 über die Straße An der Bleiche ganztägig vor allem durch Fußgänger genutzt.

Die Querungsstelle 3 über die Bramscher Straße ist als Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) ausgebaut. Vor allem morgens und mittags wird diese Querungsstelle ausgeprägt durch den Rad- und Fußverkehr genutzt. Die Querungsstelle 4 über die Bahnhofstraße wird moderat genutzt. Dabei dominiert der Fußverkehr, wobei in der Abendspitze auch Radverkehr signifikant vertreten ist.

Querungslage e: KP Bahnhofstr. / Südstr.

Die Querungen am genannten Knotenpunkt sind der nachfolgenden Abbildung und Tabelle zu entnehmen.

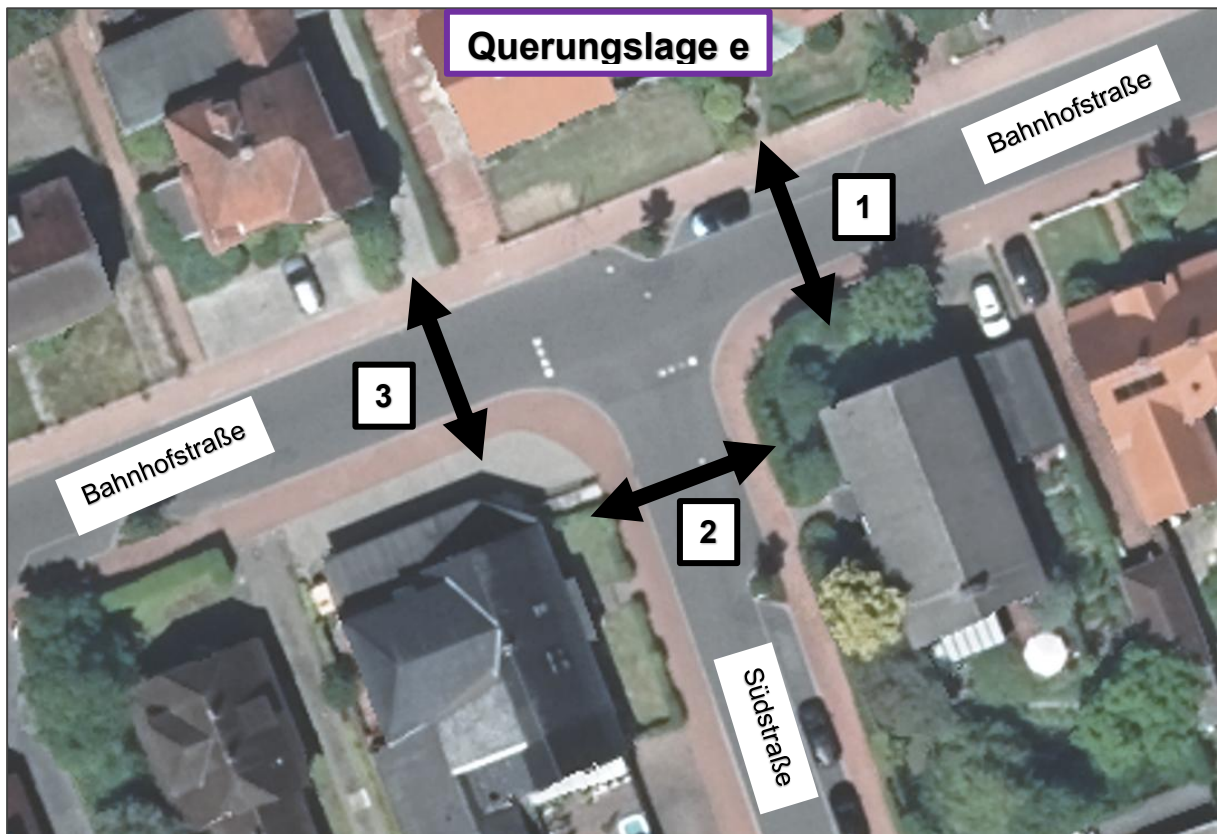


Abbildung 33: Übersicht Querungslage e (Quelle: LGLN)

Tabelle 10: Fuß- und Radquerungen Querungslage e

Zeitraum	Querungsstelle 1		Querungsstelle 2		Querungsstelle 3	
	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad
Morgenspitze (07:15 – 08:15 Uhr)	6	3	11	24	4	4
Mittagspitze (12:30 – 13:30 Uhr)	2	3	13	11	6	5
Abendspitze (16:00 – 17:00 Uhr)	2	1	12	14	3	2

Die Querungsstellen 1 und 3 über die Bahnhofstraße weisen nur wenige Querungen bei beiden Verkehrsarten auf. Die Querungsstelle 2 über die Südstraße wird gantztägig moderat von Fuß- und Radverkehr genutzt. Als Ausnahme ist die Morgenspitze des Radverkehrs hervorzuheben, welche besonders ausgeprägt ist.

Querungslage f: Kurvenlage Bahnhofstr. / Am Bahnhof

Die Querungen in der genannten Kurvenlage sind der nachfolgenden Abbildung und Tabelle zu entnehmen.

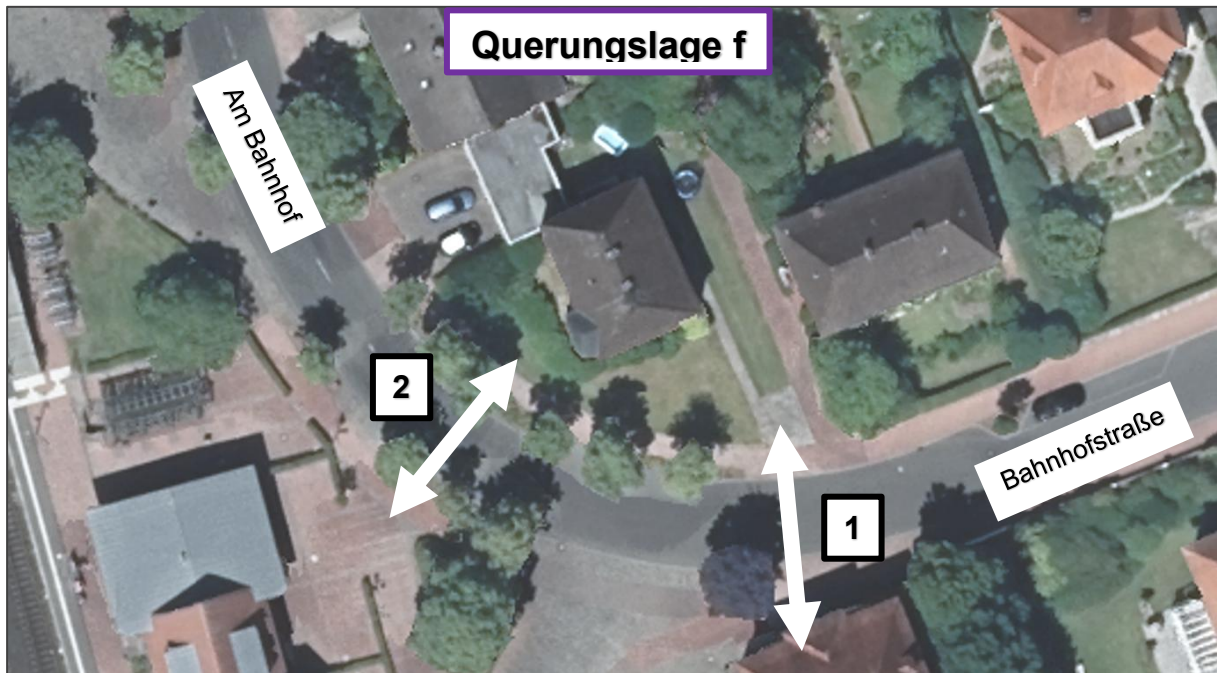


Abbildung 34: Übersicht Querungslage f (Quelle: LGLN)

Tabelle 11: Fuß- und Radquerungen Querungslage f

Zeitraum	Querungsstelle 1		Querungsstelle 2	
	Zu Fuß	Zu Rad	Zu Fuß	Zu Rad
Morgenspitze (07:15 – 08:15 Uhr)	4	0	5	1
Mittagspitze (12:15 – 13:15 Uhr)	1	1	2	4
Abendspitze (15:00 – 16:00 Uhr)	2	1	11	6

Hinsichtlich der beiden Querungsstellen in der Kurvenlage der Straße Am Bahnhof und der Bahnhofstraße ist festzuhalten, dass lediglich am Nachmittag an der westlichen Querungsstelle Nr. 2 ein signifikantes Querungsgeschehen dokumentiert ist.

3 Mängelanalyse

3.1 Fließender Kfz-Verkehr

3.1.1 Verkehrsbelastungen

Die Verträglichkeit von Kfz-Verkehrsbelastungen in den jeweiligen Straßen ist differenziert zu bewerten. Je nach Ausbaustandard der Straße, Charakter der angrenzenden Bebauung, der vorhandenen Verkehrsmenge und der Netzfunktion kann der Kfz-Verkehr als tolerabel gelten oder dessen Auswirkungen als unverträglich eingestuft werden.

Alle vier betrachteten Straßenzüge können als verkehrswichtige innerörtliche Straßen eingestuft werden. Die Bramscher Straße und die Lindenstraße nehmen als Hauptgeschäftsstraßen Bersenbrücks eine Versorgungsfunktion ein. Die Straße Am Bahnhof und die Bahnhofstraße stellen die nord- und ostwärtige Erschließung des Bahnhofs und der Agentur für Arbeit dar.

Auf Basis von Regelwerken, Studien und Erfahrungswerten können ungefähre Orientierungswerte umrissen und anhand derer mögliche Überlastungen im Netz identifiziert werden. Die nachfolgende Tabelle fasst dies zusammen.

Tabelle 12: Verkehrsbelastungen auf verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen

	Normales Umfeld	Sensibles Umfeld	Hoch sensibles Umfeld
Verträglich	< 6.000 Kfz/24h	< 4.500 Kfz/24h	< 3.000 Kfz/24h
Problematisch	6.000 Kfz/24h bis 7.000 Kfz/24h	4.500 Kfz/24h bis 5.300 Kfz/24h	3.000 Kfz/24h bis 3.500 Kfz/24h
unverträglich	> 7.000 Kfz/24h	> 5.300 Kfz/24h	> 3.500 Kfz/24h

Dabei wird nach normalem, sensiblem und hoch sensiblem Umfeld unterschieden. Die vier untersuchten Straßen lassen sich dahingehend als sensibel kategorisieren. Dies liegt in der durchgängig angrenzenden Wohnbebauung, teilweise hohen Querungsbedarfen und untermaßigen Querschnitten begründet.

Im Rückgriff auf den erläuterten Orientierungsrahmen kann die erhobene Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet straßenbezogen bewertet werden. In der nachfolgenden Karte ist dies visualisiert.

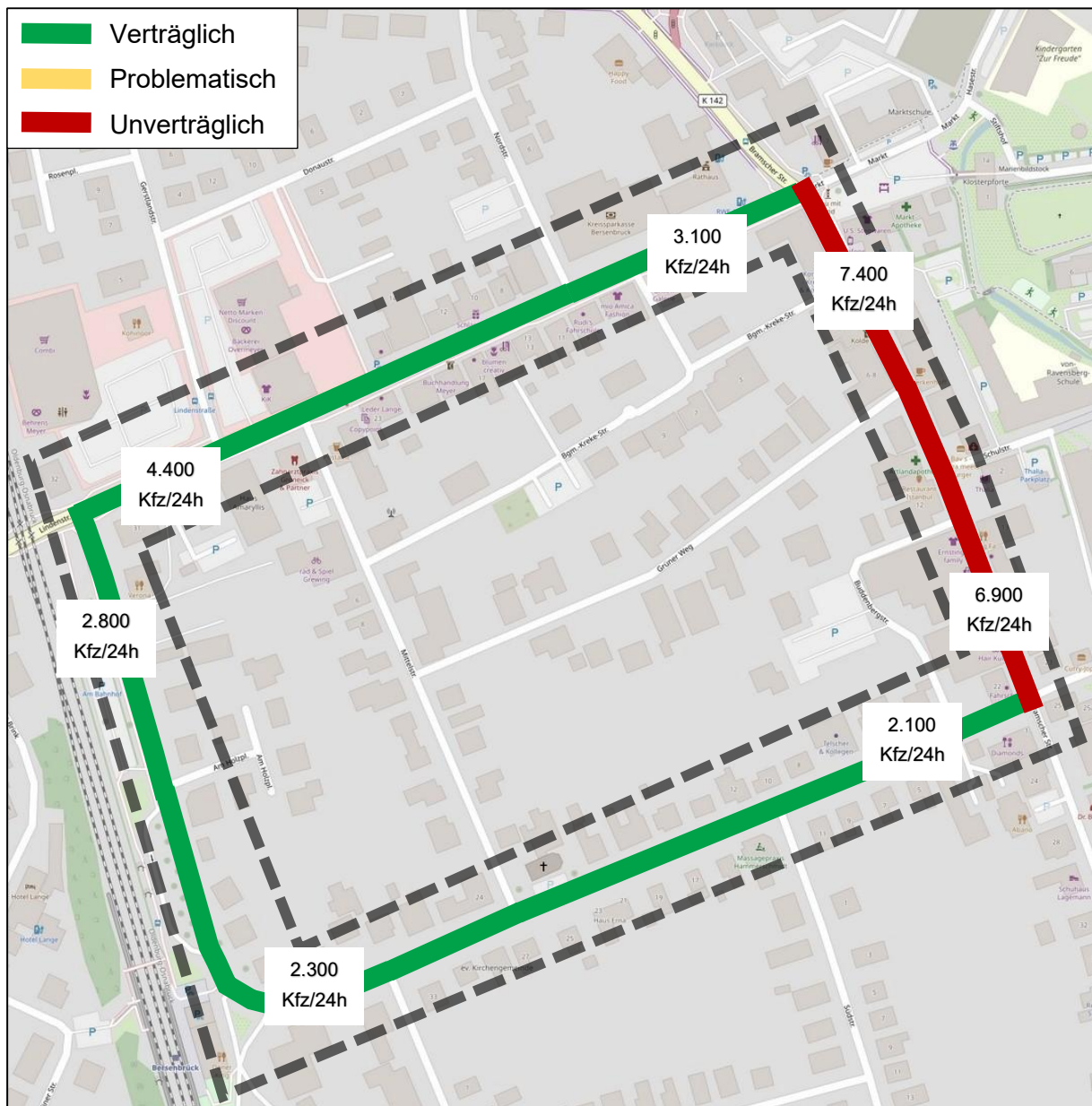


Abbildung 35: Kategorisierung des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet (Quelle: Eigene Darstellung auf OpenStreetMaps)

Wie erkennbar sind die Verkehrsmengen auf der Linden- und Bahnhofstraße sowie auf der Straße Am Bahnhof im verträglichen Bereich. Auf Basis der Orientierungswerte ist die Verkehrsbelastung auf der Bramscher Straße hingegen als unverträglich zu bewerten.

3.1.2 Unfallanalyse

Zur Identifizierung von Auffälligkeiten oder räumlichen Häufungen im Unfallgeschehen wurde eine Analyse auf Basis der polizeilichen Unfalldaten im Zeitraum von 2019 bis 2024 durchgeführt.

Auf der Folgeseite sind die zur Verfügung gestellten EUSKa für die vier Straßenräume eingefügt.

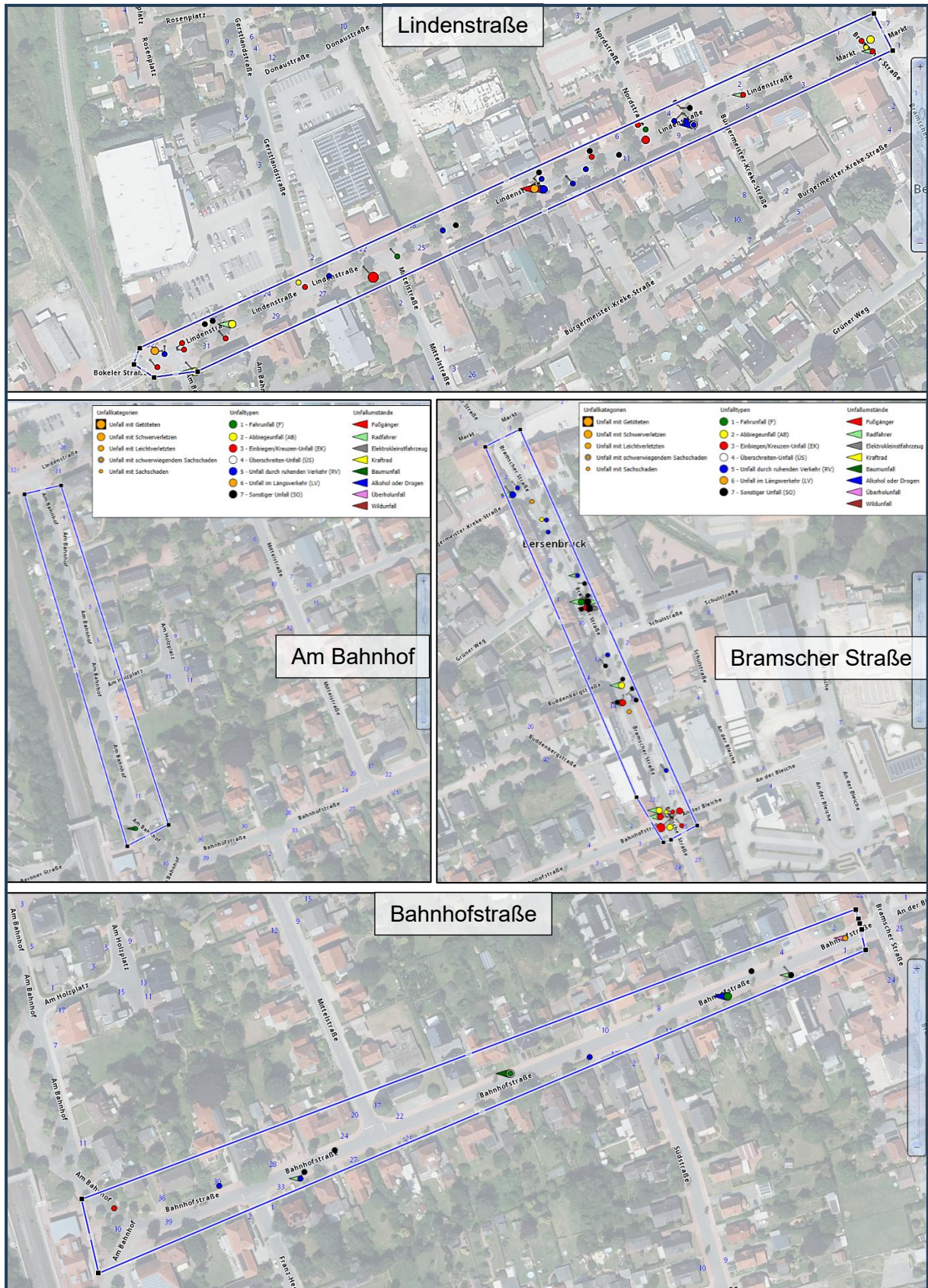


Abbildung 36: Unfallkarten der polizeilichen Unfallstatistik 2019-2024 (Quelle: Polizeiinspektion Osnabrück)

Wie erkennbar konzentriert sich das Unfallgeschehen auf die Lindenstraße und die Bramscher Straße. Offiziell definierte Unfallhäufungsstellen wurden seitens der Polizeibehörde nicht kommuniziert.

Nachfolgend ist die zeitliche Entwicklung des Unfallgeschehens abgebildet.

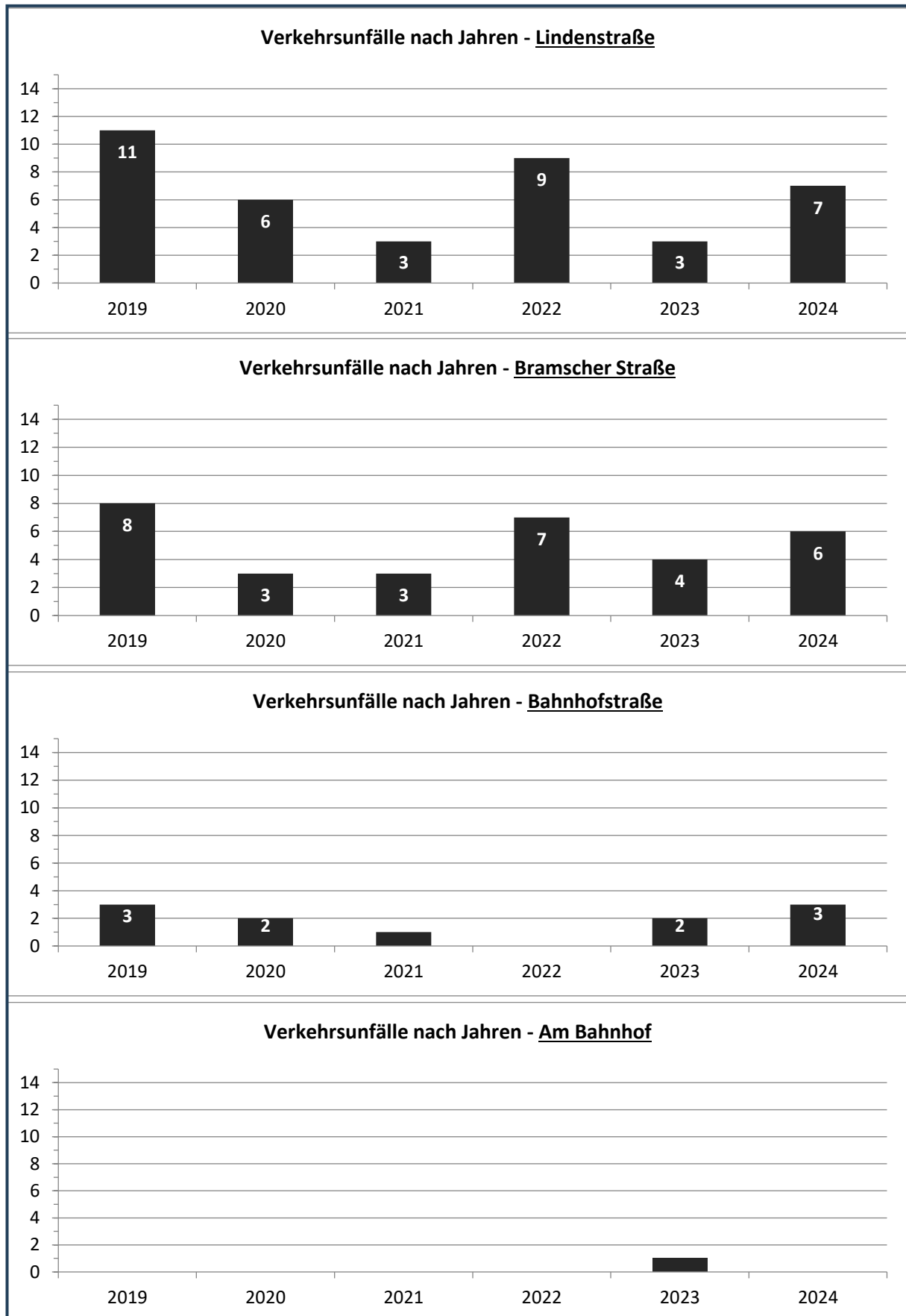


Abbildung 37: Unfallgeschehen in der zeitlichen Entwicklung 2019-2024

Auf der Lindenstraße, Bahnhofstraße und der Bramscher Straße reduzierte sich das Unfallgeschehen während der pandemiebedingten Mobilitätseinschränkungen in den Jahren 2020 und 2021. Anschließend wurde – mit Schwankungen – wieder das Niveau von vor der Covid-19-Pandemie erreicht. Insgesamt ist kein kontinuierlicher verkehrsbedingter Trend in den Unfallzahlen erkennbar.

Nachfolgend ist das Unfallgeschehen nach den Schadenskategorien aufgeschlüsselt. Dabei sind die Angaben kumuliert für den Betrachtungszeitraum 2019 bis 2024 und jeweils für die vier Straßenzüge dargestellt.

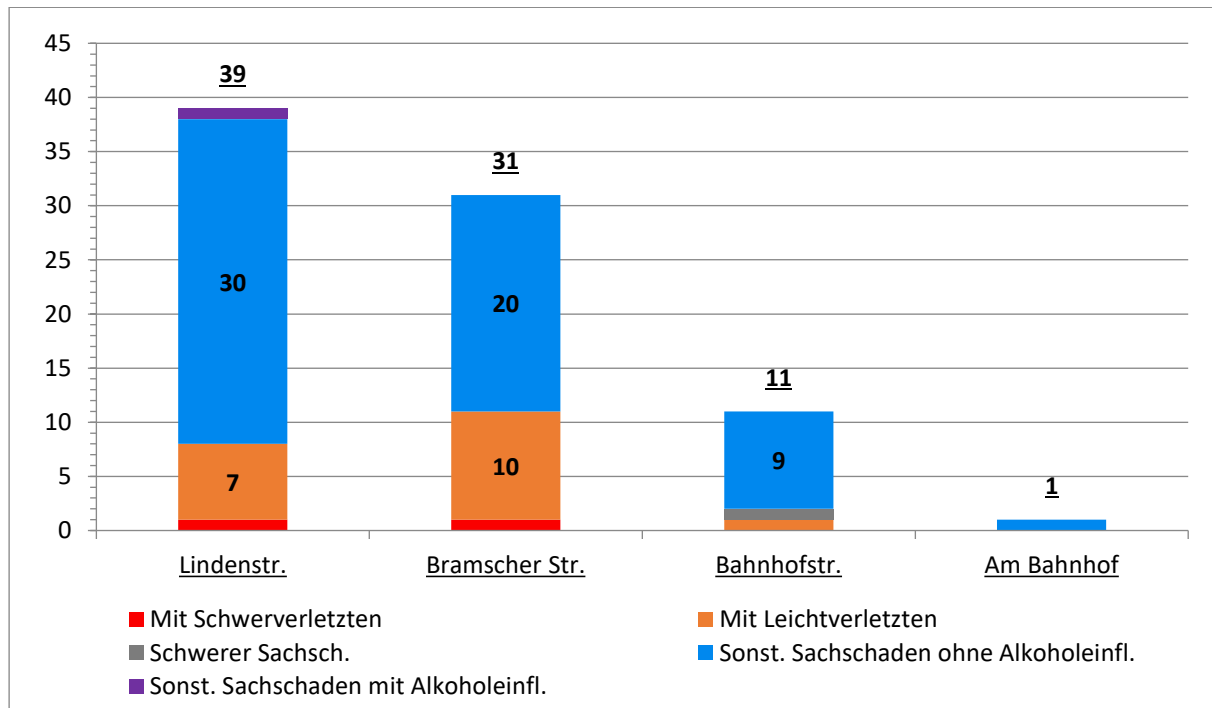


Abbildung 38: Unfälle nach Schadenskategorien Σ 2019-2024

Wie erkennbar dominieren in allen vier Straßen die Sonstigen Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinfluss. In der Lindenstraße und der Bramscher Straße nehmen zudem Unfälle mit Personenschäden einen signifikanten Anteil ein.

In nachfolgender Abbildung ist zudem das Unfallgeschehen – ebenfalls kumuliert – nach Unfalltyp dargestellt. Der Unfalltyp beschreibt hierbei ausschließlich die Konfliktkonstellation, aus welcher der Unfall hervorgegangen ist. Andere Aspekte, wie die konkrete Unfallursache oder -schuld, sind dabei unerheblich (FGSV Muko: S.8-9).

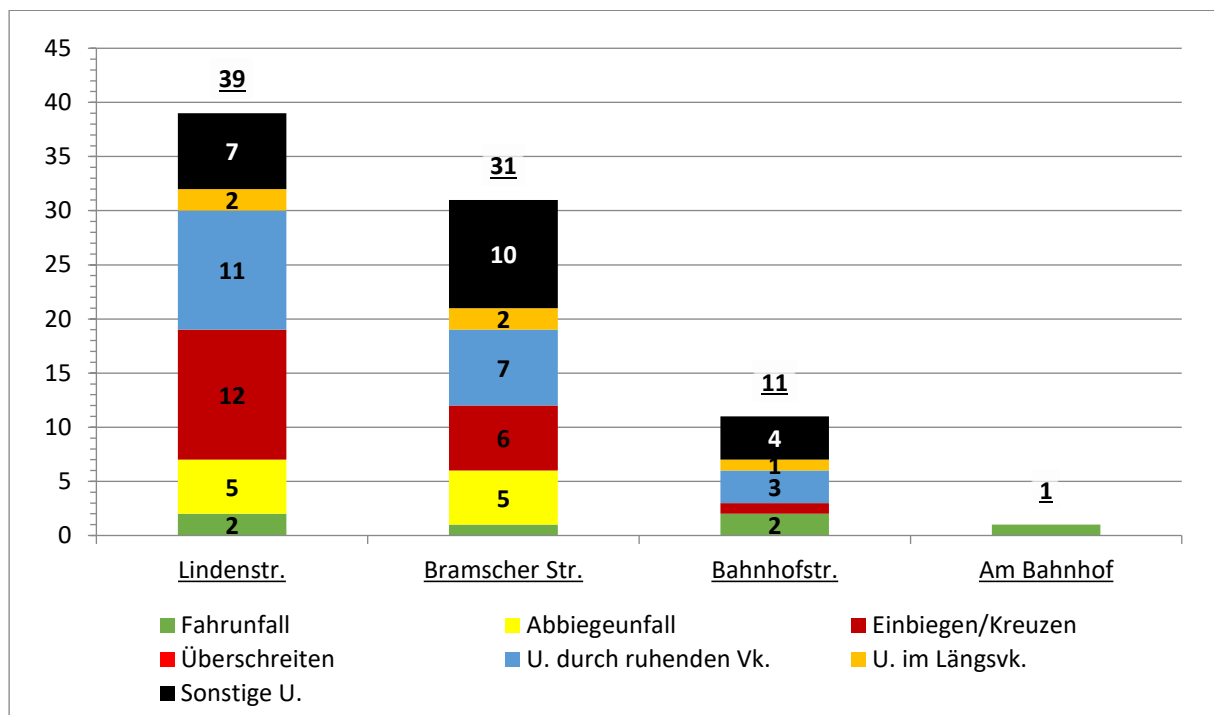


Abbildung 39: Unfälle nach Unfalltypen Σ 2019-2024

Das Unfallgeschehen ist unter Betrachtung der vertretenen Unfalltypen als heterogen zu beschreiben. Neben den nicht näher definierten Sonstigen Unfällen sind Unfälle durch den Ruhenden Verkehr dominant. Als weitere häufige Unfalltypen fallen Abbiegeunfälle und Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen auf.

Als häufigste Unfallursache beim Hauptverursacher sind ‚Andere Fehler beim Fahrzeugführer‘ dokumentiert, welche sich nicht näher definieren lassen. Darüber hinaus dominieren vor allem Fehler bei Einfahren in den fließenden Verkehr sowie bei Abbiege- oder Wendemanövern.

Aus den Unfallbeschreibungen lässt sich zudem ableiten, dass viele der Verkehrsunfälle aus unübersichtlichen Situationen bzw. einem engen Straßenraum resultieren. Hierdurch kommt es häufig zu Unfällen bei Ein- oder Ausparkvorgängen oder zu Konflikten mit ordnungsgemäß geparkten Fahrzeugen.

3.2 Radverkehr

Zur Identifizierung von Lücken im Radwegenetz und nicht verkehrsgerechter Führungsformen ist zunächst davon auszugehen, dass Fahrräder (mit Ausnahme von Kindern bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr inkl. der Begleitperson) als Fahrzeuge auf die Fahrbahn gehören (§ 2 Abs. 1 StVO). Seit der 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.

Die Vorauswahl der richtigen Führungsform in den ERA 2010 bezieht sich im ersten Schritt auf die Kriterien Stärken und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Als Wert der Geschwindigkeit wird die jeweils geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit verwendet. 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.

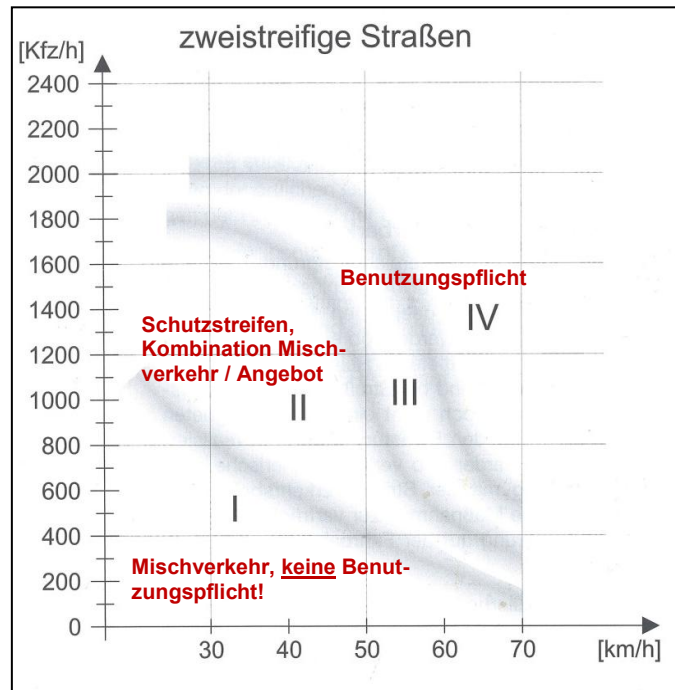


Abbildung 40: Allgemeine Vorauswahl der Radverkehrsführung gemäß ERA 2010

Nachfolgend sind die vier betrachteten Straßenräume entsprechend eingezeichnet und die empfohlene Radverkehrsführung lässt sich entnehmen.

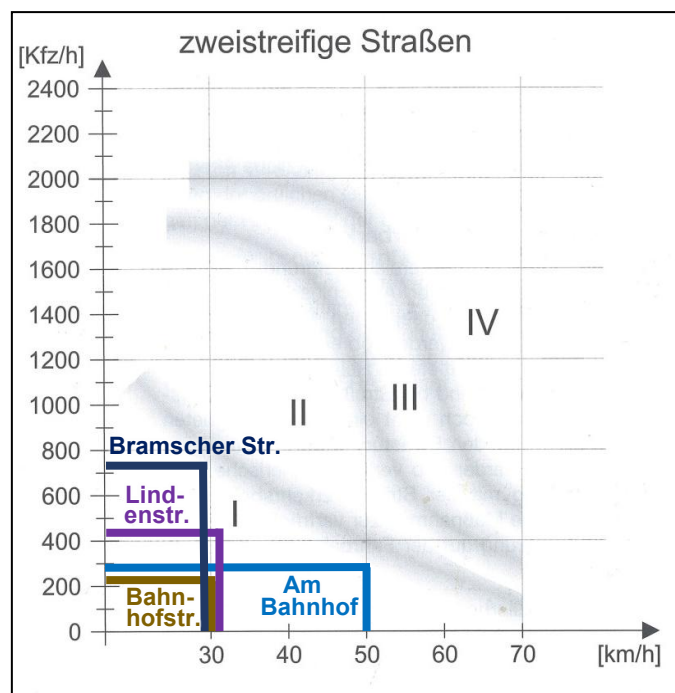


Abbildung 41: Empfohlene Radverkehrsführung in den Straßen gemäß ERA 2010 (Quelle: FGSV)

Wie erkennbar ist in allen vier betrachteten Straßenzügen die Führung im Mischverkehr adäquat. Dies gilt auch für die Straße Am Bahnhof. Trotz einer höheren erlaubten Fahrtgeschwindigkeit ist auch hier aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich.

Somit ist zu konstatieren, dass die aktuelle Radverkehrsführung grundsätzlich den Empfehlungen entspricht. Jedoch sind lineare wie punktuelle Optimierungsbedarfe beim Radverkehr in den Bestandsaufnahmen identifiziert worden.

Linear wird die Berechtigung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bislang nicht gestalterisch gekennzeichnet und die intuitive Erkennbarkeit für den Autofahrer eingeschränkt. Weiterhin ist der Gehweg teilweise für den Radverkehr freigegeben. Die bestehende Kombination aus dem Zeichen 239 (Gehweg) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) bedeutet straßenverkehrsrechtlich, dass der Radverkehr im Seitenraum maximal Schrittgeschwindigkeit fahren darf. Dies wird erfahrungsgemäß nicht eingehalten. Damit besteht ein Unfallpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr sowie zwischen Radverkehr und ein-/abbiegenden Kfz, welches nicht notwendig ist.

Punktuell sind der Knotenpunkt Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche und die Kurvenlage zwischen der Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof mangelhaft.

So werden die Sichtachsen zwischen den Kreuzungsarmen aufgrund der Randbebauung teilweise erst spät hergestellt. An der genannten Kreuzung ist die Verkehrsbelastung zudem verhältnismäßig hoch und mit der Schule eine sensible Fußgänger- und Radverkehrsdestination in unmittelbarer Nähe. Die nachfolgende Grafik und Fotos verdeutlichen den Sachverhalt.

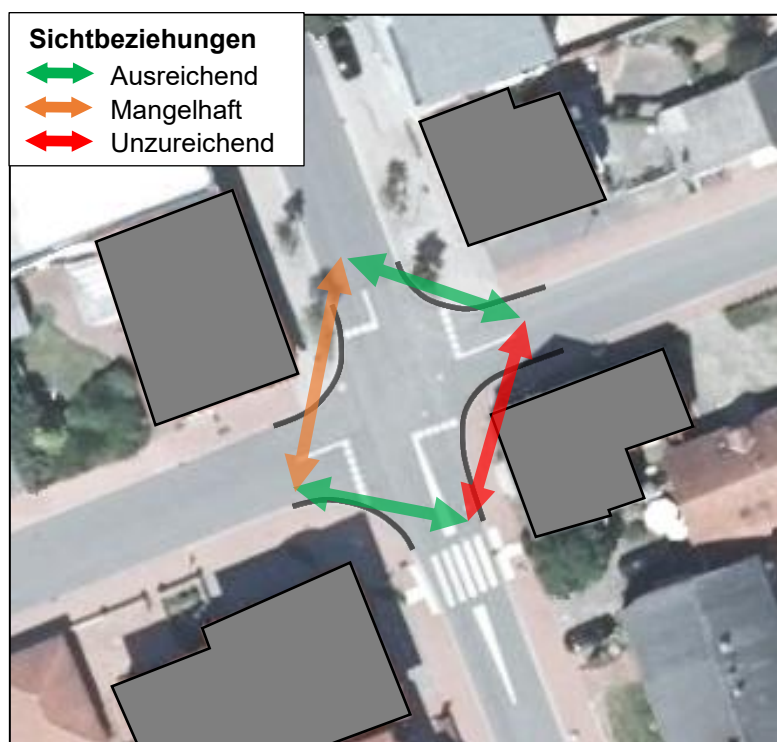


Abbildung 42: Sichtachsen am KP Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche



Abbildung 43: Kfz-Perspektive von Süden auf der Bramscher Straße (Eigene Aufnahme)



Abbildung 44: Kfz-Perspektive von Norden auf der Bramscher Straße (Eigene Aufnahme)

In der Verkehrsbeobachtung konnte festgestellt werden, dass Autofahrer sich vorsichtig in den Kreuzungsbereich tasten und ein hohes Maß an Rücksicht notwendig ist. Dies belegt ein Unfallpotenzial, wenn Verkehrsteilnehmer den Knotenpunkt mit einer weniger defensiven Fahrweise queren, und planerische Optimierungsbedarfe.

Ein weiteres punktuelles Defizit besteht im Bereich der der angeführten Kurvenlage zwischen der Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof. Hier endet die Freigabe für Radfahrer auf dem nördlichen bzw. östlichen Gehweg ungesichert. Die Perspektive des Kfz-Fahrers, von der Bahnhofstraße, kann dem nachfolgenden Foto entnommen werden.



Abbildung 45: Kfz-Perspektive von Südosten in der Kurve Bahnhofstr. / Am Bahnhof (Eigene Aufnahme)

Alle Radfahrer, welche nordwärts nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren möchten, queren hier in den perspektivisch linken Seitenraum, welcher für den Radverkehr freigegeben ist. Aufgrund der Kurvenneigung und der fehlenden sicheren Überleitung besteht hier Handlungsbedarf.

3.3 Gehwege und Fußgängerquerungen

Hinsichtlich des Gehwegenetzes konnte festgestellt werden, dass die Breiten überwiegend die in den EFA 2002 empfohlenen 2,5 m überwiegend entsprechen. Punktuell sind die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr jedoch unzureichend. Dies betrifft die Bramscher Straße, auf welcher durch die vergleichsweise hohe Kfz-Verkehrsbelastung die Lücken im Verkehrsfluss zum Queren der Fahrbahn relativ kurz sind.

Der betrachtete Abschnitt der Bramscher Straße weist beidseitig einen dichten Besatz an Geschäften und Dienstleistungen und entsprechend hohen und durchgängigen Querungsbedarf auf. Dennoch ist ein gesicherter Wechsel nur im nördlichen Bereich über den dortigen Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“ Z. 293) möglich. Resultierend ist das Queren im Großteil der Bramscher Straße nur ungesichert und unter Warten auf die beschriebenen kurzen Zeitlücken möglich.

Darüber hinaus konnten am Knotenpunkt Lindenstraße / Quakenbrücker Straße / Am Markt / Bramscher Straße ausgeprägte Querungsfrequenzen dokumentiert werden. Eine gesicherte Querung ist jedoch lediglich über den beschriebenen Fußgängerüberweg über die Bramscher Straße möglich.

3.4 Mängel aus der Bürgerbeteiligung

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes wurde am Samstag, 08.11.26, ein Informationstag für interessierte Bürgerinnen und Bürger veranstaltet. Dabei wurden – neben weiteren Vorträgen – die Ergebnisse und Mängelanalyse des Verkehrskonzeptes durch die IPW vorgestellt.

Anschließend erfolgte ein konstruktiver Austausch mit den Teilnehmenden über Lösungsideen bestehender Probleme. Es wurde sich bemüht, alle Wortbeiträge der Bürgerinnen und Bürger vollständig schriftlich festzuhalten. Anschließend erfolgte eine Auswertung und Berücksichtigung in der Konzeptentwicklung.

Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die Beiträge und deren weitere Berücksichtigung. Ein Teil der Eingaben wird in die nachstehende Maßnahmenanalyse einbezogen (*grün*). Teilweise bedürfen Ideen weiterer Abstimmung oder stehen in planerischem Kontext anderer Maßnahmen (*blau*).

Tabelle 13: Dokumentation und Einordnung der Bürgerbeiträge

Nr.	Bürgerbeitrag	Berücksichtigung / Kommentar
1	Wunsch nach Querungshilfe an der Bramscher Str.; idealerweise an der bestehenden zentralen Einengung	Wurde in die Maßnahmenuntersuchung aufgenommen
2	Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Straße Am Bahnhof von 50 auf 30 km/h	Einschätzung ist grundsätzlich zuzustimmen; Abstimmung mit ÖPNV-Träger und Straßenverkehrsbehörde als entscheidender Institution notwendig
3	Rad-Piktogramme auf der Bramscher Str.	Wurde in die Maßnahmenuntersuchung aufgenommen
4	Prüfung einer Einbahnstraße auf der Bramscher Str.; ggf. als Verkehrsversuch	Wurde in die Maßnahmenuntersuchung aufgenommen
5	Einengungen in der Bramscher Str. als Gefahr; Radfahrer müssen in Fahrspur der Autos oder in den Seitenraum wechseln	Mit der Piktogrammspur soll die Fahrlinie des Radverkehrs mittiger werden, sodass auch die Ausweichmanöver vor Einengungen entschärft werden
6	Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung fehlen	Wurde in die Maßnahmenuntersuchung aufgenommen
7	Parkplätze im Innenbereich besser ausschildern	Wurde in die Maßnahmenuntersuchung aufgenommen

8	Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern im Seitenraum der Lindenstr.	Grundsätzlich ist der Radverkehr bei Tempo 30 im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu verorten; Bei Neukonzipierung des Parkraums können freiwerdende Flächen konfliktmindernd eingesetzt werden
9	Nicht-Beachtung der T30-Zone in der Lindenstr. und irreguläres Parken im Seitenraum	Verkehrswiderstände prüfen; Parkproblematik ließe sich durch Poller oder Bepflanzungskübel unterbinden
10	Queren der Bahnhofsstr. an der Kreuzung mit Bramscher Str.	Wurde in die Maßnahmenuntersuchung aufgenommen
11	Parkstände auf Fahrbahn der Bahnhofstr. als Gefahr; Radfahrer müssen in Fahrspur der Autos oder in den Seitenraum wechseln	Mit der Piktogrammspur soll die Fahrlinie des Radverkehrs mittiger werden, sodass auch die Ausweichmanöver vor Einengungen entschärft werden

4 Prognose

4.1 Berechnungsgrundlagen

Die Prognose der Verkehrsmengen setzt sich aus zwei Bearbeitungsschritten zusammen. Im ersten Schritt wird der allgemeine Trend des Verkehrsaufkommens und in einem zweiten Schritt die konkrete städtebauliche Weiterentwicklung im und um das Untersuchungsgebiet berücksichtigt.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Für den zu berücksichtigenden Prognosezeitraum von 2025 (Erhebungsjahr) bis 2040 (Prognosehorizont) werden folgende Hochrechnungsfaktoren angewendet:

Personenverkehr: +/- 0 %

Lkw-Verkehr: +/- 13,5 %

Städtebauliche Entwicklung:

Neben der allgemeinen Prognose wurden zudem städtebaulich geplante Entwicklungen berücksichtigt. Hierbei handelt es sich um die verkehrsrelevanten Planungsareale des Wohngebietes Woltruper Wiesen und des Gewerbe- und Industriegebietes West.

Die Verkehrserzeugungsberechnungen für diese Flächen wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung mit plausiblen Grundannahmen zur Nutzung und auf Basis der Methode Bosserhoff durchgeführt.

Die nachfolgende Tabelle fasst die zu erwartenden Mehrverkehre zusammen.

Tabelle 14: Verkehrserzeugungsberechnung für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)

Bauflächenentwicklung	PV [Fzg./24h]*	SV [Fzg./24h]*	Kfz [Fzg./24h]
Wohngebiet Woltruper Wiesen	230	10	240
Gewerbe- und Industriegebiet West	480	110	590
Gesamtverkehr [Kfz/24h]	710	120	830

*gerundet

Alle Darstellungen zu den Prognoseverkehrsmengen sind in den Anlagen 3.1 und 3.2 einsehbar.

4.2 Verkehrsaufkommen – Jahres-DTV

Die Prognoseverkehrsmengen für den Kfz-Verkehr (DTV) sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

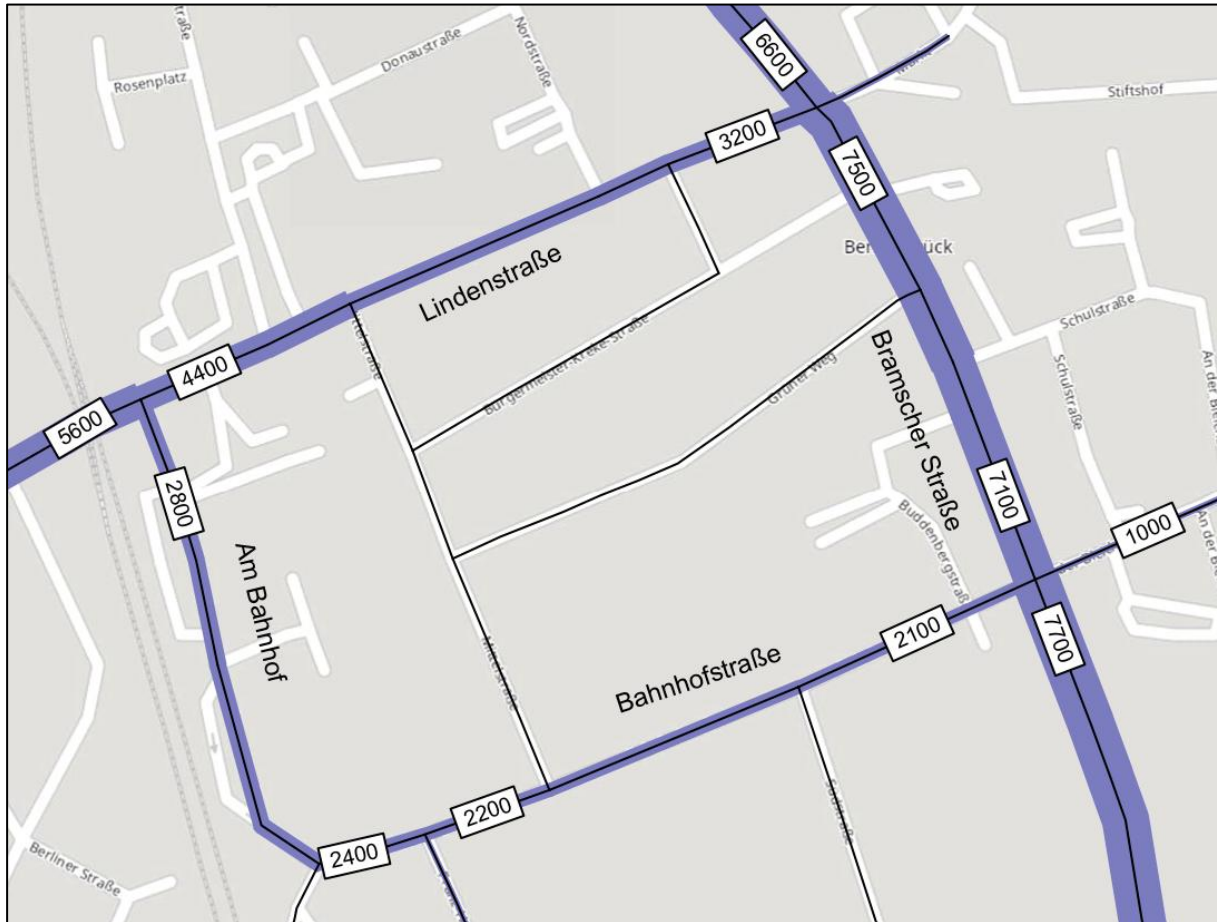


Abbildung 46: Gesamtverkehrsmengen Kfz-Verkehr Prognose - DTV in Kfz/24h

Insgesamt ist von einer moderaten Zunahme der Verkehrsmengen auszugehen. So steigt die Verkehrsbelastung auf der Bramscher Straße gegenüber dem Analysefall um 100 bis 200 Kfz/24h an. Gleiches gilt für die östliche Lindenstraße. Im übrigen Untersuchungsgebiet verbleiben die Zunahmen überwiegend unterhalb des Rundungsniveaus.

Die Prognoseverkehrsmengen für den Schwerverkehr (DTV) sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

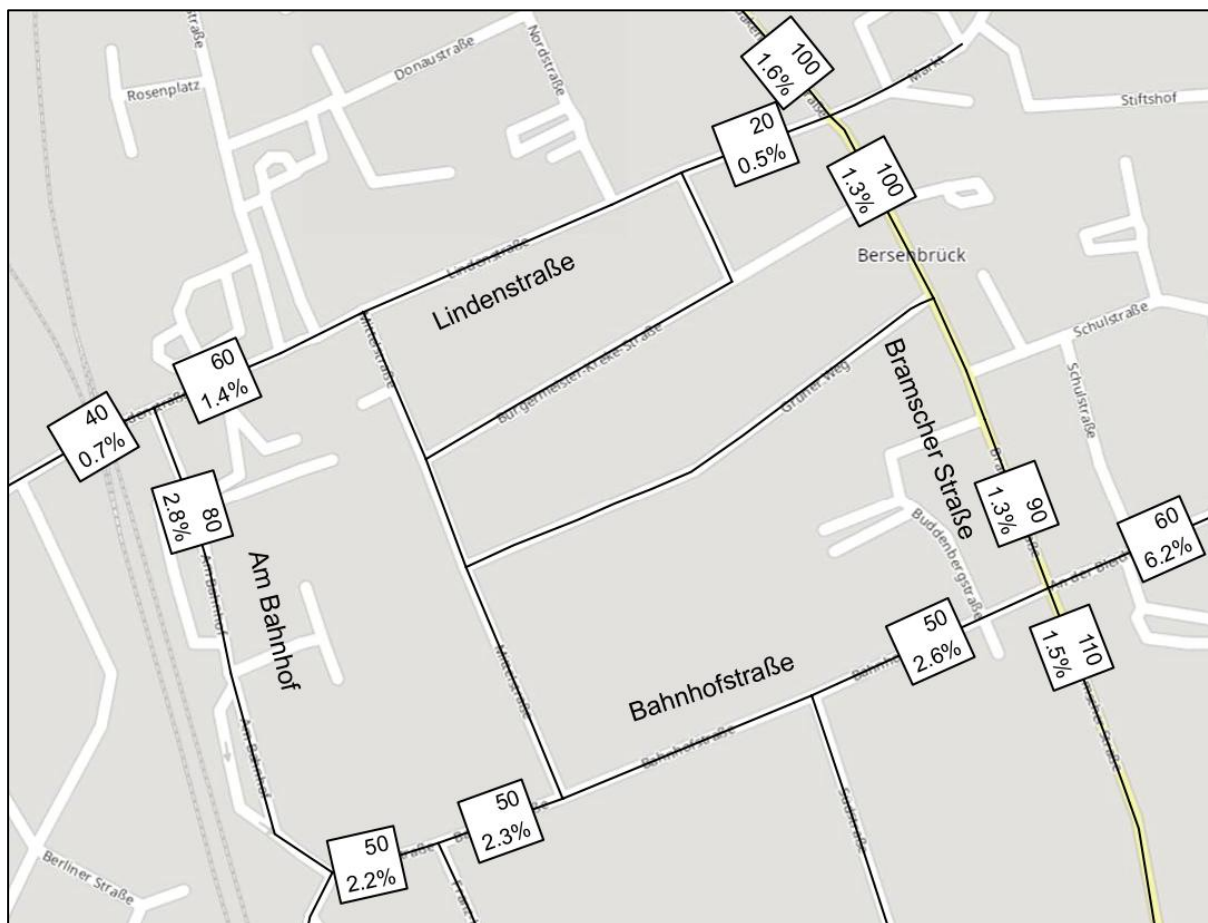


Abbildung 47: Gesamtverkehrsmengen Schwerverkehr Prognose - DTV in SV/24h

Insgesamt sind im gesamten Untersuchungsgebiet Steigerungen im Schwerlastverkehr zu erwarten, die hauptsächlich aus den allgemeinen Steigerungsraten des BVWP resultieren. Der relative Anteil am Gesamtverkehr verbleibt jedoch im niedrigen, einstelligen Prozentbereich.

So steigt die absolute SV-Belastung auf der Bramscher Straße um 20 SV/24h und auf der Lindenstraße um 10 SV/24h. Im übrigen Untersuchungsgebiet verbleiben die Zunahmen überwiegend unterhalb des Rundungsniveaus.

4.3 Mängelprognose und Handlungsfelder

Auf Basis der Verkehrsmengenprognose kann geprüft werden, inwiefern zukünftig weitere Überlastungen im Straßennetz zu erwarten sind.

Das Ergebnis einer Sensitivitätsanalyse für den Prognosefall bleibt unverändert zum Analysefall. Die im jetzigen Zustand als verträglich eingestuft Belastungen auf der Lindenstraße, Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof bleiben, trotz geringer Zunahmen, unkritisch. Das unverträglich hohe Verkehrsaufkommen auf der Bramscher Straße bleibt bestehen.

5 Maßnahmenuntersuchung

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnten verschiedene Mängel und Optimierungspotenziale identifiziert werden. Basierend darauf sowie unter Einbezug der Verkehrsprognose wurden die nachfolgend vorgestellten Maßnahmen entwickelt und geprüft. Dabei sind die Einzelmaßnahmen zum Teil themenübergreifend und nicht auf eine Verkehrsart zu isolieren.

5.1 Neuordnung der Verkehrsregulierung

Wie in der Sensitivitätsanalyse des Ist-Zustandes als auch des Prognoseszenarios dargelegt, sind die Verkehrsmengen im betrachteten Abschnitt der Bramscher Straße unverträglich hoch. Gleichzeitig ist der lineare Querungsbedarf auf der Hauptgeschäftsstraße ausgeprägt. Als mögliche Maßnahme, die sowohl seitens der Politik als auch auf der Bürgerinformationsveranstaltung eingebracht wurde, ist eine Neuregelung des Abschnittes als Einbahnstraße zu prüfen.

So würde die Durchfahrt des zentralen Abschnitts der Bramscher Straße zwischen Bahnhofstraße und Lindenstraße für den Kfz-Verkehr nur noch in eine Richtung gestattet. Radfahrer könnten weiterhin in beide Richtungen verkehren. Auch die fahrbahnparallelen Parkstände blieben erhalten. Gleichzeitig könnte die Fahrbahn auf eine Breite von 4,00 -4,50 m reduziert werden. Mit dem freigewordenen Raum könnten die Gehwege verbreitert werden. Zudem würde mit einer dann schmaleren Einrichtungsfahrbahn und der schwächeren Kfz-Verkehrsfrequenz der hohe Querungsbedarf adressiert.

Neben den beschriebenen Vorteilen würde eine solche Einbahnregelung auch die Verkehrsflüsse im Netz neuordnen. Nachfolgend werden die Auswirkungen getrennt nach jeweils zulässiger Fahrtrichtung in zwei Szenarien untersucht. Alle Darstellungen sind in den Anlagen 3.3 und 3.4 einsehbar.

A – Einbahnstraße mit Freigabe Richtung Nord

In diesem Szenario ist Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nur in Richtung Nord möglich. Die zu erwartenden Verlagerungen sind in den nachfolgenden Abbildungen skizziert.

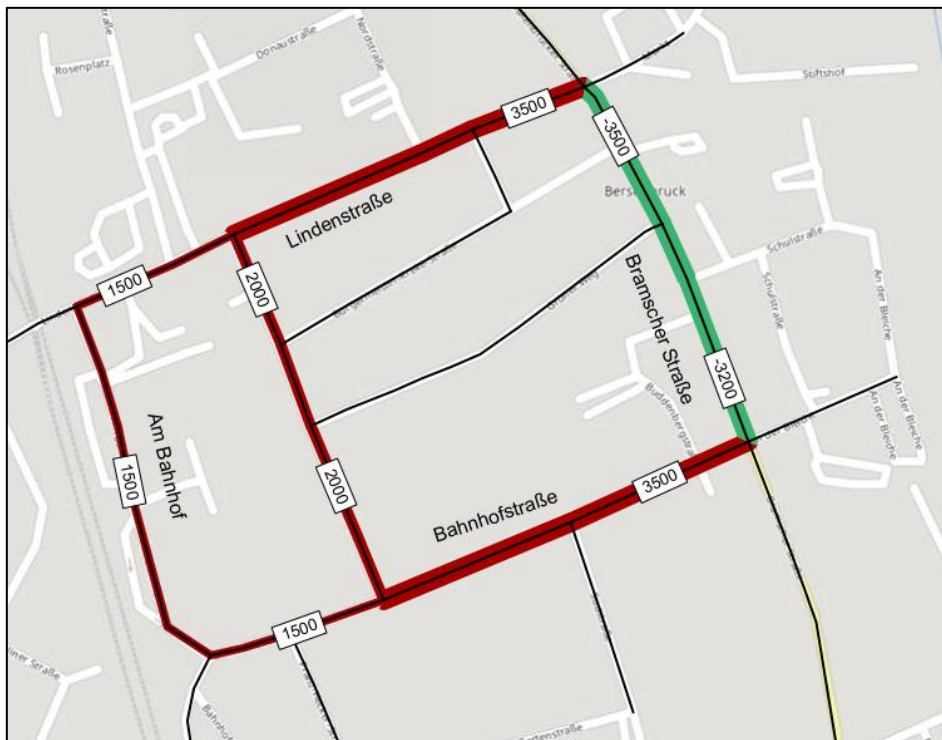


Abbildung 48: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Richtung Nord - Verlagerung

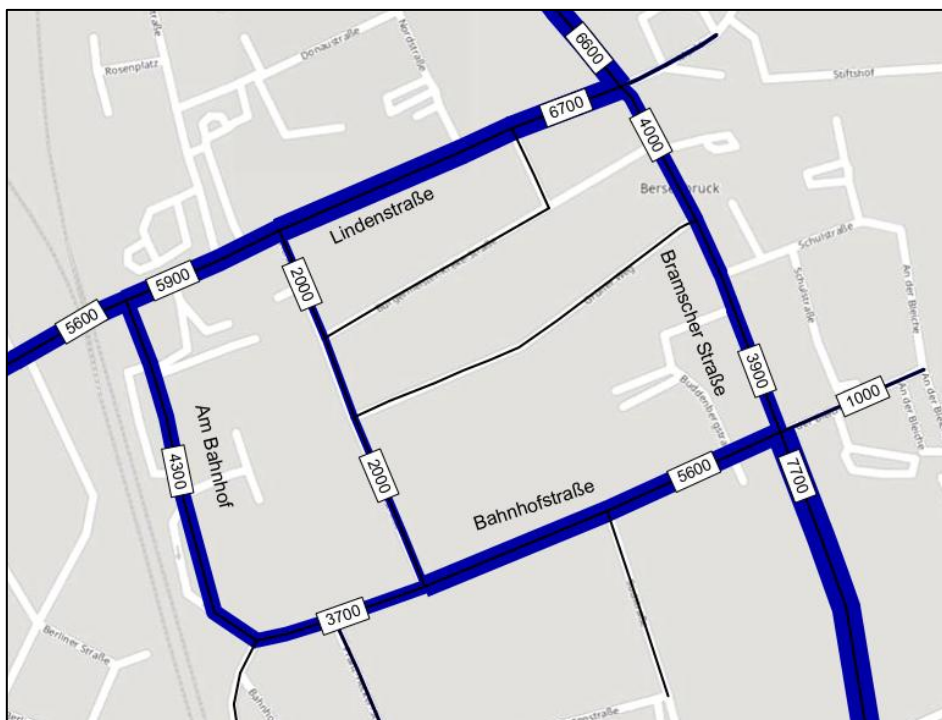


Abbildung 49: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Richtung Nord - DTV in Kfz/24h

Wie erkennbar wird die Bramscher Straße um circa 3.200 bis 3.500 Kfz/24h entlastet. Die Umgehung der in Richtung Süden nicht mehr befahrbaren Strecke wird im selben Umfang mehr belastet. In der Bramscher Straße würde, unter Maßgabe der erläuterten Sensitivätsanalyse,

das Verkehrsaufkommens als verträglich eingestuft; in den übrigen Straßenzügen als unverträglich.

B – Einbahnstraße mit Freigabe Richtung Süd

In diesem Szenario ist Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nur in Richtung Süd möglich. Die zu erwartenden Verlagerungen sind in der nachfolgenden Abbildung skizziert.

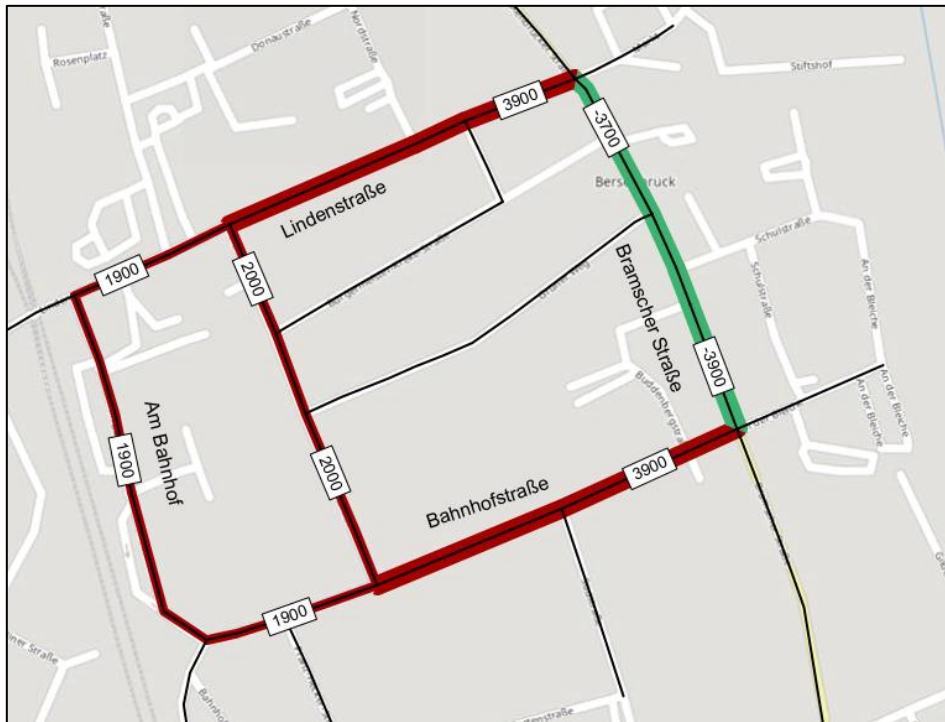


Abbildung 50: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Richtung Süd - Verlagerung



Abbildung 51: Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Richtung Süd- DTV in Kfz/24h

Wie erkennbar wird die Bramscher Straße um circa 3.700 bis 3.900 Kfz/24h entlastet. Die Umgehung der in Richtung Norden nicht mehr befahrbaren Strecke wird im selben Umfang mehr belastet. In der Bramscher Straße würde, unter Maßgabe der erläuterten Sensitivitätsanalyse, das Verkehrsaufkommens als verträglich eingestuft; in den übrigen Straßenzügen als unverträglich.

Bewertung:

Durch die Maßnahme würden die Probleme unverhältnismäßiger Verkehrsmengen lediglich in bisher eher schwach belastete Straßenräume verlagert. Insbesondere in der Mittelstraße wären zusätzliche Maßnahmen (Teilspernung, gegenläufige Einbahnstraße) begleitend zu realisieren.

Als weiterer Nachteil sind die Umwege für den Kfz-Verkehr und die damit verbundene insgesamt höhere Belastung des Ortskernes anzuführen.

Als weiterer Aspekt wäre das Geschwindigkeitsniveau auf der Bramscher Str. zu beachten. Auch hier wären begleitende Maßnahmen (zusätzliche Einengungen, Aufpflasterungen, Fahrbahnverschwenkungen) zu realisieren.

Insgesamt können in der Maßnahme mehr Nachteile als Vorteile gesehen werden.

5.2 Modifizierung der Straßenraumaufteilung und Knotenpunkte

Hinsichtlich der Hauptknotenpunkte und der Straßenquerschnitte konnten im Rahmen der Mängelanalyse planerische Bedarfe aufgezeigt werden. Mögliche Verbesserungsmaßnahmen werden im Folgenden für die jeweiligen Bereiche erläutert.

Knotenpunkt Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche

Wie in der Mängelanalyse dargelegt besteht an diesem Knotenpunkt ein Handlungsbedarf bei Unfallprävention. Die eingeschränkten oder gänzlich blockierten Sichtachsen können aufgrund unveränderlicher Bestandsbebauung nicht verbessert werden. Auch die Höchstgeschwindigkeit ist mit 30 km/h bereits reduziert. Entsprechend ist durch bauliche Maßnahmen die tatsächliche Annäherungsgeschwindigkeit zu dämpfen, sodass ein ausreichendes Zeitfenster zur Verstärkung vorhanden ist.

Auf der Folgeseite ist eine Anpassung des Knotenpunktes auf Basis des Luftbildes visualisiert.

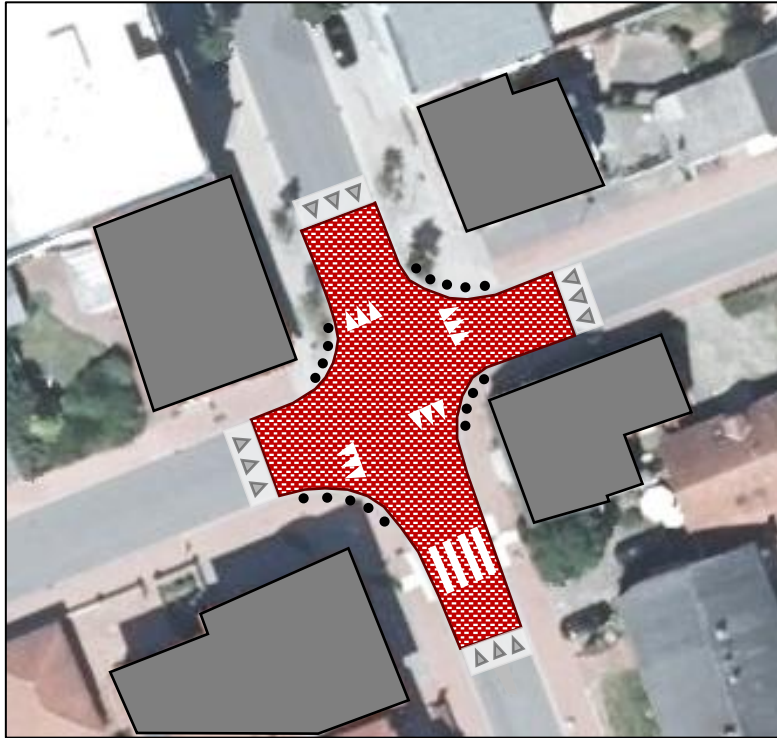


Abbildung 52: Bauliche Anpassung des Knotenpunktes (Luftbild von LGLN)

So kann beim sich annähernden Fahrer über eine Hervorhebung des Kreuzungsbereiches eine besondere Aufmerksamkeit für die Verkehrssituation infolge der blockierten Sichtachsen erreicht werden. Wie dargestellt wird der Fahrbereich aufgepflastert und dabei für einen kontrastierenden Effekt eine rote Oberfläche verwendet. In jedem Ast werden die sogenannten „Haifischzahn“-Markierungen (Zeichen 342) aufgebracht, welche für ein mögliches Anhalten zur Vorfahrtsgewährung sensibilisieren bzw. die Haltezone verdeutlichen. Die Seitenräume werden mit nicht sichteinschränkenden Pollern gegen das Überfahren durch Kfz gesichert.

Bewertung:

Durch die Maßnahme würde ein zusätzliches verkehrsberuhigendes Element für die Bramscher Str. allgemein und für den unfallauffälligen Knotenpunkt im Besonderen eingebaut. Zudem würden die seitens der Bürger beschriebenen problematische Querungssituation entschärft, da auch die Ein- und Abbiegevorgänge entschleunigt werden würden.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung sind die Optionen einer Aufpflasterung, wie beschrieben, oder einer Einfärbung bezüglich der Haltbarkeit, Wirkung und der Kosten abzuwägen. Eine Aufpflasterung ist in Wirkung und Haltbarkeit beständiger. Als Nachteile sind eine höhere Geräusentwicklung sowie ein geringerer Fahrkomfort auch für Radfahrende und Busse zu nennen. Allerdings können diese bei entsprechender Ausführung bei der weiteren Planung begrenzt werden (Verwendung von Sinusteinen und lärmarmen Pflaster).

Insgesamt bietet die Maßnahme viele Vorteile v.a. hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Die Nachteile können durch entsprechende Planung minimiert werden, so dass die Maßnahme weiterverfolgt werden sollte.

Knotenpunkt Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str.

Die Kreuzung im Nordosten des Untersuchungsgebiet hat sowohl im Verkehrsnetz als auch mit den angrenzenden Nutzungen von Rathaus, Eiscafé, Markt und Touristeninformationen einen Bedeutungsüberschuss. Gleichzeitig ist die Geometrie asymmetrisch und im jetzigen Verkehrsgeschehen funktioniert der Knotenpunkt vor allem durch Abstimmung der Verkehrsteilnehmer untereinander. Auf Grundlage dieses Prinzips der wechselseitigen Kommunikation lässt sich der Kreuzungsbereich langfristig zu einer vielseitig nutzbaren Shared-Space-Fläche mit Platzcharakter entwickeln. Dabei würde der gesamte Kreuzungsbereich bestehend aus Fahrfläche und Seitenraum optisch vereinheitlicht werden, wie im Folgenden näher erläutert wird. Im Resultat entsteht auch hier ein eindeutig erkennbares „Eintrittstor“ in den engeren Ortskern, welches den ebenfalls umgestalteten Knotenpunkt Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche planerisch spiegelt. Gemeinsam markieren diese Bereiche die Eingänge zum Hauptgeschäftsbereich.

Die angeführte Umgestaltung des Knotenpunktes Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str. kann im Sinne eines Shared Space geplant werden. Ein Shared Space, oder im deutschsprachigen Raum oft als Begegnungszone bezeichnet, ist nicht in der StVO enthalten und deshalb rechtlich keine vorfahrtsrechtliche Veränderung am Status quo. Eine Begegnungszone fokussiert vielmehr auf dem ohnehin bestehenden Konzept der gegenseitigen Rücksichtnahme an diesem Knotenpunkt und unterstützt dies gestalterisch.

Als Kernelement wird die strenge bauliche Abgrenzung von Seitenraum und Fahrbahn durch Höhennivellierung aufgehoben, wenngleich sie immer noch erkennbar bleibt. Weiterhin wird das Parken weitestgehend untersagt, um den offenen Flächencharakter und die essentiellen Sichtachsen beizubehalten. Unterstützend durch weitere Gestaltungsmerkmale wird so ein Verkehrsbereich geschaffen, welcher bei den Kfz-Fahrern bei Einfahren in den Knotenpunkt eine gewünschte Sensibilisierung für andere Verkehrsteilnehmer erzeugt. Gleichzeitig wird flächiges Queren für Fußgänger und Radfahrer vereinfacht und akzeptierter. Die Aufenthaltsqualität kann aufgrund des entschleunigten Verkehrsgeschehens, flankiert durch entsprechende Maßnahmen, steigen. Das nachfolgende Foto zeigt beispielhaft die Begegnungszone in der Gemeinde Bad Rothenfelde.

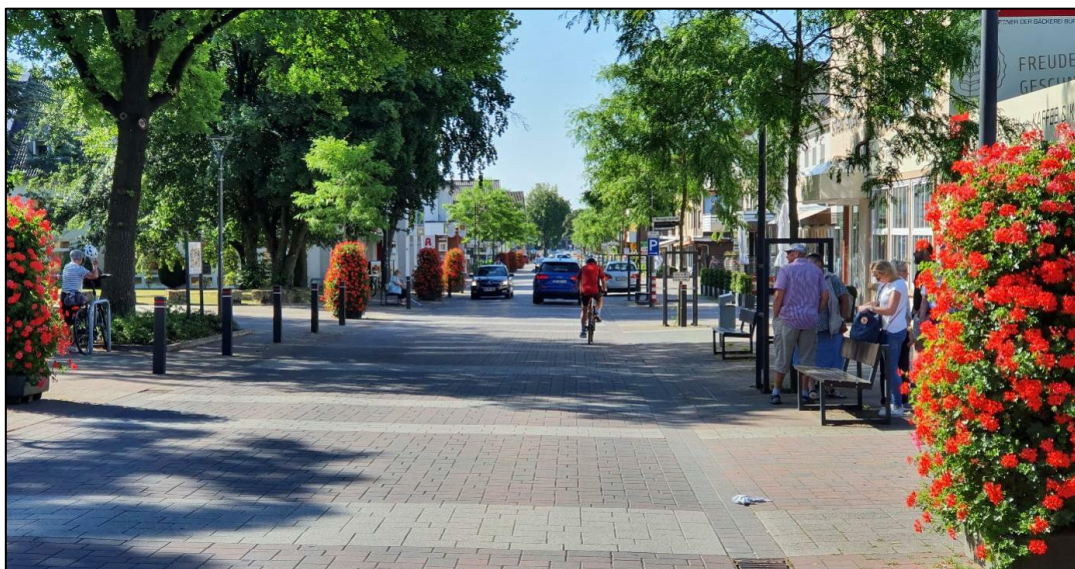


Abbildung 53: Begegnungszone Frankfurter Straße in Bad Rothenfelde (IPW)

Bewertung:

Eine Disruption der Straßenraumgestaltung ist – am nördlichen Eingang der Bramscher Straße als Hauptgeschäftszone – zu empfehlen. Die erläuterte Begegnungszone stellt einen integrativen Lösungsansatz dar, welcher auch städtebauliche Aspekte wie die Aufenthaltsqualität mit einbezieht. Gleichzeitig bedeutet sie einen umfassenden planerischen und baulichen Aufwand in der Umsetzung.

Der Planungshorizont dieser Maßnahme ist demzufolge langfristig angelegt.

Querschnitt Am Bahnhof und Kurvenlage

Wie in der Mängelanalyse beschrieben, ist die Radverkehrsführung in der Kurvenlage uneindeutig. Als grundsätzliche Maßnahme ist eine Aufhebung der Freigabe des Seitenraums für den Radverkehr in der Bahnhofstraße denkbar, da hier die richtlinienkonforme Führung ohne hin der Mischverkehr ist. Damit wird der Radverkehr, auch in der Kurvenlage zur Straße Am Bahnhof, für den Kfz-Verkehr sichtbarer und plötzliches Queren aus dem Seitenraum heraus unterbunden.

In Kombination mit der beschriebenen Neuregulierung der Radverkehrsführung auf der Bahnhofstraße ist auch eine Anpassung der Höchstgeschwindigkeit in der Straße Am Bahnhof sinnvoll. So kann die rund 250 m lange Straße in die anschließende Tempo-30-Zone (Z. 274) integriert werden. Im Zuge dessen ist eine Neudimensionierung des Querschnittes anzustreben. Dies ist nachfolgend beispielhaft visualisiert.

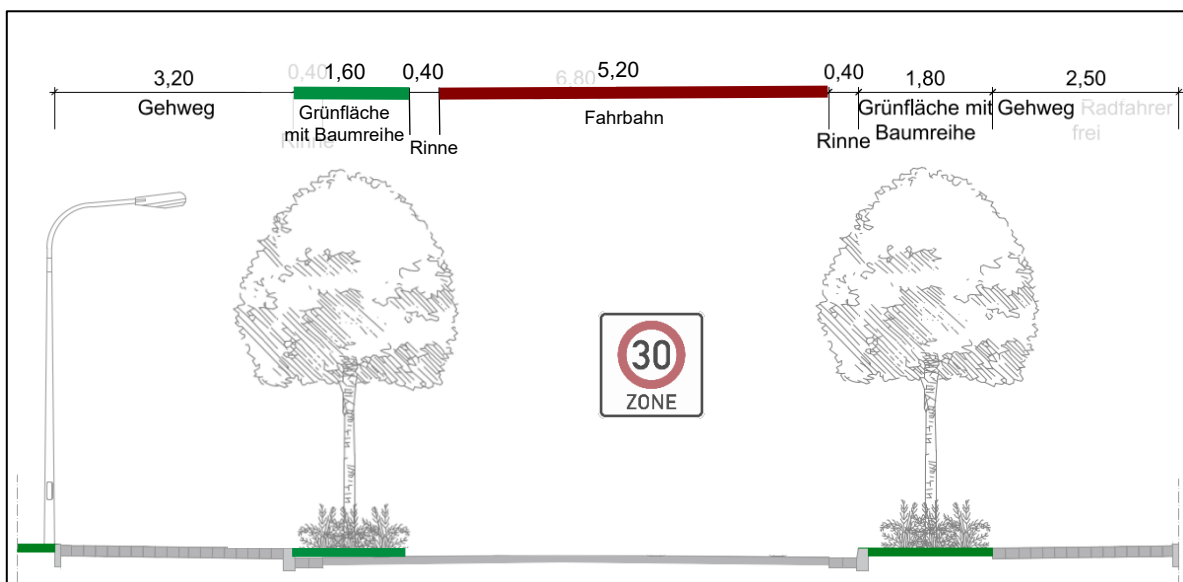


Abbildung 54: Neudimensionierung des Querschnittes Am Bahnhof – Blickrichtung Süden

So könnte die Fahrbahn auf die notwendige Breite für den Begegnungsfall von Bus / Bus bei 30 km/h auf 6,00 m reduziert werden. Auf der Westseite ist der Seitenraum mit 2,50 m hinreichend breit für einen ausschließlichen Gehweg. Zudem macht eine bestehende Baumreihe eine Veränderung komplex. Infolgedessen würden die Platzgewinne im Querschnitt vollständig zugunsten der Ostseite gehen, sodass dort die Baumreihe gespiegelt werden könnte.

Dies ist lediglich als Maßnahmenidee zu betrachten und müsste in einem sich anschließenden Planungsschritt bei entsprechender Konzepterstellung genauer ausgeplant werden.

Bewertung:

Im aktuellen Zustand zeichnet sich die Straße Am Bahnhof durch eine breite Fahrbahn und hohe Fahrtgeschwindigkeiten aus. Die beschriebene Neugestaltung und die notwendigen Änderungen bei der gestatteten Höchstgeschwindigkeit fügen die Straße in den Kontext der bestehenden Tempo-30-Zone ein und entschärfen die beschriebene Gefahrenstelle für den Radverkehr.

Eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfordert eine enge Abstimmung mit dem Busverkehrsträger, der Polizei und der letztendlich entscheidungsbefugten Straßenverkehrsbehörde. Damit einher geht entsprechende Vorplanung der Änderung von Beschilderung, Vorfahrt etc., welche im Einklang mit der Umgestaltung des Querschnitts erfolgen sollte. Diese ist zu empfehlen. Denn die gegenwärtig breitflächige und geradlinige Geometrie begünstigt höhere Geschwindigkeiten und mindert somit die Akzeptanz einer langsameren Fahrweise in der möglichen zukünftigen Tempo-30-Zone auf der Straße Am Bahnhof.

5.3 Neukonzipierung des Parkraums

Wie in der Bestandsaufnahme dokumentiert, ist in allen zu untersuchenden Straßenräumen Lindenstraße, nördliche Bramscher Straße, Bahnhofstraße und der Straße Am Bahnhof Parkraum vorhanden. Zudem befinden sich im Innenbereich an der Bürgermeister-Kreke-Straße und der Buddenbergstraße noch zwei zentrale Stellplatzanlagen in fußläufiger Entfernung. Bei der Ortsbegehung konnte festgestellt werden, dass deren Lage für ortsunkundige Fahrer nicht zwangsläufig erkennbar ist. Eine konsistente und frühzeitige Ausschilderung vor Einfahrt in den Ortskern würde eine gleichmäßigere Auslastung des Parkraums unterstützen.

Der Großteil der Stellplätze im Untersuchungsgebiet ist fahrbahnparallel zur Bramscher Straße und Lindenstraße angelegt. In Letzterer sind die Parkstände durch markierende Pflasterung im Seitenraum abgesteckt. Diese Markierung insinuiert Stellplätze in zweiter Reihe, deren Nutzung überwiegend weder möglich noch zulässig ist. Entsprechend ist zu empfehlen, diese missverständliche Markierung aufzuheben. Der aktuell nur wenig durch Outdoor-Fitnessgeräte, Fahrradbügel oder Ähnliches genutzte Raum bietet Gestaltungsmöglichkeiten im Seitenraum für Straßenmobiliar, Bepflanzung oder ggf. Außengastronomie.

Ein- und Ausparkmanöver im rechten Winkel zur Fahrbahn bergen aufgrund häufig blockierter Sichtachsen ein Unfallrisiko und können den Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten behindern. Eine Neuordnung der aktuell 25 Senkrechtstellplätze in der Lindenstraße zu fahrbahnparallelen Parkständen ist daher aus Gründen der Verkehrssicherheit ebenfalls zu empfehlen.

Insgesamt sinkt durch die beschriebenen Maßnahmen die Anzahl an Stellplätzen in der Lindenstraße von aktuell 85 auf ca. 75 (-12 %). Aufgrund der Ausweichstandorte im Umfeld ist daraus aber kein unverträglich hoher Parkdruck zu erwarten.

Neben der Quantität ist auch die Qualität des angebotenen Parkraums zu verbessern. Wie festgestellt, sind im Untersuchungsraum keinerlei Stellplätze für Menschen mit Behinderung

reserviert. Dies sollte, insbesondere im Bereich Rathaus und Sparkasse, behoben werden. Auch die Nachfrage nach E-Ladesäulen ist zu prüfen und die aktuelle Anzahl (4) auszubauen.

5.4 Optimierung der Fuß- und Radverkehrsführung

Bei der Führung des Fuß- und Radverkehrsführung werden die aktuellen Richtlinien und Empfehlungen größtenteils eingehalten. Dennoch können punktuelle Missstände behoben bzw. präventive Verbesserungen vorgenommen werden.

Rad-Piktogramme

Der Radverkehr im Untersuchungsgebiet wird im Mischverkehr auf der Straße geführt. Um sowohl dem Radfahrer in einer selbstsicheren Fahrweise zu stärken, als auch dem Autofahrer die Rechtmäßigkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufzuzeigen, können Piktogrammketten auf der Fahrbahn markiert werden.

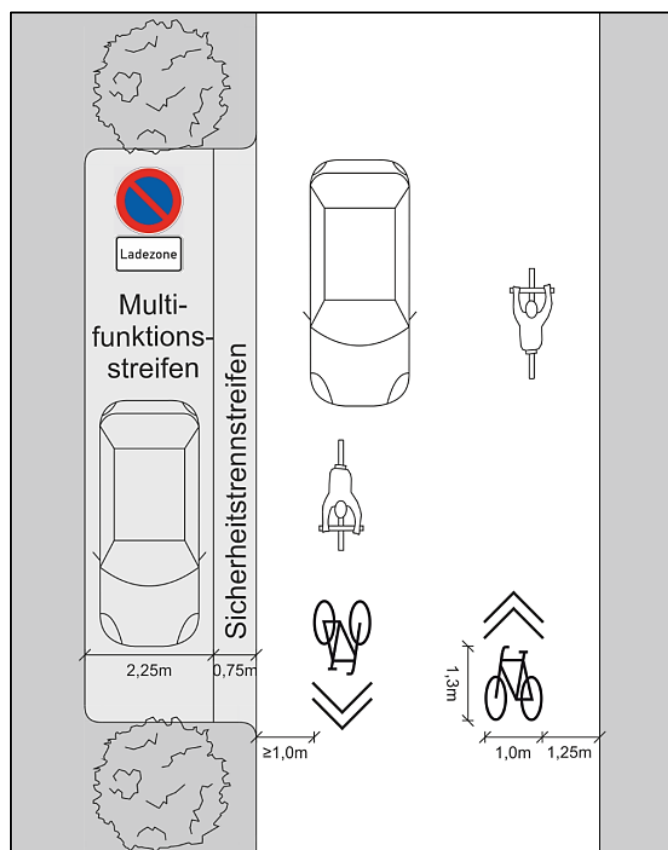


Abbildung 55: Empfehlung zur Ausführung einer Piktogrammspur
(Quelle: Bergische Universität Wuppertal)

Durch das Fahrradsymbol auf der Fahrbahn soll allen Verkehrsteilnehmenden die Führungsform verdeutlicht und im Allgemeinen die Akzeptanz bzw. die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden.

Es darauf verwiesen, dass gemäß aktuellem Erlass des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums (2025) dem Fahrradpiktogramm keine Sharrow-Symbole (Pfeile) mehr, wie in der Darstellung aus der Studie, hinzugefügt werden dürfen.

Im Bereich von fahrbahnparallelen Stellplätzen kann durch die Maßnahme ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn erwartet werden, da Radfahrende auf Fahrbahnen mit Piktogramm Spuren erwiesenermaßen mittiger fahren und damit aus der sogenannten „Dooring-Zone“ rücken. Zusätzlich sollte in diesem Zusammenhang bei der erforderlichen Erstellung eines Markierungsplanes noch geprüft werden, ob die Dooring-Zonen durch das Markieren von kleinen Sperrflächen gesichert werden können.

Fußgängerüberweg auf der Bramscher Straße

Wie in der Mängelanalyse dargelegt, besteht Querungsbedarf in der zentralen Geschäftsstraße Bersenbrücks und die Zeitlücken können bei der gegebenen Verkehrsdichte für eine sichere Querung, insbesondere für Kinder und Ältere, relativ kurz sein. Dieser Umstand wurde auch beim Bürger-Infotag aufgeworfen. Entsprechend ist eine weitere Querungsmöglichkeit in zentraler Lage zu prüfen.

Hierbei bietet sich der bereits jetzt vorgezogene Seitenraum auf Höhe der Hausnummer 12 an. Das nachfolgende Foto vermittelt einen Eindruck der aktuellen Situation.



Abbildung 56: Mögliche Querungsstelle für Fußgängerüberweg (Eigene Aufnahme)

In der mittigen Lage auf dem Abschnitt der Bramscher Straße wäre somit eine weitere, gesicherte Querungsmöglichkeit geschaffen. Grundsätzlich sind die Voraussetzungen eines Fußgängerüberweges (Z. 293) innerhalb der geltenden Tempo-30-Zone (Z. 274) gegeben. So besteht eine erhöhte Verkehrsbelastung und zugleich eine räumliche Nähe zu Einrichtungen mit vulnerablen Verkehrsteilnehmern (Caritas-Senioren-WG und Schule). Gleichermassen ist die festgestellte Querungsfrequenz für einen ‚Zebrastreifen‘ nicht ausreichend hoch.

Ein Lösungsansatz wäre eine Verengung durch vorgezogene Seitenräume. An der dargestellten Stelle ist dies bereits auf der Nordseite der Fall. Bei der Umsetzbarkeit ist die Nähe zur einmündenden Buddenbergstraße zu prüfen. Zudem müssten die beiden Parkstände auf der Ostseite der Bramscher Straße in unmittelbarer Nähe des geplanten Fußgängerüberwegs zur Freihaltung der Sichtachsen entfallen.

Bewertung:

Die dargestellten Optimierungsmaßnahmen sind hinsichtlich des planerischen und finanziellen Aufwandes unterschiedlich einzuordnen. Die Piktogrammketten sind sowohl in der baulichen Realisierung als auch bezüglich der Kosten als einfach und kurzfristig umsetzbar zu bewerten. Eine Ab- und Zustimmung mit bzw. der Straßenverkehrsbehörde bleibt die Voraussetzung. **Die Maßnahme ist uneingeschränkt zu empfehlen.**

Die zusätzliche gesicherte Querungsmöglichkeit bedarf hingegen umfangreicherer Vorplanung hinsichtlich der baulichen und verkehrsrechtlichen Ausgestaltung. Der Handlungsbedarf wurde sowohl im Rahmen der Bestandsaufnahme identifiziert als auch nochmal durch die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung unterstrichen. **Demzufolge ist die Einleitung eines dahingehenden Vorplanungsprozesses zu prüfen und zu empfehlen.**

6 Zusammenfassung und Empfehlung

Das Verkehrskonzept für das Stadtzentrum Bersenbrücks hat zum Ziel einen Rahmen für die künftigen verkehrspolitischen Fragestellungen und in der täglichen Arbeit der Verwaltung zu bieten. Die Schwerpunkte der Bearbeitung lagen, wie eingangs vorgestellt, bei der Verkehrsbelastung im Ortskern, der Fuß- und Radverkehrsförderung und der Ordnung des ruhenden Verkehrs.

Als Grundlage wurden initial alle Verkehrsarten hinsichtlich des jetzigen Angebotes und der Nachfrage dokumentiert. Im Rahmen der folgenden Mängelanalyse wurden in Abstimmung mit der Verwaltung und unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Defizite und Problemlagen identifiziert.

Darauf aufbauend folgte die Untersuchung von möglichen Lösungsansätzen und optimierenden Maßnahmen. In einem vertiefenden Prozess muss die konkrete Umsetzung geprüft werden.

Wie gezeigt stellt die Verkehrsentslastung der Bramscher Straße in einem gewachsenen Netz eine komplexe Problemlage dar. Eine Regelung als Einbahnstraße würde hier nur eine Problemverlagerung bedeuten. Für die beiden Knotenpunkte, welche den zentralen Geschäftsabschnitt rahmen, konnten Optimierungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der langfristigen städtebaulichen Entwicklung aufgezeigt werden. Auch die Option einer weiteren Querungshilfe wurde analysiert.

Die Untersuchung der Lindenstraße ergab Handlungsbedarfe bei der Organisation der Parkflächen und der Seitenräume. Die Empfehlungen schaffen Gestaltungsspielräume und steigern die Verkehrssicherheit, insbesondere des fließenden Radverkehrs auf der Fahrbahn. Für die Straße Am Bahnhof konnte eine integrierte Neugestaltung des verkehrsrechtlichen Rahmens und der baulichen Aufteilung des Querschnitts dargelegt werden.

Wallenhorst, 25.03.2026

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



Jens Westerheider

ANHANG

Anlage 1 Grundlagen

- Anlage 1.1 Verkehrsregelung
- Anlage 1.2 Parkraum
- Anlage 1.3 Straßenquerschnitte
- Anlage 1.4 Rad- und Fußverkehrsnetz

Anlage 2 Analyse

- Anlage 2.1 Verkehrsnachfrage – Kfz-Verkehr
- Anlage 2.2 Verkehrsnachfrage – Schwerverkehr
- Anlage 2.3 Verkehrsqualität – KP 1 Lindenstr. / Am Bahnhof
- Anlage 2.4 Verkehrsqualität – KP 2 Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str.
- Anlage 2.5 Verkehrsqualität – KP 3 Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche
- Anlage 2.6 Verkehrsnachfrage – Radverkehr

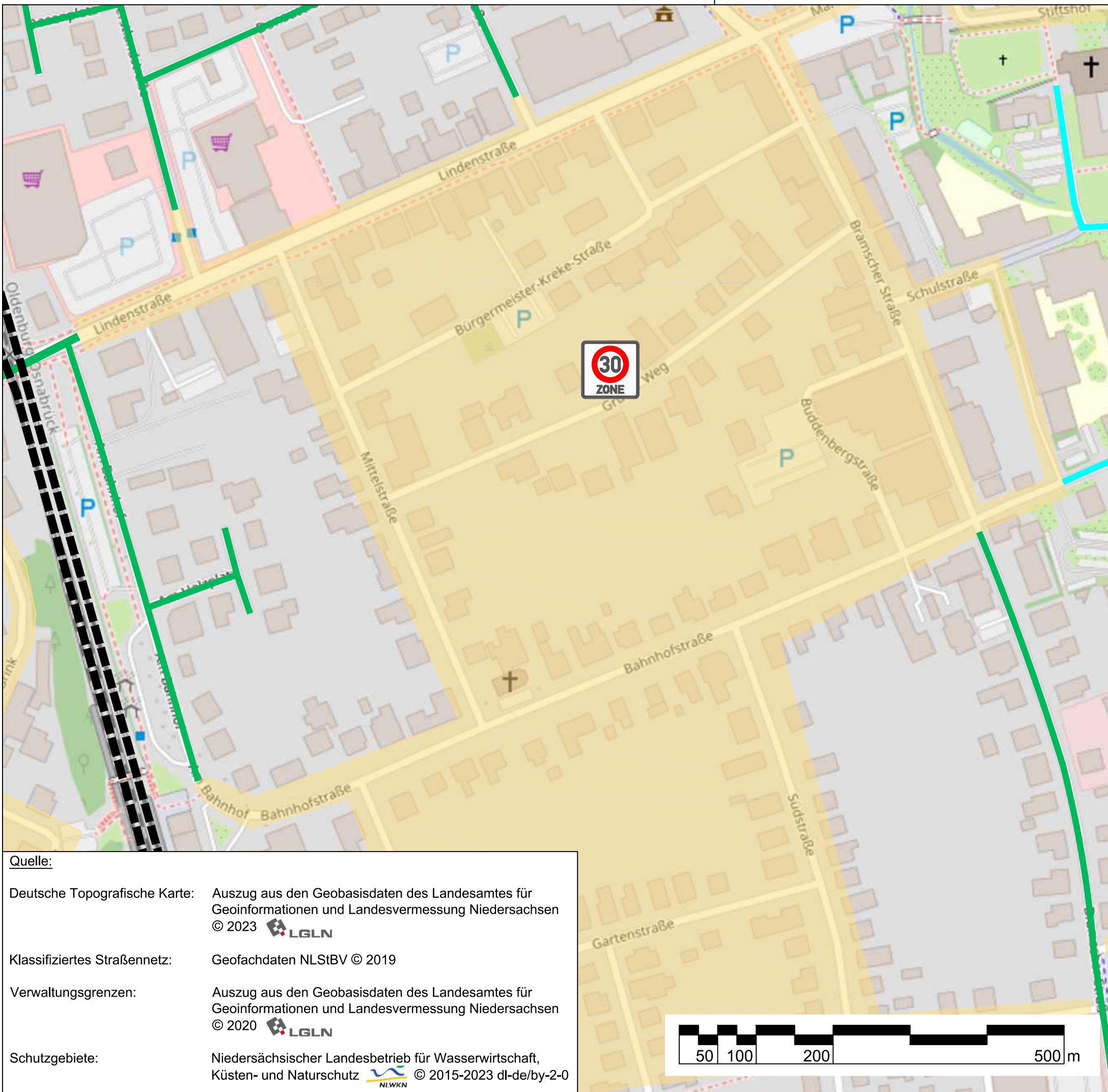
Anlage 3 Maßnahmenuntersuchung

- Anlage 3.1 Prognose – Kfz-Verkehr
- Anlage 3.2 Prognose – Schwerverkehr
- Anlage 3.3 Einbahnstraße Bramscher Str. – Szenario Freigabe Richtung Nord
- Anlage 3.4 Einbahnstraße Bramscher Str. – Szenario Freigabe Richtung Süd

ANLAGE

Anlage 1 Grundlagen

Anlage 1.1 Verkehrsregelung






Verkehrskonzept

Stand 2026
Anlage 1.1

Verkehrsregelung

Geschwindigkeiten

-  Tempo 10
-  Tempo 50
-  Tempo 30 Zone

Sonstiges


-  Bahnlinie

Quelle:

Deutsche Topografische Karte: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2023 

Klassifiziertes Straßennetz: Geofachdaten NLStBV © 2019

Verwaltungsgrenzen: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2020 

Schutzgebiete: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz  © 2015-2023 dl-de/by-2-0



Entwurfsbearbeitung:  <i>Jens Westeher</i> Wallenhorst, 25.03.2026 i. V. Jens Westerheider	
 Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept	
Platd: H:\BERSENBR\224436\PLAENE\VPvp_konz01_Verkehrsregelung.dwg(B101)	
Übersichtskarte Verkehrsregelung	Anlage: 1.1 Blatt Nr.: 1/1 Maßstab: 1: 5.000
Plotdatum: 2026-03-25	Speicherdatum: 2026-03-25

Anlage 1 Grundlagen

Anlage 1.2 Parkraum





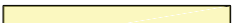








Verkehrskonzept

Stand 2026
Anlage 1.2



Parkraumangebot

Parkraumangebot

-  Untersuchungsgebiet
-  Längsstellplatz
-  Senkrechtstellplatz
-  freies Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt
-  2h Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen erlaubt
-  Anzahl der Stellplätze
-  1 Stellplatz für Menschen mit Behinderung (0)
-  1 E-Ladesäule (4)

Quelle:
 Deutsche Topografische Karte: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2023 
 Klassifiziertes Straßennetz: Geofachdaten NLStBV © 2019
 Verwaltungsgrenzen: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2020 
 Schutzgebiete: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz  © 2015-2023 dl-de/by-2-0



Entwurfsbearbeitung:  **IPW** INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG
 Wallenhorst, 25.03.2026 i. V. Jens Westerheider
 **Stadt Bersenbrück**
 Verkehrskonzept
 Plad: H:\BERSENBR224436\PLAENE\VPvp_konz01_Parkplätze.dwg(BI01)
 Anlage: 1.2
 Blatt Nr.: 1/1
 Maßstab: 1: 5.000
 Plotdatum: 2026-03-25 Speicherdatum: 2026-03-25

Anlage 1 Grundlagen

Anlage 1.3 Straßenquerschnitte

Verkehrskonzept

Stand 2026
Anlage 1.3

Straßenquerschnitte

Querschnitte



Quelle:

Deutsche Topografische Karte: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2023

Klassifiziertes Straßennetz: Geofachdaten NLStBV © 2019

Verwaltungsgrenzen: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2020

Schutzgebiete: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz © 2015-2023 dl-de/by-2-0

Entwurfsbearbeitung: INGENIEURPLANUNG gmbh & co. KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49113 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-48

Wallenhorst, 25.03.2026

Jens Westerheider
i. V. Jens Westerheider



Stadt Bersenbrück

Verkehrskonzept

Plat: H:\BERSENBR\224436\PLAENE\VPwp_sq01.dwg(B010)

Übersichtskarte Querschnitte	Anlage:	1.3
	Blatt Nr.:	1/7
	Maßstab:	1: 5.000

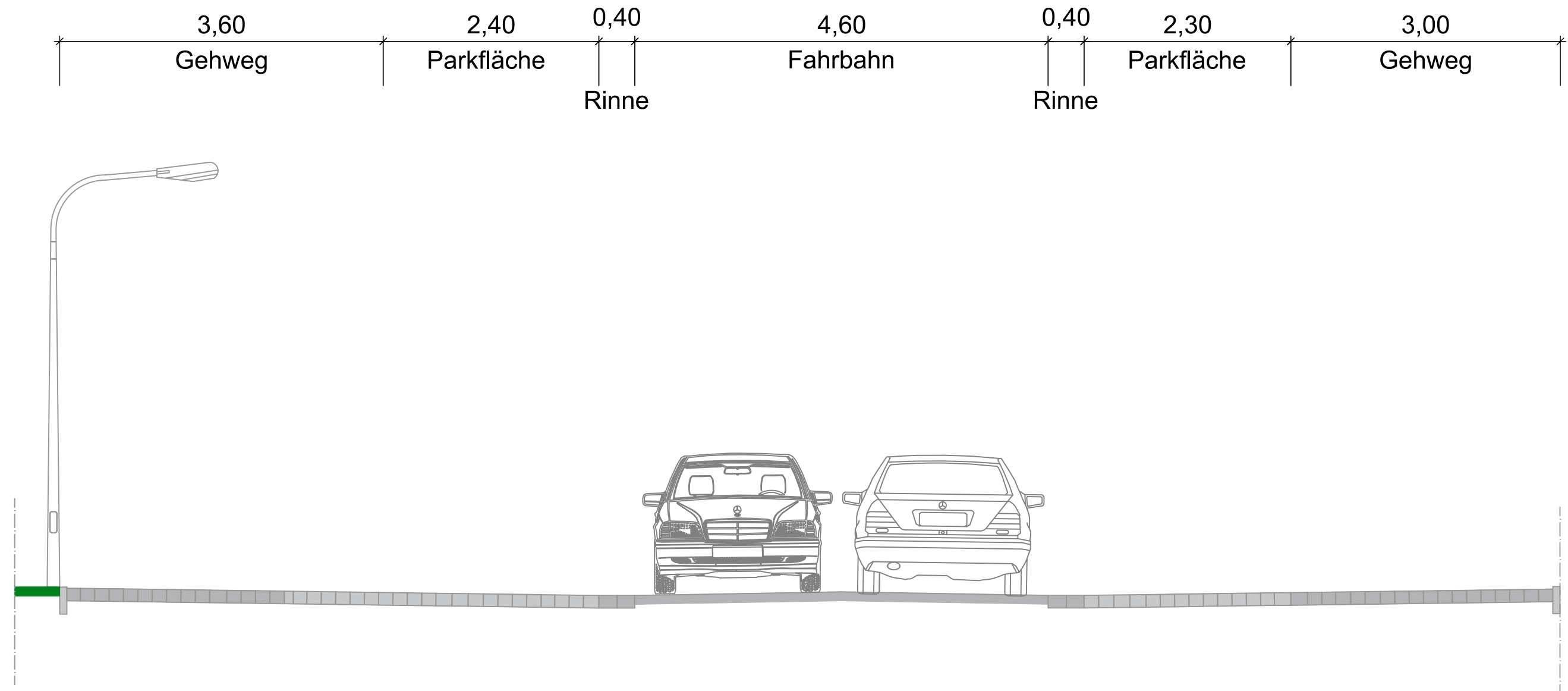
Plotdatum: 2026-03-25

Speicherdatum: 2026-03-25

Straßenquerschnitt 1

Lindenstraße (Höhe Hausnr.: 22)

Bestand



Pfad:

H:\BERSENBR\224436\PLAENEVP\vp_sq01.dwg(BI02)

Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept 2025	Entwurfsbearbeitung: IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG <small>Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88</small>		Datum	Zeichen
	Wallenhorst, 25.03.2026 <i>Jens Westerheider</i> i. V. Jens Westerheider	bearbeitet	07.2025	Ws
		gezeichnet	07.2025	Dn
		geprüft	03.2026	Ws
	freigegeben	03.2026	Ws	
Straßenquerschnitt 1		Unterlage:	1.3	
		Blatt Nr.:	2/7	
		Maßstab:	1: 50	

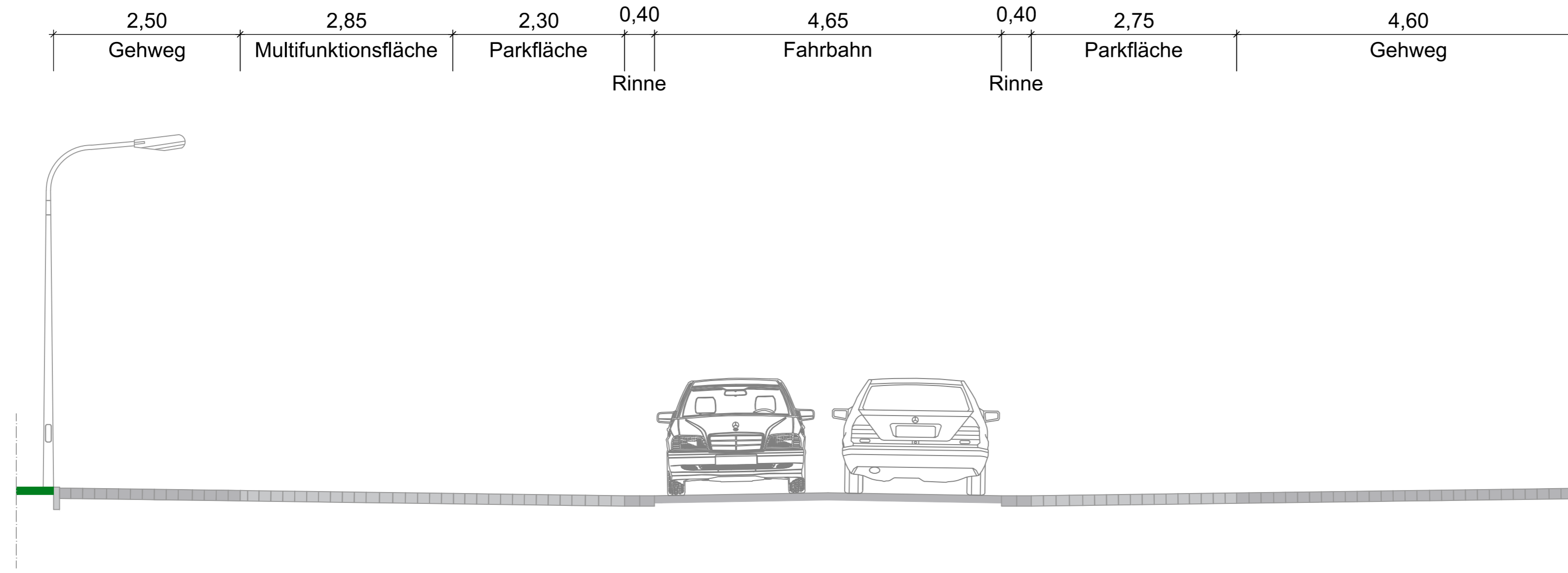
Plotdatum: 2026-03-25

Speicherdatum: 2026-03-25

Straßenquerschnitt 2

Lindenstraße (Höhe Hausnr.: 11)

Bestand



Pfad:

H:\BERSENBR\224436\PLAENEVP\vp_sq01.dwg(BI03)

Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept 2025	Entwurfsbearbeitung: IPW <small>INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel.05407/880-0 • Fax05407/880-88</small>	Datum 07.2025	Zeichen Ws
	Wallenhorst, 25.03.2026 i. V. Jens Westerheider	bearbeitet 07.2025	Ws
		gezeichnet 03.2026	Dn
		geprüft 03.2026	Ws
freigegeben 03.2026	Ws	Unterlage: 1.3	3/7
Straßenquerschnitt 2	Maßstab: 1: 50		

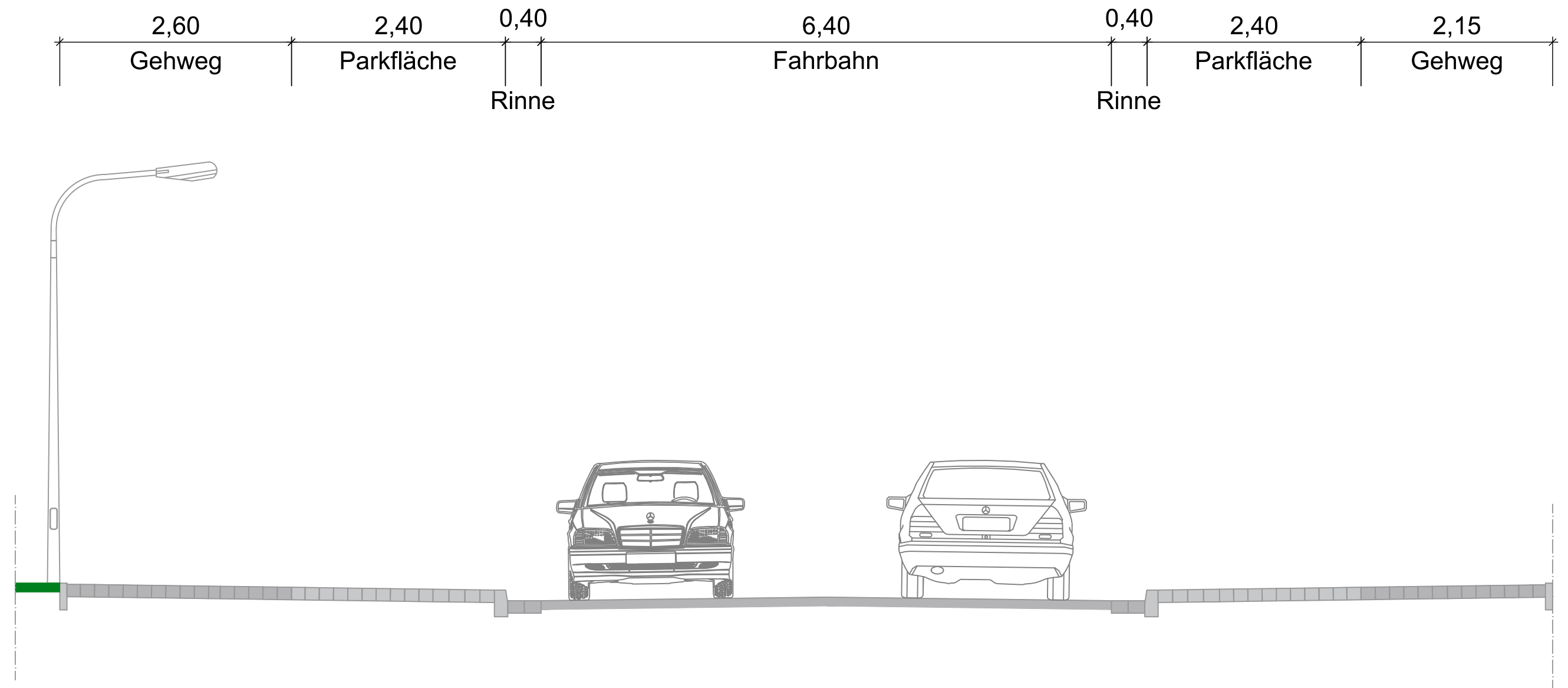
Plotdatum: 2026-03-25

Speicherdatum: 2026-03-25

Straßenquerschnitt 3

Bramscher Straße (Höhe Hausnr.: 5)

Bestand



Pfad:

H:\BERSENBR\224436\PLAENEVP\vp_sq01.dwg(BI04)

Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept 2025	Entwurfsbearbeitung: IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88		Datum	Zeichen
	Wallenhorst, 25.03.2026 <i>Jens Westerheider</i> i. V. Jens Westerheider	bearbeitet	07.2025	Ws
		gezeichnet	07.2025	Dn
		geprüft	03.2026	Ws
	freigegeben	03.2026	Ws	
Straßenquerschnitt 3		Unterlage: 1.3 Blatt Nr.: 4/7 Maßstab: 1: 50		

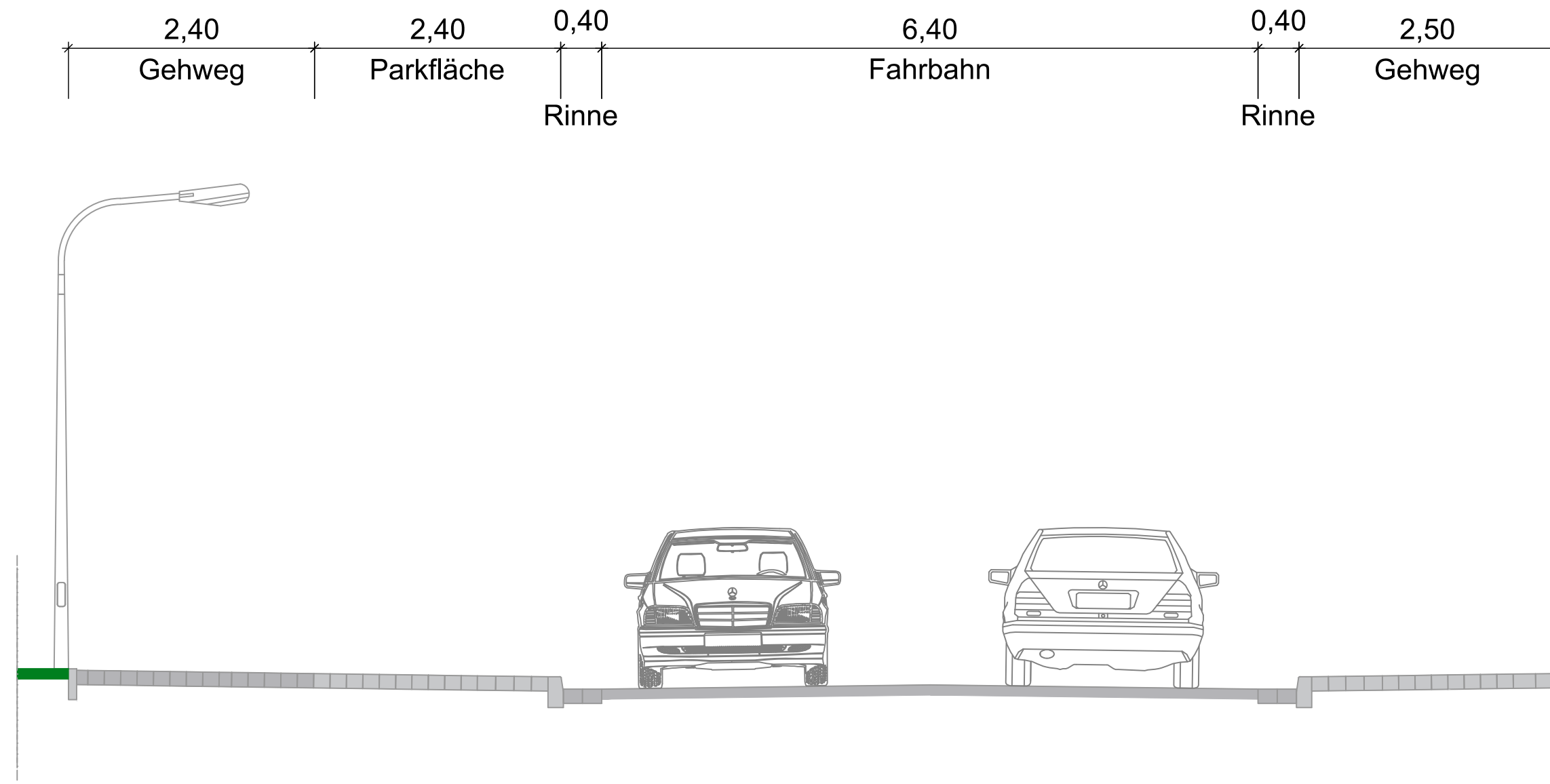
Plotdatum: 2026-03-25

Speicherdatum: 2026-03-25

Straßenquerschnitt 4

Bramscher Straße (Höhe Hausnr.: 16)

Bestand



Pfad:

H:\BERSENBR\224436\PLAENE\VP\vp_sq01.dwg(BI05)

Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept 2025	Entwurfsbearbeitung: IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG <small>Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88</small>		Datum	Zeichen
	Wallenhorst, 25.03.2026 <i>Jens Westerheider</i> i. V. Jens Westerheider	bearbeitet	07.2025	Ws
		gezeichnet	07.2025	Dn
		geprüft	03.2026	Ws
	freigegeben	03.2026	Ws	
Straßenquerschnitt 4		Unterlage: 1.3 Blatt Nr.: 5/7 Maßstab: 1: 50		

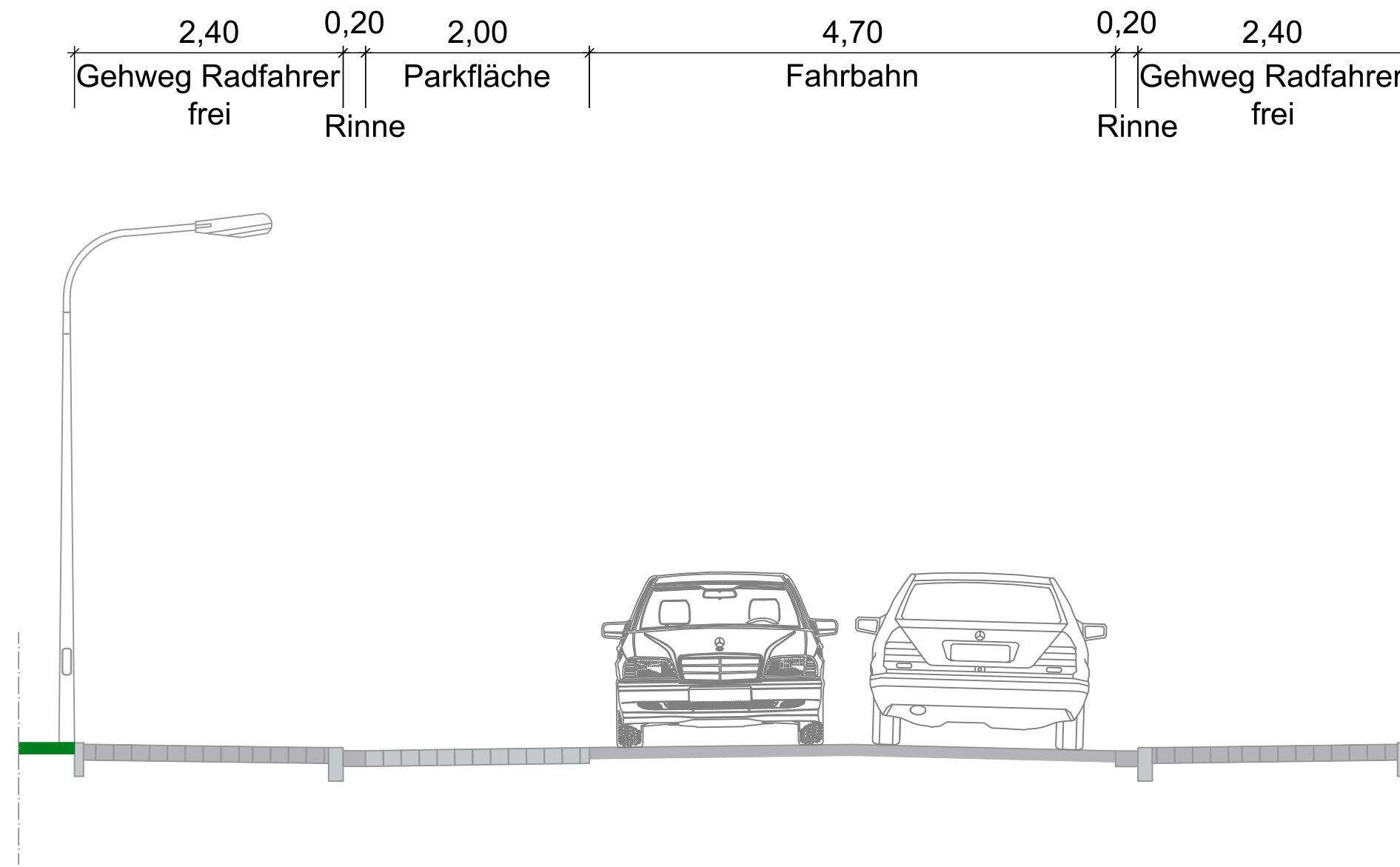
Plotdatum: 2026-03-25

Speicherdatum: 2026-03-25

Straßenquerschnitt 5



Bahnhofstraße (Höhe Kirche)

Bestand



Pfad:

H:\BERSENBR\224436\PLAENE\VP\vp_sq01.dwg(BI06)

Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept 2025	Entwurfsbearbeitung:	 INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88	Datum	Zeichen
		 i. V. Jens Westerheider	bearbeitet	Ws
	Wallenhorst, 25.03.2026		gezeichnet	Dn
			geprüft	Ws
		freigegeben	Ws	
		Straßenquerschnitt 5	Unterlage:	1.3
			Blatt Nr.:	6/7
			Maßstab:	1: 50

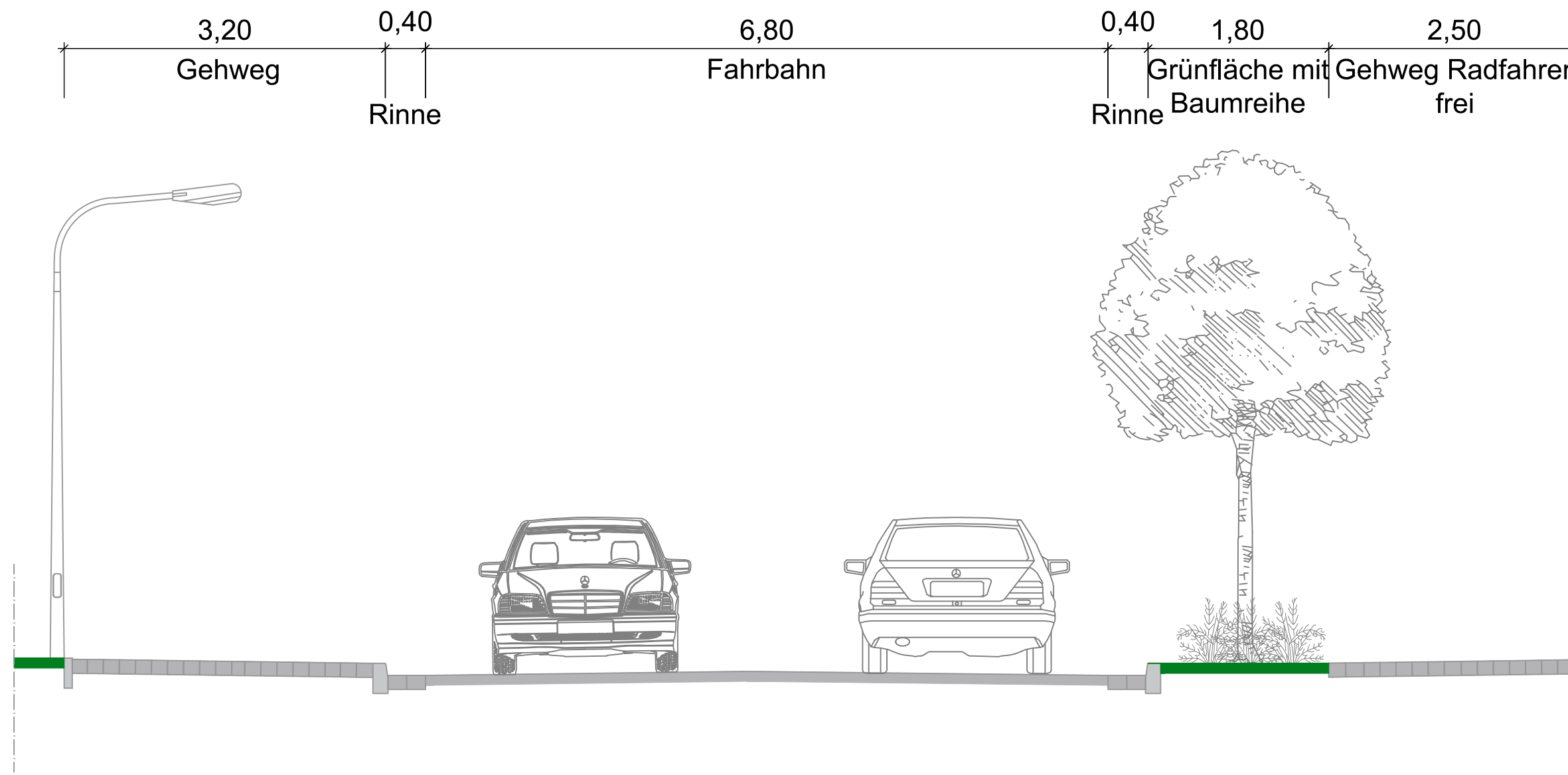
Plotdatum: 2026-03-25

Speicherdatum: 2026-03-25

Straßenquerschnitt 6

Am Bahnhof (Höhe Hausnr.: 1)

Bestand



Pfad:

H:\BERSENBR\224436\PLAENE\VP\vp_sq01.dwg(BI07)

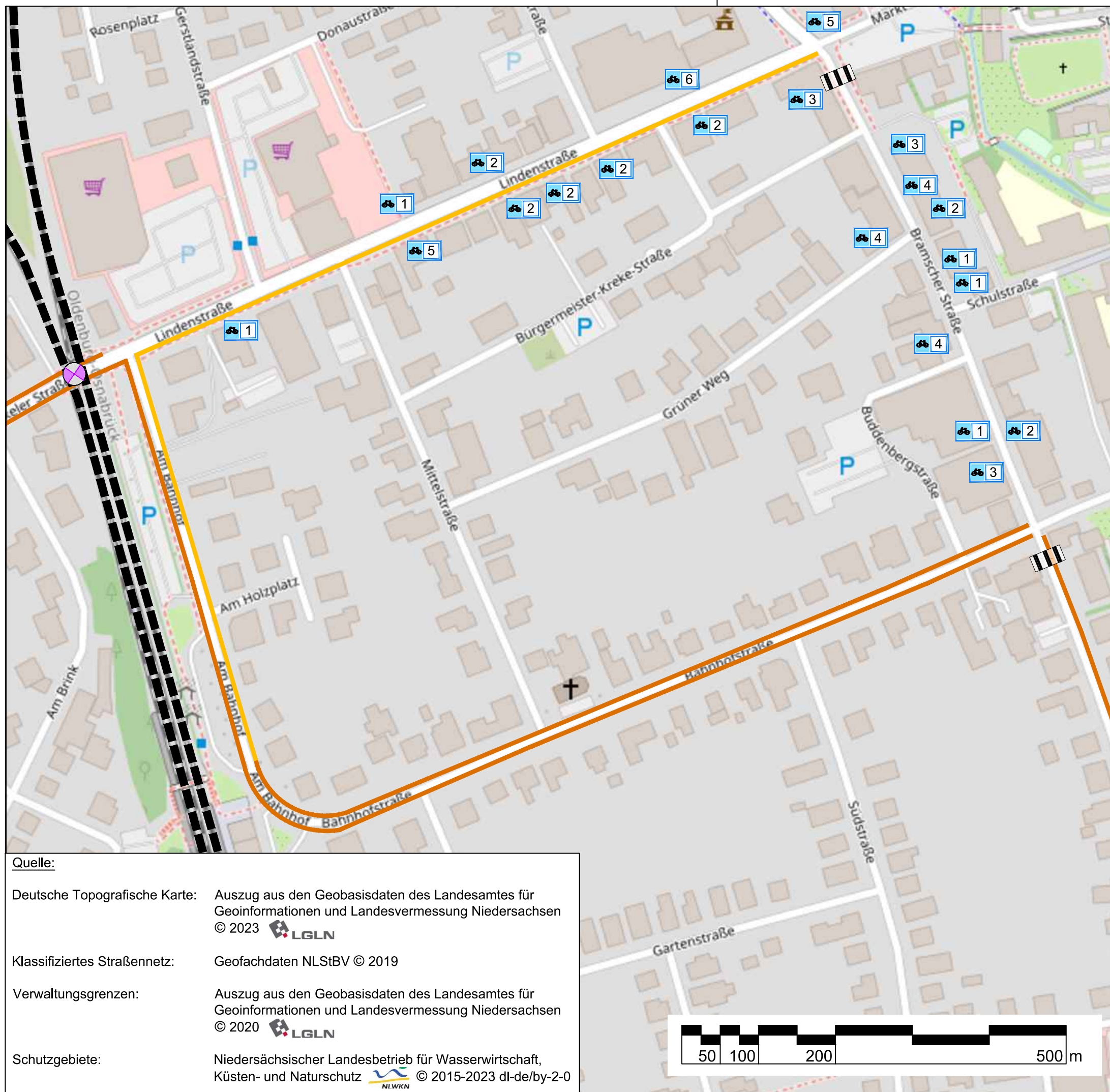
Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept 2025	Entwurfsbearbeitung: IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG <small>Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88</small>		Datum	Zeichen
	Wallenhorst, 25.03.2026 <i>Jens Westerheider</i> i. V. Jens Westerheider	bearbeitet	07.2025	Ws
		gezeichnet	07.2025	Dn
		geprüft	03.2026	Ws
Straßenquerschnitt 6		freigegeben	03.2026	Ws
		Unterlage:	1.3	
		Blatt Nr.:	7/7	
		Maßstab:	1: 50	

Plotdatum: 2026-03-25

Speicherdatum: 2026-03-25

Anlage 1 Grundlagen

Anlage 1.4 Rad- und Fußverkehrsnetz



Verkehrskonzept





Stand 2026
Anlage 1.4

Rad- und Gehwegnetz

Rad- und Gehwegnetz

-  Z 239 Gehweg
-  Z 239 Gehweg
Z 1022-10 "Radfahrer frei"
- 

Sonstiges


-  Bahnlinie
-  Bahnübergang
-  Fußgängerüberweg
-  Fahrradbügel

Quelle:

Deutsche Topografische Karte: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2023 

Klassifiziertes Straßennetz: Geofachdaten NLStBV © 2019

Verwaltungsgrenzen: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen © 2020 

Schutzgebiete: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz  © 2015-2023 dl-de/by-2-0



Entwurfsbearbeitung:  IPW <small>INGENIEURPLANUNG gmbh & co. KG Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-488</small>	
Wallenhorst, 25.03.2026 i. V. Jens Westerheider	
 Stadt Bersenbrück Verkehrskonzept	
Platd: H:\BERSENBR\224436\PLAENE\VPwp_konz01_Rad-Gehwegnetz.dwg(b01)	
Übersichtskarte Rad- und Gehwegnetz	Anlage: 1.4 Blatt Nr.: 1/1 Maßstab: 1: 5.000
Plotdatum: 2026-03-25	Speicherdatum: 2026-03-25

Anlage 2 Analyse

Anlage 2.1 Verkehrsnachfrage – Kfz-Verkehr

Verkehrskonzept Bersenbrück



IPW	Analyse 2025	Analyse.ver
	Gesamtverkehr, DTV in Kfz/24h	Zählung, Do. 22.05.2025

Anlage 2 Analyse

Anlage 2.2 Verkehrsnachfrage – Schwerverkehr

Verkehrskonzept Bersenbrück



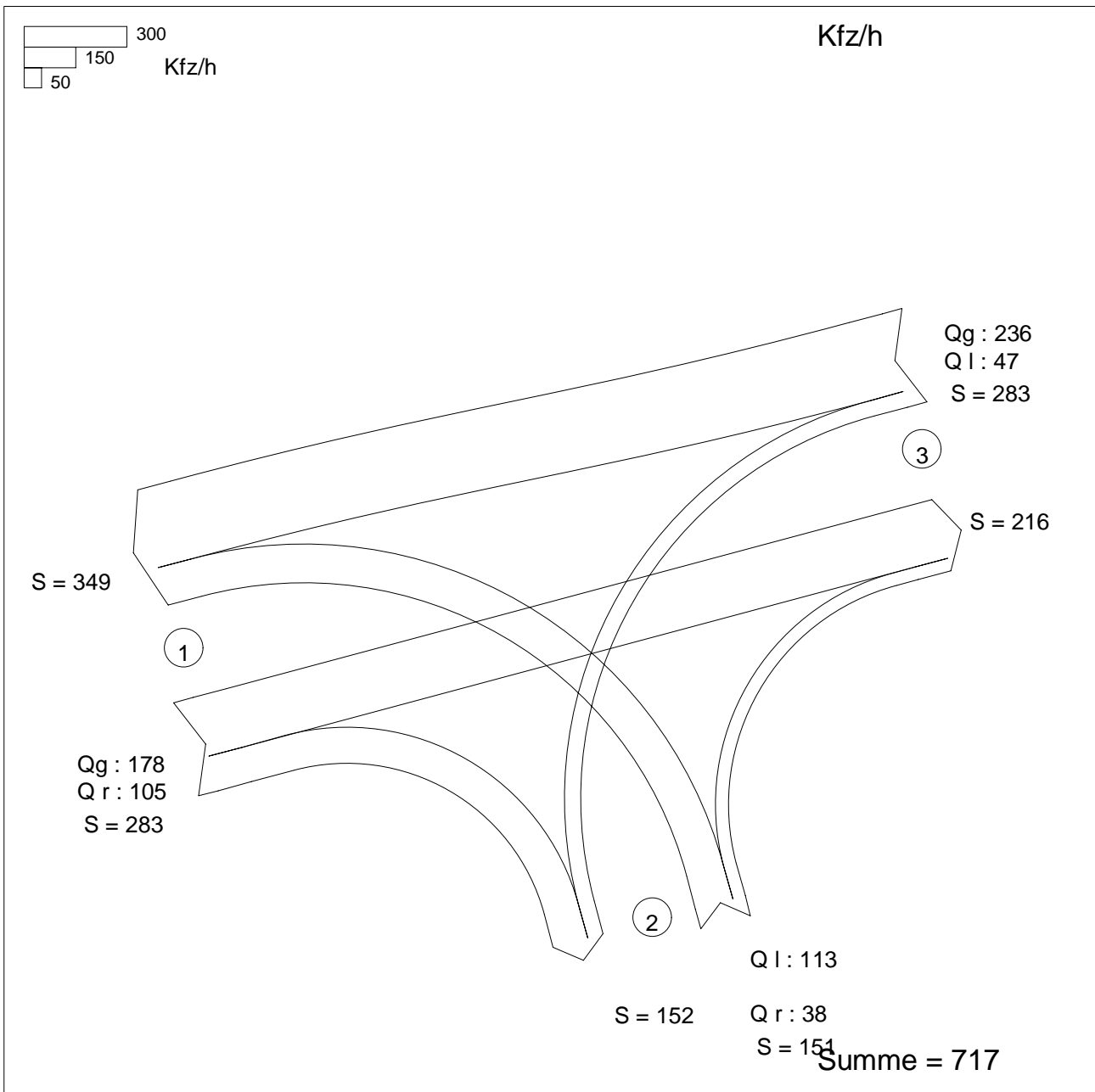
IPW	Analyse 2025	Analyse.ver
	Schwerverkehr, DTV in SV/24h und Anteile am Gesamtverkehr in %	Zählung, Do. 22.05.2025

Anlage 2 Analyse

Anlage 2.3 Verkehrsqualität – KP 1 Lindenstr. / Am Bahnhof

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Verkehrskonzept Bersenbrück
 Knotenpunkt : Lindenstraße / Am Bahnhof
 Stunde : Spitzenstunde
 Datei : ANALYSE_KP01.kob



Zufahrt 1: Lindenstraße West
 Zufahrt 2: Am Bahnhof
 Zufahrt 3: Lindenstraße Ost

KNOBEL Version 7.2.2

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrskonzept Bersenbrück
 Knotenpunkt : Lindenstraße / Am Bahnhof
 Stunde : Spitzenstunde
 Datei : ANALYSE_KP01.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		197				1800					A
3		121				1600					A
MischH											
4		126	6,5	3,2	589	471		10,2	2	2	B
6		44	5,9	3,0	277	855		4,5	1	1	A
MischN		169				533	4 + 6	9,8	2	3	A
8		249				1800					A
7		50	5,5	2,8	339	874		4,3	1	1	A
MischH		299				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Lindenstraße West
 Lindenstraße Ost

Nebenstrasse : Am Bahnhof

KNOBEL Version 7.2.2

IPW INGENIEURPLANUNG

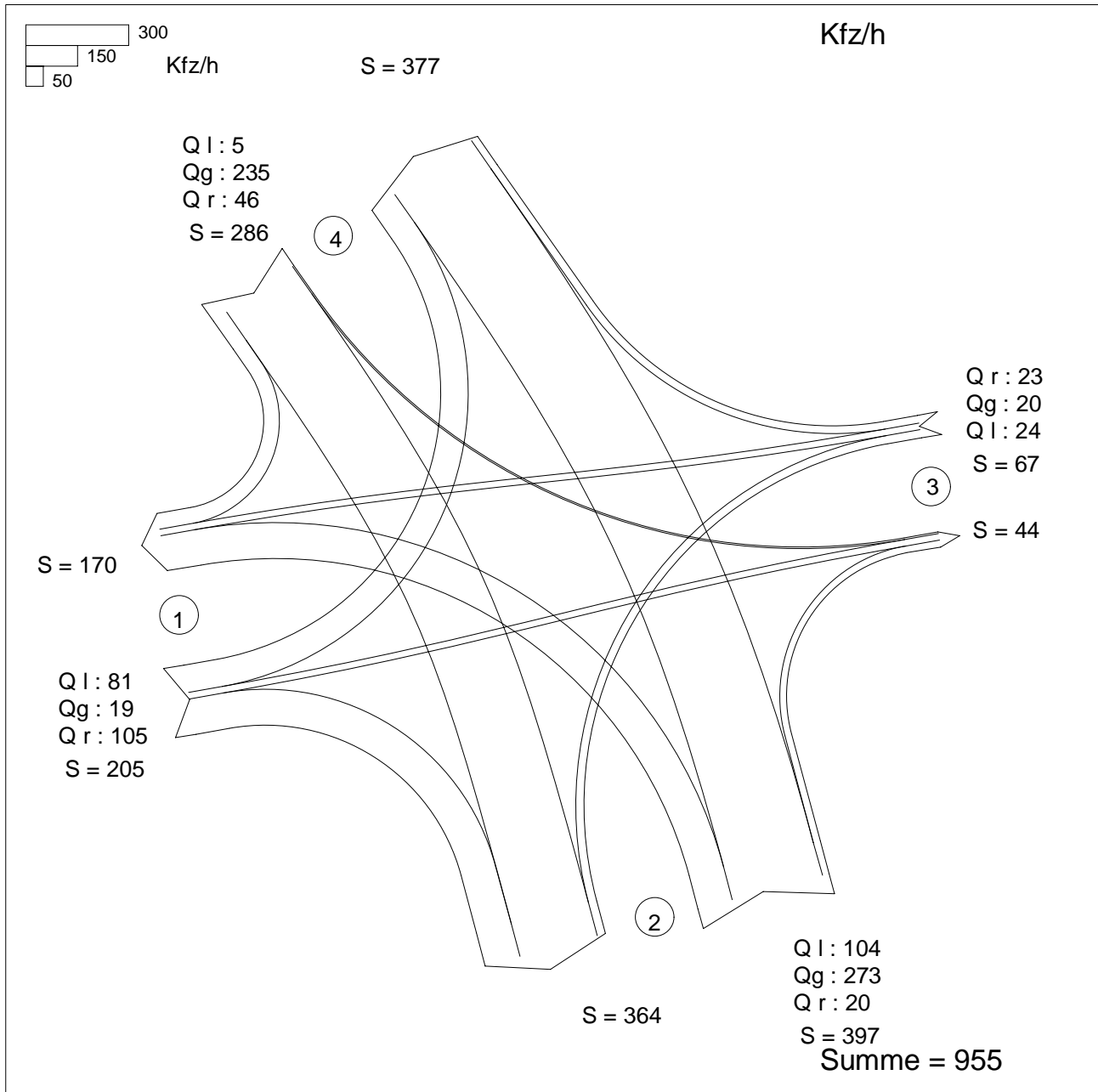
Wallenhorst

Anlage 2 Analyse

Anlage 2.4 Verkehrsqualität – KP 2 Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str.

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Verkehrskonzept Bersenbrück
 Knotenpunkt : Lindenstr. / Quakenbrücker Str. / Am Markt / Bramscher Str.
 Stunde : Spitzenstunde
 Datei : ANALYSE_KP02.kob



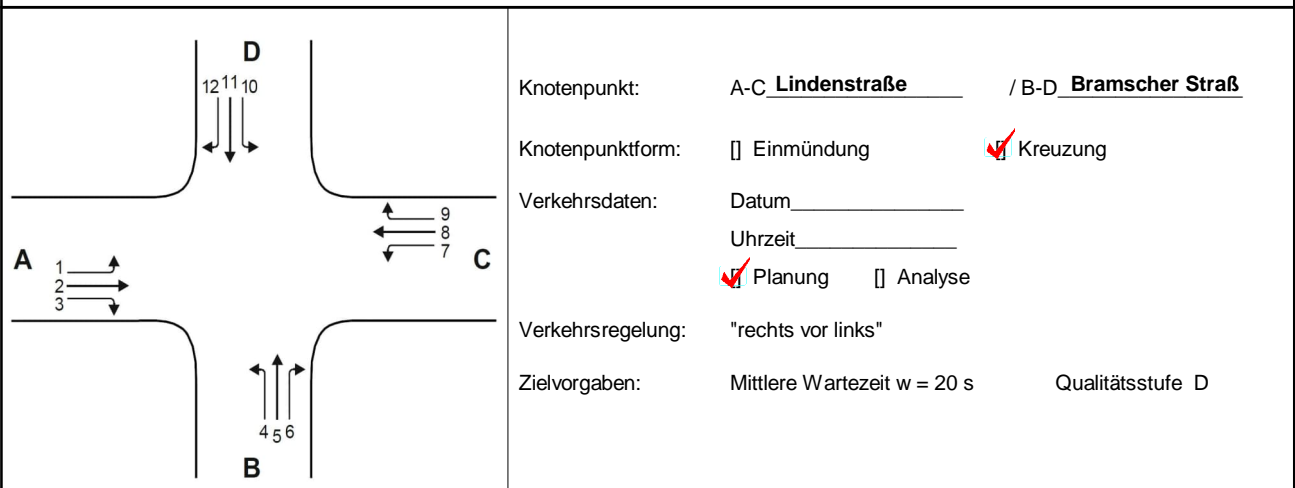
Zufahrt 1: Lindenstraße
 Zufahrt 2: Bramscher Straße
 Zufahrt 3: Am Markt
 Zufahrt 4: Quakenbrücker Straße

KNOBEL Version 7.2.2

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelungsart "rechts vor links"



Knotenpunkt: A-C Lindenstraße / B-D Bramscher Straß

Knotenpunktform: Einmündung Kreuzung

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit _____
 Planung Analyse

Verkehrsregelung: "rechts vor links"

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 20$ s Qualitätsstufe D

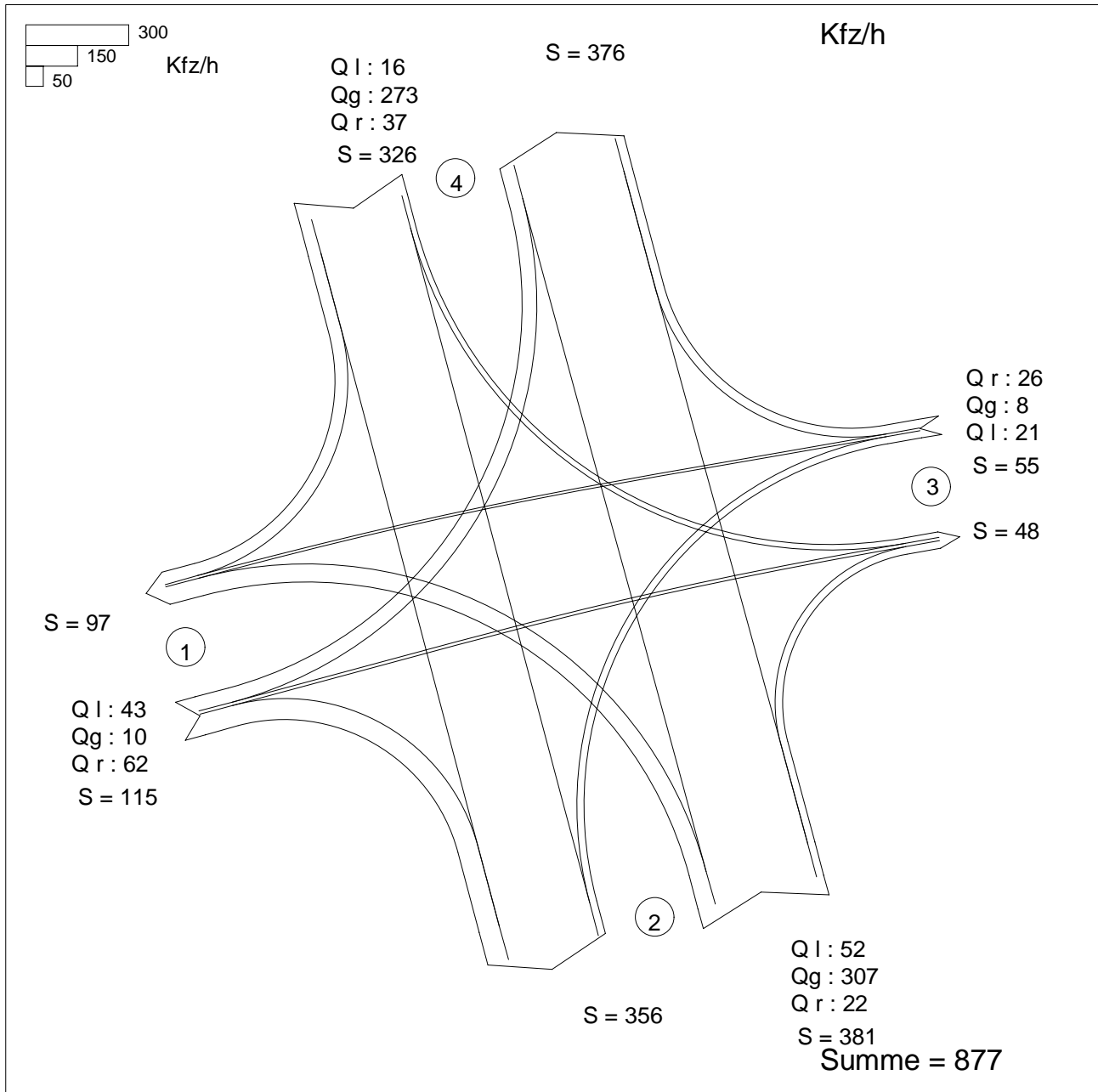
Zufahrt	Verkehrsstrom	Bemessungsverkehrsstärken				Summe Kfz (Gl. (S5-33) \sum Sp.4)	Wartezeit ermittelte (Bild S5-30 mit Sp. 5) t_w [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.6) QSV
		LV	Lkw+Bus	LkwK	Kfz (Sp.1 + Sp.2 + Sp.3)			
		q LV,i [Pkw/h]	q Lkw+ [Lkw/h]	q LkwK, [LkwK/h]	q Kfz,i [Kfz/h]			
		1	2	3	4	5	6	7
A	1	81	0	0	81	955	32,7	F
	2	19	0	0	19			
	3	105	0	0	105			
B	4	104	0	0	104			
	5	272	0	1	273			
	6	20	0	0	20			
C	7	24	0	0	24			
	8	20	0	0	20			
	9	23	0	0	23			
D	10	5	0	0	5			
	11	235	0	0	235			
	12	46	0	0	46			
erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz,ges								F

Anlage 2 Analyse

Anlage 2.5 Verkehrsqualität – KP 3 Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Verkehrskonzept Bersenbrück
 Knotenpunkt : Bramscher Str. / Bahnhofstr. / An der Bleiche
 Stunde : Spitzenstunde
 Datei : ANALYSE_KP03.kob



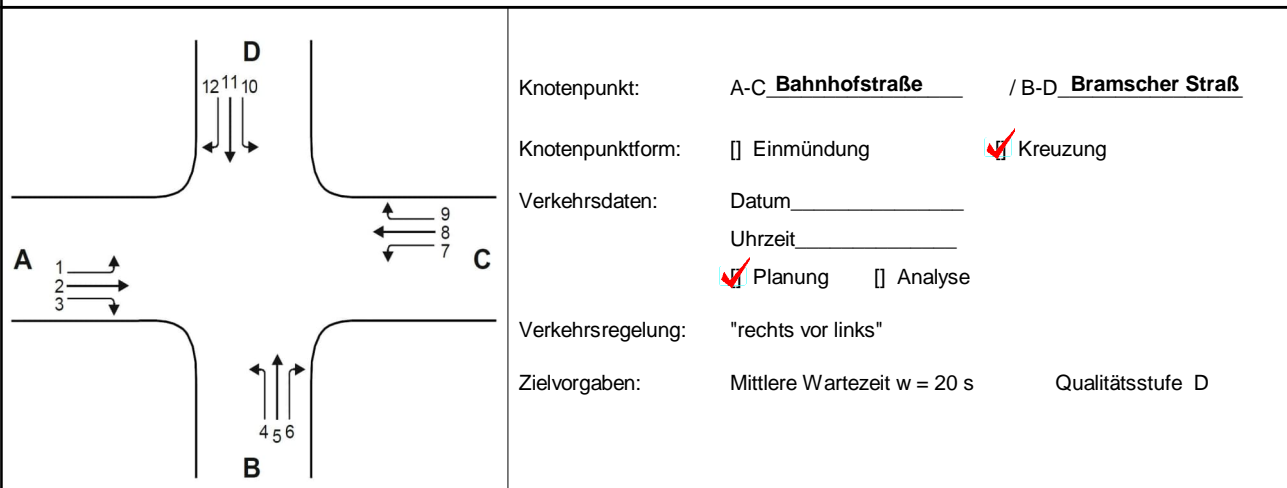
Zufahrt 1: Bahnhofstraße
 Zufahrt 2: Bramscher Straße Süd
 Zufahrt 3: An der Bleiche
 Zufahrt 4: Bramscher Straße Nord

NOBEL Version 7.2.2

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelungsart "rechts vor links"



Zufahrt	Verkehrsstrom	Bemessungsverkehrsstärken				Summe Kfz (Gl. (S5-33) \sum Sp.4)	Wartezeit ermittelte (Bild S5-30 mit Sp. 5) t_w [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.6) QSV
		LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus q_{Lkw+} [Lkw/h]	LkwK q_{LkwK} [LkwK/h]	Kfz (Sp.1 + Sp.2 + Sp.3) $q_{Kfz,i}$ [Kfz/h]			
		1	2	3	4	5	6	7
A	1	43	0	0	43	877	25,6	F
	2	10	0	0	10			
	3	61	0	1	62			
B	4	50	0	2	52			
	5	306	0	1	307			
	6	21	0	1	22			
C	7	21	0	0	21			
	8	7	0	1	8			
	9	26	0	0	26			
D	10	16	0	0	16			
	11	273	0	0	273			
	12	37	0	0	37			
erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz_{ges}								F

Anlage 2 Analyse

Anlage 2.6 Verkehrsnachfrage – Radverkehr

Verkehrskonzept Bersenbrück

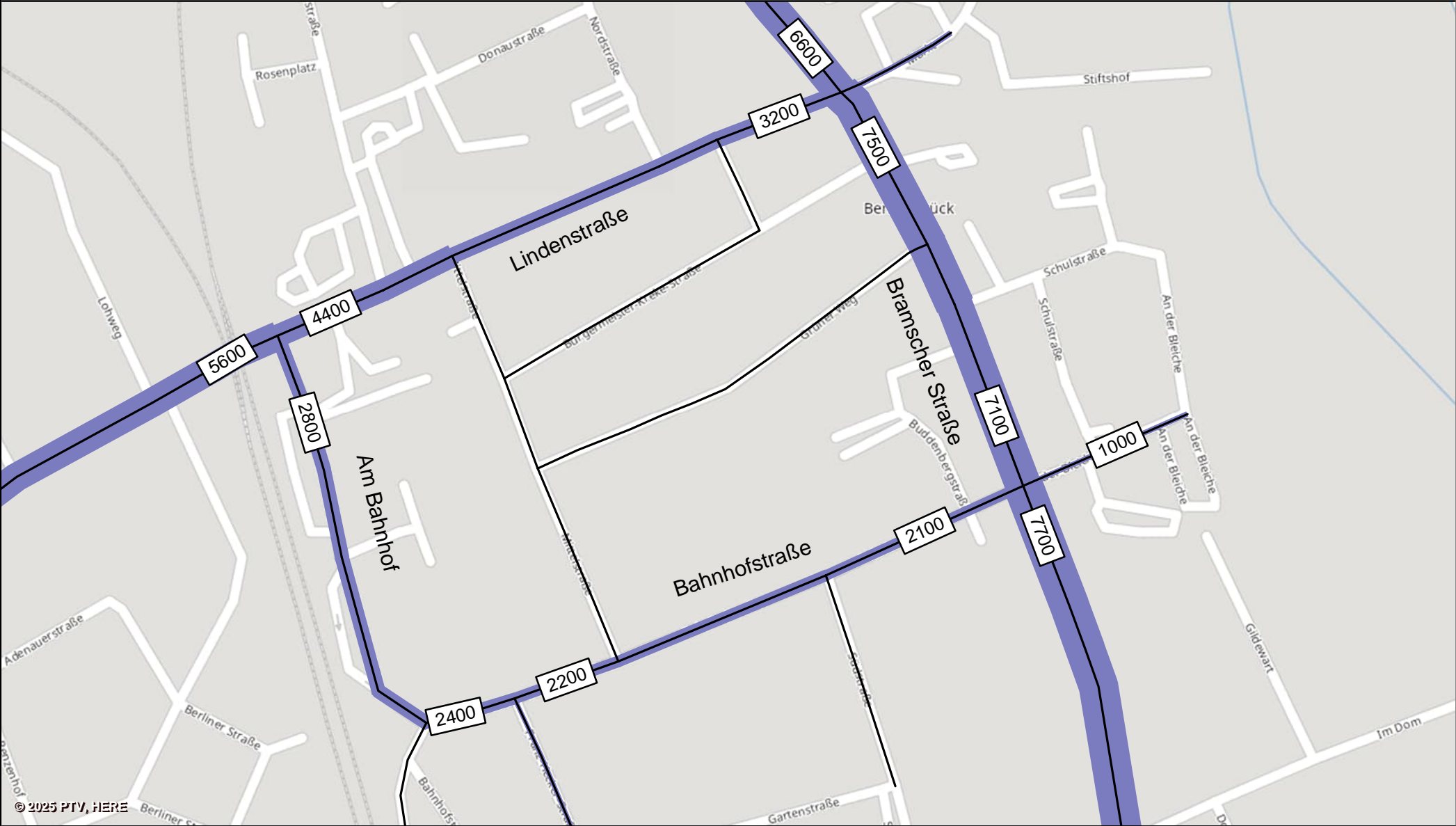


IPW	Analyse 2025	Analyse.ver
	Radverkehr, Tagesverkehr in RF/24h	Zählung, Do. 22.05.2025

Anlage 3 Maßnahmenuntersuchung

Anlage 3.1 Prognose – Kfz-Verkehr

Verkehrskonzept Bersenbrück



IPW	Prognose 2040	P0.ver
	Gesamtverkehr, DTV in Kfz/24h	

Anlage 3 Maßnahmenuntersuchung

Anlage 3.2 Prognose – Schwerverkehr

Verkehrskonzept Bersenbrück

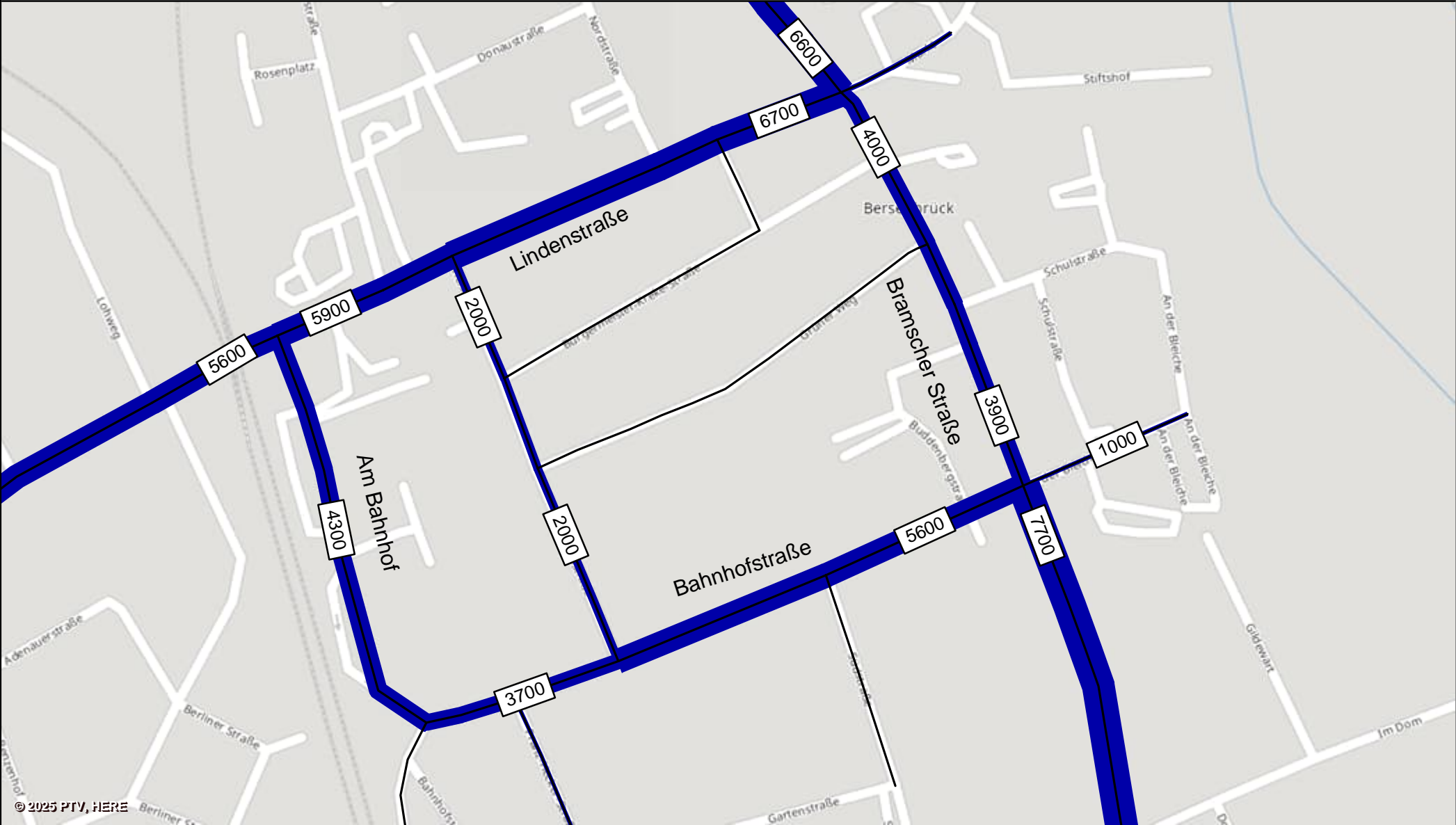


IPW	Prognose 2040	P0.ver
Schwerverkehr, DTV in SV/24h und Anteile am Gesamtverkehr in %		

Anlage 3 Maßnahmenuntersuchung

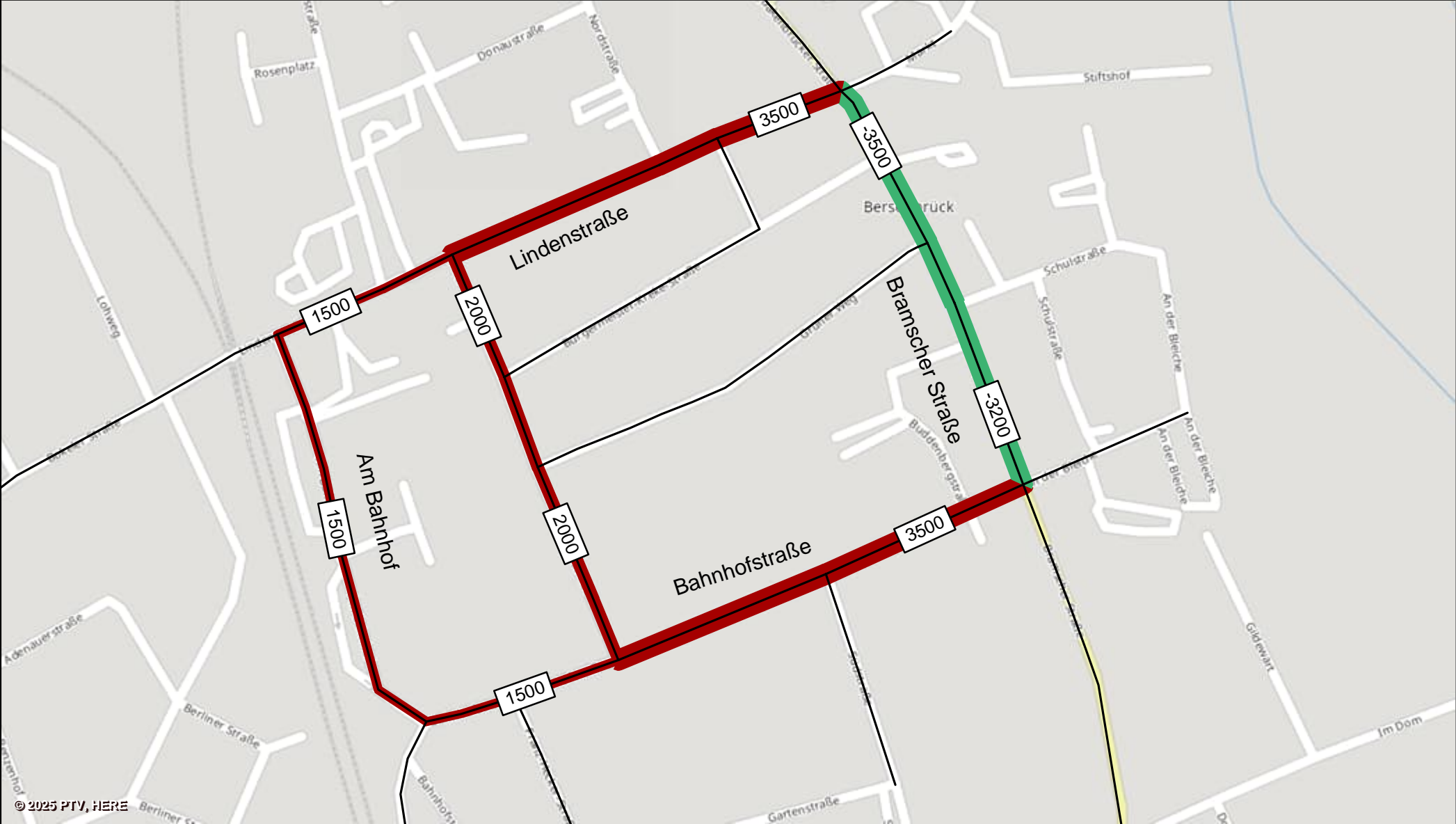
Anlage 3.3 Einbahnstraße Bramscher Str. – Szenario Freigabe Richtung Nord

Verkehrskonzept Bersenbrück



IPW	Prognose 2040	P1 - EinbahnstrNord.ver
	Gesamtverkehr, DTV in Kfz/24h	

Verkehrskonzept Bersenbrück

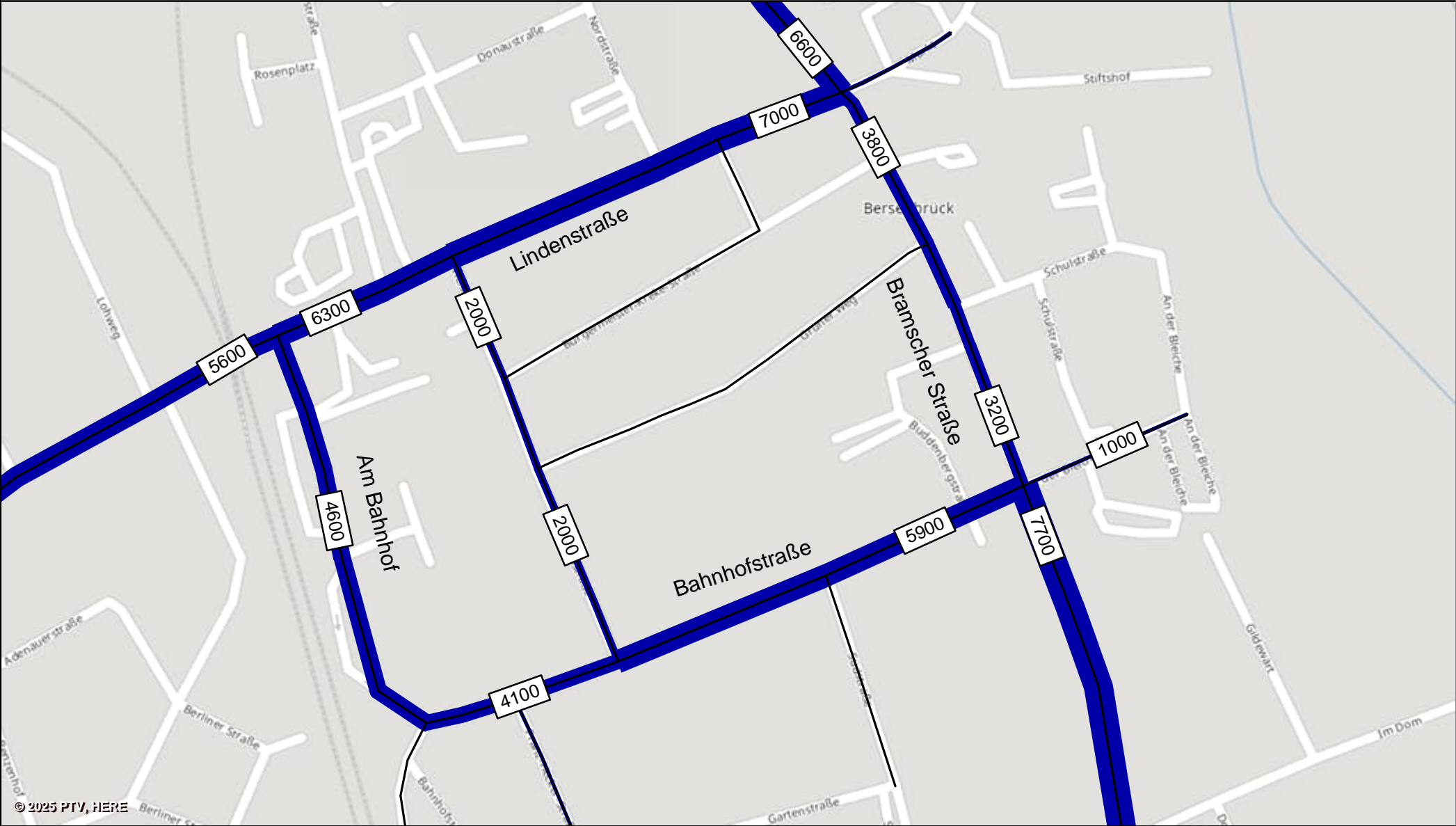


IPW	Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Richtung Nord	P1 - EinbahnstrRiNord.ver
	Differenz P0 und P1, DTV in Kfz/24h	auf Basis Prognose 2040

Anlage 3 Maßnahmenuntersuchung

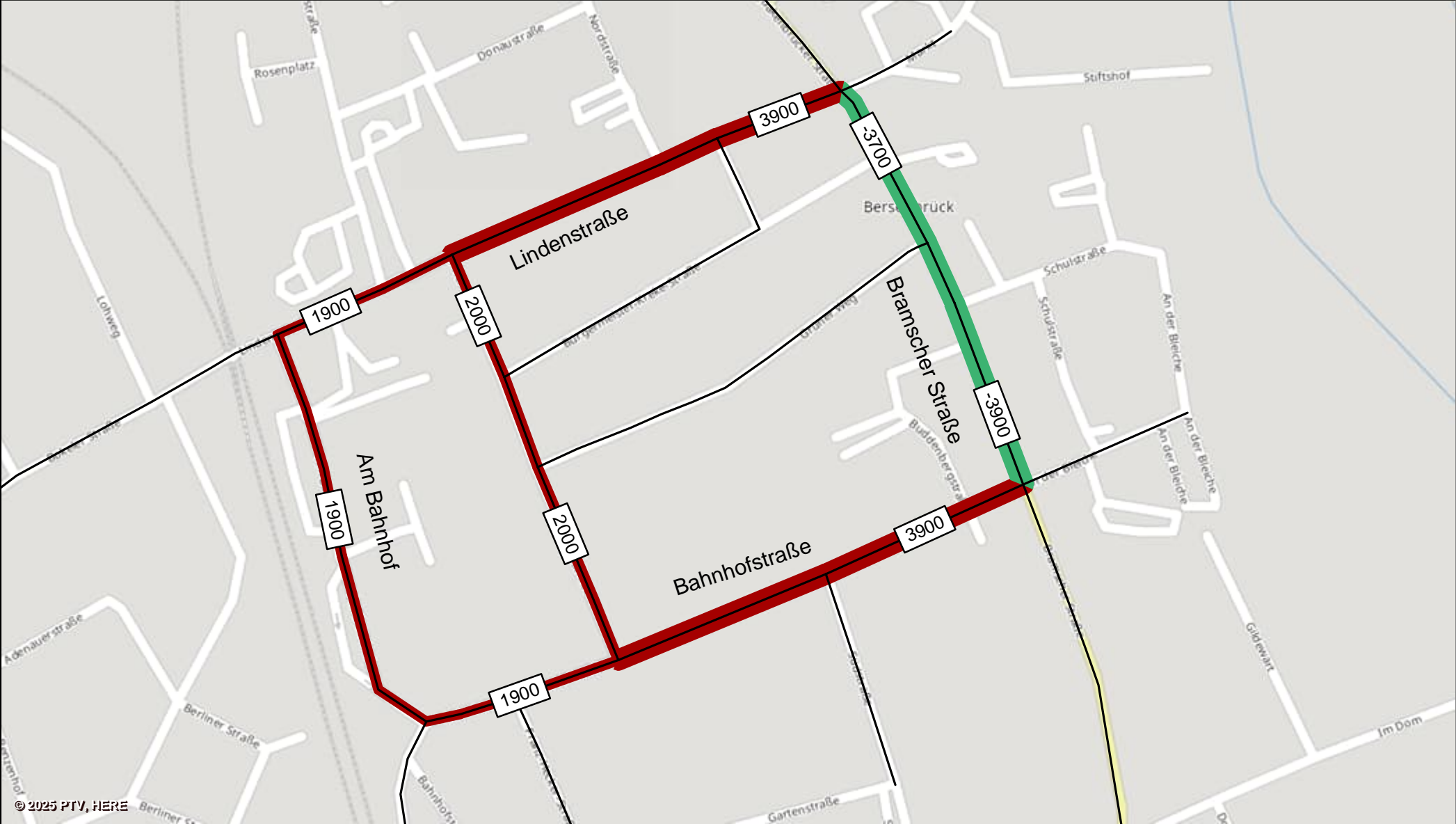
Anlage 3.4 Einbahnstraße Bramscher Str. – Szenario Freigabe Richtung Süd

Verkehrskonzept Bersenbrück



IPW	Prognose 2040	P1 - EinbahnstrRiSüd.ver
	Gesamtverkehr, DTV in Kfz/24h	

Verkehrskonzept Bersenbrück



IPW	Szenario - Bramscher Str. mit Einbahnfreigabe Richtung Süd	P1 - EinbahnstrRiSüd.ver
	Differenz P0 und P1, DTV in Kfz/24h	auf Basis Prognose 2040