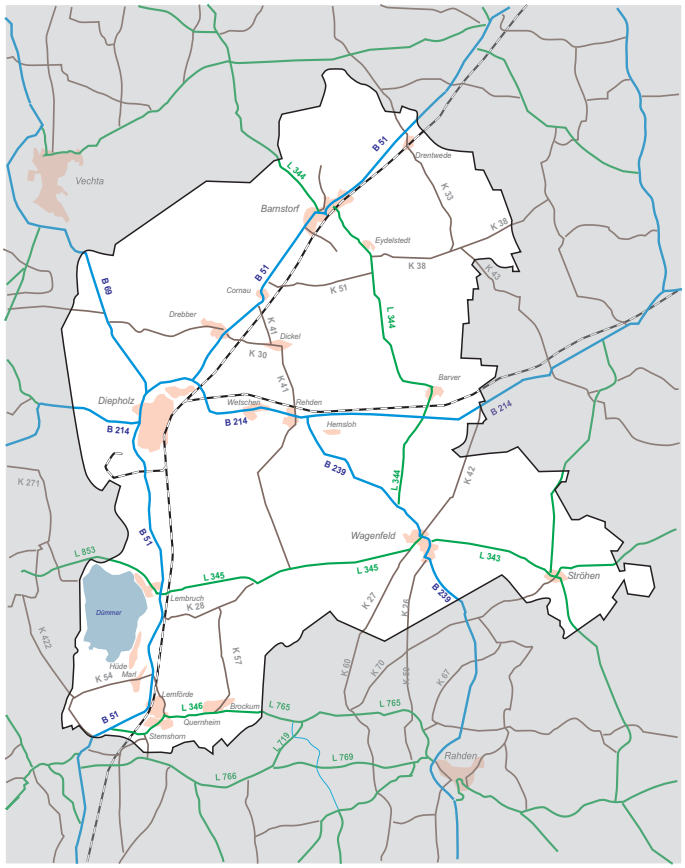
Regionales Verkehrsentwicklungskonzept „Diepholzer Land“



Im Auftrag des
Regionalmanagement Diepholzer Land

erstellt von
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
(vormals Verkehrsplanungsbüro Hinz)

Elkartallee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Oktober 2011

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung

1.1 Zielsetzungen..... 05
1.2 Quellen..... 05
1.3 Methodik..... 07

2 Vorhandene Situation

2.1 Flächennutzungen 09
2.2 Verkehrsnetz..... 13
2.3 Verkehr (Kfz Mengen u. Beziehungen)..... 19
2.4 Unfallgeschehen..... 29

3 Mängel und Problemursachen – Lösungsansätze.. 32

4 Zukünftige Situation 2025

4.1 Bisherige Entwicklungen..... 35
4.2 Allgemeine Entwicklungen..... 38
4.3 Spezielle Entwicklungen..... 41

5 Planungskonzept Straßennetz..... 47

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Dipl.-Ing. Felix Bögert
Dipl.-Geogr. Maik Dettmar

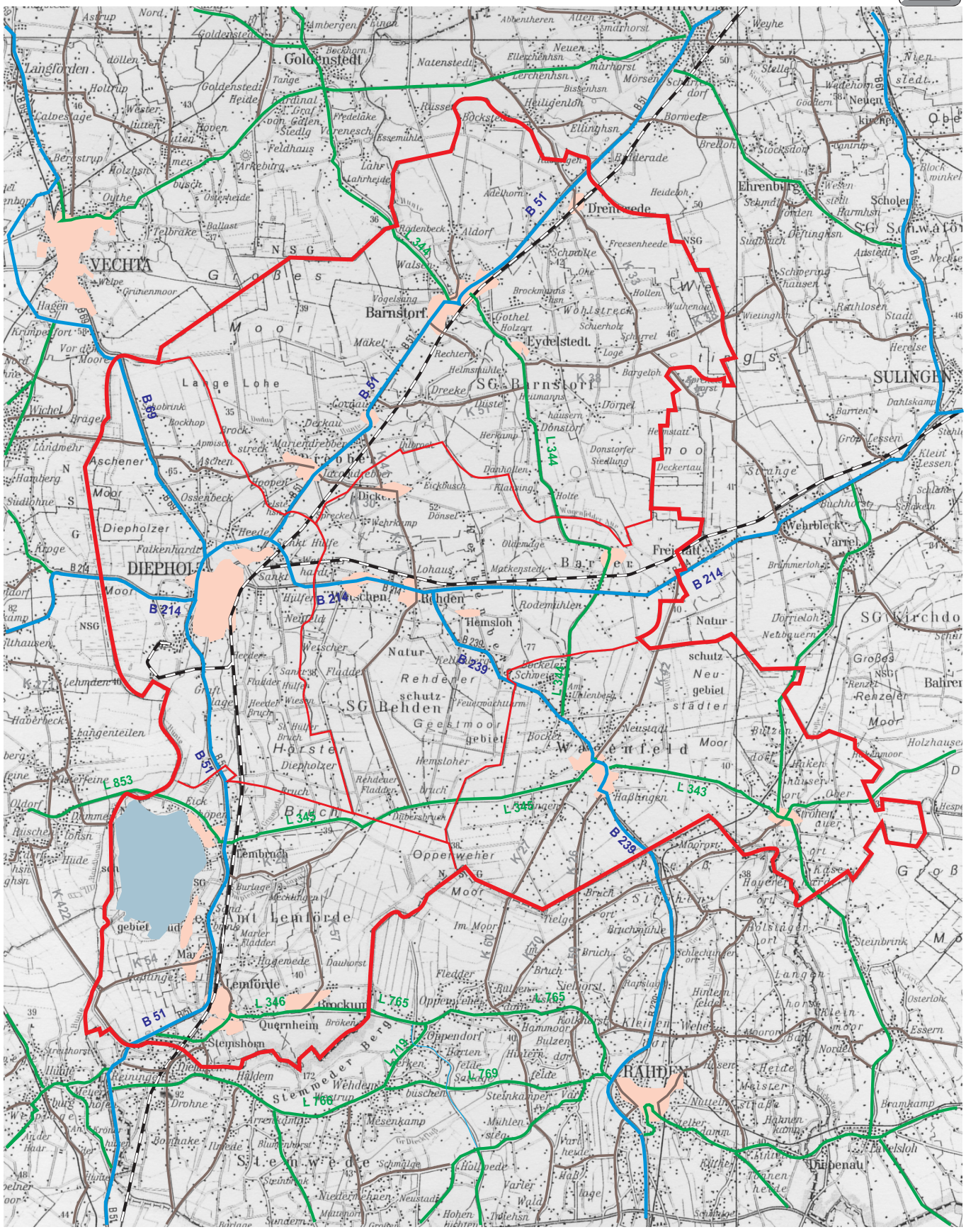


ABB. 1

Diepholzer Land
Übersicht

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

1 Aufgabenstellung

1.1 Zielsetzungen

(1) Verkehrsbelastungen ergeben sich aus der Verteilung räumlicher Strukturen und dem Angebot an verbindenden Verkehrswegen. Sie sind einerseits Ausdruck der Vitalität eines Raumes, können sich aber andererseits auch störend auswirken.

(2) Allgemeine Zielsetzung ist es, die positiven Wirkungen möglichst noch zu verstärken, die negativen Wirkungen aber deutlich zu vermindern oder sogar gänzlich zu vermeiden. Spezielle Zielsetzungen wurden im Rahmen der Bearbeitung dieser Untersuchung ausführlich diskutiert und festgelegt.

(3) Planungsraum ist die Region Dipholzer Land. Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf das nähere - mit dem Diepholzer Land funktional verbundene - Umfeld (***ABBILDUNG 1***).

1.2 Quellen

(4) Neben aktuellen Kartierungen und Verkehrserhebungen wurden u.a. die folgenden Quellen genutzt:

- Landkreis Diepholz: Verkehrsentwicklungsplan - Teilplan: Strukturierung des Straßennetzes, Verkehrsplanungsbüro Hinz, Dezember 2001
- RROP Regionales Raumordnungsprgramm LK Diepholz, LK Diepholz - Stabsstelle Kreisentwicklung, 2004,
- Samtgemeinde "Altes Amt Lemförde" - Gesamtörtliches Verkehrskonzept, Planungsbüro Harm GmbH, Januar 2004, Aktualisierung bis 2005,
- Gemeinde Wagenfeld: Innerörtliches Verkehrskonzept für den Kfz-Verkehr unter besonderer Berücksichtigung einer geplanten verbindungsstraße im südlichen Siedlungsbereich, Verkehrsplanungsbüro Hinz, März 2007,
- REK Regionales Entwicklungskonzept Diepholzer-Land, LK Diepholz - Fachdienst Kreisentwicklung, Juni 2007
- Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, ITP/ BVU, München/ Freiburg, November 2007,
- LROP Niedersächsisches Landesraumordnungsprogramm 2008,
- Bremer Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat 60: Strukturdatenfortentwicklung bis zum Jahr 2025 - Abschätzungen und Annahmen für Verkehrsprognosen in Bremen und der Region, 2009
- LSKN, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen: Bevölkerungsvorausberechnung - Basisjahr 2009
- Flecken Barnstorf: B 51 Ortsumgehung Barnstorf - Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung, Verkehrsplanungsbüro Hinz, Februar 2010,
- Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die Bedarfsplanmaßnahme E 233 (B 402/B 213/B 72) zwischen der BAB A 31 westlich Meppen und der BAB A 1 östlich von Emstek - Projekt NI.0042/2009, SSP Consult, April 2010,
- Stadt Diepholz: Aktualisierung der Verkehrsdaten und Planungen im städtischen Straßennetz, Verkehrsplanungsbüro Hinz, Oktober 2009 mit Ergänzungen bis Juli 2010,

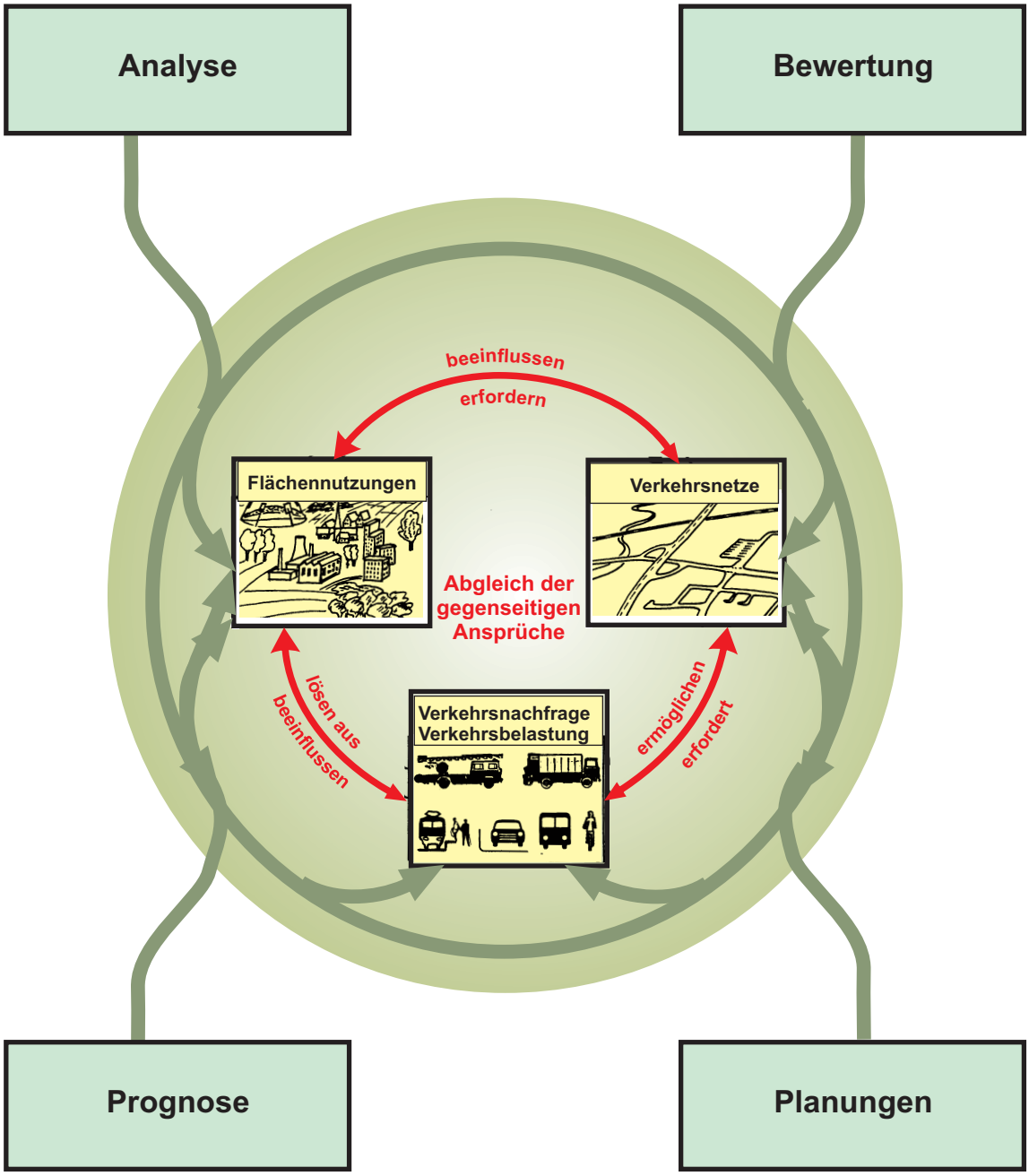


ABB. 2

Wirkungszusammenhänge

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

1.3 Methodik

(5) Die Aufstellung des Verkehrskonzeptes gliedert sich in vier Arbeitsstufen. In jeder Stufe werden die Zusammenhänge zwischen den Flächennutzungen (FN), dem Verkehrsnetz (VN) und dem Verkehr (V) beachtet (***ABBILDUNG 2***).

(6) Die Untersuchung gliedert sich dabei in 4 Arbeitsschritte:

- **Analyse**: Untersuchung der vorhandenen Situation.
- **Bewertung**: Bewertung der vorhandenen Situation, Erkennen der Mängel und Problemursachen, Formulierung erster Zielsetzungen.
- **Prognose**: Ermittlung der voraussichtlichen allgemeinen und speziellen Entwicklungen.
- **Planungen**: Entwicklung von Visionen und Denkansätzen, Reduktion auf Planungsmöglichkeiten (Modellrechnungen VISUM als Bewertungshilfsmittel), Auswahl eines Konzeptes, Maßnahmenplan, Handlungskonzept.

(7) Die Wirkungen möglicher planerischer Einwirkungen lassen sich durch Modellrechnungen ermitteln. Neben der Auswertung vorhandener Untersuchungen sowie Verkehrs- und Strukturdaten wurden hierzu aktuelle Verkehrserhebungen (Zählungen und Befragungen) durchgeführt.

(8) Dazu sind ausreichende Stichproben der derzeitigen Verkehrsbeziehungen (Start- und Zielraum, Fahrtenzweck etc. von Kfz-Fahrten), das Modell des vorhandenen Verkehrsnetzes und Daten zu räumlichen Strukturen (z.B. Einwohnerzahlen, Gewerbebereiche, verkehrsrelevante Einrichtungen, touristische Merkmale) erforderlich.

(9) Mit Hilfe derartiger Modellrechnungen werden die Ursachen für vorhandene Probleme und Mängel analysiert und daraus mögliche Maßnahmen zur Behebung der Mängel mit den Modellrechnungen abgeleitet.

(10) Dabei werden die Lage des Diepholzer Landes in Bezug auf das großräumige Umland und alle vorliegenden und aktuellen Gutachten in die Überlegungen und Berechnungen einbezogen.

(11) Künftig zu erwartende Veränderungen der räumlichen Strukturen und des Verkehrsaufkommens werden im Rahmen von Szenarien abgeschätzt und in die geeichte Modellrechnung übernommen. Das Ergebnis stellt einen Fall dar, der etwa im Zeitraum 2025 zu erwarten ist, sofern keine Planungen im Verkehrsnetz durchgeführt werden. Dies ist der Planungsnullfall, an dem alle denkbaren Veränderungen gemessen werden, daher auch Maßstabsfall genannt.

(12) Die Wirkungen möglicher Planungen werden mit den Modellrechnungen ermittelt und mit den betroffenen Kommunen ausführlich diskutiert, ergänzt oder abgewandelt, bis sich ein von allen mitgetragener Konsensfall ergibt. Dieser wird in einem zukunftsweisenden Entwicklungskonzept dargestellt.

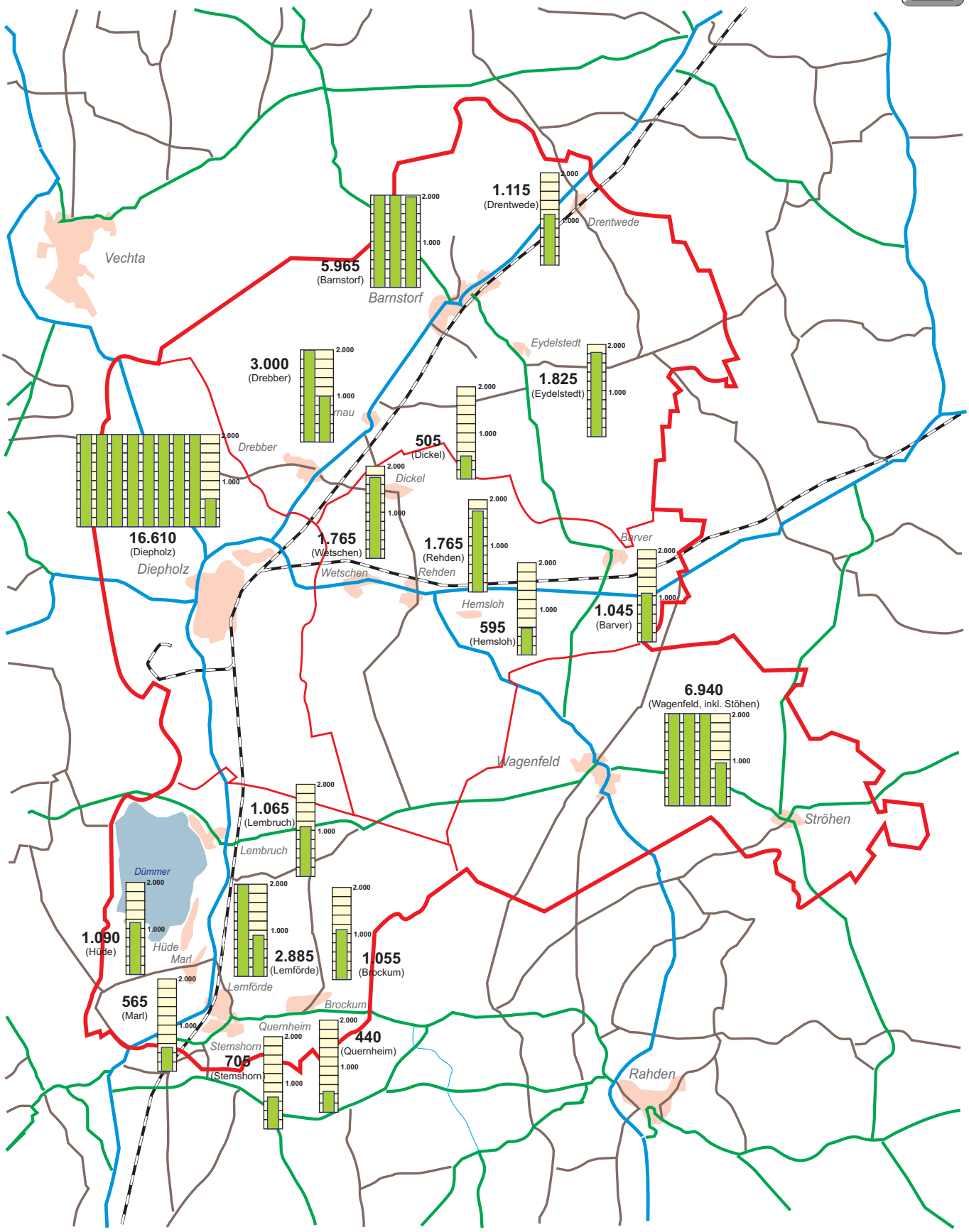


ABB. 3

Einwohnerdaten 2010

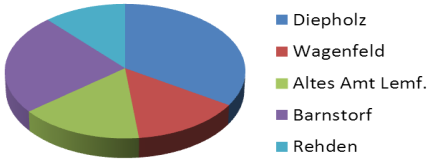
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

2 Vorhandene Situation

2.1 Flächennutzungen

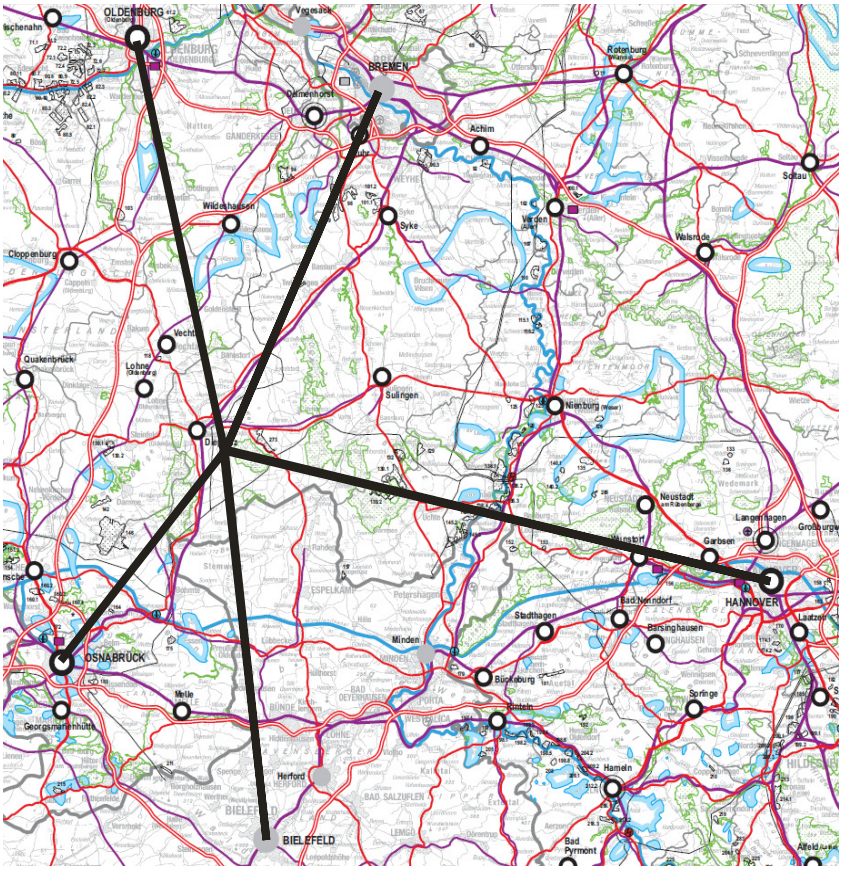
(13) Das „Diepholzer Land“ liegt am südlichen Rand des Landkreises Diepholz und umfasst die Stadt Diepholz, die Gemeinde Wagenfeld sowie die Samtgemeinden Altes Amt Lemförde (Brockum, Hüde, Lembruch, Lemförde, Marl, Quernheim, Stemdorf), Barnstorf (Barnstorf, Drebber, Drentwede, Eydelstedt) und Rehden (Barver, Dickel, Hemsloh, Rehden, Wetschen). In der Region leben insgesamt fast 50.000 Einwohner (***AB-BILDUNG 3***).

Stadt Diepholz:	16.610 Ew.
Gemeinde Wagenfeld:	6.940 Ew.
SG "Altes Amt Lemf.":	7.800 Ew.
SG Barmstorf:	11.810 Ew.
SG Rehden:	5.670 Ew.



(14) Im Regionalen Raumordnungsprogramm des LK Diepholz sind die Samtgemeinden Altes Land Lemförde, Barnstorf und Rehden sowie die Gemeinde Wagenfeld als Grundzentrum festgelegt. Dabei bestehen enge funktionale Beziehungen zum Mittelzentrum Diepholz.

(15) Die nächstgelegenen Oberzentren Osnabrück (40 km), Oldenburg (65 km), Bremen (60 km), Hannover (90 km), Bielefeld (60 km) befinden sich alle innerhalb eines 100 km-Luftlinien-Radius (siehe Abbildung aus LLROP 2008).



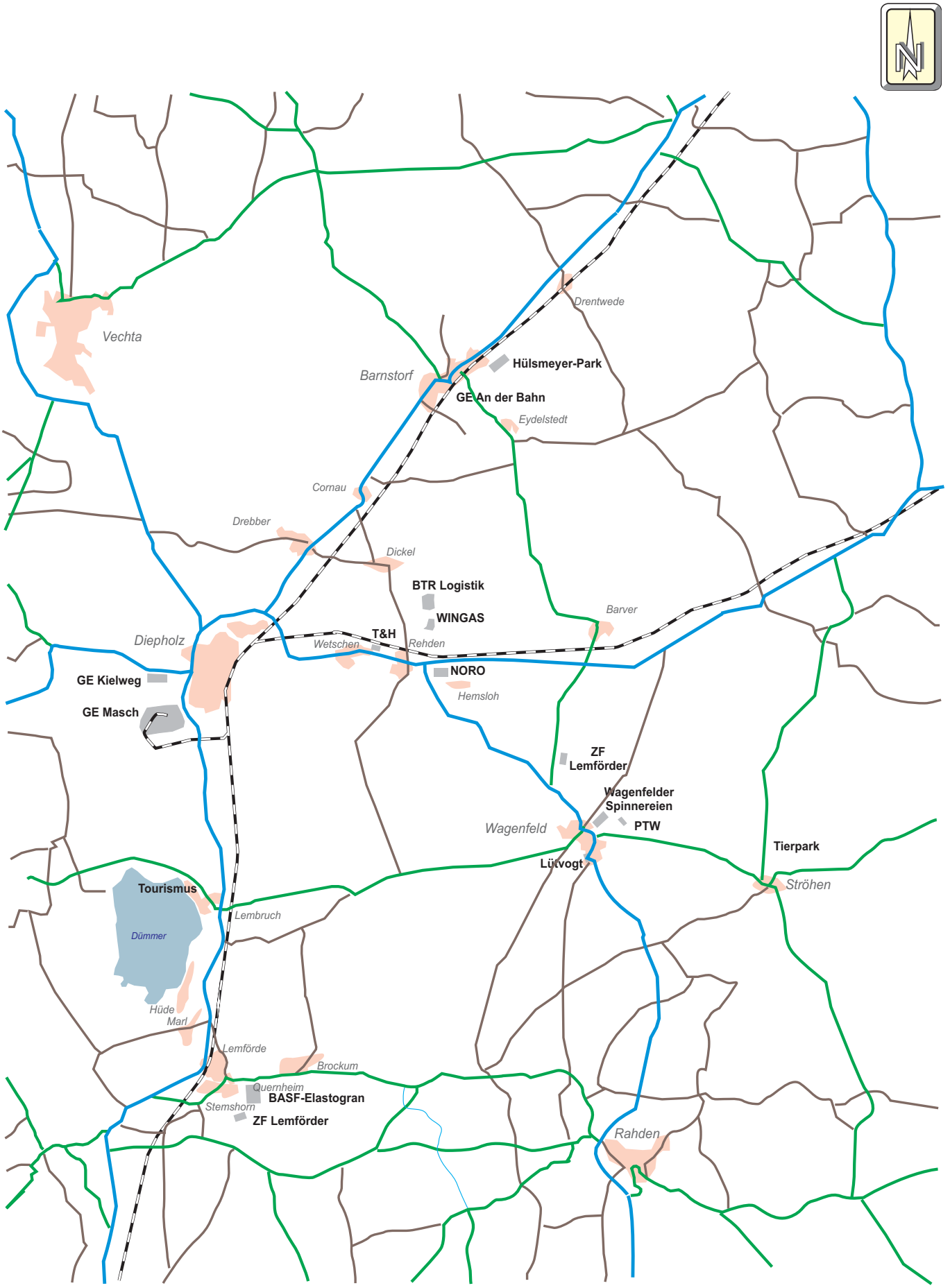
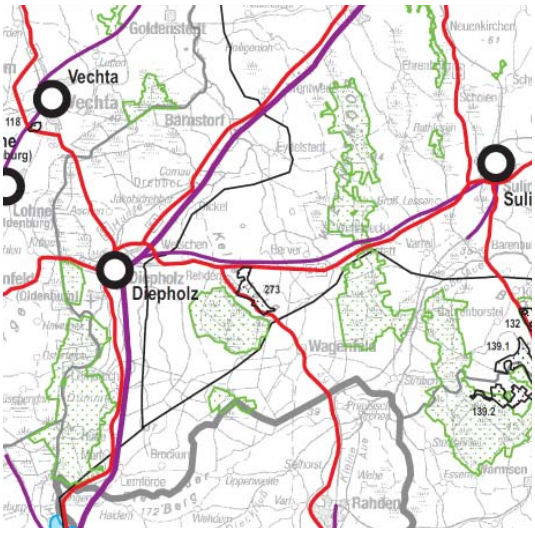


ABB. 4

Lage größerer Verkehrserzeuger

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

(16) Innerhalb des Diepholzer Landes liegt gemäß LROP Niedersachen (2008) neben einigen Vorranggebieten "Natura 2000" auch ein Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung (südöstlich Rehden).



(17) Wirtschaftlich wird das Gebiet zum einen durch einige größere überregional tätige Unternehmen geprägt (u.a. BASF-Elastogran, ZF Lemförder, Lütvogt, Wagenfelder Spinnereien, Wingas, BTR Logistik /***ABBILDUNG 4***).

(18) Zum anderen finden sich in den verschiedenen Gewerbe- und Industriegebieten aber auch zahlreiche regional oder lokal tätige Unternehmen aus den Bereichen Handwerk, Produktion, Logistik, Dienstleistung (u.a. GE Masch und Kielweg westlich von Diepholz, GE Hülsmeyer-Park und An der Bahn in Barnsorf, GE Osterkamp, Nienburger Straße in Rehden, GE Brockum und GE Am Bahnhof im Alten Amt Lemförde, GE Molkerei und Am Reuterhof in Wagenfeld).

(19) Die touristische Hauptattraktion ist der Dümmer-See in der SG Altes Amt Lemförde. Daneben gibt es aber in allen Mitgliedskommunen weitere nennenswerte Ziele und Angebote (u.a. Tierpark Ströhen, Draisinenverkehr ehemalige Bahnstrecke Wagenfeld-Rahden, die Hunte und das Huntetal, Barnstorf-Umwelt-Erlebnis-Zentrum, Hallen- und Erlebnisbad "Delfin" in Diepholz).

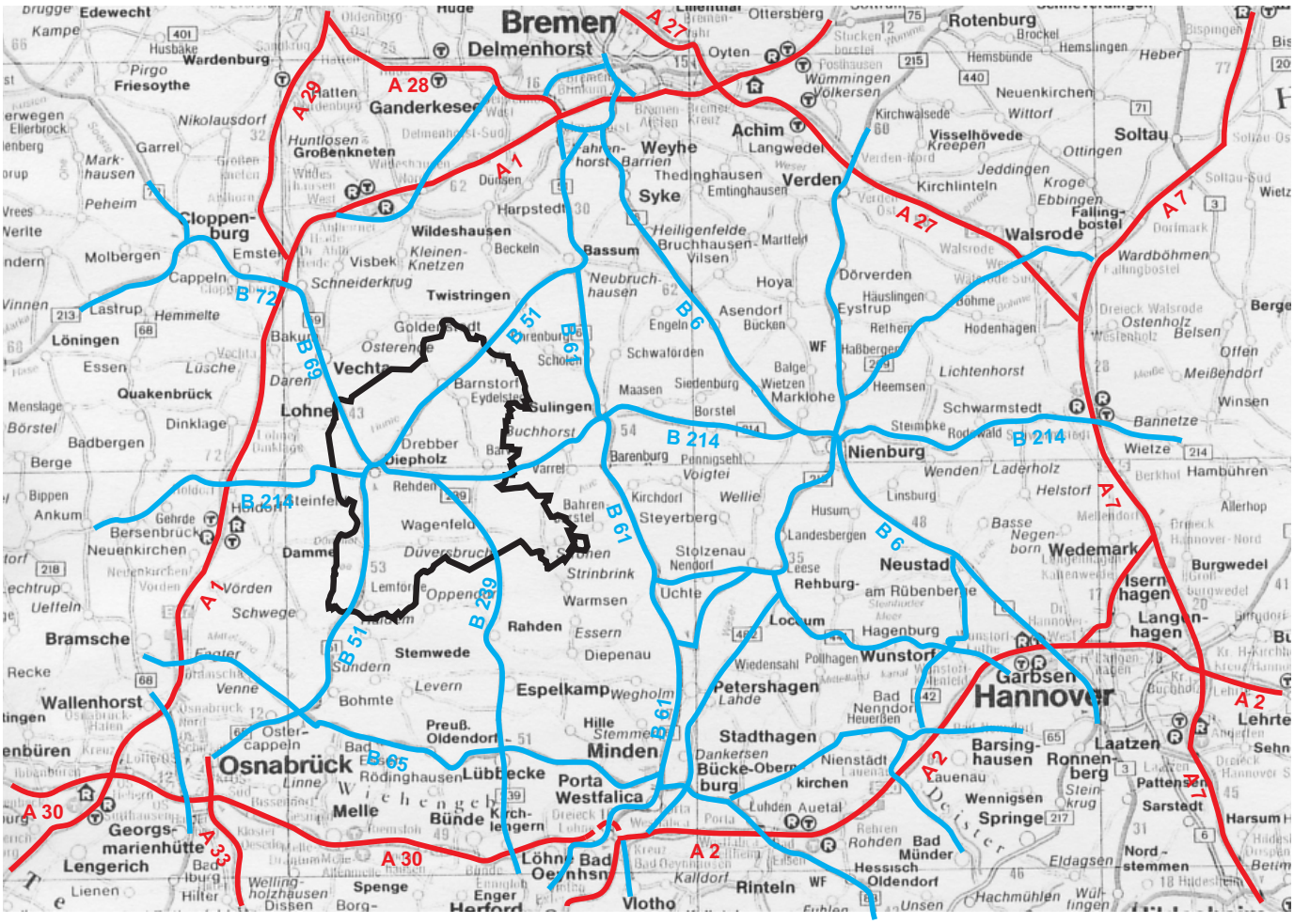


ABB. 5

Großräumige Verkehrsanbindung

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

2.2 Verkehrsnetz

Straße

(20) Großräumig ist das Diepholzer Land Teilstück eines der größten autobahnfreien Korridore des Landes Niedersachsen, der von der A 1, A 27, A 7, A 2 und der A 30 umschlossen wird. Die den Raum durchziehenden Bundesstraßen (u.a. B 51, B 69, B 214, B 239) werden entsprechend stark auch von überregionalen Verkehren genutzt (***ABBILDUNG 5***).

(21) Die Anbindung an das Autobahnnetz ist für das Diepholzer Land insgesamt als ausreichend zu bezeichnen. Während die A 1 in östlicher Richtung in ca. 30 km erreichbar ist, sind zur A 30 und A 2 bereits rund 55 km zurückzulegen. Die A 27 und die A 7 sind jeweils über 80 km entfernt (Entfernung etwa vom Mittelpunkt des Diepholzer Landes (ca. Rehden); Fahrtroute jeweils über untergeordnetes Straßennetz, nicht über Autobahn):

- A 1: AS Brinkum ca. 60 km, AD Stuhr via AS Gr. Mackenstedt ca. 55 km, AS Alhorner Heide: ca. 40 km, AS Cloppenburg ca. 37,5 km; AS Vechta: ca. 30 km; AS Lohne-Dinklage: ca. 27,5 km; AS Holdorf: ca. 30 km;
- A 30: AK Osnabrück Süd: ca. 55 km, AS Kirchlengern: ca. 55 km, AS Löhne ca. 55 km,
- A 2: AS Löhne ca. 55 km, AS Veltheim ca. 65 km,
- A 7: AS Schwarmstedt: ca. 90 km,
- A 27: AS Verden-Ost ca. 80 km, AS Walsrode-West ca. 90 km.

(22) Entsprechend ergeben sich zu den nächstgelegenen Oberzentren Reisezeiten von über 1 bis zu 1 ½ Stunden: Osnabrück (60 Min.), Oldenburg (60 Min.), Bremen (70 Min.), Bielefeld (85 Min.), Hannover (95 Min.).

(23) Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Diepholzer Land eine Ausdehnung von rund 45 km in Nord-Süd-Richtung und rund 30 km in Ost-West-Richtung aufweist. Lokal ergeben sich demnach z.T. größere Abweichungen bezüglich der angegebenen Entfernungen und Reisezeiten.

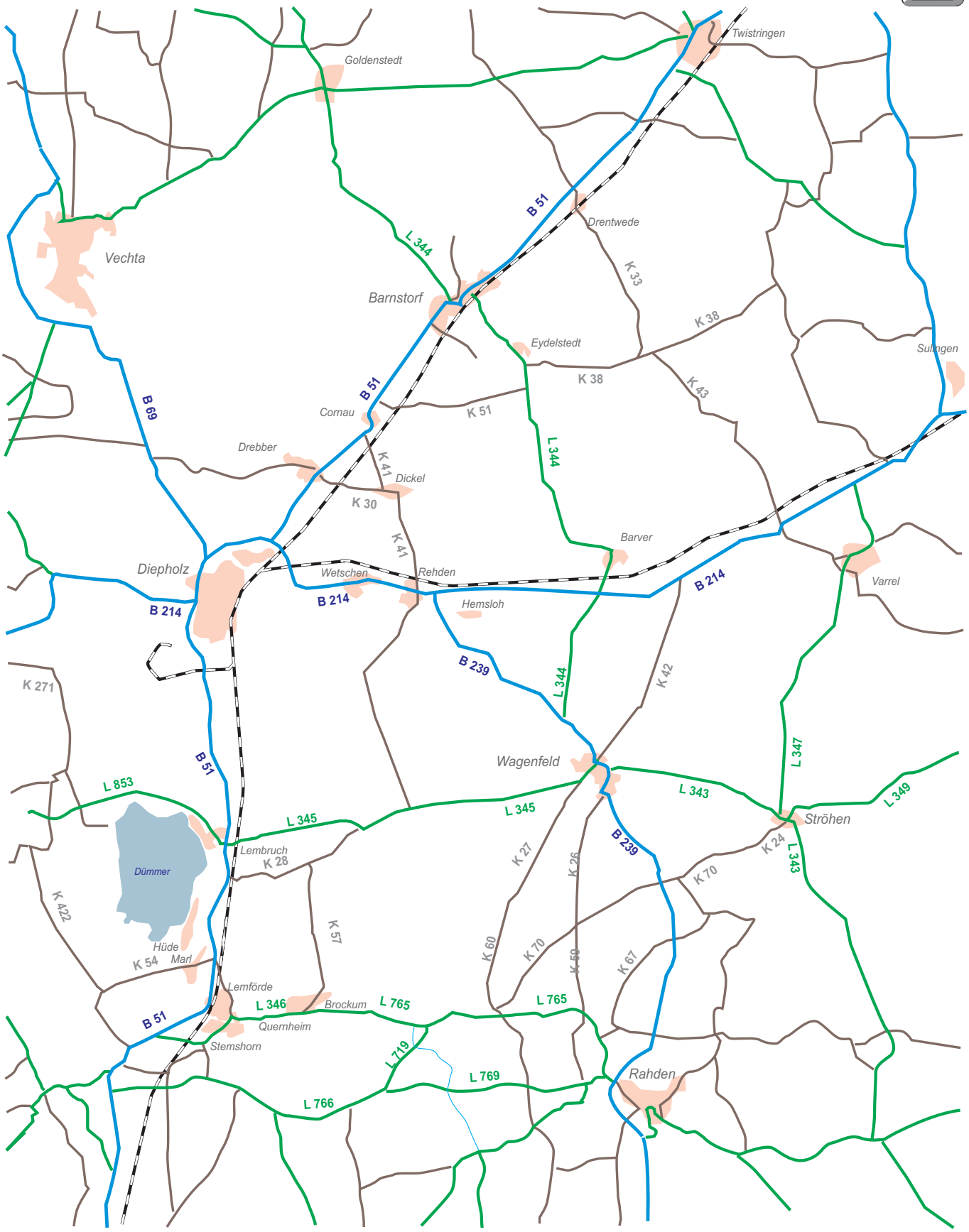


ABB. 6

Straßennetz

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

(24) Das Straßennetz des Diepholzer Landes wird insbesondere durch den Verlauf der Bundesstraßen B 214 (Ost-West), B 51 (Nordost-Süd) und B 69 - B 239 (Nordwest-Südost) geprägt (***ABBILDUNG 6***).

(25) Die Bundesstraßen laufen im Bereich der Stadt Diepholz sternförmig zusammen, deren Siedlungsbereich dank einer die Stadt zu ¾ umlaufenden Ortsumgehung nur von den überregionalen Verkehren tangiert wird. Die Ortslagen von Barnstorf, Cornau, Wagenfeld, Rehden, Wetschen werden hingegen von den Bundesstraßen nahezu mittig durchschnitten.

(26) Die Landesstraßen L 344 (Nord-Süd), L 853 - L 345 - L 343 (Ost-West) und L 346 - L 765 (Ost-West) ergänzen dieses System. Verschiedene Kreisstraßen (u.a. die K 28 als Alternative zu einem Abschnitt der L 345 westlich Lembruch und die K 42 als Alternative zur L 344 nördlich Wagenfeld) und Gemeindestraßen (u.a. Verbindung Rehden - L 345) vervollständigen das Straßennetz.

Schiene

(27) Entlang der Bundestraße B 51 verläuft die Bundesbahnhauptstrecke Hamburg - Ruhrgebiet. Im Stundentakt verkehren hier Regionalexpresszüge von Osnabrück nach Bremen und umgekehrt mit Halt u.a. an den Bahnhöfen in Barnstorf, Diepholz und Lemförde. In Diepholz halten zudem einige wenige Züge des IC-Verkehrs.

(28) Ergänzend führt eine Strecke des Güterverkehrs von Diepholz entlang der B 214 nach Sulingen (und von dort über weitere Zweige u.a. in Richtung Bassum, Bremen, Nienburg, Hannover, Rahden, Bad Oeynhausen).

(29) Barnstorf, Diepholz und Lemförde sind somit gut an das Netz des überregionalen öffentlichen Verkehrs angebunden. Die übrigen Siedlungsbereiche sind über Buslinien untereinander, mit dem Mittelzentrum Diepholz und den genannten Haltehaltestellen der Bahn verknüpft.

(30) Im Buslinienverkehr ergibt sich wie zumeist außerhalb der Ballungszentren das Problem der eher dünnen Besiedlung und der starken Ausrichtung des Verkehrs auf den Schülertransport (keine festen Taktzeiten, weniger Transporte in den Ferienzeiten, lange z.T. umwegige Fahrtrouten mit langen Fahrzeiten). Für den regelmäßigen Arbeitspendler oder den gelegentlichen Einkäufer ergeben sich dadurch Abstriche bezüglich der Attraktivität.

(31) Die weitere Betrachtung des ÖPNV-Netzes (Busnetz) bezüglich der vorhandenen Stärken und Schwächen, der Problemursachen und der Erarbeitung von sinnvollen Maßnahmen ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

Flugzeug

(32) Die nächstgelegenen internationalen Flughäfen befinden sich in Bremen, Münster/ Osnabrück und Hannover (und sind entsprechend mit dem Kfz oder der Bahn erreichbar).

(33) Der Flughafen Diepholz-Dümmerland wird als Regionalflughafen zu privaten und geschäftlichen Zwecken angeflogen.

Fahrradverkehr

(34) Zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen sollten attraktive und sichere Radwegeverbindungen abseits bzw. entlang der Hauptverkehrsstraßen bestehen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen). Auf untergeordneten und weniger befahrenen Straßen kann der Radverkehr auch außerhalb geschlossener Ortschaften auf der Fahrbahn mitgeführt werden.

(35) Eine weitergehende Untersuchung des vorhandenen Radwegenetzes und sinnvoller Ausbaumaßnahmen ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung. Hierzu wären die Radverkehrspotentiale gemäß der Ziele und Quellen, alternative Wegeführungen abseits des Kfz-Straßennetzes, der Ausbauzustand und die Verkehrsbelastung der Straßen sowie ergänzend die Funktion einer Verbindung im Freizeit- und Ausflugsverkehr zu berücksichtigen.

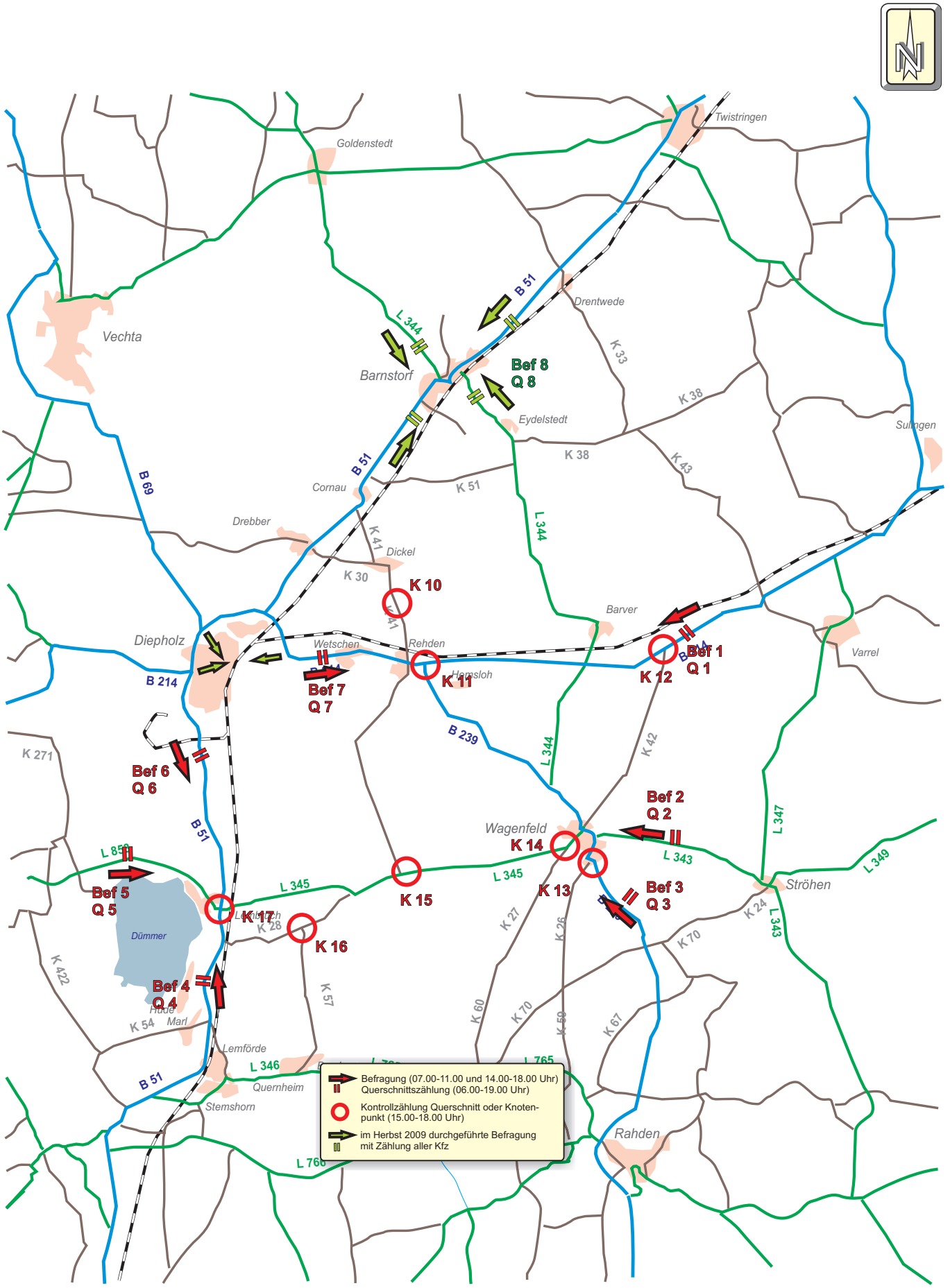


ABB. 7

Zählstellenplan

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

2.3 Verkehr (Mengen und Beziehungen im Kfz-Verkehr)

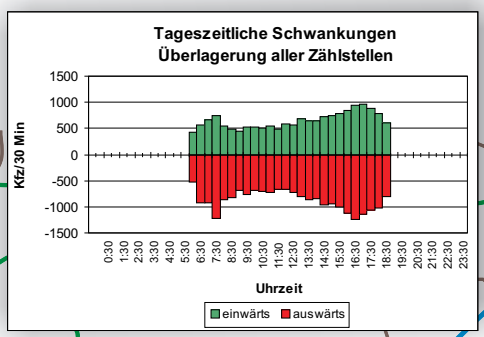
Grundlagen

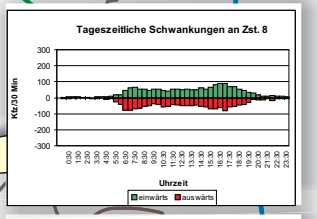
(36) Als Grundlage der Analysen und Modellrechnungen wurden an ausgewählten Standorten im Diepholzer Land Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt (***ABBILDUNG 7***). Ziel war es, ein aktuelles Bild der Verkehrsmengen samt den Quellen und Zielen der Kraftfahrzeuge im Untersuchungsraum zu erhalten.

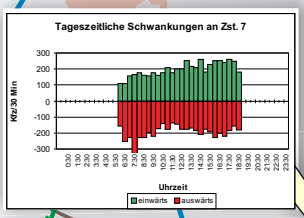
(37) Die Erhebungen wurden am Donnerstag, den 23.09.2010, durchgeführt und spiegeln damit die Verkehrsmengen eines Normalwerktages wieder.

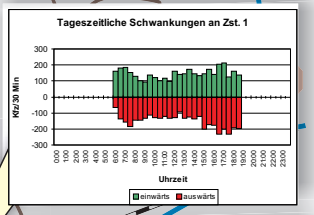
(38) Durch die Verkehrsbefragung können Aussagen zu Start- und Zielpunkten der Fahrten getroffen werden. Hierdurch lassen sich die Kraftfahrzeuge in Ziel- bzw. Quellverkehr sowie Durchgangsverkehr einordnen.

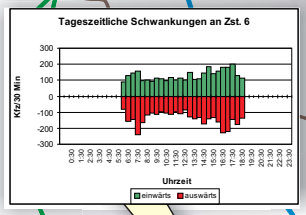
(39) Die Knotenpunkt- und Querschnittszählungen dienen einerseits zum Abgleich mit älteren Zähldaten (Zuwachs oder Abnahme), andererseits lassen sich mit dieser Grundlage die Befragungsdaten auf 24-Stunden-Tagesbelastungen hochrechnen.

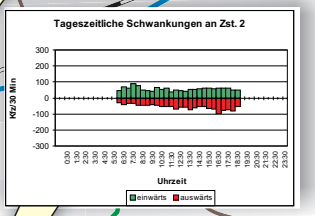


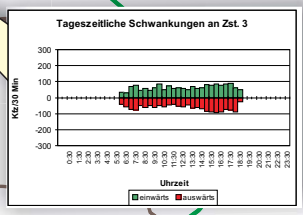


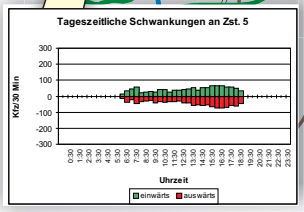


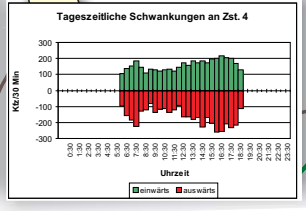












Twistringen
Drentwede
Barnstorf
Eydelstedt
Cornau
Drebber
Dickel
Diepholz
Wetschen
Rehden
Barver
Hemsloh
Wagenfeld
Ströhen
Lembruch
Dümmer
Hüde
Marl
Brockum
Querenheim
Rahden
B 51
B 214
B 239
L 344
L 345
L 347
L 343
L 349
L 346
L 765
L 769
L 719
K 271
K 422
K 54
K 57
K 28
K 27
K 26
K 24
K 70
K 60
K 59
K 67
K 42
K 41
K 30
K 51
K 38
K 43
K 33

ABB. 8

Tageszeitliche Schwankungen der Verkehrsmengen

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Verkehrsmengen 2010

(40) Die Zählwerte wurden zunächst in 30-minütigen Intervallen richtungsgetrennt aufgenommen und in Ganglinien übertragen. Es ergeben sich die zu erwartenden Verkehrsschwankungen im Tagesverlauf (***ABBILDUNG 8***).

(41) In der Zeit von 07.00 bis 08.00 Uhr ergibt sich eine erste Verkehrsspitze, die überwiegend durch Berufspendler und Ausbildungsverkehre verursacht wird (ca. 7,4% der Tagesbelastung).

(42) Diese Verkehre werden dann im Laufe des Vormittags durch Einkaufs- und Besorgungsverkehre sowie den üblichen Wirtschaftsverkehr ersetzt.

(43) Nach einem kleinen Mittagstief steigen die Verkehrsbelastungen kontinuierlich bis zur Nachmittagsspitze an. In der Zeit von 16.30 bis 17.30 ergeben sich die höchsten Tagesbelastungen pro Stunde durch die Überlagerung von Berufspendlerverkehren, Einkaufs- und Besorgungsverkehren sowie Freizeitfahrten (ca. 8,9% der Tagesbelastung).

(44) Die längeren Ladenöffnungszeiten haben zusammen mit der insbesondere in der Dienstleistungsbranche verbreiteten Gleitzeit in den letzten Jahren für ein Abflachen der Nachmittagsspitze gesorgt. So wurden in früheren Jahren häufiger bis über 10% der Tagesverkehre in der nachmittäglichen Spitzenstunde abgewickelt (derzeit zumeist unter 9%).

(45) Durch die Verteilung der Fahrten auf die unmittelbar vor und nach der Verkehrsspitze liegenden Zeiten, ergibt sich derzeit zumeist eine langgezogene Nachmittagsspitze von 15.30 bis 18.00 Uhr mit einem kleinen Höhepunkt gegen 17.00 Uhr.

(46) Aus den Tagesbelastungen lässt sich ablesen, dass morgens verstärkt Fahrten in Richtung des Mittelzentrums Diepholz verlaufen. Abends kehren sich diese Richtungsunterschiede dann um. Hierbei zeigt sich die hohe Bedeutung der Stadt für das Umland.

(47) Aber auch die anderen Mitgliedskommunen des Diepholzer Landes mit den Siedlungsbereichen Barnstorf, Wagenfeld, Reden/ Wetschen und Lemförde haben für das nähere und mittlere Umfeld eine spürbare funktionale Bedeutung durch vorhandene Arbeitsplätze, Einzelhandelseinrichtungen oder auch Freizeitanlagen. So verfügt z.B. Lemförde über mehr Einpendler als Auspendler.

(48) Auf der Grundlage charakteristischer Ganglinien können die Zählwerte auf 24-Stunden-Tagesbelastungen hochgerechnet werden.

3.400 Kfz = Querschnittsbelastung Kfz/ 24h
400 SV = Querschnittsbelastung Schwerverkehrs/ 24h

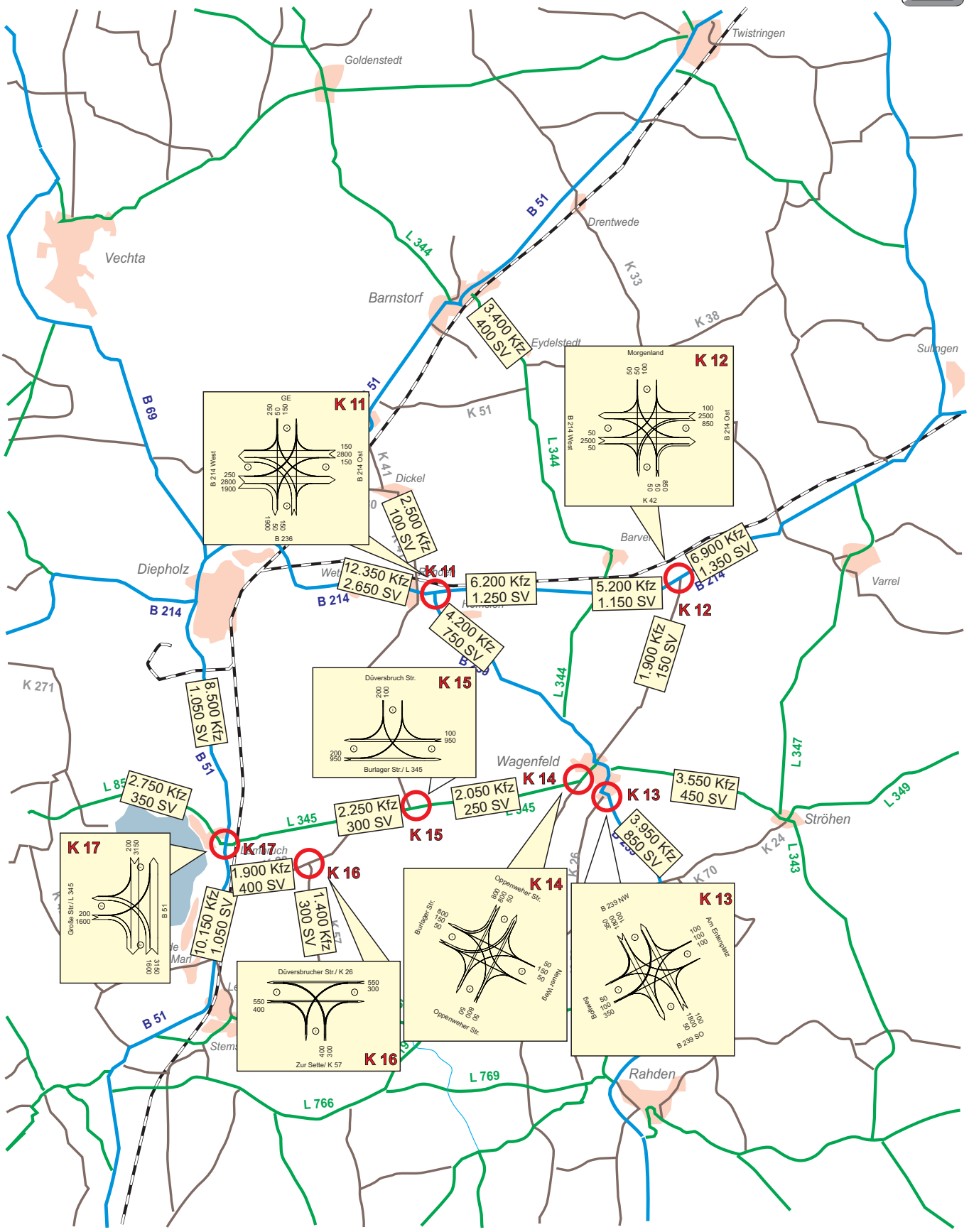


ABB. 9

Zählwerte 2010

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

(49) Entlang der B 214 finden sich die höchsten Verkehrsmengen im Umland von Diepholz (***ABBILDUNG 9***). Die Belastungen liegen östlich von Barver bei ca. 7.000 Kfz pro Tag, westlich von Wetschen steigen die Werte auf über 12.000 Kfz/ 24 h an. Die Schwerverkehrsanteile (Fahrzeuge > 3,5 t) liegen dabei bei etwa 20 bis 25%.

(50) Neben der B 214 stellt die B 51 ebenfalls eine wichtige Verbindung in der Nord-Süd-Achse dar. Die Verkehrsmengen liegen südlich von Diepholz zwischen 8.500 und ca. 10.200 Fahrzeugen pro Tag. Der Schwerverkehrsanteil beträgt zwischen 10 und 15%.

(51) Auf der B 239 ergeben sich Verkehrsbelastungen von rund 4.000 bis 4.200 Kfz/ Tag. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei rund 20%.

(52) Auf den Landesstraßen im Planungsraum liegen die Verkehrsmengen bei bis zu 3.500 Kfz/ Tag. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei rund 10 bis 15%.

(53) Die Gemeinden Lembruch und Wagenfeld werden durch die Landesstraße L 345 verbunden, welche eine parallel zur B 214 verläuft. Die relativ geringen Verkehrsmengen von gut 2.000 Kfz/24h zeigen jedoch, dass die L 345 nicht als Alternativroute zur Bundesstraße genutzt wird. Die Schwerverkehrsanteile liegen bei ca. 10 bis 15 %, sind als absolute Werte aufgrund der Querschnittsbelastung jedoch als gering zu bezeichnen.

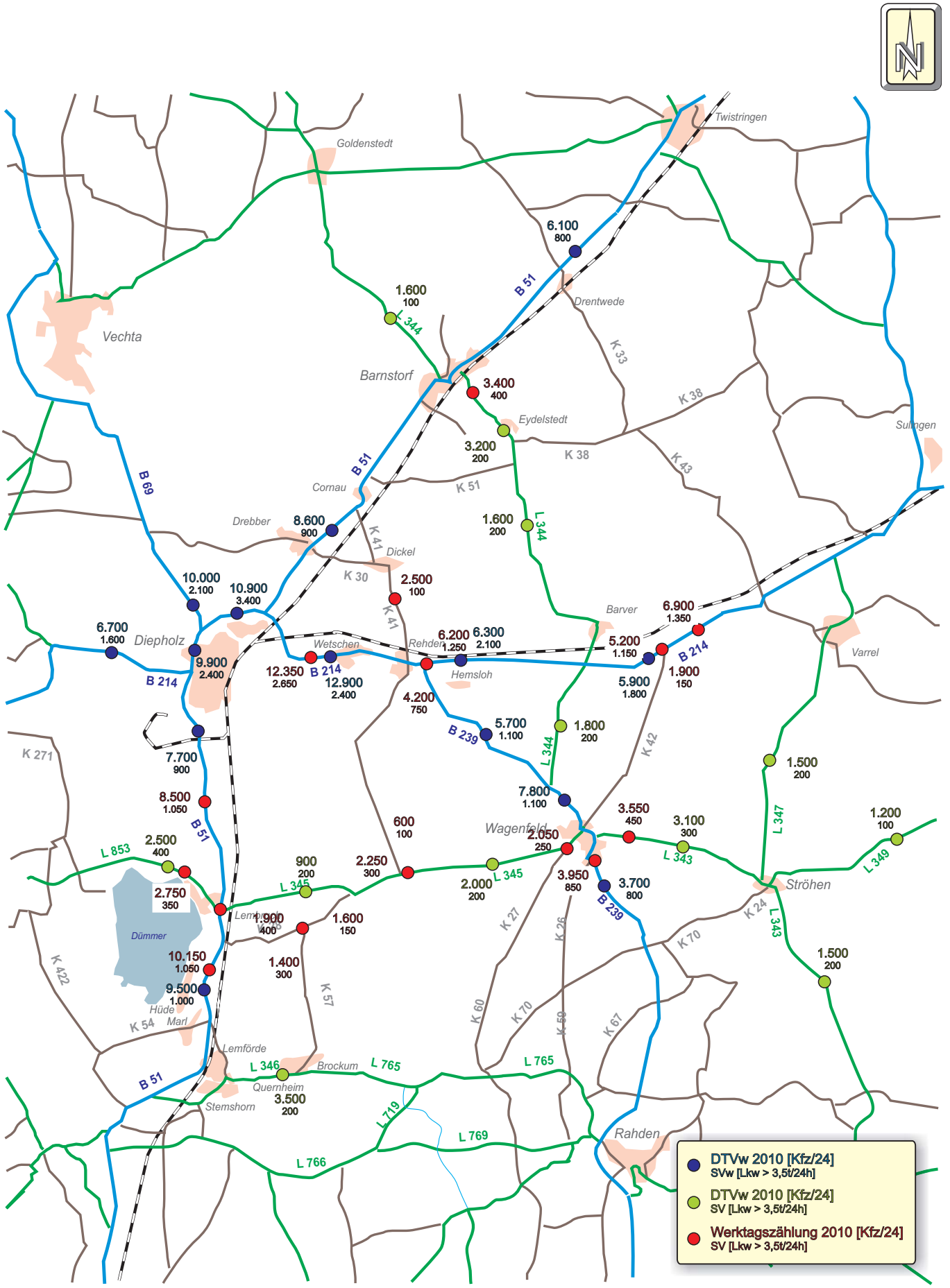


ABB. 10

Gegenüberstellung Zählwerte 2010 - DTV 2010

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

(54) In der ***ABBILDUNG 10*** sind neben den Zählwerten des Jahres 2010 (Kfz und Schwerverkehr hochgerechnet auf Tagesgesamtbelastungen) auch die Werte der allgemeinen Straßenverkehrszählung des Jahres 2010 dargestellt.

(55) Bei Vergleich der Werte ist zu berücksichtigen, dass Werktagwerte (DTVw) im Allgemeinen geringfügig über den Werten für alle Tage des Jahres (DTV) liegen. Insbesondere Fahrten des Schwerverkehrs sind durch die nahezu fehlenden Sonntagsverkehre (DTVs) im Wochenmittel geringer als an Werktagen.

(56) Allerdings ergeben sich im Umfeld des Dümmers (Siedlungsbereich Lembruch) durch die vielen touristischen Verkehre gerade an Sonntagen erhöhte Belastungen, die z.T. die Werktagswerte deutlich übertreffen.

(57) Aus den Verkehrsbefragungen im Rahmen dieser Untersuchung lassen sich die Herkunfts- und Zielorte der Kfz-Nutzer bestimmen. Im Folgenden werden exemplarisch für 4 Zählstellen die Herkunfts- und Zielräume gemäß gewählter Entfernungsklassen analysiert:

Kfz: Kraftfahrzeuge gesamt

B 214, westlich Freistatt, Befragungsstelle 1
6.900 Kfz-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	0 *(0,0%)*		
Regional (< 25 km)	2.530 *(36,5%)*	340 *(5,0%)*	
Überregional (> 25 km)	1.480 *(21,5%)*	1.450 *(21,0%)*	1.100 *(16,0%)*

B 239,südöstlich Wagenfeld., Befragungsstelle 3
3.950 Kfz-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	0 *(0,0%)*		
Regional (< 25 km)	1.640 *(41,5%)*	170 *(4,5%)*	
Überregional (> 25 km)	635 *(16,0%)*	690 *(17,5%)*	815 *(20,5%)*

B 51, zw. Lemförde und Lembruch, Befragungsstelle 4
10.150 Kfz-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	3.050 *(30,0%)*		
Regional (< 25 km)	2.610 *(25,5%)*	595 *(6,0%)*	
Überregional (> 25 km)	1.910 *(18,5%)*	940 *(9,5%)*	1.045 *(10,5%)*

B 214, zw. Diepholz und Wetschen, Befragungsstelle 7
12.350 Kfz-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	4.520 *(36,5%)*		
Regional (< 25 km)	2.310 *(18,5%)*	470 *(4,0%)*	
Überregional (> 25 km)	1.550 *(12,5%)*	1.945 *(16,0%)*	1.555 *(12,5%)*

(58) Im Schwerverkehr verschieben sich die Herkunfts- und Zielräume z.T. deutlich. Fahrten mit Bezug zum Diepholzer Land (Binnen, Quell- oder Zielverkehre) nehmen deutlich ab. Insbesondere die großräumigen Durchgangsverkehre steigen hingegen deutlich an:

SV: Schwerverkehr

B 214, westlich Freistatt, Befragungsstelle 1
1.350 SV-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	0 *(0,0%)*		
Regional (< 25 km)	205 *(15,0%)*	45 *(3,5%)*	
Überregional (> 25 km)	290 *(21,5%)*	415 *(30,5%)*	395 *(29,5%)*

B 239,südöstlich Wagenfeld., Befragungsstelle 3
850 SV-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	0 *(0,0%)*		
Regional (< 25 km)	80 *(9,5%)*	30 *(3,5%)*	
Überregional (> 25 km)	150 *(17,5%)*	280 *(33,0%)*	310 *(36,5%)*

B 51, zw. Lemförde und Lembruch, Befragungsstelle 4
1.050 SV-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	115 *(11,0%)*		
Regional (< 25 km)	85 *(8,0%)*	70 *(6,5%)*	
Überregional (> 25 km)	245 *(23,5%)*	145 *(14,0%)*	390 *(37,0%)*

B 214, zw. Diepholz und Wetschen, Befragungsstelle 7
2.650 SV-Fahrten/ Tag - Summe beide Fahrtrichtungen

	Lokal (Dieph. Land)	Regional (< 25 km)	Überregional (> 25 km)
Lokal (Dieph. Land)	265 *(10,0%)*		
Regional (< 25 km)	150 *(5,5%)*	130 *(5,0%)*	
Überregional (> 25 km)	205 *(8,0%)*	945 *(35,5%)*	955 *(36,0%)*

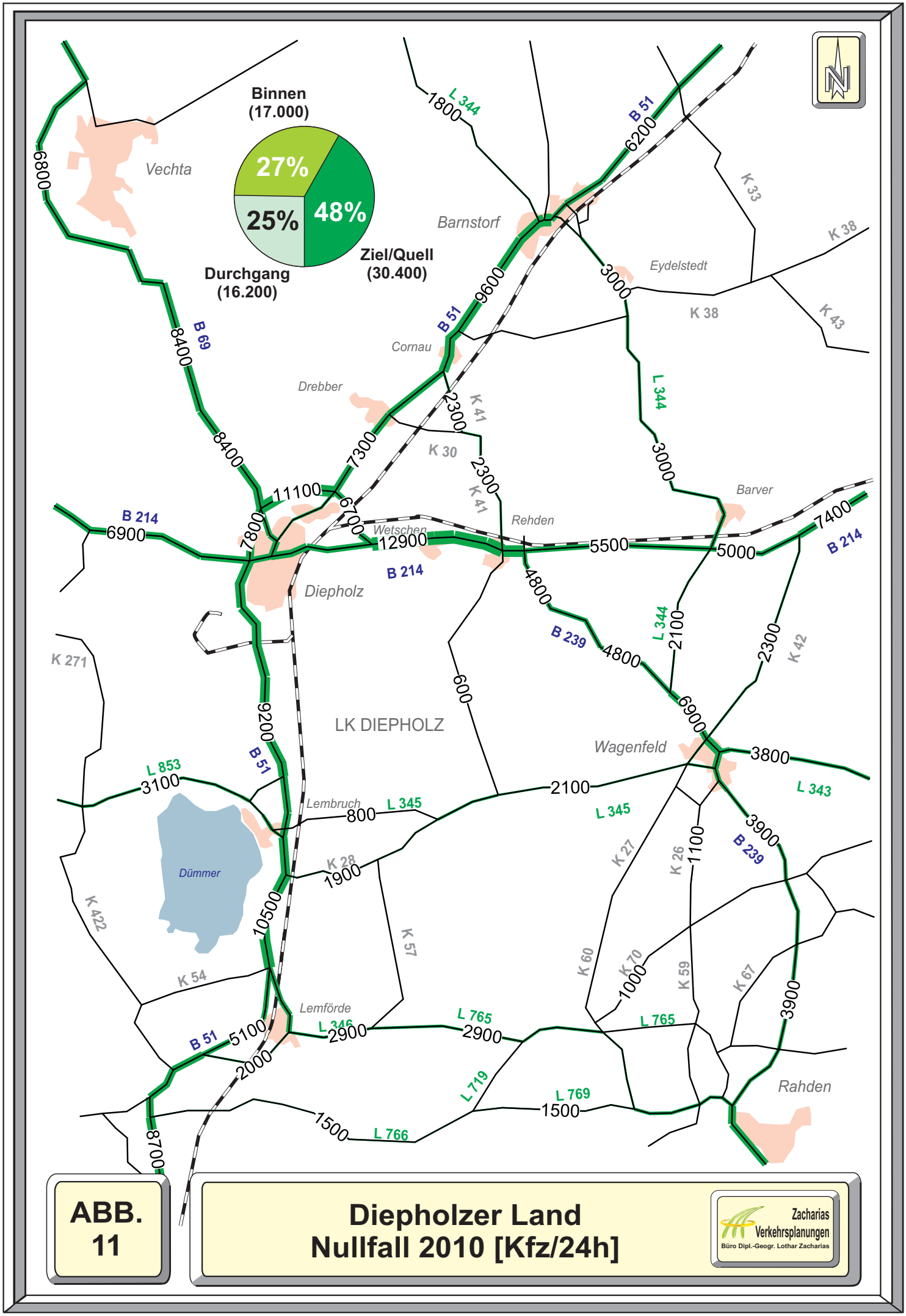


ABB. 11

Diepholzer Land
Nullfall 2010 [Kfz/24h]

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Nullfall 2010

(59) Durch die Verknüpfung der Flächennutzungen (Eingabepunkte und Verkehrsmengen gemäß Strukturdaten), des Verkehrsnetzes (typisiert nach Kapazität, Ausbauzustand, fahrbarer Geschwindigkeit) und des Verkehrs (Mengen und Beziehungen gemäß Verkehrserhebungen im Abgleich mit den Strukturdaten) ergibt sich der Nullfall 2010.

(60) Der Nullfall 2010 zeigt das heutige Straßennetz mit den aktuellen Verkehrsmengen (***ABBILDUNG 11***). Der Schwerverkehr ist in der ***ABBILDUNG 12*** dargestellt.

(61) Durch die Dicke der Belastungsbalken heben sich die Verläufe der Bundesstraßen hervor. Die Landes- und Kreisstraßen sind deutlich geringer befahren, dienen aber dennoch auch im überregionalen Verkehr als verkehrswichtige Achsen. Die Anteile des Binnen-, Ziel- und Quell- sowie Durchgangsverkehrs auf den Straßenabschnitten sind in der ***ABBILDUNG 13*** dargestellt.

(62) Insgesamt sind jeweils rund ¼ der Fahrten dem Binnen- und dem Durchgangsverkehr zuzuordnen (ohne Binnenverkehre innerhalb der Siedlungsbereiche). Rund ½ der Fahrten zählen zum Ziel- und Quellverkehr.

(63) Dabei ist aber zu beachten, dass eine Durchgangsverkehrsfahrt den Raum auf einem deutlich längeren Stück durchfährt, demnach also deutlich störender wirkt als eine Ziel- und Quell- oder gar Binnenverkehrsfahrt.

2.4 Unfalldaten

(64) Nach derzeitigem Kenntnisstand ergeben sich bezüglich des Unfallgeschehens die "üblichen" Verkehrsunfälle im Siedlungsraum und auf der freien Strecke. Ein Unfallschwerpunkt ist auf den Straßen des Diepholzer Landes nicht vorhanden.

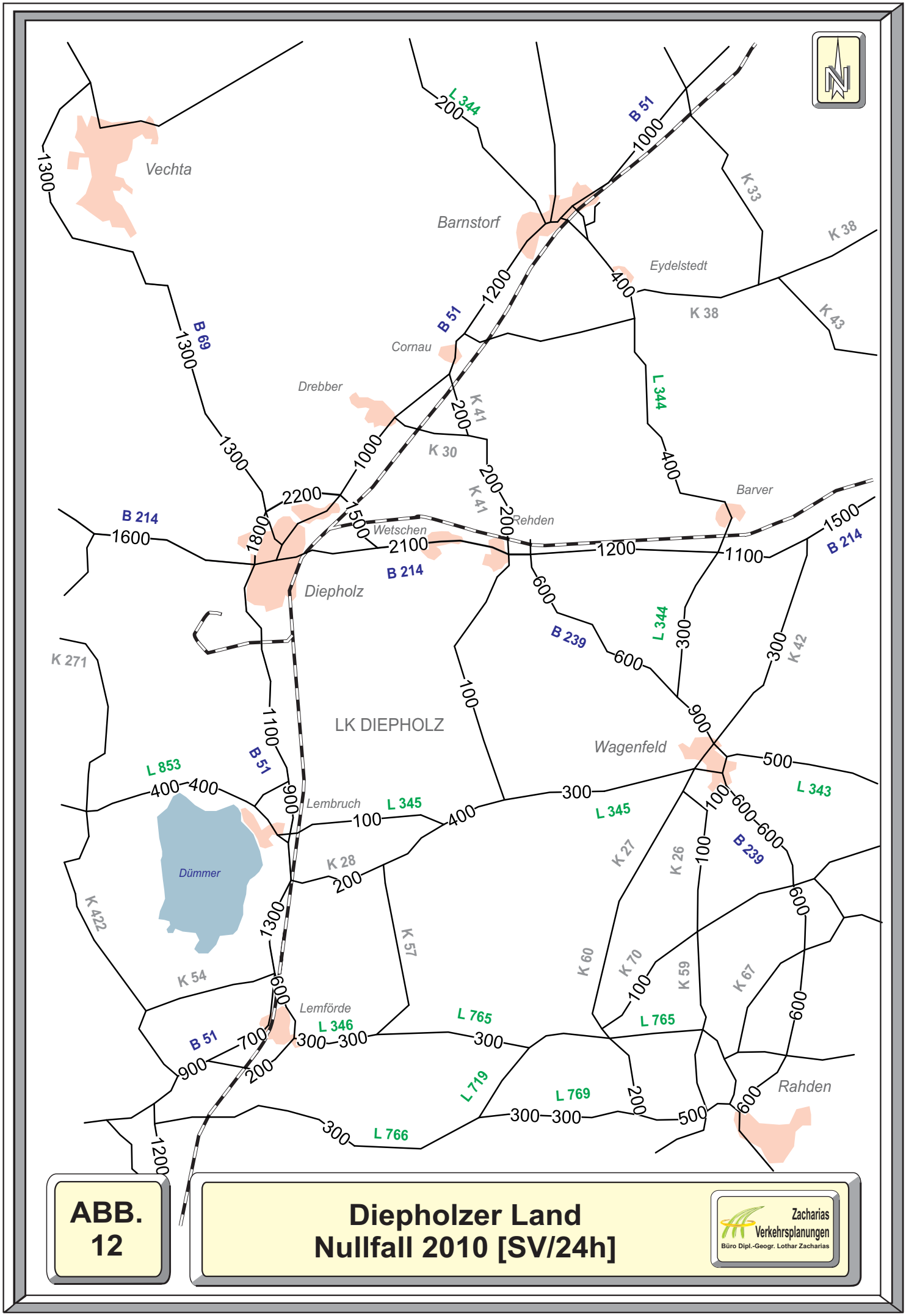
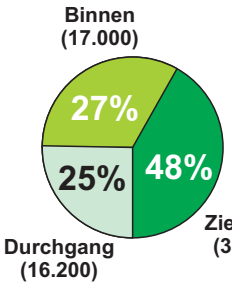
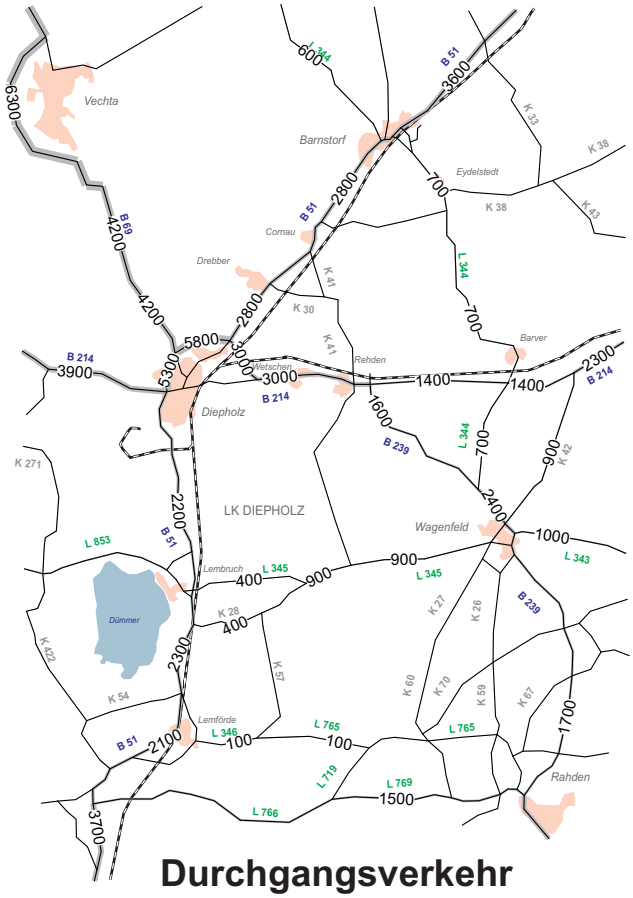


ABB. 12

Diepholzer Land
Nullfall 2010 [SV/24h]

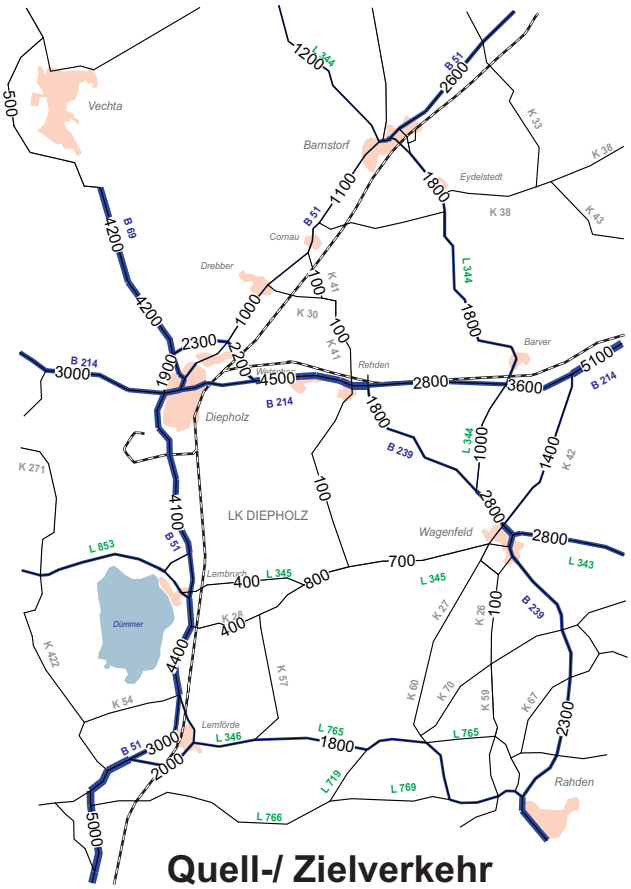
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias



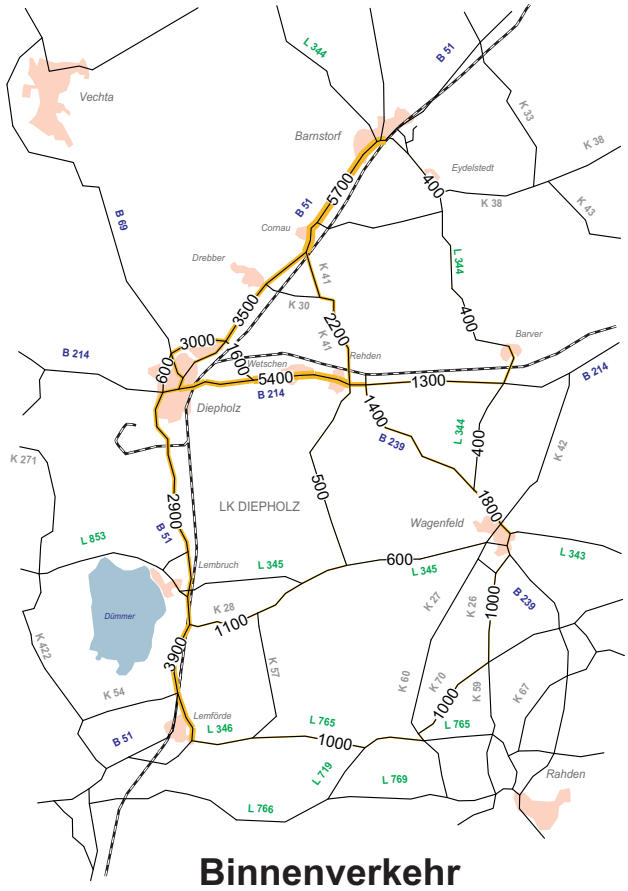


[Kfz/24h]

Durchgangsverkehr



Quell-/ Zielverkehr



Binnenverkehr

ABB. 13

Diepholzer Land
Verkehrsanteile [Kfz/24h]

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

3 Mängel und Problemursachsen - Lösungsansätze

(65) Aus den vorstehenden Analysen lassen sich die wesentlichen Mängel und Problemursachen ableiten sowie erste Lösungsansätze erarbeiten.

Kfz

Stärken	Schwächen	Lösungsansätze
Anbindung überregionales Hauptstraßennetz über B 51, B 69, B 214, B 239 sehr gut.	Relative Autobahnferne des Diepholzer Landes als Teil eines größeren Bereiches innerhalb der A 1, A 27, A 7, A 2, A 30. Bundesstraßen dienen deshalb als "Autobahnersatz". Hohe Verkehrsbelastungen insb. im Schwerverkehr auf den genannten Straßen.	Stärkungen der Autobahnen als Hauptachsen, um Verkehrsverlagerungen (u.a. Mautflüchtlinge) auf das Bundestraßennetz zu minimieren. Ausbau von Ortsumgehungen zur Entlastung der Siedlungsbereiche.
Ortumgehungen im Zuge der Bundesstraßen bei Diepholz und Lemförde.	Fehlende OU Barnstorf, Cornau, Rehden, Wetschen, Wagenfeld	Anlage der genannten Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen.
Relative Nähe der Stadt Diepholz zur A 1.	Unzureichende Anbindung an das Autobahnnetz und die Oberzenten insbesondere in nordöstlicher, östlicher und südöstlicher Richtung (B 51, B 214, B 239).	Ausbau der Straßenzüge zur Verbesserung der Verkehrsqualität und Verringerung der Reisezeiten (2+1 oder 4-streifige Querschnitte, Ortsumgehungen). Hierdurch können aber auch zusätzliche Fahrten des Durchgangsverkehrs in den Raum gezogen werden.
Gute Ergänzung des überregionalen Straßennetzes durch Landes-, Kreis -und Gemeindestraßen.	Z.T. hohe Verkehrsbelastungen innerhalb der Siedlungsbereiche, z.B. L 344 Ortsdurchfahrt Barver, Alte Dorfstraße im Lembruch.	Anlage von Umgehungsstraßen oder innergemeindlichen Verbindungsstraßen.

Bahn, Bus, Flugzeug, Fahrrad

Stärken	Schwächen	Lösungsansätze
Gute Anbindung Barnstorf, Diepholz, Lemförde an die Bahnverbindung Hamburg/ Bremen - Ruhrgebiet mit Regionalzügen (Stundentakt).	Nur wenige Halte der auf dieser Strecke eingesetzten IC.	Erhöhung der Halte der IC-Verbindungen in Diepholz.
Gute Verbindung im Schienengüterverkehr entlang der B 214 (Diepholz - Sulingen).	Keine Personenbeförderung auf dieser Strecke.	Erhalt der Verbindung im Güterverkehr. Nach Möglichkeit Aufbau einer Personenverkehrsverbindung über Sulingen bis nach Nienburg (Hannover) als Planungsvision.
ÖPNV-Anbindung/ Buslinien zur Anbindung an die Bahnhöfe, die zentralen Orte und die Siedlungsbereiche untereinander vorhanden.	ÖPNV-Angebot mit Bussen an Schülerbeförderung orientiert.	Ausbau des ÖPNV-Busliniennetzes aus finanziellen Gründen kaum machbar. Ggf. spezielle Angebote realisierbar (Bürgerbus, Sammeltaxi etc.)
Flughafen Diepholz-Dümmerland als Regionalflughafen.	Fahrtzeit zu internationalen Flughäfen ≥ 1h.	Regionalflughafen erhalten. Ausbau wichtiger Verkehrswege (B 51, B 69, B 214 zur Verbesserung der Erreichbarkeit internationaler Flughäfen).
Radwege auch als Radwanderwege mit attraktiven Zielen vorhanden.	Radwege nicht immer in optimalem Zustand. Radwege und Querungshilfen nicht an allen Straßen vorhanden.	Ausbau des Radwegenetzes inkl. der Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen. Ausbau alternativer Wegestrecken, z.B. über landwirtschaftliche Wege.

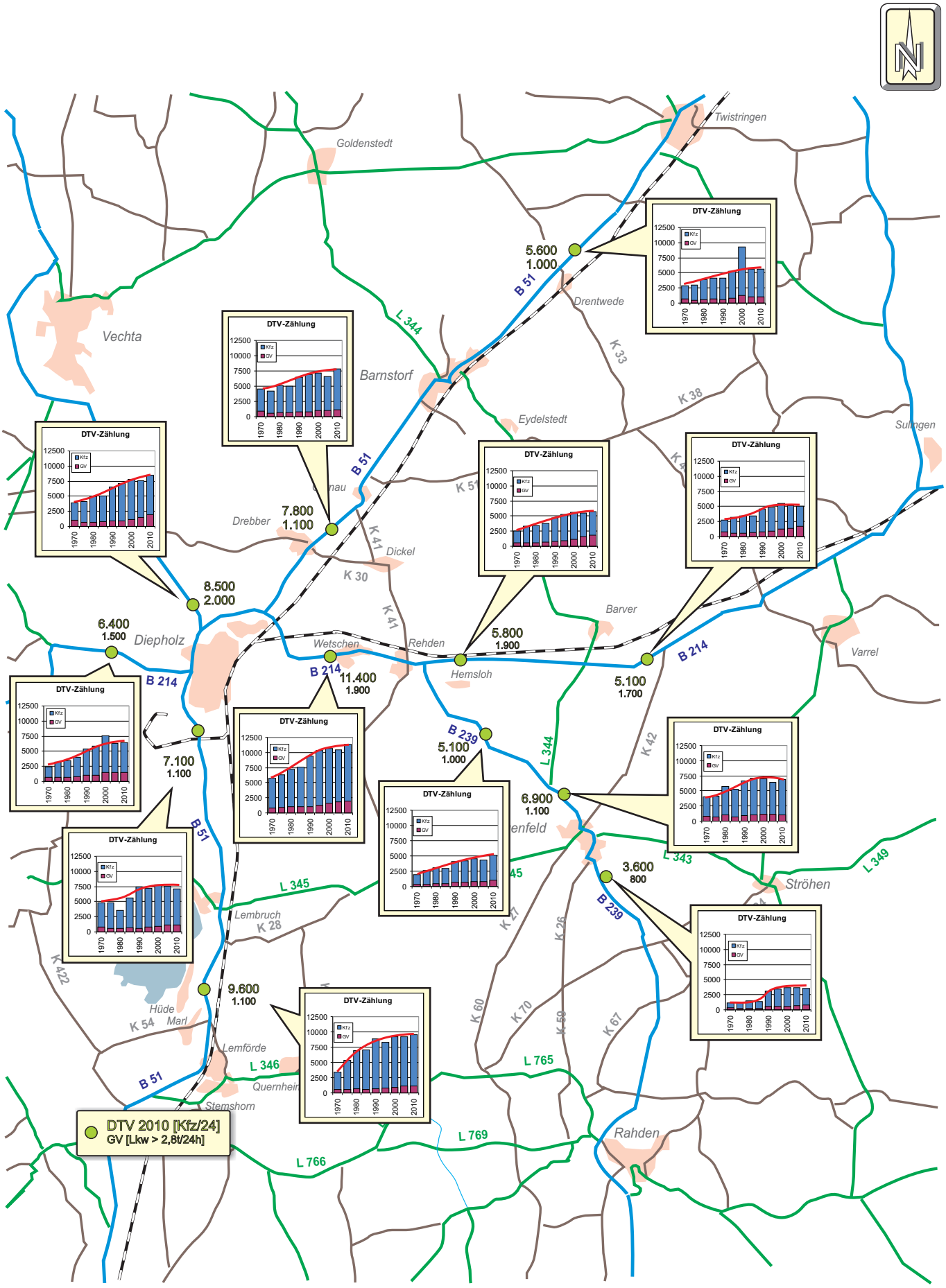


ABB. 14

Verkehrsentwicklung (DTV) 1970 bis 2010

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

4 Zukünftige Situation 2025

4.1 Bisherige Entwicklungen

(66) Die Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) werden im Abstand von 5 Jahren durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Rahmen der allgemeinen Straßenverkehrszählungen (SVZ) erhoben.

(67) In der ***ABBILDUNG 14*** sind die Werte in Kfz/ Tag sowie für den Güterverkehr/ Tag (GV = Lieferwagen/ Lfw, Lastkraftwagen/ Lkw, Lastzug/ Lz) als Mittelwert für alle Tage eines Jahres für die im Diepholzer Land liegenden Zählstellen auf Bundesstraßen für den Zeitraum 1970 bis 2010 angegeben.

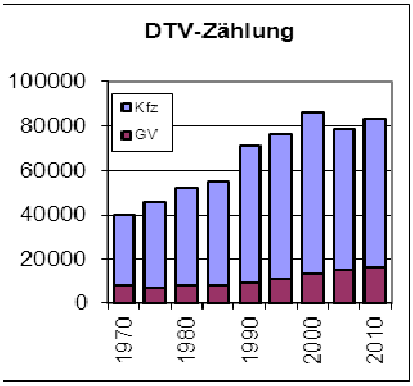
(68) Bei Addition aller dargestellten Zählstellen werden mögliche Extremwerte (Ausreißer durch Zählungenauigkeiten, Baustellen mit Umleitungsverkehren etc.) ausgeglichen. Im Wesentlichen treffen die Ergebnisse dieser Überlagerung auch auf die Entwicklungen auf den einzelnen Zählstellen zu.

(69) Demnach ergab sich im Zeitraum von 1970 bis 2005 zumeist ein stetiger Verkehrsanstieg. Im den letzten Zeitintervallen von 2000 bis 2010 stagnierten die Kfz-Verkehrsmengen bei leichten Schwankungen.

(70) Im Güterverkehr finden sich bei geringeren absoluten Verkehrsmengen auch in den letzten Intervallen noch nennenswerte Steigerungsraten. Allerdings nehmen auch hier die Zuwachsraten gegenüber früheren Intervallen ab.

Überlagerung aller 12 Zst.

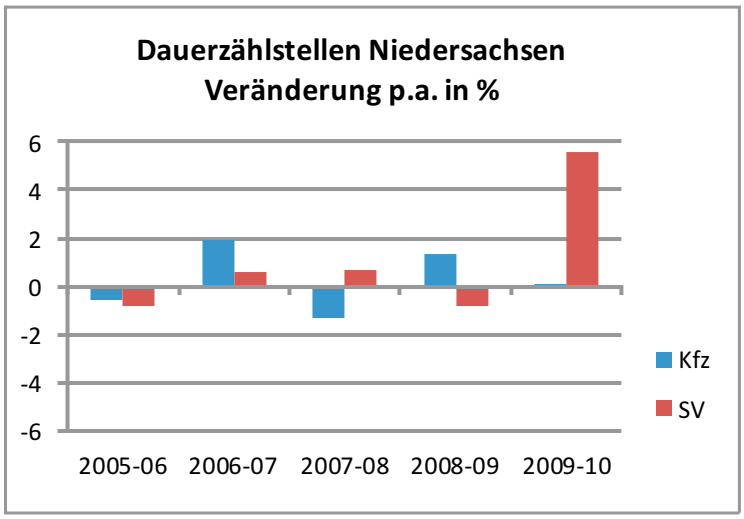
	Kfz	GV	Ant. GV
1970	40011	8271	20,7%
1975	45739	6941	15,2%
1980	52385	7749	14,8%
1985	55327	7985	14,4%
1990	71138	9272	13,0%
1995	75919	10701	14,1%
2000	85812	13450	15,7%
2005	78314	14740	18,8%
2010	82923	16163	19,5%



Auswertung Dauerzählstellen

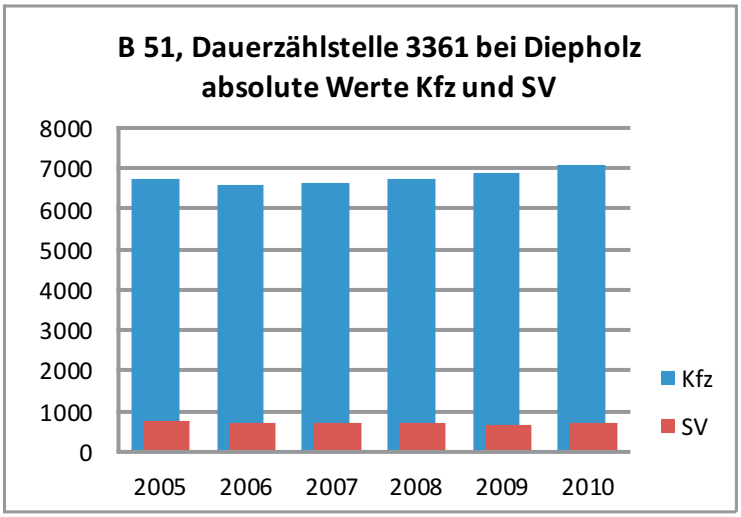
Überlagerung aller Bundesstraßen
Veränderung p.a. in %

	Kfz	SV
2005-06	-0,6	-0,8
2006-07	1,9	0,6
2007-08	-1,3	0,7
2008-09	1,3	-0,8
2009-10	0,1	5,6
2005-10	**1,4%**	**5,3%**



B 51 bei Diepholz, Nr. 3361
absolute Werte (DTV alle Tage)

	Kfz	SV
2005	6743	772
2006	6591	720
2007	6649	691
2008	6743	701
2009	6904	649
2010	7108	704
2005-10	**+ 5,4%**	**-8,8%**



(71) Ergänzend können für die Entwicklung von 2005 bis 2010 die Verkehrswerte ausgewählter Dauerzählstellen in Niedersachsen bzw. einer Dauerzählstelle im Zuge der B 51 bei Diepholz herangezogen werden. Hierfür liegen Verkehrswerte für die Jahre 2005 bis 2010 aus automatischen Verkehrserhebungen vor (***ABBILDUNG 15***).

(72) Allerdings zeigt sich hierbei kein einheitliches Bild. Bei Überlagerung der Bundesstraßen in Niedersachsen zeigen sich schwankende Werte mit einer Gesamtzunahme um +1,4% in 5 Jahren.

(73) Im Schwerverkehr ergibt sich bis zum Jahr 2009 ein vergleichbares Bild. Im letzten Zeitintervall von 2009 auf 2010 steigen die Schwerverkehrsmengen dann allerdings um +5,6% an, so dass sich insgesamt in dem 5-Jahres-Zeitintervall ein Zuwachs um +5,3% im Schwerverkehr ergibt.

(74) Die Dauerzählstelle auf der B 51 bei Diepholz weist für den Kfz-Verkehr nach anfänglichen Rückgängen kontinuierliche Steigerungsraten auf. Insgesamt ergibt sich von 2005 bis 2010 ein Anstieg von rund +5,4%. Im Schwerverkehr ergibt sich hingegen nach schwankendem Verlauf über die 5 Jahre ein Rückgang um rund -9%.

4.2 Allgemeine Entwicklungen

(75) Allgemeine Verkehrsentwicklungen ergeben sich durch verschiedene Faktoren, deren Entwicklungen selbst oftmals nicht exakt abgeschätzt werden können.

(76) So führt eine geringere Einwohnerzahl zunächst auch zu einem geringeren Verkehrsaufkommen. Werden dadurch aber einzelne Infrastruktureinrichtungen (Einzelhandel, Ärzte, Schulen etc.) in weniger Orten vorgehalten, müssen zusätzliche Fahrten durchgeführt werden.

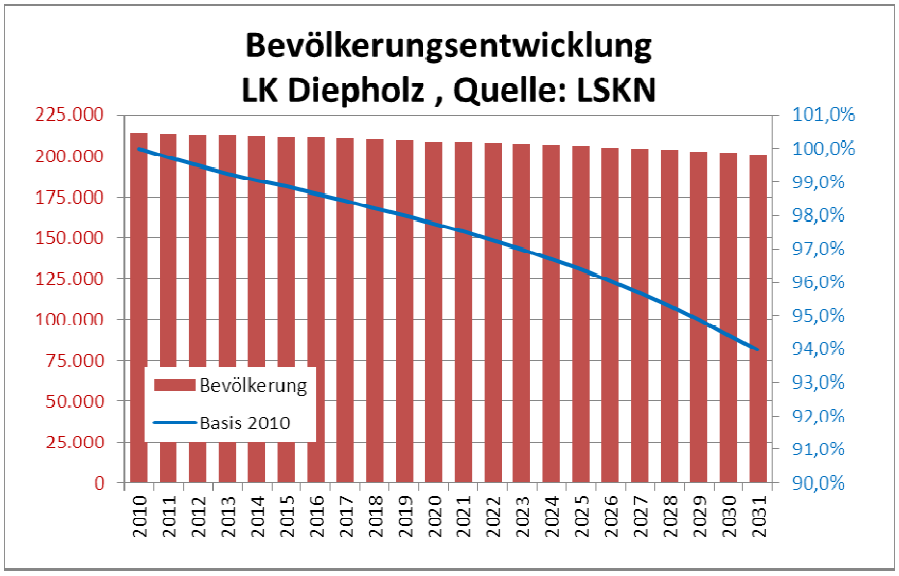
(77) Wird durch die geringere Bevölkerungsanzahl das ÖPNV-Angebot ausgedünnt, erfolgt wiederum eine Steigerung der Kfz-Fahrtenzahl.

(78) Bei allen Faktoren sind deshalb nicht nur die augenscheinlich direkten Wirkungen, sondern immer auch die Folgewirkungen zu beachten.

(79) Gemäß Regionalem Entwicklungskonzept (REK) Diepholzer Land ergeben sich bis zum Zeitraum 2020 die folgenden Entwicklungen der Bevölkerungszahl (Basis 2006):

- Stadt Diepholz + 5,2%
- SG Barnstorf - 2,6%
- SG Lemförde + 0,4%
- SG Rehden + 1,9%
- Gem. Wagenfeld - 8,5%
- **Summe Diph. L. + 1,6%**

(80) Die Bevölkerungsprognose des Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) für den Landkreis Diepholz geht vom Jahr 2010 bis zum Zeitraum 2020 von einem Rückgang der Bevölkerungszahl um -2,2%, bis zum Zeitraum 2025 um -3,6% und bis zum Zeitraum 2031 um -6,0% aus (Basis 2010; siehe nachfolgendes Diagramm).



(81) Insgesamt weisen zahlreiche Faktoren auf eine Sättigung des Verkehrsaufkommens hin. So ist z.B. der mittlere Besetzungsgrad pro Pkw von rund 2,5 bis 3,0 im Zeitraum 1970 - 1980 auf mittlerweile unter 1,5 abgesunken.

(82) Im Berufsverkehr liegt der Besetzungsgrad derzeit bei nur noch 1,1 Personen (d.h. rechnerisch fährt in 9 von 10 Pkw im Berufsverkehr lediglich 1 Person (Fahrer), lediglich in dem 10. Fahrzeug ist noch eine Beifahrerin/ Beifahrer dabei). Ein weiteres Absinken des Besetzungsgrades ist demnach kaum noch möglich.

(83) Auch der Pkw-Besatz, d.h. die Anzahl der Fahrzeuge je Einwohner hat ein äußerst hohes Niveau mit 2.- und 3.-Fahrzeug im ländlichen Raum erreicht, das kaum noch übertroffen werden kann.

(84) Zudem stagnieren bzw. sinken die jährlichen Fahrleistungen je Pkw. D.h. auch ein weiterer Anstieg des Pkw-Besatzes führt bei sinkenden Fahrleitungen je Pkw nicht zu einem höheren Verkehrsaufkommen.

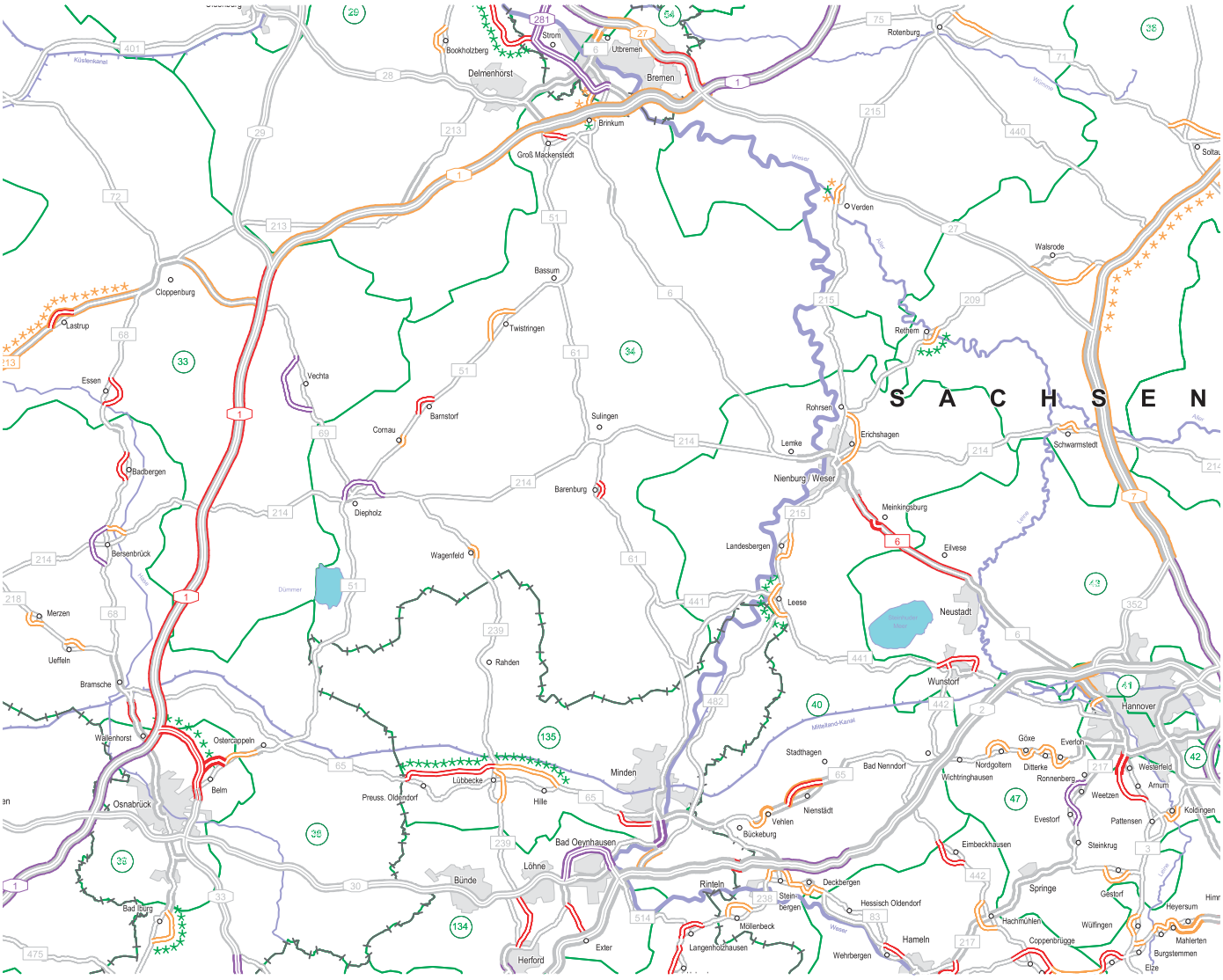
(85) Die Verflechtungsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geht deutschlandweit von einem Anstieg des überregionalen Pkw-Verkehrs von rund 16% im Zeitraum 2004 bis 2025 aus. Bei linearer Steigerung ergibt sich ein Anstieg von 2010 bis 2025 um 11,1%. Verursacht wird dieser Anstieg in erster Linie durch großräumige Freizeitfahrten, die auch im Diepholzer Land auf den Bundesstraßen und mit Bezug zum Dümmer-See zu erwarten sind.

(86) Lokale und regionale Verkehre steigen hingegen nicht so stark an, machen aber derzeit einen Großteil des Verkehrsaufkommens aus (vergl. Tabellen Seite 26). Insgesamt wird sich demnach ein deutlich geringerer Anstieg des Pkw-Verkehrs ergeben.

(87) Im Lkw-Verkehr wird für den Raum des Landkreises Diepholz ein Anstieg des Transportaufkommens zwischen 10 und 20% im Zeitraum 2004 bis 2025 angenommen (Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen Abb. 5-18). Bezogen auf den Zeitraum 2010 bis 2025 ergibt sich bei linearem Anstieg ein Zuwachs um 7 bis 14%.

(88) Aber auch bezüglich des Lkw-Verkehrs sind im nicht unerheblichen Anteil der lokalen und regionalen Verkehre deutlich geringere Steigerungsraten zu erwarten.

(89) Die sich durch regionale und lokale Planungen ergebenden Änderungen des Verkehrsaufkommens werden im folgenden Abschnitt dargestellt.



Vordringlicher Bedarf (Überhang)
Vordringlicher Bedarf (laufende Planung)
Weiterer Bedarf

ABB. 16

Auszug Bundesverkehrswegeplan

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

4.3 Spezielle Entwicklungen

(90) Spezielle Entwicklungen ergeben sich zunächst einmal durch mögliche Änderungen im Straßennetz oder der Flächennutzungen.

(91) Großräumig bewirken Ausbaummaßnahmen auf dem Autobahnnetz eine verbesserte Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität bei verminderten Staugefahren (z.B. Ausbau der A 1 zwischen Osnabrück und Bremen auf 6 Fahrstreifen, Bau der Umfahrung Bad Oeynhausen im Zuge der A 30; Auszug BVWP in ***ABBIDLUNG 16***)).

(92) Das untergeordnete Straßennetz (Bundes- und Landesstraßen, u.a. B 51, B 69, B 214, B 239) wird dadurch tendenziell entlastet.

(93) Dabei ist aber zu berücksichtigen, ob sich durch eine mögliche Erhöhung der Lkw-Maut auf den Autobahnen wiederum Tendenzen zur Verlagerung von Verkehren von den Autobahnen auf die Bundes- und Landesstraßen ergeben. Abschätzungen hierzu sind derzeit nicht möglich.

(94) Der geplante Ausbau der Europastraße B 233 (B 402 - B 213 - B 72) lenkt tendenziell Verkehre eher von der B 214 auf die A 1 ab. Eine signifikante Änderung der Verkehrsbelastungen im Planungsraum ist durch diese Maßnahme aber nicht zu erwarten.

(95) Ausbaumaßnahmen auf dem untergeordneten Straßennetz ziehen Verkehre wiederum eher auf das Bundesstraßennetz, u.a.:

- B 51: OU Twistringen, OU Barnstorf, OU Cornau,
  ggf. Ausbau der Strecke 2+1 oder 4-streifig
- B 214: OU Rehden-Wetschen
  ggf. Ausbau der Strecke 2+1 oder 4-streifig
- B 6 als Verlängerung der B 214 in Richtung Hannover: erfolgter Ausbau zwischen Nienburg und Neustadt (noch nicht in allen Navigationskarten enthalten)
- B 239: OU Wagenfeld, OU Lübbecke

(96) Da die Realsierung der einzelnen Maßnahmen derzeit nicht absehbar sind, werden mögliche Verlagerungseffekte in den Modellrechnungen im Rahmen dieser Untersuchung nicht berücksichtigt.

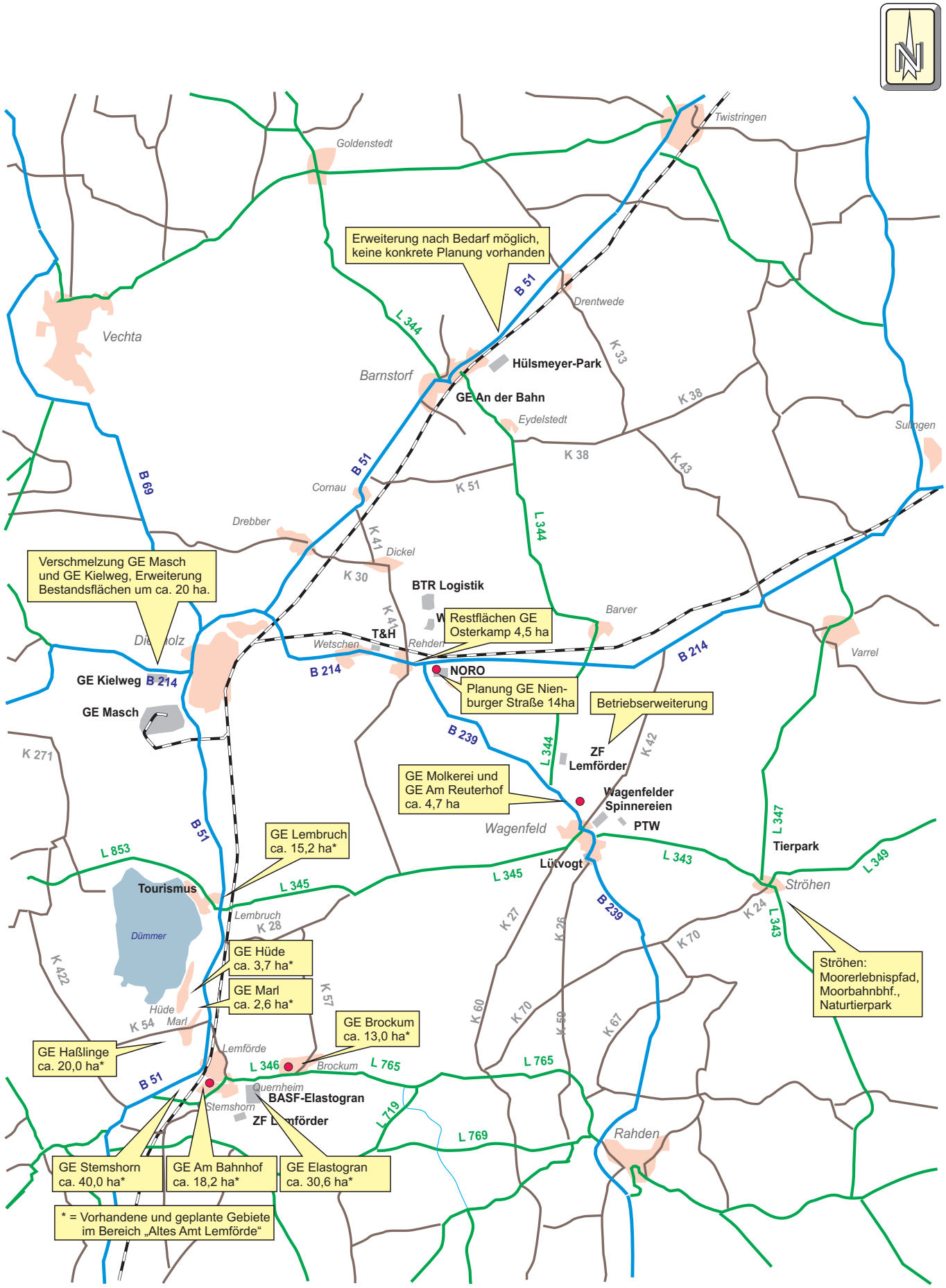


ABB. 17

Flächennutzungsplanungen Diepholzer Land

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

(97) In die Modellrechnungen eingespeist werden hingegen die in der ***ABBILDUNG 17*** dargestellten Flächennutzungsänderungen im Diepholzer Land. Wobei zur Vereinfachung davon ausgegangen wird, dass bis zum Zeitraum 2025 alle bestehenden Gewerbegebiete und geplanten neuen Flächenausweisungen vollständig bebaut sind.

(98) Da die exakten Nutzungen hierfür selbstverständlich noch nicht feststehen, werden zur Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens allgemeine Erfahrungs- und Kennwerte herangezogen. Die Verteilung der Ziel- und Herkunftsräume erfolgt analog zu den derzeitigen Fahrtbeziehungen.

(99) Insgesamt ergeben sich bei Überlagerung der vorstehend aufgeführten Effekte Zuwächse im Pkw-Verkehr um +10,7%, Im Schwerverkehr um + 21,4% und in der Summe im Kfz-Verkehr um +12,3% (ohne Binnenverkehre innerhalb der Siedlungsbereiche).

(100) Die Verkehrsbelastungen im Prognosenullfall 2025 sind für den Kfz-Verkehr in der ***ABBILDUNG 18*** und für den Schwerverkehr in der ***ABBILDUNG 19*** dargestellt.

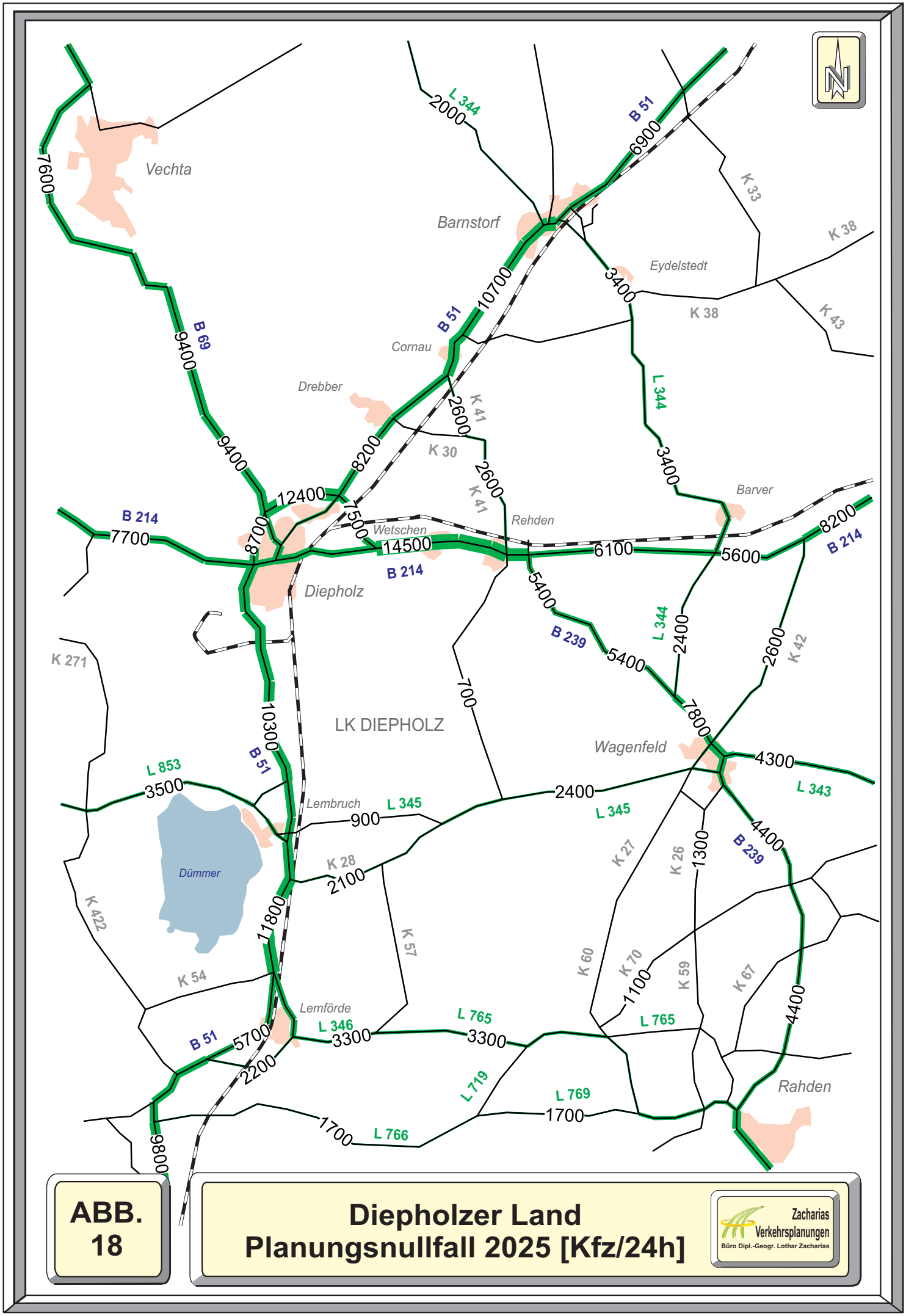


ABB. 18

Diepholzer Land
Planungsnullfall 2025 [Kfz/24h]

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

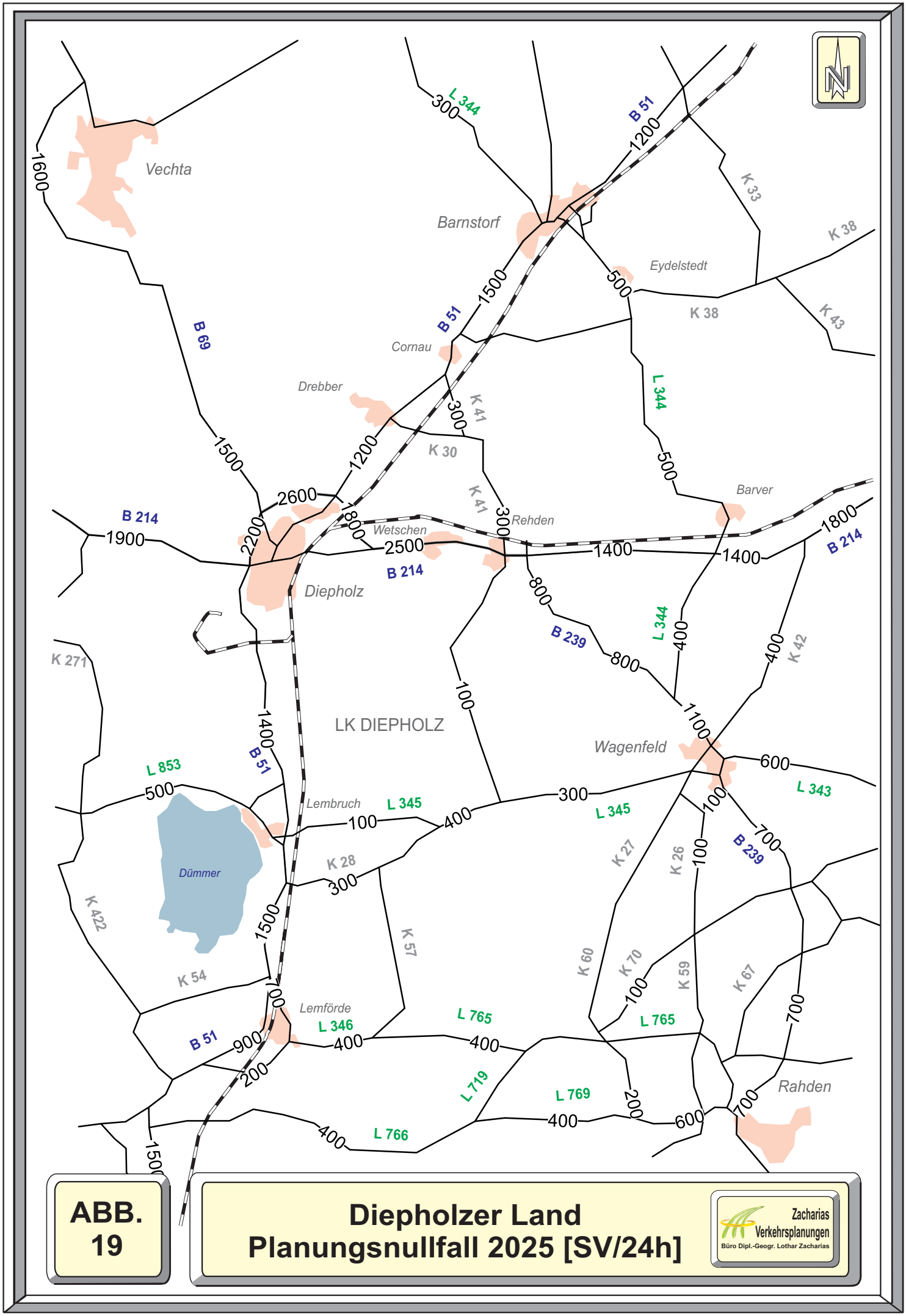


ABB. 19

Diepholzer Land
Planungsnullfall 2025 [SV/24h]

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

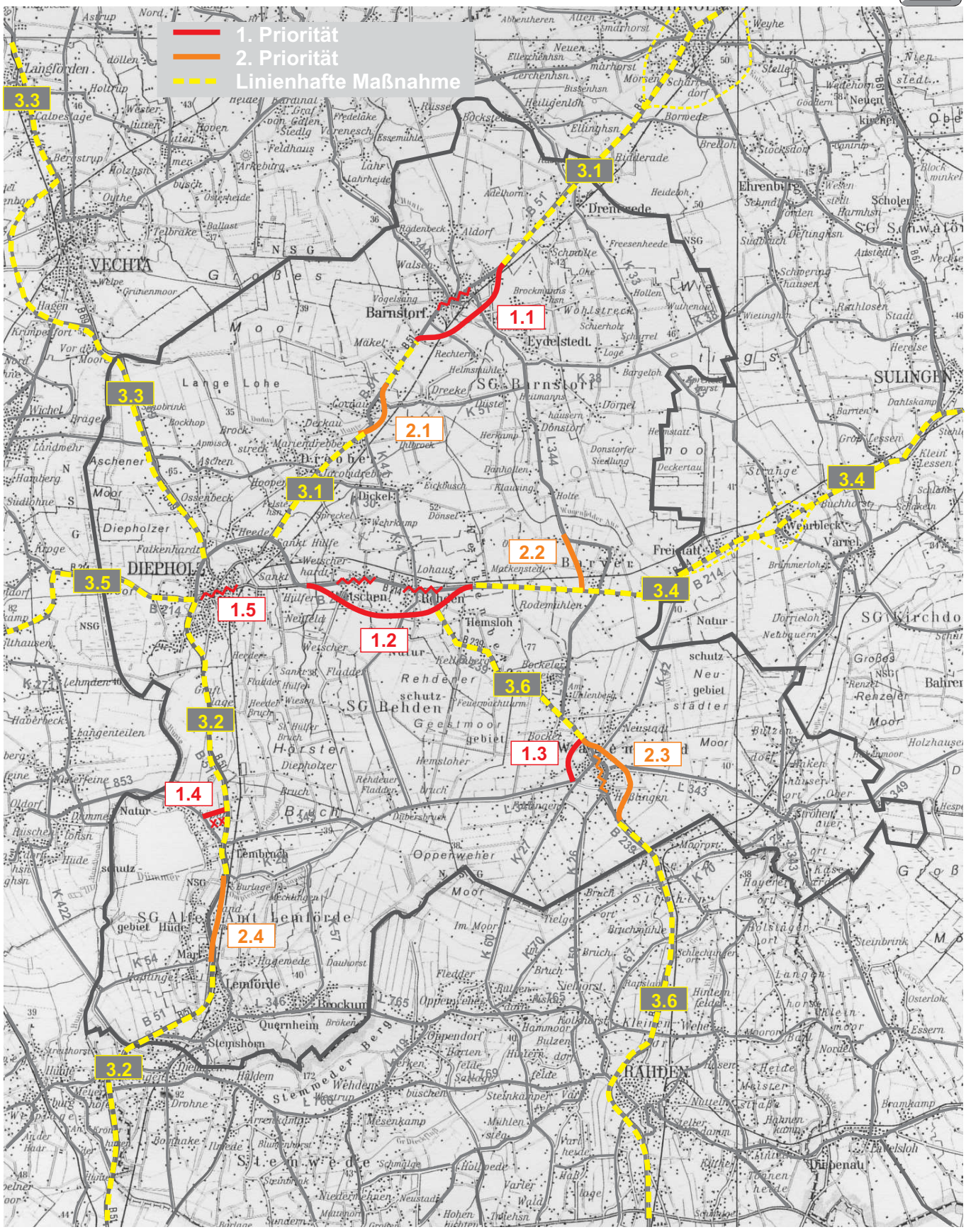


ABB. 20

Planungsmaßnahmen Straßennetz

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

5 Planungskonzept Straßennetz

(101) Aus den dargestellten Untersuchungen ergibt sich für das Straßennetz ein abgestuftes Planungskonzept. Innerhalb der Prioritätsstufen wurde keine weitere Gewichtung vorgenommen. Die Einstufungen in eine erste und zweite Priorität sind dabei nicht mit den Bedarfseinstufungen des Bundesverkehrswegeplans gleichzusetzen (***ABBILDUNG 20***).

(102) Erste Priorität besitzt die Anlage von Umgehungsstraßen und Entlastungsstraßen/ Verbindungsstraßen in Barnstorf B 51 (1.1), Rehden/ Wetschen B 214 (1.2), Wagenfeld (1.3) und Lembruch (1.4). Ergänzend ergibt sich eine hohe Priorität für den derzeit erfolgenden Umbau der Ortsdurchfahrt Diepholz (1.5).

(103) In die zweite Priorität wurden aufgrund der weniger betroffenen Anwohner, der geringeren Störwirkungen für die Verkehre im Zuge der Hauptverkehrsstraßen und der ggf. schlechteren Realisierbarkeit u.a aufgrund der verkehrlichen Wirkungen im Vergleich zu den möglichen Kosten die Ortsumgehungen Cornau B 51 (2.1), Barver L 344 (2.2), Wagenfeld B 239 (2.3) und Hüde-Sandbrink B 51 (2.4) aufgenommen.

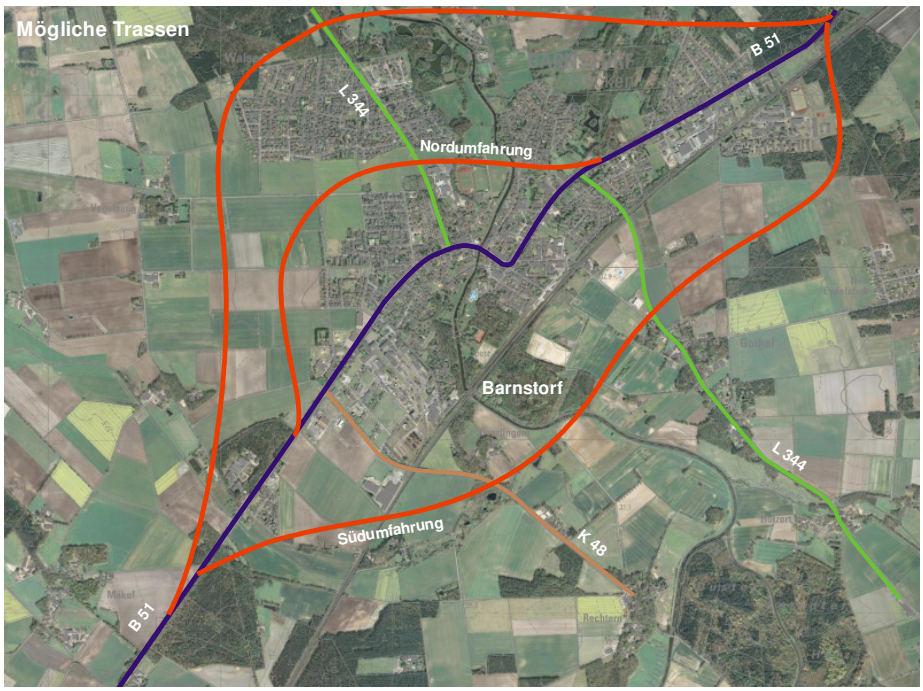
(104) Der Ausbau der Bundesstraßen B 51, B 69, B 214 und B 239 zur verbesserten Anbindung des Diepholzer Landes an das überregionale Autobahnnetz, die nahen Oberzentren und damit verknüpften Infrastruktureinrichtungen (z.B. internationale Flughäfen) sind in einer dritten Maßnahmenkategorie zusammengefasst (3.1 bis 3.6).

(105) Die Ortsumgehungen in Barnstorf und Rehden/ Wetschen im Zuge der Bundesstraßen B 51 und B 214 entlasten einerseits die jeweiligen Siedlungsbereiche vom störenden Kfz (insbesondere Schwerverkehr).

(106) Zugleich verbessern sie aber auch die Verkehrsqualität der Bundestraßenverkehre, die nun nicht mehr mit geringerer Geschwindigkeit und beeinträchtigt durch Kreuzungen, Einmündungen und Parkverkehre die Ortslagen durchfahren müssen.

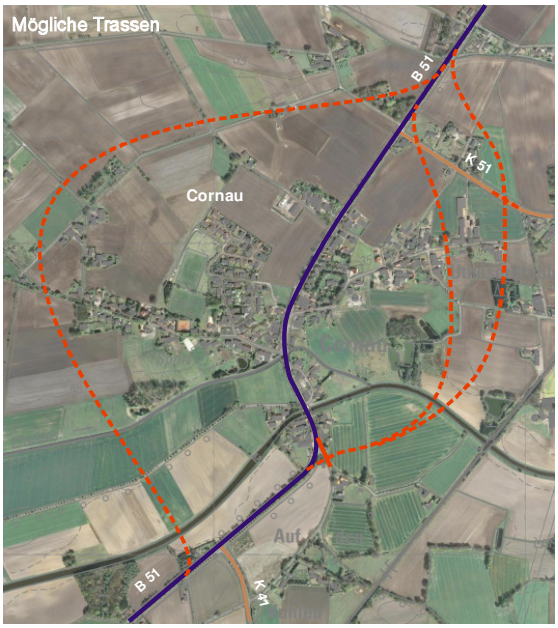
(107) **Die Lage der in den folgenden Bildern eingetragenen möglichen Straßentrassen ist nur näherungsweise und beispielhaft dargestellt. Keinesfalls soll hiermit bereits eine exakte Linienführung empfohlen oder festgelegt werden.**

(108) Für die **Ortsumgehung Barnstorf (1.1)** laufen derzeit die Planverfahren. Die Wirkungen einer Ortsumgehung und die Lage einer Vorzugsvariante werden in entsprechenden Untersuchungen ermittelt und festgelegt. Nach dem Bau der Ortsumgehung könnte und sollte im Anschluss ein Rückbau / Umbau der Ortsdurchfahrt erfolgen.



Kartengrundlage aller Luftbilder: NIBIS Kartenserver Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

(109) Aufgrund der weniger betroffenen Anlieger sowie der kleineren Beeinträchtigungen des Bundesstraßenverkehrs hat die **Ortsumgehung Cornau (2.1)** hinsichtlich der Realisierung eine geringere Priorität.



(110) Für die **Ortsumgehung Rehden und Wetschen (1.2)** ergeben sich zwei grundsätzlich alternative Führungen: nördlich und südlich des Siedlungsbereiches. Während eine südliche Trasse fast ausschließlich über landwirtschaftliche Flächen eher abgerückt von vorhandener Bebauung verläuft, ist die Trassenlage im Norden deutlich schwieriger zu realisieren (Modellrechnungen im ***ANHANG 1 bis 4***).

(111) Bei einer nördlichen Umgehung muss sowohl östlich wie westlich der Ortslagen die vorhandene Bahntrasse gequert werden. Entsprechend sind Rampen und Brückenbauwerke vorzusehen.

(112) Zudem dürfte eine Trasse ausreichender Breite im Bereich des Gewerbegebietes Osterkamp/ Erdgasspeicher kaum zur Verfügung stehen (die bestehenden Gewerbegebäude sowie die Anlagen des Erdgasspeichers reichen fast bis an die Bahntrasse heran).

(113) Eine Anbindung an die bestehende Ortsumgehung Diepholz ist aus zwei Gründen nicht optimal. Zum einen würde eine Einmündung direkt im Bereich der Bahnbrücke/ Dammlage erfolgen müssen. Hierdurch ergeben sich durch entsprechend erforderliche Rampenanlagen höhere Baukosten.

(114) Zudem ergibt sich gemäß Modellrechnungen das Problem, dass Fahrzeugführer aus Richtung Osten von der B 214, die nach Diepholz wollen, voraussichtlich auf der alten B 214 bleiben, um direkt nach Diepholz einfahren zu können.

(115) Um diese Fahrten auch auf die Ortsumgehung zu verlagern, muss die Trasse vor dem Beginn der OU Diepholz wieder auf die Trasse der jetzigen B 214 zurückgeführt werden.

(116) Ein weiterer Nachteil einer Nordumgehung ergäbe sich durch die Anbindung der B 239 aus Richtung Südosten. Entweder die Anbindung erfolgt bei Durchfahrung des GE Osterkamp mit einer Verknüpfung in Höhe der heutigen Zufahrt des Erdgasspeichers oder es wäre eine komplett neue Trasse von der B 239 zum östlichen Beginn der OU Rehden/ Wetschen erforderlich.

(117) Ohne eine gute Anbindung der B 239 verbleiben Fahrten in Richtung Westen in der Ortslage und/ oder nutzen die K 41, um auf die OU aufzufahren.

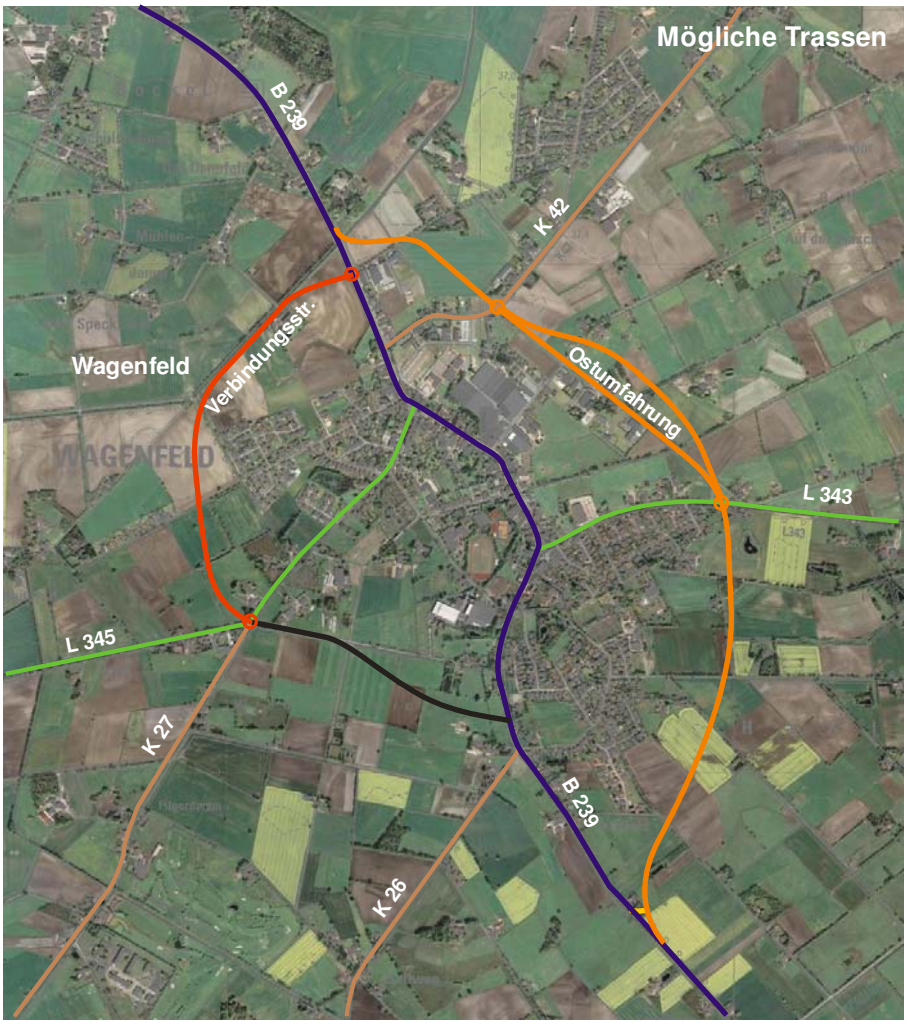
(118) Eine Südumfahrung könnte in zwei Teilschritten realisiert werden. Deutliche Entlastungswirkungen ergeben sich bereits durch die Anlage einer Trasse von der B 214 im Westen bis zur B 239. Allerdings weisen die Modellrechnungen auf die Gefahr hin, dass in diesem Fall nicht alle Fahrten von der B 214 auf die OU verlagert werden können.

(119) Der zweite Teilschritt der Umgehung von der B 214 zur östlichen B 214 kann demnach zwar später erfolgen, zu empfehlen wäre aber gleich der komplette Ausbau der Ortsumgehung.

(120) Aufgrund der weniger betroffenen Anlieger sowie der kleineren Beeinträchtigungen des deutlich geringeren Landesstraßenverkehrs hat die **Ortsumgehung Barver L 344 (2.2)** hinsichtlich der Realisierung nur eine geringere Priorität.

(121) In **Wagenfeld** bietet sich die Anlage einer **innerörtlichen Verbindungsstraße Förlingen - Bockel** an **(1.3)**. Diese Trasse nimmt einerseits Verkehre zwischen den genannten Siedlungsbereichen auf, wird aber auch von Verkehren von der K 26/ K 27 und der L 345 in nördlicher Richtung genutzt (Modellrechnungen im ***ANHANG 5***).

(122) Um die Bundesstraßenverkehre aus dem Siedlungsbereich zu verlagern und die überörtlichen Verkehre zügiger zu führen, wäre die Anlage einer östlichen **Umgehungsstraße von Wagenfeld (2.3)** sinnvoll (Modellrechnungen im ***ANHANG 6***).

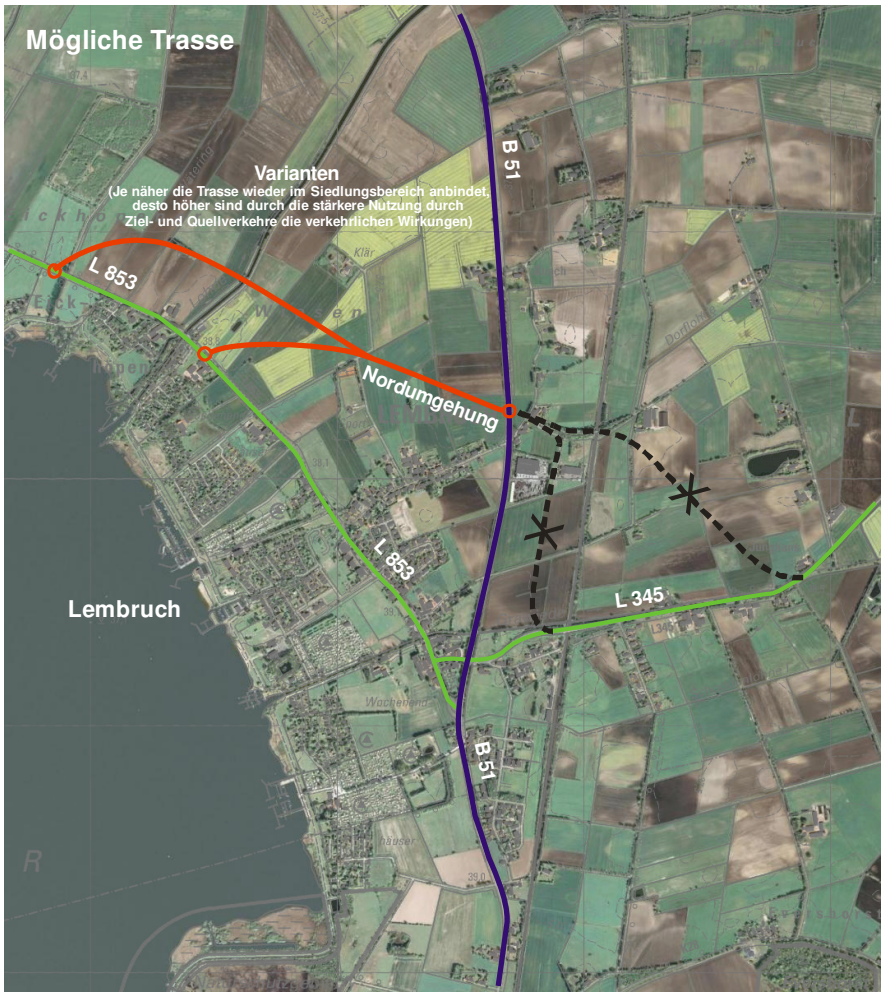


(123) In Lembruch verlaufen derzeit die Fahrten aus nördlicher Richtung der B 51 zum Dümmer See über die Alte Dorfstraße, die aufgrund des Straßencharakters und der angrenzenden Bebauung nicht geeignet ist, diese Verkehre aufzunehmen. Insbesondere im Sommerhalbjahr und dann während der Wochenenden und Ferienzeiten sind die Beeinträchtigungen nicht akzeptabel.

(124) Es bietet sich demnach an, nördlich des Siedlungsbereiches von **Lembruch eine Nordumgehung (1.4)** als Alternative vorzusehen. In den Modellrechnungen im ***ANHANG 7*** sind die sich ergebenden Verkehrsbelastungen im Jahresmittel auf dieser Straße angegeben.

(125) Die hohe Bedeutung dieser Straße ergibt sich aber wie bereits genannt nicht nur aus der mittleren Verkehrsbelastung, sondern insbesondere aus den hohen Belastungen an Wochenenden und Ferientagen im Sommerhalbjahr.

(126) Eine Weiterführung der Umgehung bis zur L 345 ist aufgrund der nur geringeren verkehrlichen Bedeutung der L 345 und der demnach auch nur geringen verkehrlichen Wirkung nicht sinnvoll.



(127) Aufgrund der wenigen betroffenen Anlieger sowie der durch die Trassenlänge voraussichtlich höheren Baukosten hat die **Ortsumgehung Hüde-Sandbrink B 51 (2.4)** hinsichtlich der Realisierung nur eine nachrangige Priorität.

(128) In der **Stadt Diepholz** ist nach der Fertigstellung der Ortsumgehung der derzeit in Realisierung befindliche **Rückbau/ Umbau der ehemaligen Bundesstraßendurchfahrt** erforderlich. Hierzu liegen entsprechende Planungen vor **(1.5)**.

(129) Zur verbesserten Anbindung des Raumes Diepholzer Land ist der **Ausbau der sich hier radial treffenden Bundesstraßen als Hauptachsen erforderlich (3.1 bis 3.6)**.

(130) Die Einführung einer Lkw-Maut auf den Bundesstraßenachsen würde die eigentlich gewünschte Verbesserung der Anbindung für Gewerbebetriebe im Diepholzer Land wieder verschlechtern.

(131) D.h. die kürzeren Reisezeiten müssten die Unternehmer auch selbst bezahlen. Der vorhandene lagebedingte Standortnachteil kann durch die Verbesserung des Straßennetzes so nur bedingt aufgehoben werden.

(132) Welcher Ausbaustandard sinnvoll ist (2+1- oder 4-streifiger Querschnitt) kann nur im Rahmen eigenständiger Untersuchungen der gesamten Bundesstraßenachsen festgelegt werden. Für die B 214 wird eine entsprechende Untersuchung von der A 1 bis zur A 7 vorbereitet.

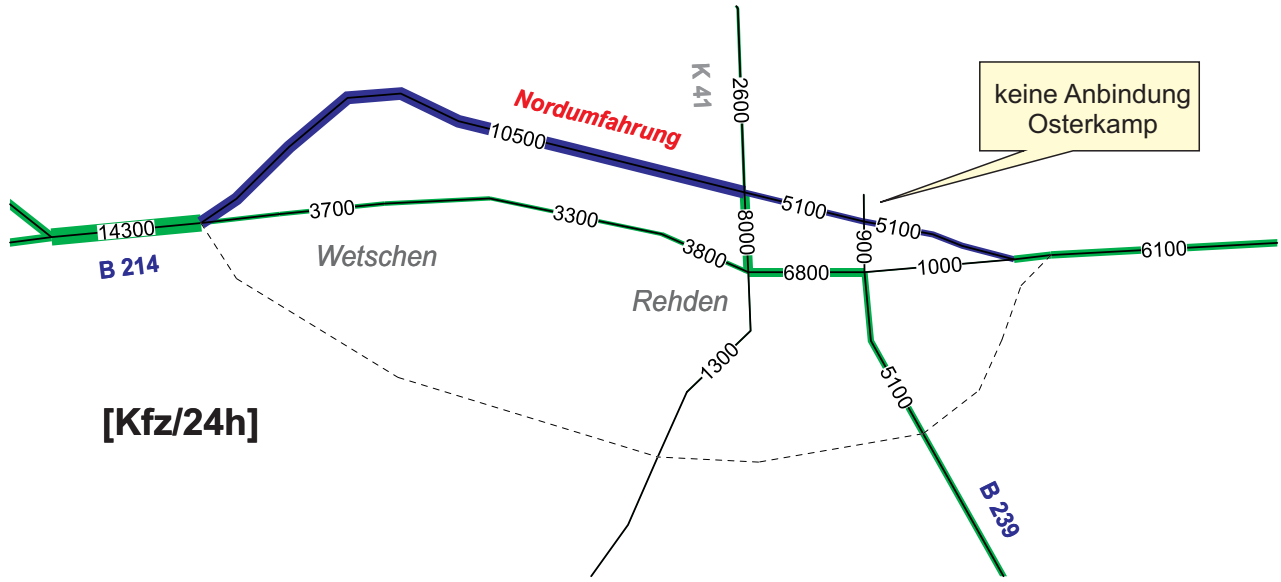
(133) Da durch einen Ausbau der Achsen voraussichtlich zusätzliche Verkehre auf diese gezogen werden, muss die Anlage von Ortsumgehungen (Barnstorf, Cornau, Rehden/ Wetschen, Wagenfeld, Hüde-Sandbink, Twistringen, ggf. Freistatt, Wehrbleck, Borstel u.a.) dem Ausbau der freien Strecke vorgezogen werden.

(134) Letztlich dienen die Umgehungsstraßen neben der Entlastung der dort lebenden Bevölkerung insbesondere der Verbesserung der Verkehrsqualität und der Reisezeiten des überregionalen Bundesstraßenverkehrs.

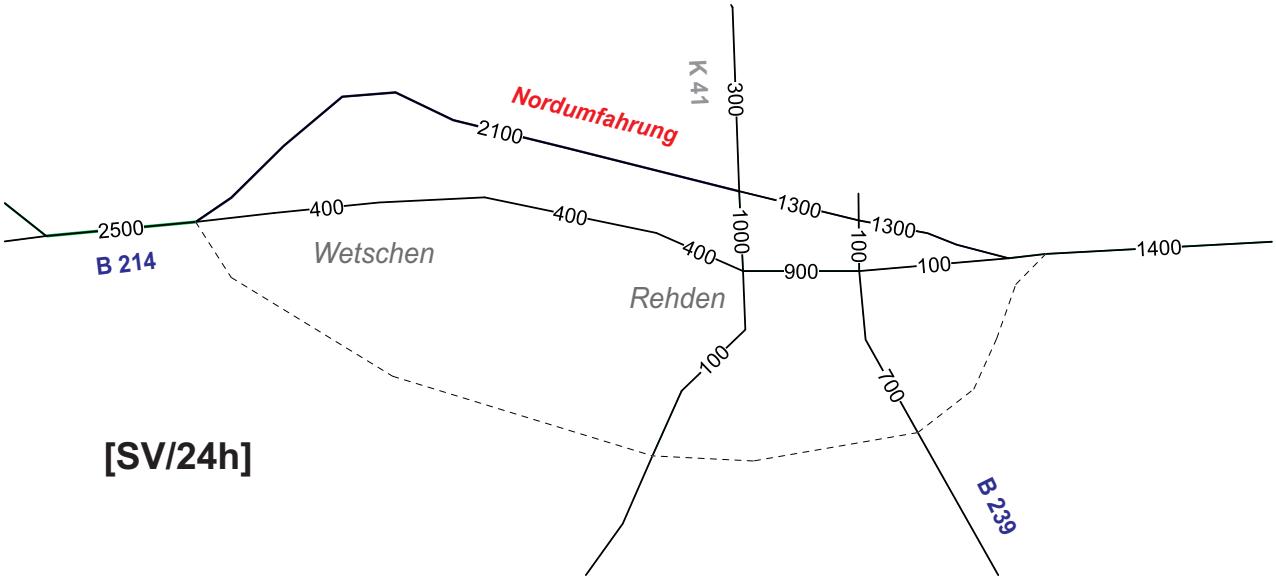
Hannover, Oktober 2011

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

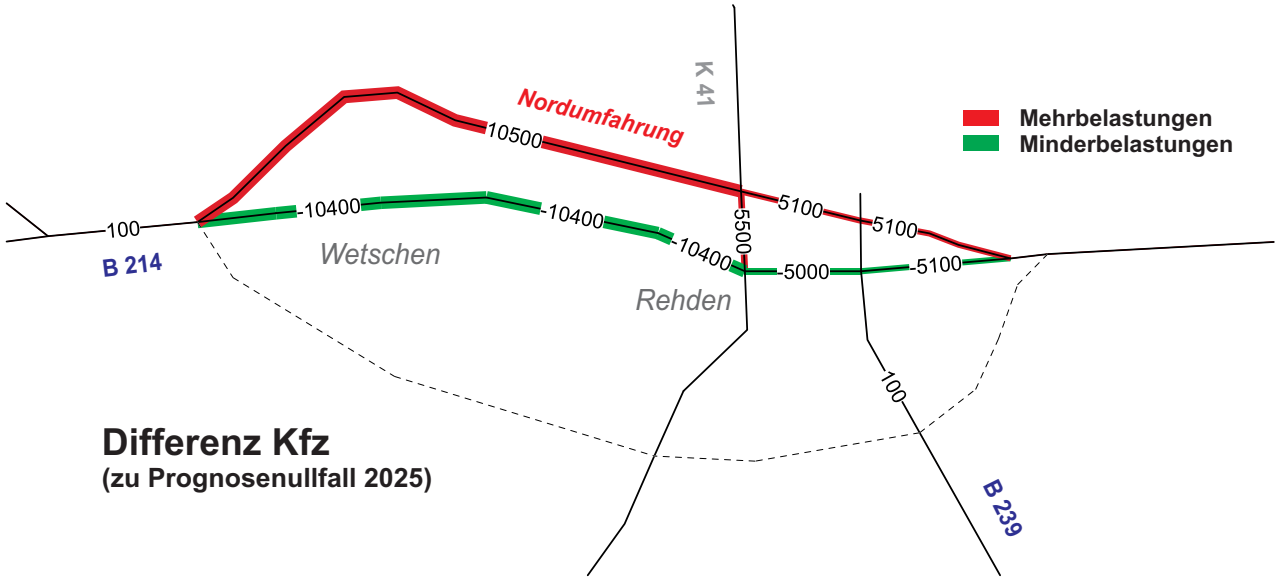
Anhang



[Kfz/24h]



[SV/24h]

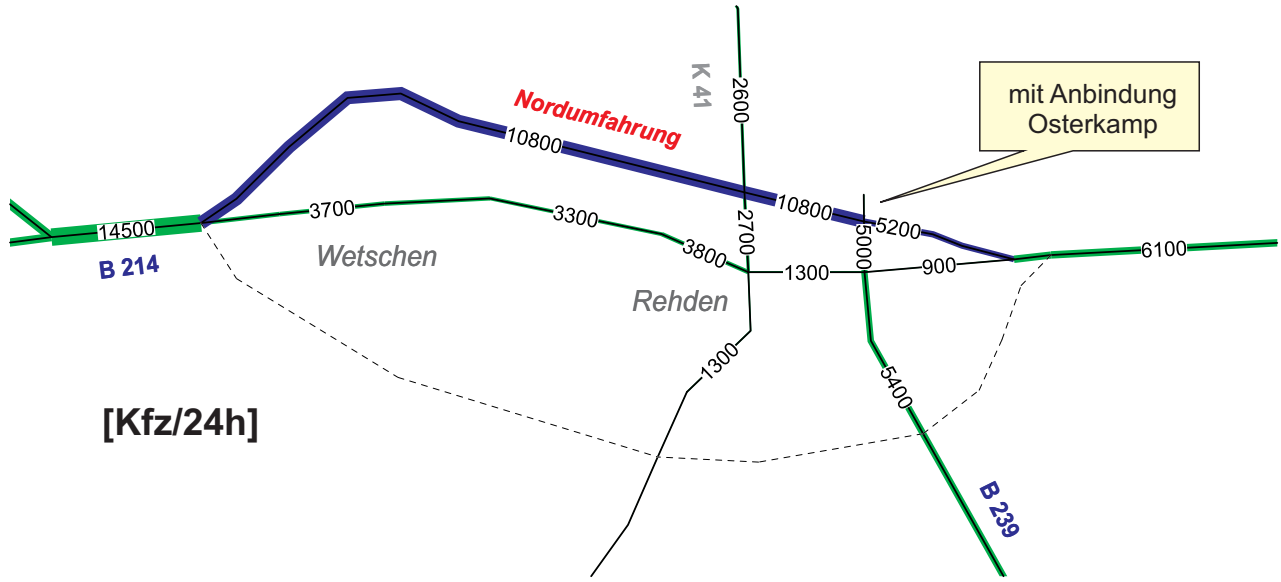


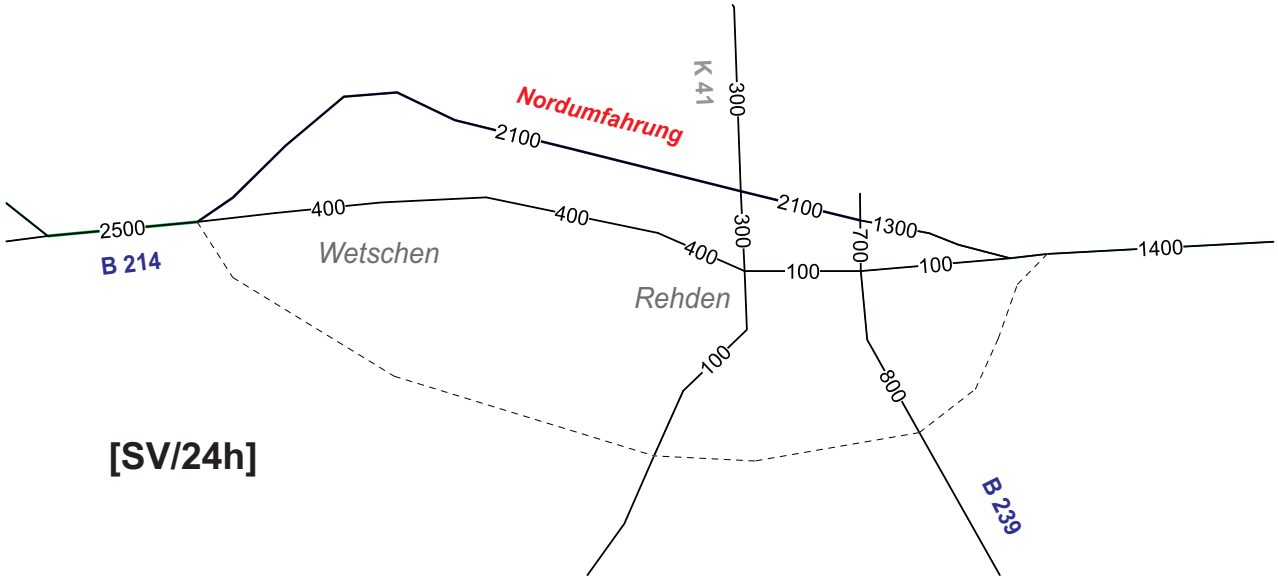
Differenz Kfz
(zu Prognosenullfall 2025)

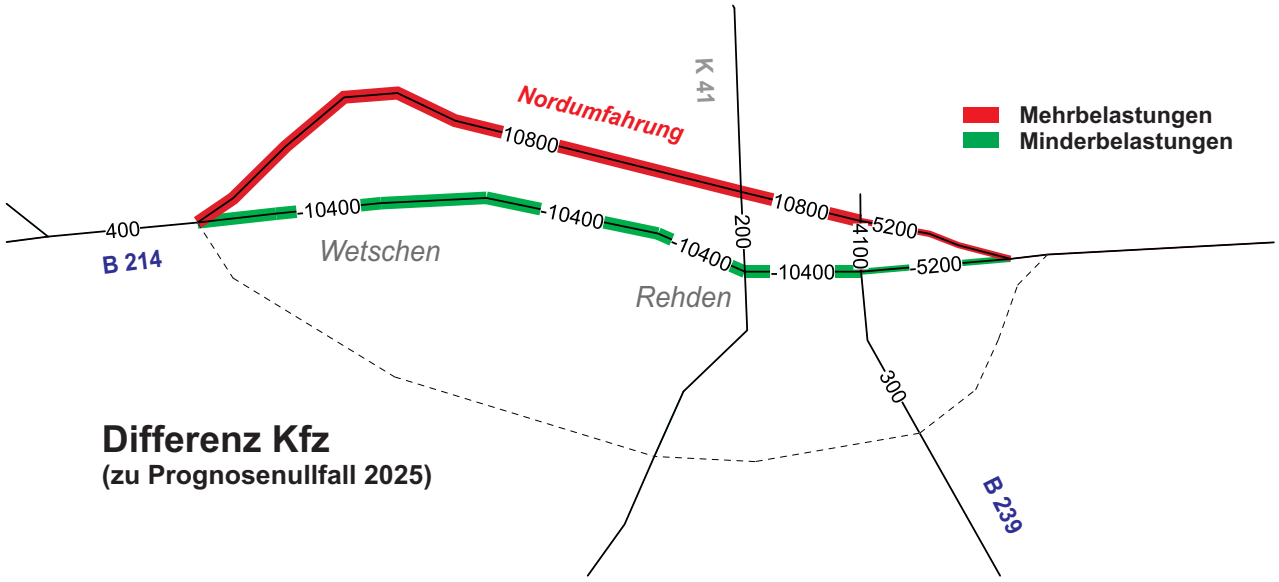
Anhang 1

Planung 2025 Rheden/ Wetschen Nordumfahrung (ohne Anb. Osterkamp)

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias



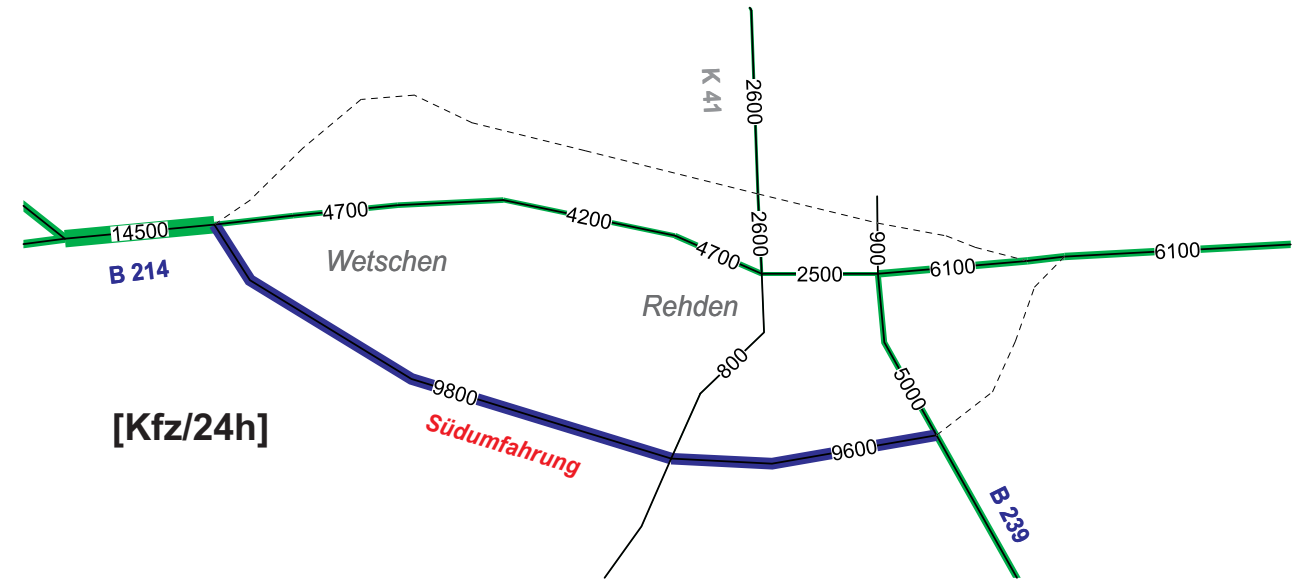


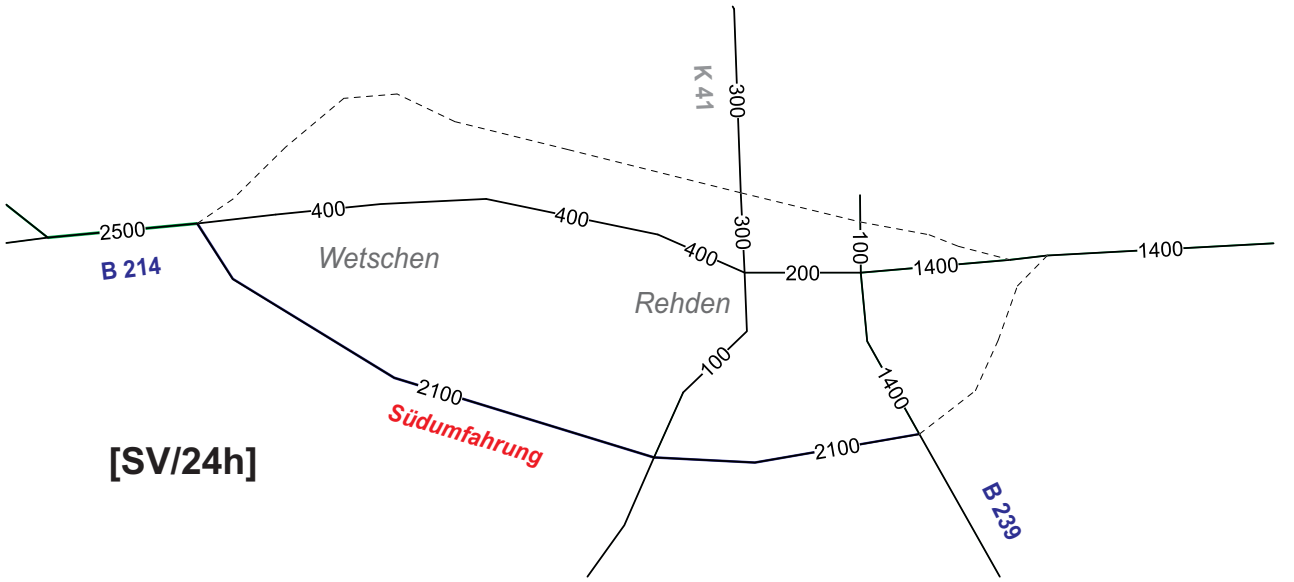


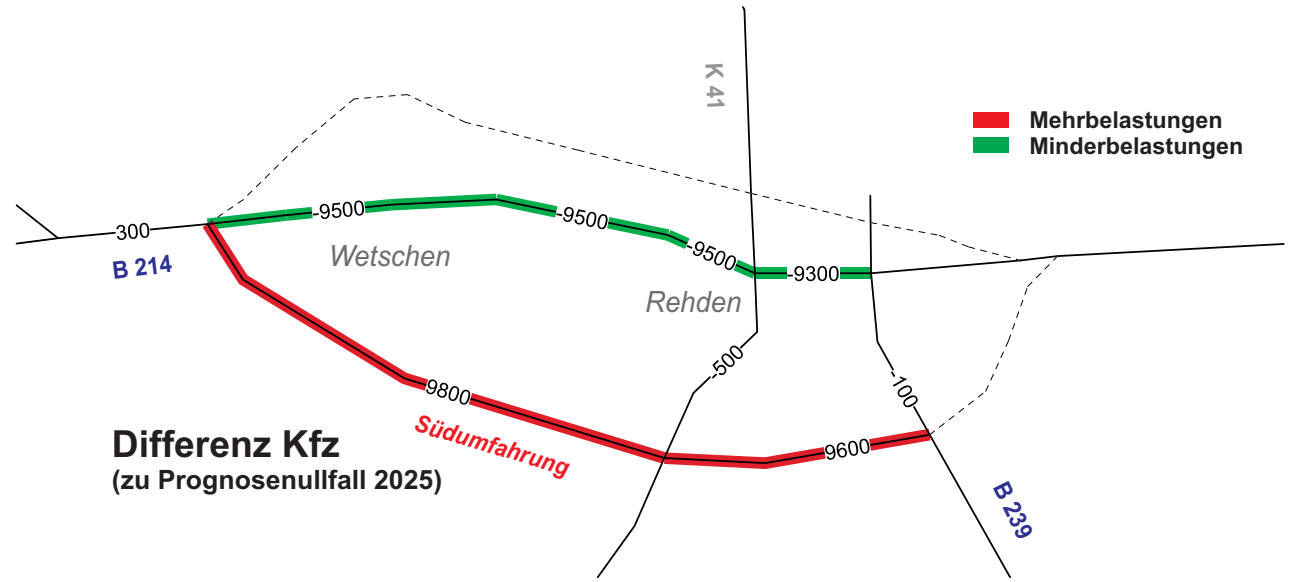
Anhang 2

Planung 2025 Rheden/ Wetschen
Nordumfahrung (mit Anb. Osterkamp)

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias



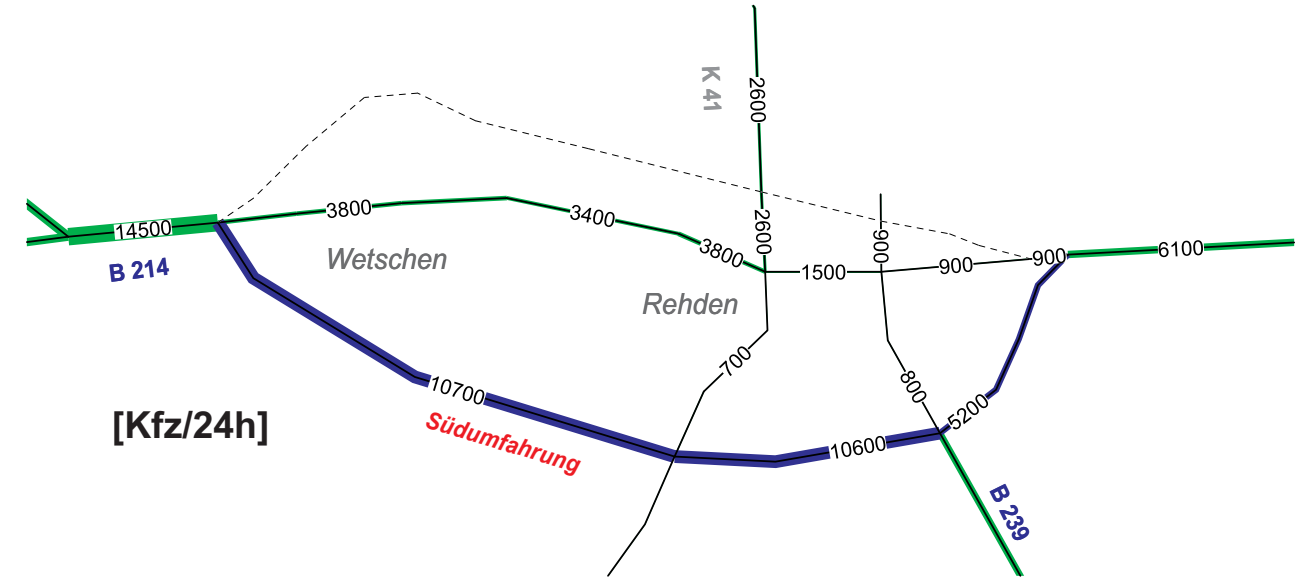


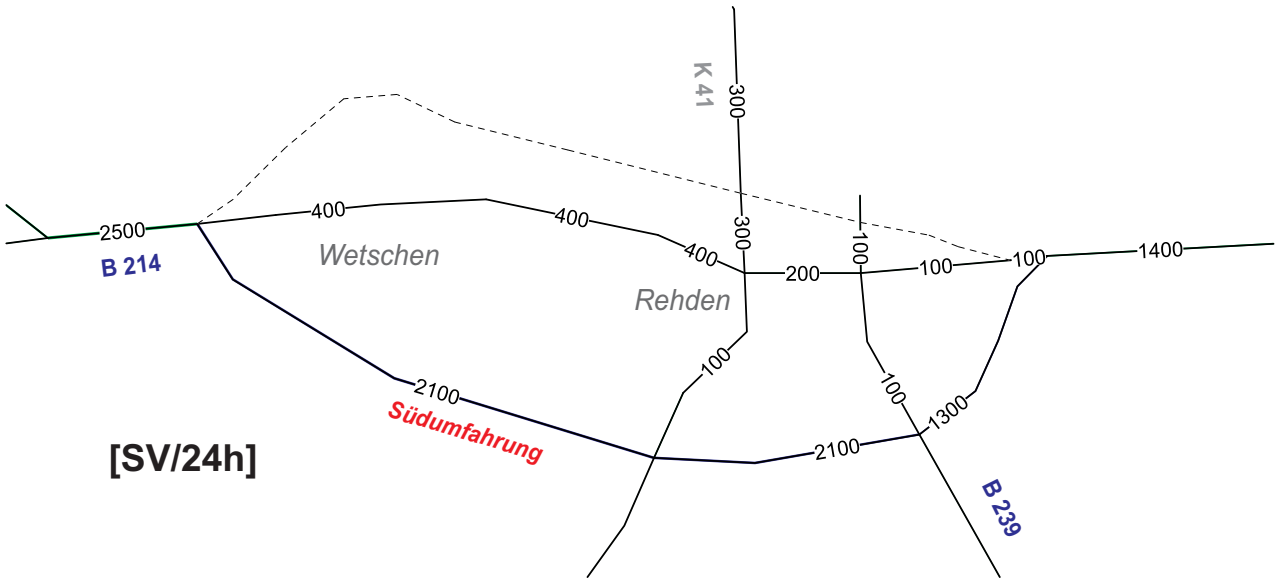


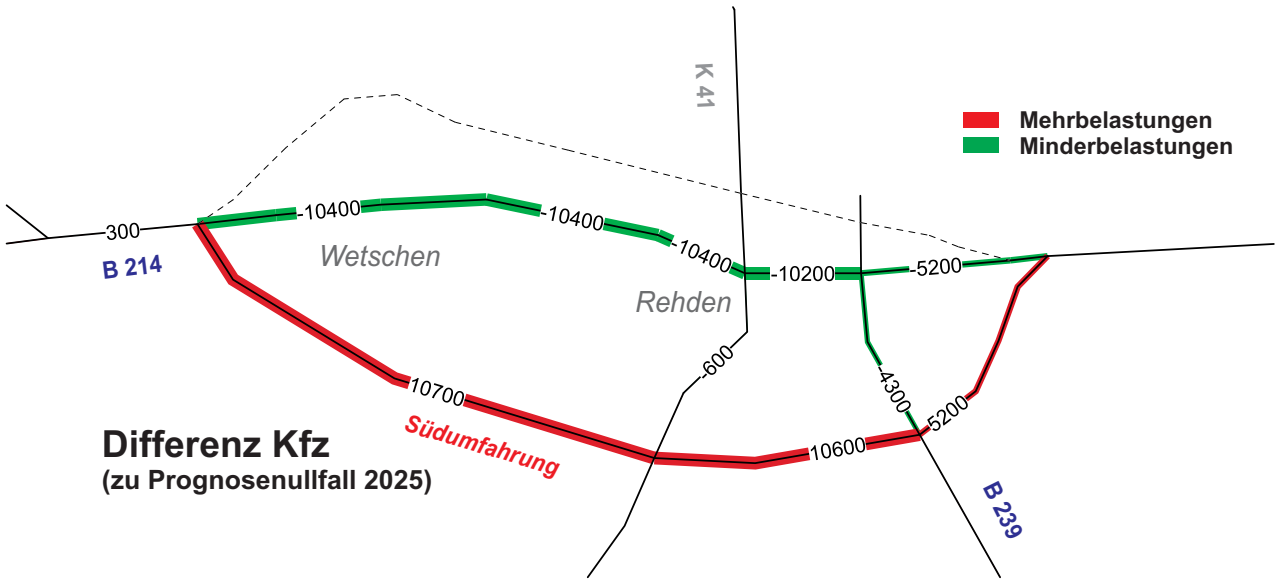
Anhang 3

Planung 2025 Rheden/ Wetschen
Südumfahrung (Teilstück)

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias



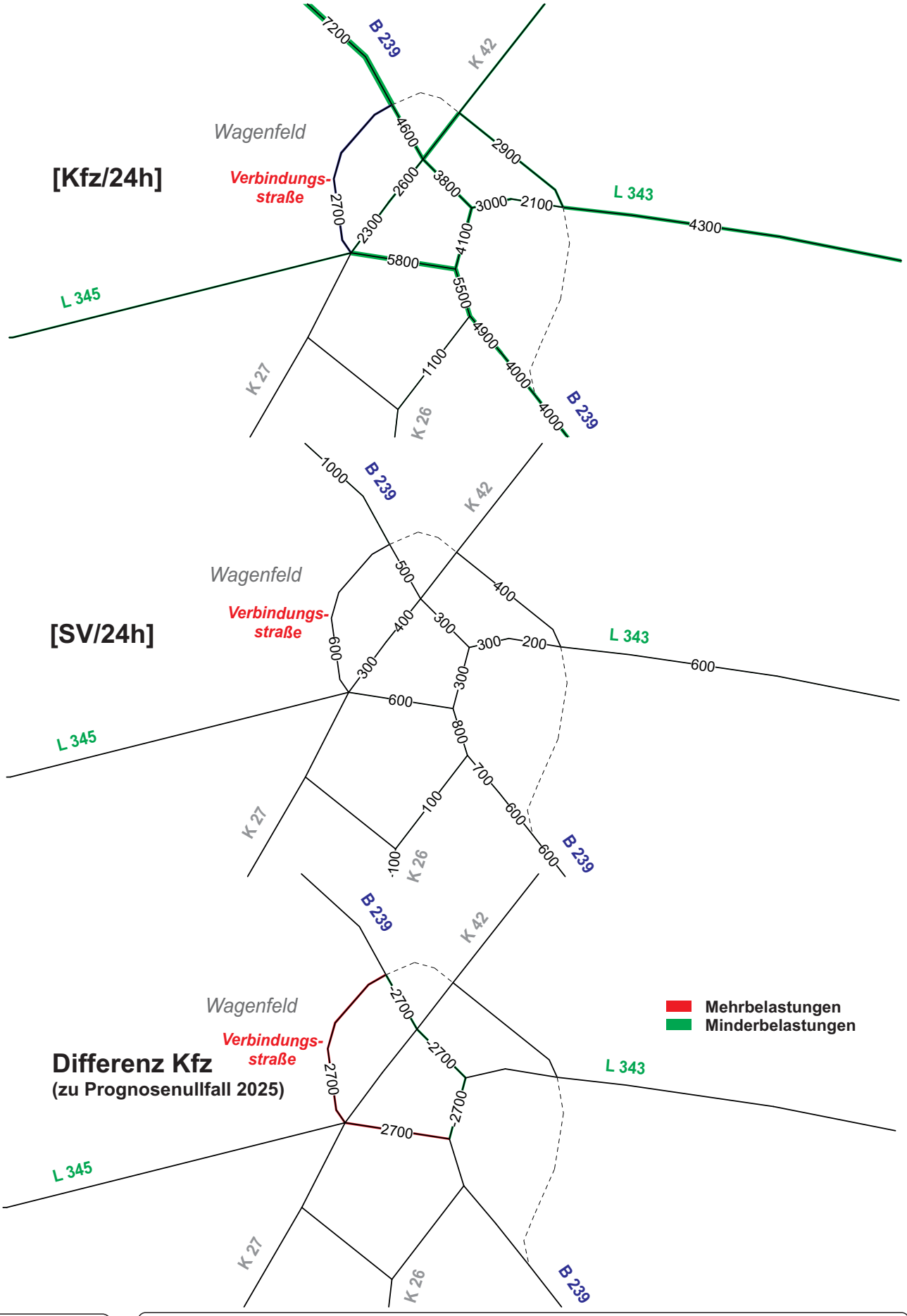




Anhang 4

Planung 2025 Rheden/ Wetschen Südumfahrung (gesamt)

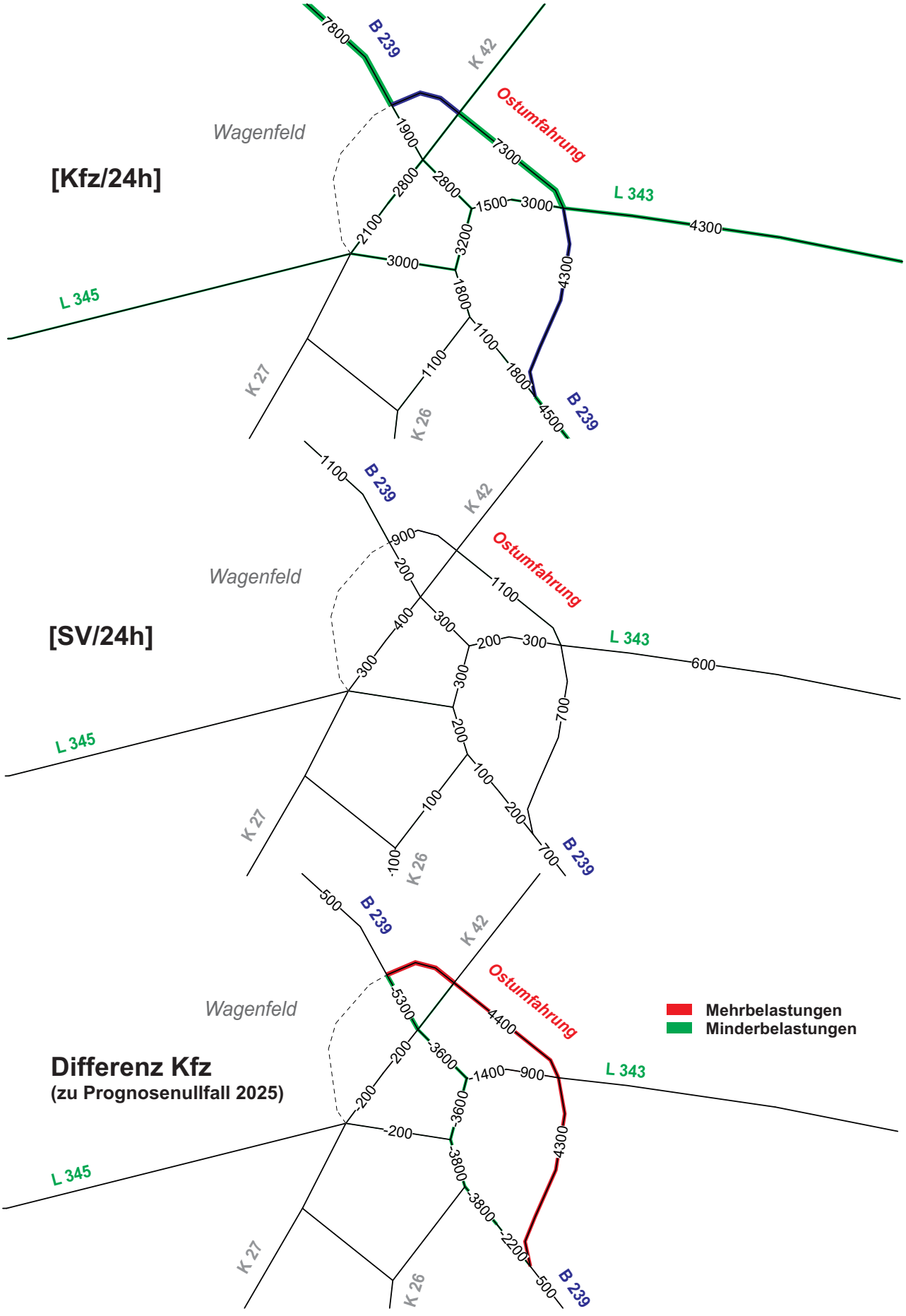
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias



Anhang 5

Planung 2025 Wagenfeld Westumfahrung

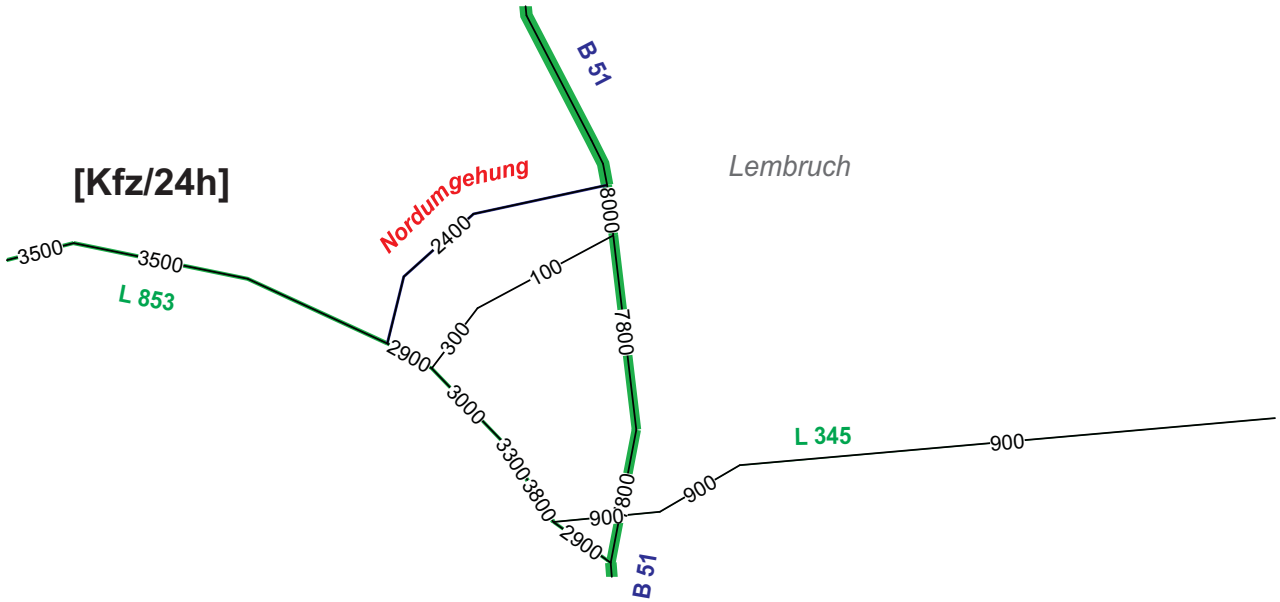
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

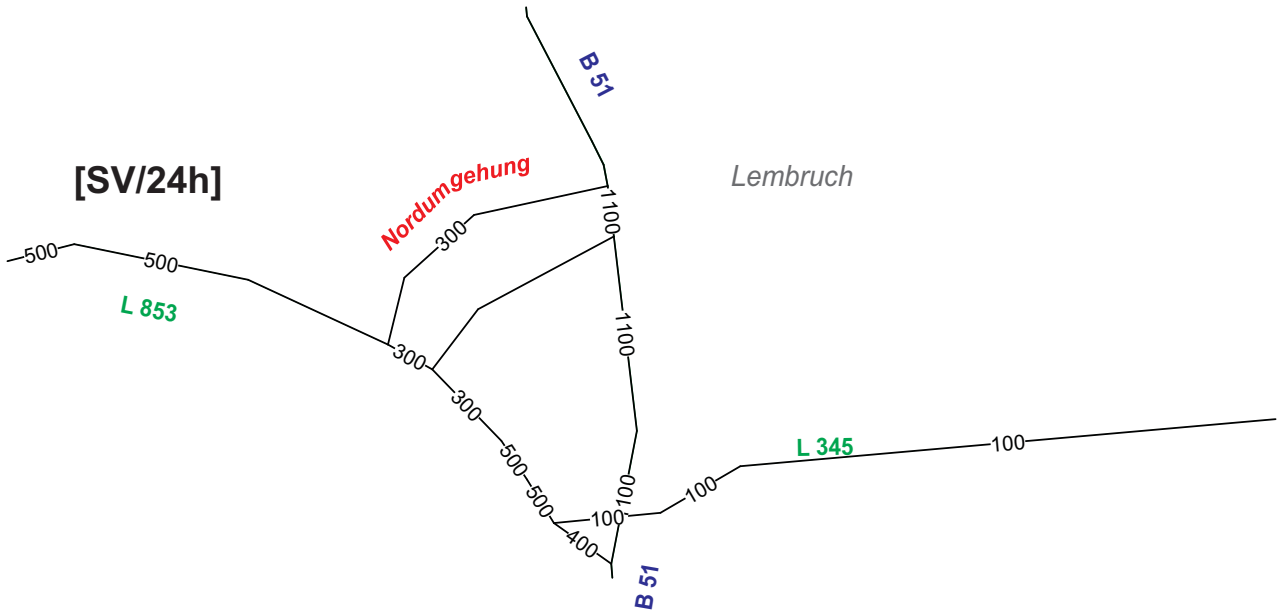


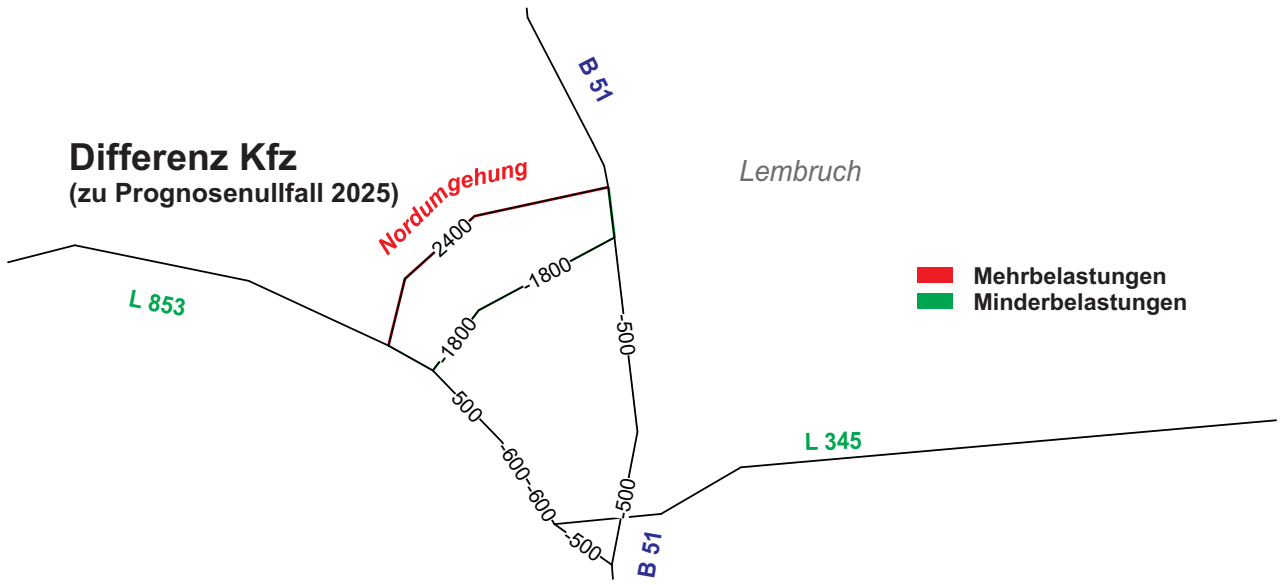
Anhang 6

Planung 2025 Wagenfeld Ostumfahrung

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias







Anhang 7

Planung 2025 Lembruch Nordumgehung

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias