Rotenburg an der Fulda

Empfehlung Verkehrs- und Parkraumentwicklung

im Rahmen des Stadtumbauprozesses

„Stadtzentrum Altstadt-Neustadt-Fuldaufer“

Stand: April 2020

Marketing- und Entwicklungsgesellschaft Rotenburg an der Fulda mbH
Brückengasse 12
36199 Rotenburg an der Fulda

FON: 06623/9150890
MAIL: info@mer-rotenburg.de
WEB: www.mer-rotenburg.de

Inhalt

Ausgangsbedingungen ... 4
1.1 Charakterisierung Rotenburg ... 4
1.2 Aufgabenstellung ... 4
1.3 Vorgehensweise ... 5
1.4 Erschließung und Nutzungsstruktur der Innenstadt ... 6
1.4.1 Erschließung ... 6
1.4.2 Nutzungsstruktur ... 7
1.4.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ... 8
1.4.4 weitere Statistiken ... 9
Analyse Straßenverkehr ... 10
2.1 Lärmimmissionen ... 10
2.2 Analyse Breitenstraße ... 10
2.2.1 Gutachten: Knotenpunkt L3208/Untertor/Borngasse. Leistungsfähigkeit für einen Kreisverkehr ... 11
2.2.3 Unfallanalysen ... 12
2.2.4 Kapazitäten ... 12
2.2.5 Handlungsempfehlungen Breitenstraße ... 12
2.3 Steinweg ... 13
2.3.1 Knotenpunkt Zwickel/Lindenstraße/Im Steinweg ... 14
Analyse Parkraum ... 15
3.1 Ausgangslage ... 15
3.2 Erhebung ... 15
3.2.1 Bestand ... 15
3.2.2 Belegungserhebung ... 17
3.2.3 Anwohner-Parken ... 19
3.2.4 ISEK ... 21
3.3 Nutzungsbedarf ... 21
3.4 Parkraumanalyse ... 22
3.5 Parkraumleitsystem ... 23
3.6 Gewinnung neuer Flächen für eine Stellplatznutzung ... 24
3.6.1 Abwägung von Flächen zur Errichtung von neuen Stellplatzflächen ... 24
3.6.2 Anmietung von bestehendem Parkraum ... 29
3.7 Fazit der Parkraumanalyse ... 30
Alternative Verkehrsmittel ... 32
3.1 Busverkehr ... 32

3.1.1 Bustourismus 33
3.2 Radverkehr 33
3.3 Motorradverkehr 35
3.4 Car-Sharing 35
3.5 Fußwege 36
3.6 E-Mobilität 37
Maßnahmen und Handlungsempfehlungen 38
4.1 Variante 1: Parkplätze als Stütze der Innenstadt 38
4.2 Variante 2: Stadtnah parken – Innenstadt beruhigen 39
4.3 Variante 3: Innenstadtqualität steigern – Verkehrswende angehen 40
4.4 Empfehlung MER 41
4.4.1 Parkzonen 41
4.4.2 Stadtbuslinie 42
4.4.3 Bike-Sharing: 43
4.4.4 Kompensation für Stellplätze 43
4.4.5 Akzeptanz der Bürgerschaft 43

Ausgangsbedingungen

1.1 Charakterisierung Rotenburg

Rotenburg an der Fulda ist eine Kleinstadt innerhalb des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Sie hat 14.676 Einwohnerinnen und Einwohner und kann mit seinem Fachwerk auf eine über 750-Jährige Geschichte zurückblicken. Die Stadt ist bis heute von Fachwerk geprägt jedoch sind auch moderne Einflüsse, wie die Kliniken und die Hochschule für Finanzen nicht zu leugnen.

Das historische Schloss mit seinem Park sowie der Stadtkern mit seinen etwa 350 Fachwerkhäusern, kleinen Gassen, Plätzen und Resten der Stadtmauer stellen ein lebendiges Zeugnis von Geschichte und Tradition dar. Die Fachwerkhäuser stammen mehrheitlich aus dem 17. und 18. Jahrhundert und weisen eine bunte Vielfalt von Schnitzereien und Fassadengestaltungen auf. Zusammen mit dem Rathaus ergeben eine Reihe von prächtigen, bürgerlichen Fachwerkhäusern ein romantisches Stadtbild, das als Ensemble unter Denkmalschutz steht.

Die topografische Lage im Fuldatal verhindert eine Weiterentwicklung der Stadt in die Breite und verhindert auch industrielle Ansiedlungen. Aus der topografischen Lage ergeben sich in Kombination mit der historischen Altstadt jedoch Potenziale für eine touristische Ausrichtung der Stadt. Der Tourismus ist neben den vielen Bildungseinrichtungen und den Kliniken eines der wirtschaftlichen Standbeine der Stadt. Die Alheimerkaserne als zukünftiger Standort der Bundespolizei hat ebenfalls Einfluss auf die Entwicklungen in Rotenburg.

Im Jahr 2017 wurde die Stadt Rotenburg an der Fulda in das Stadtumbauprogramm des Landes Hessen aufgenommen. Innerhalb der zehn Jahre bis 2027 bieten vielfältige Fördermöglichkeiten die Chance die historische Altstadt zu erhalten und zukunftssicher zu gestalten. Neben dem Erhalt der Fachwerkhäuser durch ihre Eigentümer sollen u.a. Umgestaltungen des öffentlichen Raums der zentralen Lagen und die Verbesserung des Stadtgrüns umgesetzt werden.

Die topografische Lage in einer vergleichsweise engen Stelle im Fuldatal ergibt eine besondere Herausforderung. An dieser Stelle verläuft nicht nur die Fulda sondern auch die Bahntrasse zwischen Fulda und Kassel, die Bundesstraße B83 und die Landesstraße L3208. All diese Strecken verlaufen durch das Nadelöhr der Altstadt, wo die kleinteilige historische Fachwerkaltstadt den Nadelöhr-Effekt zusätzlich verstärkt. Daraus folgen spezielle Schwierigkeiten den Verkehr zu steuern und Ausgleichmöglichkeiten für den fließenden und ruhenden Verkehr zu schaffen. Daher sind vor allem konzeptionelle Lösungen im Bestand gefragt, um auftretende Problematiken anzugehen.

1.2 Aufgabenstellung

Die beschriebene Situation in Rotenburg hat direkte und indirekte Folgen für die Mobilität in Rotenburg. Aus den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte haben sich Ansprüche formuliert, zu denen im Rahmen der Empfehlung Lösungsvorschläge gewünscht und geprüft werden.

Parkraum: Von verschiedenen Seiten wurde ein Mangel an Stellplätzen ausgemacht. Dieser Mangel ist zu prüfen und ggf. durch Schaffung von weiteren Stellplätzen zu begegnen. Potenzialflächen sind daher im Rahmen des Konzepts zu prüfen und ihre Verwendung abzuwägen.

Baumaßnahmen: Es gibt eine Reihe von Vorhaben für die Stadtentwicklung in Rotenburg, die Einfluss auf den Verkehrsraum und die Verfügbarkeit von Stellplätzen haben. Manche von ihnen befinden sich bereits kurz vor der Umsetzung, andere haben den Status einer Idee noch nicht verlassen. Prominent und öffentlich diskutiert wird eine Bebauung des Parkplatzes am Alten Amtsgericht sowie der Umbau der dortigen Kreuzung zu einem Kreisverkehr. Im Rahmen des ISEK wird eine Umgestaltung der Breitenstraße in eine fußgängerfreundliche und verkehrsberuhigtere Richtung angestrebt. Ebenfalls

im ISEK projektiert und bereits in der Entwurfsfassung befindlich ist die Umgestaltung der Wegeverbindung vom Marktplatz bis zum Zwickel.

alternative Mobilitätsformen: In diesem Bereich werden eine Vielzahl an Anforderungen gestellt. Eine ansprechende Gestaltung des Radwanderwegs R1/R5 soll den Radverkehr stärken. Insbesondere seine Beleuchtung ist ein Thema. Weitere Radabstellflächen in der Innenstadt sind ebenso ein Thema wie Fahrradboxen. Zudem sind Rahmenbedingungen herzustellen, um die Nutzung von E-Bike zu ermöglichen und zu erleichtern. Dafür und auch für die Nutzung von E-Autos wird eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur angestrebt. Die Verfügbarkeit und ggf. Erweiterung der Stellplätze für Motorradstellplätze ist ebenfalls ein Thema. Die Einrichtung eines Busparkplatzes im Umfeld des Bahnhofs wird ebenfalls als Idee zur Entlastung der Breitenstraße gehandelt.

Aktuelle Erkenntnisse und Entwicklungen: Der Einbezug aktueller Trends und Entwicklungen sowie deren Implementation in die Konzeptionen bzw. die Entwicklung neuer Ansätze daraus ist ebenfalls eine fachliche Anforderung an das vorliegende Konzept.

Entscheidung für die Zukunft: Nicht zuletzt stellt das Konzept eine Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Ausrichtung des Verkehrs und des Parkens in Rotenburg dar. Anhand der hier erarbeiteten Zahlen, Daten, Fakten und Entwicklungen sollen die politischen Akteure der Stadt entscheiden können ob es die angestrebte touristischen Entwicklung eher hindert oder befördert, wenn Autos weiter wie bisher in der historischen Innenstadt stehen oder ob ihre Anzahl reduziert werden muss.

1.3 Vorgehensweise

Im Rahmen des vorliegenden Arbeit werden bereits bestehende Konzepte und Pläne für die Verkehrsräume im Stadtumbaugebiet Rotenburgs a. d. Fulda ausgewertet und auf die aktuellen Probleme bezogen. Grundlage hierfür bildet in erster Linie das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK), das unter Einbezug sämtlicher relevanten Akteure erstellt wurde und die Richtschnur für die weitere Entwicklung Rotenburgs bildet. Ergänzt werden die Informationen durch öffentlich zugängliche Datenquellen wie z.B. das statistische Landesamt. Weitere planerische Grundlagen zur Beurteilung der Situation:

- Entwürfe der Umgestaltung der Verbindung Marktplatz bis Im Zwickel (Büro Schöne Aussichten 2020)
- Verkehrsgutachten über Leistungsfähigkeit des Knoten Altes Amtsgericht (Büro IKS 2019)
- Radverkehrsagenda Bund
- Lärmviewer Hessen (Stand: 2017)
- Statista

Die unter 1.2 beschriebenen Vorhaben und Anregungen erfahren einen Abgleich mit aktuellen Erkenntnissen der Wissenschaft und Entwicklungen im Mobilitätsektor. Dazu wird aktuelle wissenschaftliche Literatur und Beispiele anderer Kommunen ausgewertet.
Ein weiterer wichtiger Faktor sind die Bürgerinnen und Bürger, die als Nutzer und Bewohner der Stadt eigene Wünsche und Anforderungen an die Verkehrsplanung der Stadt haben. In Rahmen von Einreichungen und Äußerungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung werden weitere Aspekte in das Konzept aufgenommen. Dabei treffen Interessen, die den Schutz vor Lärm, Unfällen und Erschütterungen der alten Baustruktur betreffen, auf den Wunsch sich möglichst schnell und unkompliziert in der Stadt zu bewegen und aufzuhalten. Folgende Veranstaltungen bzw. Zusendungen finden Berücksichtigung:

- Bürgerbeteiligung im Rahmen des ISEK
- Bürgerbeteiligung Februar 2018, Auftakt Stadtumbau
- Zusendungen zu den Themen Breitenstraße,
- Äußerung von Wünschen im Büro der MER zu den Themen sicherer Radverkehr

- Erste Ergebnisse der Sicherheitsbefragung auf der Familienmesse 2019 mit dem Schwerpunkt „Beleuchtung an der Fulda“

Dort wo Daten fehlen, stehen eigene Erhebungen als Analysegrundlage zur Verfügung. Im Rahmen des Konzepts wurde insbesondere der Bestand der Stellplatzflächen und ihre potenzielle Nutzungsdauer erhoben.

1.4 Erschließung und Nutzungsstruktur der Innenstadt

Im Folgenden werden die verkehrliche Erschließung sowie die Nutzungsstruktur der Innenstadt vorgestellt.

1.4.1 Erschließung

Die beiden nächsten Oberzentren zu Rotenburg sind Kassel in 50km nordwestlicher Entfernung und Fulda in 60km südlicher Entfernung. Bad Hersfeld stellt als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums den nächsten Bezugsort für Rotenburg dar.

Überregional ist die Rotenburger Innenstadt durch die B83 mit Kassel und durch die B27 mit Eschwege im Norden und Bad Hersfeld im Süden verbunden. Es bestehen ortsnahe Anbindungen (20-30 Minuten Fahrzeit) an diverse Bundesautobahnen. In nord-südlicher Richtung verlaufen die A7/A5 in die Richtungen Kassel, Fulda und Frankfurt am Main sowie die A44/A4 in Richtung Ruhrgebiet, Eisenach, Erfurt und Dresden in ost-westlicher Richtung.

Rotenburg verfügt über eine stündliche Zugverbindung durch die Cantus-Bahn nach Kassel bzw. Fulda. Anschluss an den überregionalen Zugverkehr besteht an den ICE-Halten Bebra, Bad Hersfeld und Fulda. Abgesehen von Rotenburg selbst, besitzt auch der Stadtteil Lispenhausen einen eigenen Bahnanschluss.

Abbildung 1: Überregionale Erschließung Rotenburgs, ISEK 2017

Die Innenstadt Rotenburgs wird insbesondere durch zwei Straßen, eine Bahntrasse sowie der Fulda baulich-räumlich bestimmt. Die Fulda, die Bahnstrecke und die B83 verlaufen weitestgehend parallel in nordwestlicher Richtung. Die Bahntrasse und die B83 trennen die Kernstadt auf Höhe des Bahnhofs

vom nördlichen Teil der Stadt, während die Fulda die Innenstadt in Altstadt und Neustadt teilt. Die beiden Fuldaseiten werden durch die Brücke der Städtepartnerschaft am nordwestlichen Rand der Altstadt und durch die Alte Fuldabrücke inmitten der Kernstadt verbunden. Die Landesstraße L3208 durchschneidet die Altstadt und stellt eine Barriere für eine verkehrsberuhigte Entwicklung der Innenstadt dar. Die Enge des Fuldatals sowie die denkmalgeschützte bauliche Struktur an dieser Stelle machen es zu einem schwierigen Unterfangen, den Verkehr zu entzerren und die Belastung der Innenstadt zu verringern.

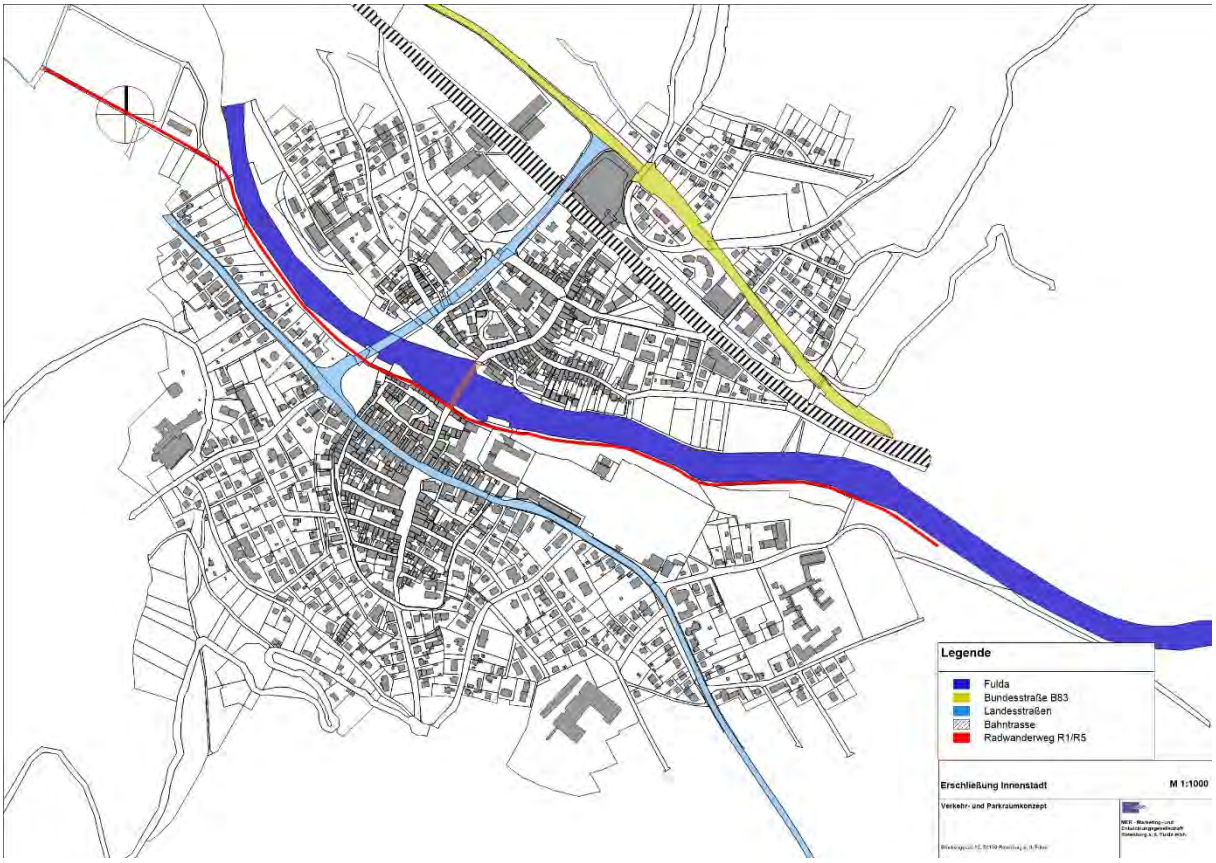


Abbildung 2: Erschließung der Innenstadt, eigene Darstellung 2020

1.4.2 Nutzungsstruktur

Der in der Abbildung 3 sichtbare Bereich stellt den zentralen Versorgungsbereich von Rotenburg a. d. Fulda dar. Darin befinden sich u.a. die zentralen Stellen der Verwaltung, kleinteiliger Einzelhandel, Naherholungsräume, das identitätsstiftende Zentrum, Ärzte und eine Klinik sowie Wohnraum für etwa 2.000 Menschen. In der Innenstadt existieren somit eine Vielzahl von Zielen, die durch den Verkehr erreicht werden sollen. Entsprechend gibt es einen Bedarf Stellplätzen.

Das Ziel der Stadtentwicklung ist es, das Zentrum als Standort für den kleinteiligen Einzelhandel, als touristisches Ziel sowie als Wohnraum in seiner vielseitigen Nutzung zu erhalten und zu stärken. Die Nutzungen sind mit verschiedenen Aufenthaltsdauern in der Stadt verbunden: bspw. für Besorgungen und Arztbesuche ist nur ein kurzer Aufenthalt von wenigen Stunden in der Stadt nötig. Wer in der Innenstadt seinen Arbeitsort hat wird sich hier mindestens vier und bis zu neun Stunden aufhalten. Ähnliches gilt für Schüler und Studierende, die in einer der Bildungseinrichtungen in der Innenstadt ihre Bildung genießen. Menschen, die in der Innenstadt wohnen sind hier je nach Beschäftigungsstand den ganzen Tag oder nur außerhalb der Arbeitszeit anzutreffen. Diese Profile haben in erster Linie Auswirkungen auf den benötigten Parkraum. Je nachdem ob der Wohn- und Arbeits- bzw. Lernort nah beieinander liegen, ergeben sich Einflüsse auf innerörtlichen Verkehr. Kurze Wege innerhalb der Stadt

können den Berufsverkehr mit dem Auto reduzieren und machen es sinnvoll andere Verkehrsmittel zu nutzen. Eine weitere Entfernung zwischen den Orten erhöht analog dazu das verkehrliche Aufkommen. Innerhalb des Konzepts wird sich in erster Linie auf den Umgang mit den Verkehrswegen konzentriert. Eine Reduktion von Wegen und damit Verkehr betrifft den Bereich der Planung und Wirtschaftsförderung und -ansiedlung. Damit eröffnet sich ein Feld, das in einem anderen Konzept weiter verfolgt werden muss.

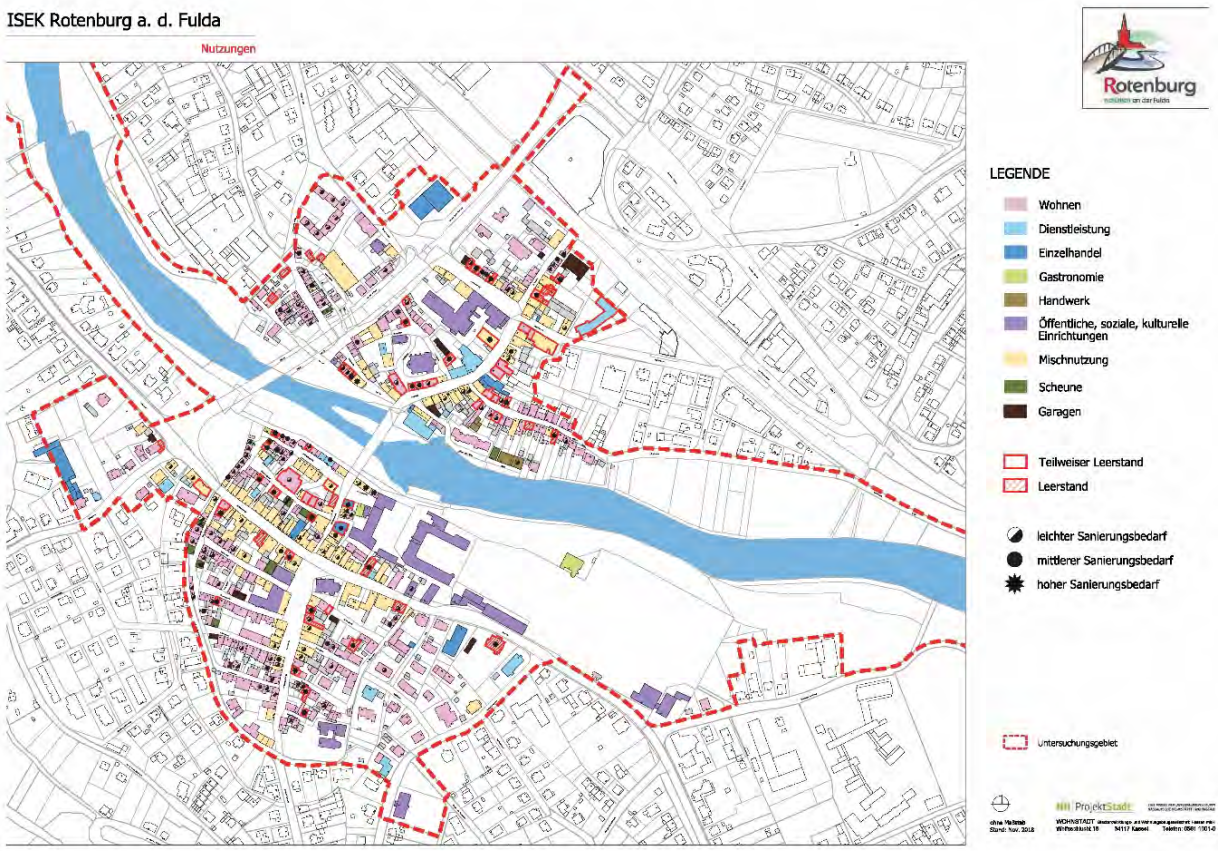


Abbildung 3: Nutzungsstruktur Innenstadt ISEK, Projektstadt 2018

1.4.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Bereits im integrierten Stadtentwicklungskonzept von 2018 werden eine Reihe von Einflüssen auf den Verkehr in der Innenstadt von Rotenburg a. d. Fulda festgestellt. Manche der dort getroffenen Aussagen haben noch heute Bestand, manch andere sind durch politische Entscheidungen bzw. aktuelle Entwicklungen überholt.

Stärken: An den Stärken hat sich glücklicherweise nichts geändert. Der Parkraum ist noch immer kostenfrei, die kurzen Wege innerhalb der Stadt und zum Bahnhof bestehen weiter und die überregionale Anbindung im Straßen-, Bahn- und Radverkehr sind ebenfalls wie zuvor. Das Vorhandensein eines innerörtlichen Nahverkehrs wird ebenfalls als Stärke angesehen.

Schwächen: Auch an den Schwächen hat sich nichts geändert. Die Probleme der Breitenstraße mit den schmalen Gehwegen haben sich erhalten, der örtliche und überörtliche Radverkehr hat seine Schwierigkeiten behalten und die Parkraumproblematik ist noch nicht behoben. Die Beschilderung des Parkraums wird ebenso wie die mangelnde Barrierefreiheit der Ladengeschäfte als eingeschränkt kritisiert. Die Schwächen des Radverkehrs und -tourismus bezüglich der Stellplätze, der Qualität des

Radwanderwegs R1 und eventueller Rastmöglichkeiten ist innerhalb der Innenstadt zwar noch nicht angegangen worden, jedoch in Planung.

Chancen: Einige der unter den Chancen erwähnten Aspekte sollen mit dem vorliegenden Konzept aufgegriffen werden oder werden es bereits durch andere Planungen. Die Diskussion über eine Sperrung des Steinwegs für den MIV ist diskutiert und abgelehnt worden, eine Bebauung des Parkplatzes Altes Amtsgericht befindet sich aktuell in der Konzeption, die Umgestaltung der Breitenstraße ist Bestandteil der Überlegungen im Rahmen des Stadtumbaus und für die Realisierung eines Kreiselverkehrs ist die Zustimmung der Träger öffentlicher Belange erteilt worden. Im Rahmen des Konzepts soll eine Optimierung der Parkleitung, eine Beurteilung der Stellflächen für Fahrräder und Motorräder erfolgen sowie Entwicklungspotenziale in Richtung Smart City verdeutlicht werden.

Risiken: Die Risiken stellen keine unmittelbare Gefahr für das Gelingen der Verkehrsorganisation in der Innenstadt dar. Sicherlich würden eine dritte Fuldabrücke oder die direkte Zuständigkeit über die Breitenstraße die Verkehrsproblematik erleichtern, doch lassen sich auch in den gegebenen Umständen Lösungen für die vorgestellten Problemlagen finden.

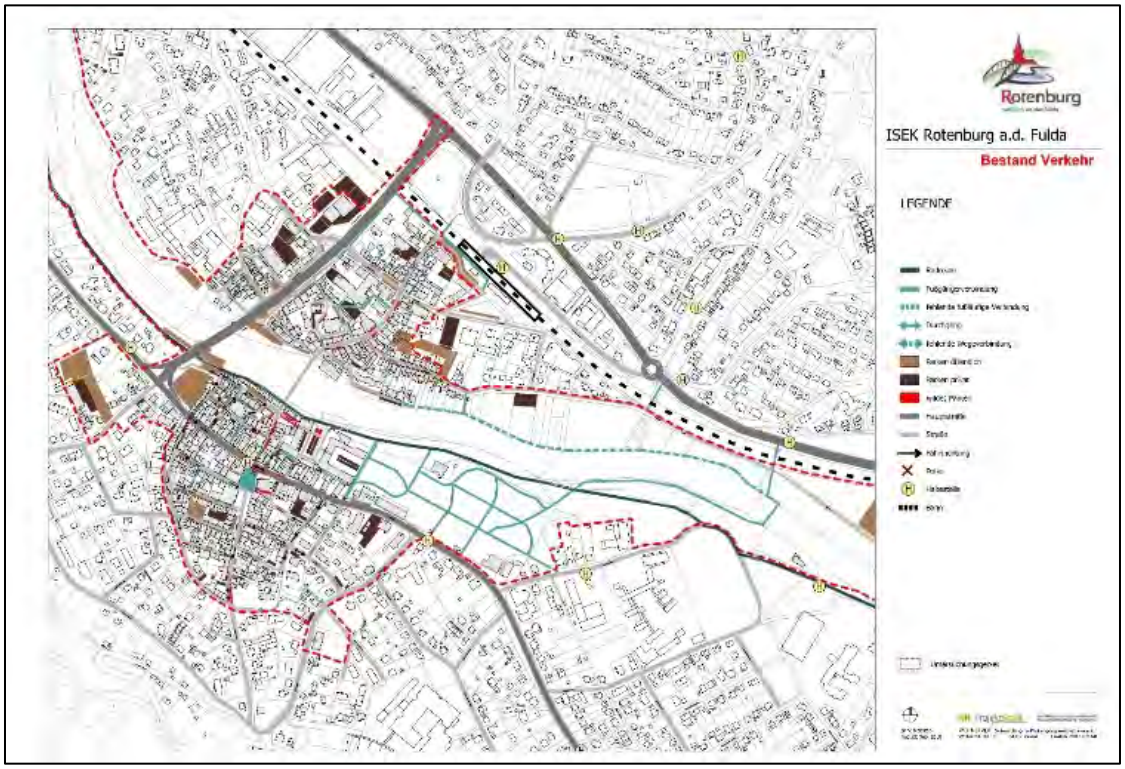


Abbildung 4: Verkehrsanalyse ISEK, Projektstadt 2017

1.4.4 weitere Statistiken

Für die weitere Analyse ist eine Reihe von statistischen Daten relevant. Viele der Daten sind auf den Landkreis Hersfeld-Rotenburg bezogen, da keine eigenen Erhebungen für Rotenburg a. d. Fulda existieren.
Die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner im Landkreis: 642, i.V. Hessen: 593 (Stand 2012)
Pkw pro Haushalt im Landkreis: 1,47 (77.695 Pkw/52.989 Haushalte)
Durchschnittliche Haushaltsgröße im Landkreis: 2,33 Personen
Bevölkerung der Rotenburger Kernstadt: ca. 2000 Einwohner

Analyse Straßenverkehr

2.1 Lärmimmissionen

Die Lärmkarte zeigt eine immense Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner an der B83 und an den Landstraßen. In den Bereichen der Altstadt gelten nach dem Bebauungsplan die Orientierungswerte für Mischgebiete (MI) bzw. Allgemeine Wohngebiete (WA) für die Belastung mit Lärm. Nach der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ beträgt in einem Mischgebiet der einzuhaltende Orientierungswert für die Lärmbelästigung bei Tag 60 dB(A) und bei Nacht 50 dB(A) und in einem Allgemeinen Wohngebiet bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Die Karte des Lärmviewers Hessen zeigt in der Breitenstraße Werte bis zu 75 dB(A) (lila). Im Bereich zwischen Ober- und Untertor finden sich kaum Bereiche, die diese Werte unterschreiten.

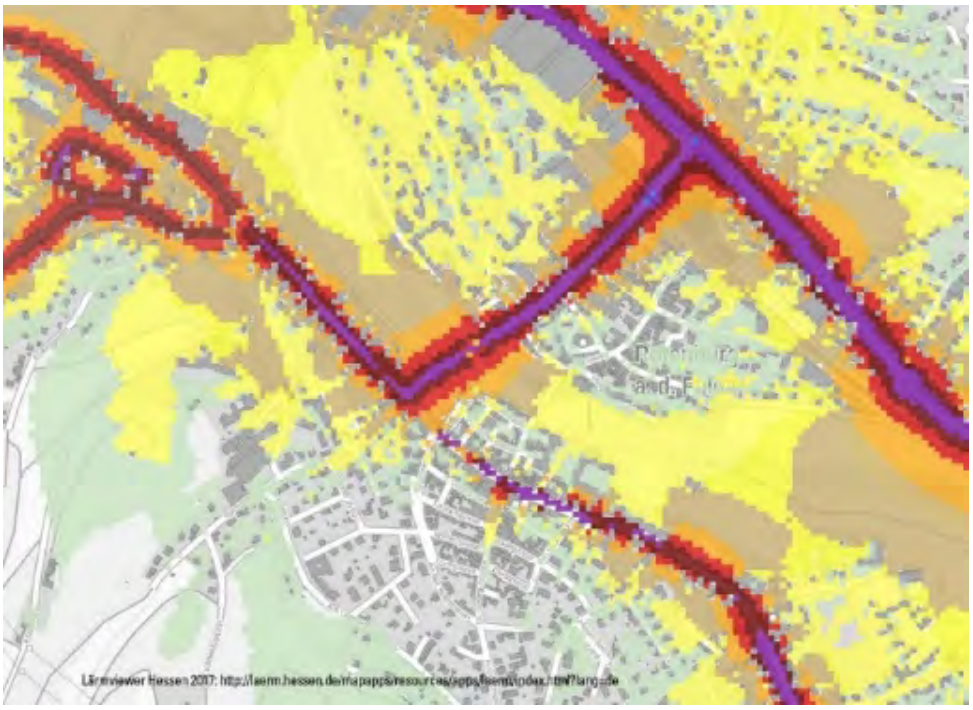


Abbildung 5: Ausschnitt aus Lärmviewer Hessen, Hessen Mobil 2017

2.2 Analyse Breitenstraße

Die Breitenstraße ist ein sehr konfliktbehafteter Verkehrsraum. Die Enge der Straße sowie der Gehsteige sorgt für ein geringes Sicherheitsempfinden für den Rad- und Fußverkehr. Der Zustand der Straße hat darüber hinaus Auswirkungen auf die Häuser, die durch vorbeifahrende Fahrzeuge erschüttert und beschädigt werden und auf die Attraktivität des dort anliegenden Einzelhandels.
In Bürgerveranstaltungen und Schreiben an die Stadt/MER wird diese Problematik ausführlich und wiederholt beschrieben. Die Themen Gehsteige, Autoverkehr und Fahrtgeschwindigkeit werden wiederholt angesprochen. Hinzu kommt noch die Angst von Eltern, dass der Radverkehr durch die Breitenstraße zu gefährlich für Schulkinder ist. Diese ist aber ausdrücklich als Schulweg ausgeschrieben und alle Kinder sollen diesen Weg auch nutzen. Auf engstem Raum müssen sich der Berufsverkehr, der ÖPNV sowie der Radverkehr die Straße teilen.
Berichtet wird zudem von Rückstau in der Breitenstraße, der durch die Lichtsignalanlage (LSA) und auf der Straße haltende Lieferwagen von Paketzustellern entsteht. Die bauliche Struktur der Breitenstraße verhindert so, dass Rettungsdienste und Feuerwehrwagen passieren können. Die barrierefreie Umgestaltung der Bushaltepunkte birgt eine weitere Problemstellung. Durch den Umbau der Haltepunkte und den Wegfall der Haltebucht werden die Busse zum Ein- und Ausstieg künftig auf der Straße stehen. Dies könnte weiteren Rückstau in der Breitenstraße hervorrufen.

Außerdem stellt die Sperrung der Straße bei öffentlichen Veranstaltungen ein Problem dar. In dem Fall besteht keine Umfahrungsmöglichkeit für den Lkw-Verkehr. Diese muss dann über Mündershausen eingerichtet werden.

Die Ende 2019 durchgeführte Geschwindigkeitsmessung hat folgende Ergebnisse ergeben: Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt unter den erlaubten 50 km/h. Einzelne Ausreißer erreichen nachts zwar Werte von über 100km/h, was aber keinen Einfluss auf den Verkehr zu Stoßzeiten hat.

2.2.1 Gutachten: Knotenpunkt L3208/Untertor/Borngasse. Leistungsfähigkeit für einen Kreisverkehr.

Wie schon in Punkt 6.2 beschrieben, wird der Bau eines Kreisels an dieser Stelle für vorteilhaft erachtet. Laut Gutachten des Ingenieurbüros IKS aus dem Jahr 2018 wäre an dieser Stelle auch der Bau eines Kreisverkehrsplatzes mit passender Leistungsfähigkeit möglich. Das Gutachten stellt folgende Tatsachen fest:

Als Hauptverkehrszeiten werden morgens zwischen 8:00 Uhr und 9:00 Uhr sowie abends 16:30 Uhr bis 17:30 Uhr. In der Spitzenstunde überqueren bis zu 60 Passanten den Verkehrsknoten.

Bis 2030 wird eine Zunahme von 5,78% des Kfz-Personenverkehrs und eine Steigerung von 21,79% im Straßengüterverkehr prognostiziert. Als Ergebnis des Gutachtens wird das Funktionieren eines Kreisverkehrs ab 26m dargelegt. Die mittlere Wartezeit beträgt bei allen Verkehrsteilnehmenden unter 10 Sekunden. Auch für die Prognose für 2030 wird das Funktionieren des Kreisverkehrs bestätigt. An den vier Verkehrsarmen wird die Einrichtung von Zebrastreifen empfohlen.

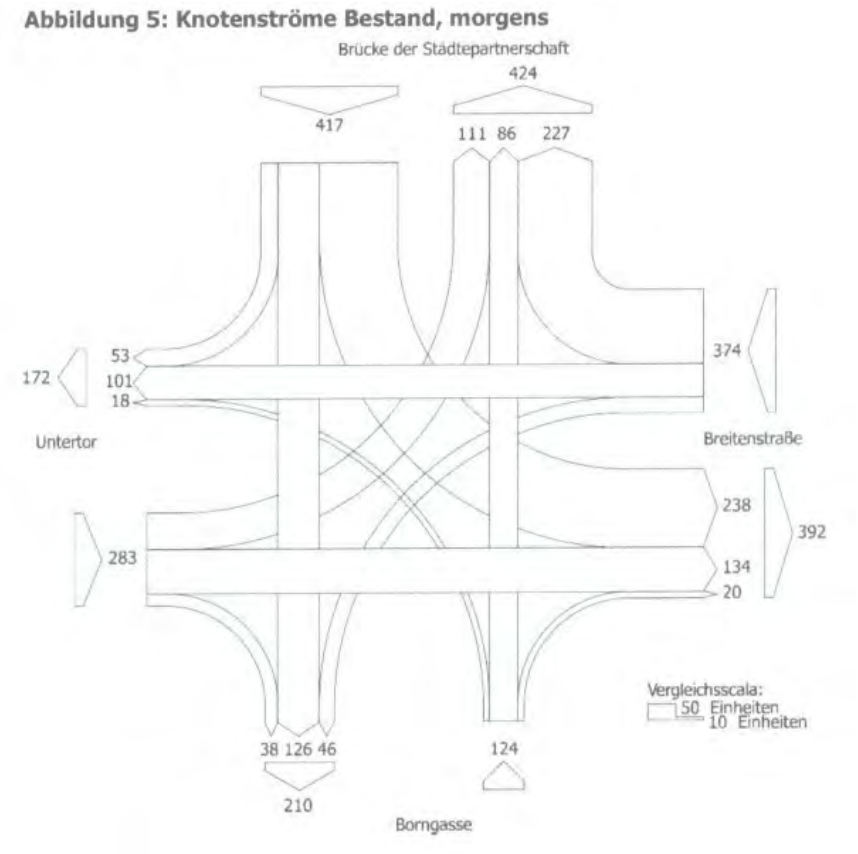


Abbildung 6: Knotenströme morgens, IKS 2018

Durch die Einrichtung eines Kreisverkehrs, kann vormalige Fläche des Straßenraums gewonnen werden. Diese soll entweder zur Gestaltung eines attraktiven Stadteingangs oder für die weitere Planung des Parkplatz Altes Amtsgericht zugutekommen. Die Genehmigung zur weiteren Beplanung der Fläche liegt von Hessen Mobil vor und ist mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt (Termin Nov. 2019). Das Augenmerk sollte hier besonders auf den Schwenkkurven, der Einfahrt Borngasse und der Querung für Fußgänger und Radfahrer liegen. Letztere sollten vor dem Kreisverkehrsplatz in den Fahrfluss eingeführt werden.

2.2.3 Unfallanalysen

Im Rahmen des Wettbewerbs „Ab-in-die Mitte“ des Hessischen Wirtschaftsministeriums wurden 2019 sogenannte Parklets in der Breitenstraße aufgestellt. Dabei handelt es sich um bauliche Umgestaltungen, wie Sitzgelegenheiten oder Fahrradstellplätzen auf Stellplätzen.

Seitens der Polizei wurde bei der Aufstellung auf die Verkehrslage der Breitenstraße eingegangen (Vor-Ort-Termin mit Hessen Mobil, Polizei und Ordnungsamt: 29. August 2019). Laut statistischer Unfallanalyse besteht in der Breitenstraße keine erhöhte Unfallgefahr. Die erfassten Unfälle resultieren aus Ein- und Ausparken.

2.2.4 Kapazitäten

Zur Zeit gibt es keine aktuellen Verkehrszählungen. Erfahrungswerte und Rückmeldungen von BürgerInnen berichten in den Stoßzeiten über Rückstau auf der Brücke der Städtepartnerschaften. Als Konflikt wird hier das Zusammenspiel aus der engen Bebauung der Breitenstraße, der Einfahrt zum Parkplatz Altes Amtsgericht und die Schaltung der Ampelanlage gesehen. Seitens der Bürgerschaft besteht die Hoffnung diese Problematik durch einen Kreisverkehrsplatz abzumildern.
Ein Termin mit den Trägern öffentlicher Belange fand diesbezüglich statt. Insbesondere Hessen Mobil sieht keinen Vorteil für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit durch einen Kreisverkehr an dieser Stelle. Es kann zudem keine finanzielle Unterstützung gewährt werden, da die Kreuzung erst vor wenigen Jahren erneuert worden ist.

2.2.5 Handlungsempfehlungen Breitenstraße

Um die Probleme in der Breitenstraße anzugehen wird eine Umgestaltung der Verkehrsfläche empfohlen. Diese soll durch eine klare Gestaltung eine Geschwindigkeitsreduktion herbeiführen, erhöhte Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erwirken und einen Umgang mit der Enge der Breitenstraße ermöglichen. Gerade die Ausweisung als 30iger Zone hätte positive Effekte auf:

- sie Ausweisung als Schulweg mit dazugehörigem Kinderradverkehr
- die Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner
- die Gebäudesubstanz

Rechnerisch hat die Verringerung von 50ig auf 30ig km/h keine Kapazitätseinbußen. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung wird auch der vorgeschriebene Abstand zueinander verringert. Bedeutet: Weniger Geschwindigkeit aber mehr Teilnehmer gleichzeitig.

Die inhaltlichen Schwerpunkte der Umgestaltung lauten wie folgt:

- Einrichtung einer 30er-Zone
- Gestaltung des Straßenraums mit hellem Pflaster anstelle der Asphaltdecke
- Abflachen der Bordsteinkante (Barrierefreiheit), Angleichung an Straßenpflaster
- Stadtgrün (Element Baumscheiben) – gut für das Stadtklima, Vorgabe Stadtumbau
- Umgestaltung der Stellplätze zu Parkbuchten (z.B. durch Nägel)
- Anstreben einer besseren Überquerung
    - Fußgängerampel?
    - Zebrastreifen?
    - keines → wildes Überqueren?

- den Raum für alle Verkehrsteilnehmer frei geben (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, MIV)

Eine solche Umgestaltung muss jedoch noch von Hessen Mobil als Baulastträger genehmigt werden. Die Finanzierung über Stadtumbaumittel wäre aber möglich.
Als Beispiel hierzu dient der Ort Rudersberg, wo ebenfalls eine Ortsdurchfahrt einer Landstraße mit vergleichbaren Verkehrszahlen dementsprechend gestaltet wurde. Quelle: http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/

Abbildung 7: Rudersberg vor dem Umbau

Abbildung 8: Rudersberg nach dem Umbau

2.3 Steinweg

Als Hauptprobleme im Steinweg bestehen die häufige Geschwindigkeitsüberschreitung im verkehrsberuhigten Bereich und das Parken auf nicht-markierten Flächen. Der Steinweg ist einerseits ein Verkehrsraum, aber auch ein Aufenthaltsraum für die dortigen KundInnen der Geschäfte und Gastronomiebetriebe und der dortigen AnwohnerInnen. Der Steinweg stellt neben der Breitenstraße die Hauptlage für den Einzelhandel dar.

Die bisherige Lösung für die Regulierung des Verkehrs und zur Abgrenzung der Aufenthaltsbereiche sind schwere Pflanzkübel, welche die Attraktivität des Steinwegs mindern. In einem parlamentarischen Beschluss wurde die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs anstelle der Einrichtung einer Fußgängerzone bevorzugt.

Im Rahmen des Stadtumbaus soll der Steinweg eine Umgestaltung erfahren, die sich der Berücksichtigung dieser Problemstellung widmet. Die Errichtung von Einbauten, um die Bäume des Steinwegs herum sowie die Schaffung eines taktilen Bandes soll die Fahrtgeschwindigkeit reduzieren und die NutzerInnen zur gemeinschaftlichen Nutzung der Straßenmitte bewegen.

2.3.1 Knotenpunkt Zwickel/Lindenstraße/Im Steinweg

An diesem Knotenpunkt wird die Missachtung von FußgängerInnen als Kritikpunkt gesehen. Im Rahmen der Umgestaltung des Steinwegs soll die Anpassung des Pflasters und des taktilen Bandes in diesem Bereich für erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden sorgen. Ein weiterer Schritt wäre dann die Installation eines Schildes „Verkehrsberuhigter Bereich“ direkt vor der Überquerung.

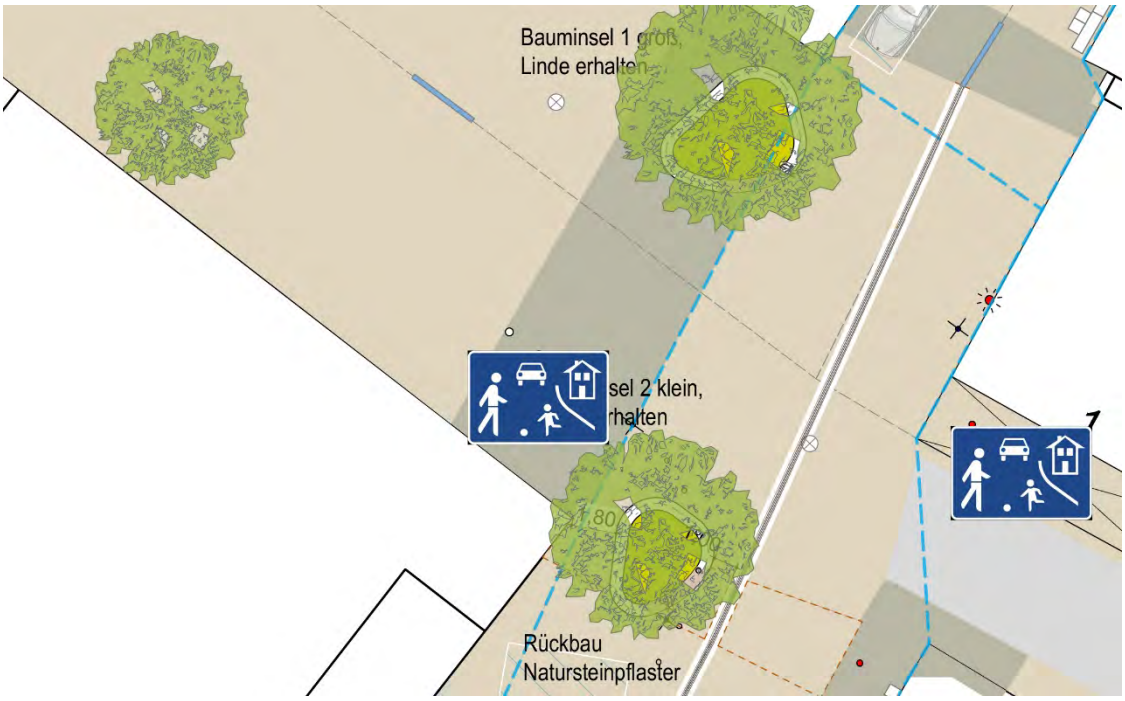


Abbildung 9: Gestaltungsentwurf Knotenpunkt, Büro Schöne Aussichten 2019

Analyse Parkraum

3.1 Ausgangslage

Durch die Vielzahl der vorhandenen Daten und Erhebungen wird davon abgesehen, eine neue Bürgerbefragung zu den Themen zu machen. In der Vergangenheit wurde schon viel und ausführlich zu einzelnen Bausteinen gesprochen und die Grundlagen liegen vor. Die meisten „Probleme“ sind auch bereits bekannt und werden in der Verwaltung bearbeitet. Gefühlt sind zu wenige und zu kleine Stellplätze in der Innenstadt von Rotenburg vorzufinden. Dies würde den Einzelhandel und der Lebensqualität schaden. Andererseits wird daher skeptisch auf Pläne zur Entwicklung von derzeit als Stellplatz verwendete Flächen reagiert. Bei Veranstaltungen konnte darüber hinaus das Abstellen von Fahrzeugen auf nicht gekennzeichneten Flächen und insbesondere auf Rettungswagen festgestellt werden.

3.2 Erhebung

Aufbauend auf den bestehenden Grundlagen wurde die folgende Parkraumerhebung und -kartierung durchgeführt. Hierbei wurde nicht lediglich die Anzahl der Stellplätze, sondern auch ihre Art und die darauf möglich Aufenthaltsdauer festgehalten. Eine gesonderte Auswertung bezieht sich auf die Verfügbarkeit und Verteilung von Anwohnerstellplätzen.

3.2.1 Bestand

Im Bereich der Innenstadt und seines näheren Umfelds befinden sich 1300 Stellplätze im öffentlichen Raum. Die Mehrheit von ihnen, 534 sind frei nutzbar und haben keine Parkzeitbegrenzung. Etwa 461 sind von ihnen mit einer zeitlichen Begrenzung belegt. Zusätzlich zu diesen Stellplätzen, sind auch 192 der Anwohnerstellplätze zeitlich begrenzt nutzbar. Darüber hinaus sind 91 Stellplätze ausschließlich für Anwohner ausgewiesen. Die Anwohnerstellplätze sind in verschiedene Bereiche unterteilt und werden per Parkausweis vergeben. Die Anzahl von 21 Behindertenparkplätzen entspricht etwa 1,8% der Stellplätze und unterschreitet die Empfehlung zur Ausweisung von etwa 3% Behindertenparkplätze.

Wohlgemerkt sind alle zeitlichen Einschränkungen auf die Zeit zwischen 8 Uhr bis 18 Uhr begrenzt. Außerhalb dieser Zeit können die Parkflächen unbegrenzt genutzt werden, abgesehen der Anwohnerstellplätze.

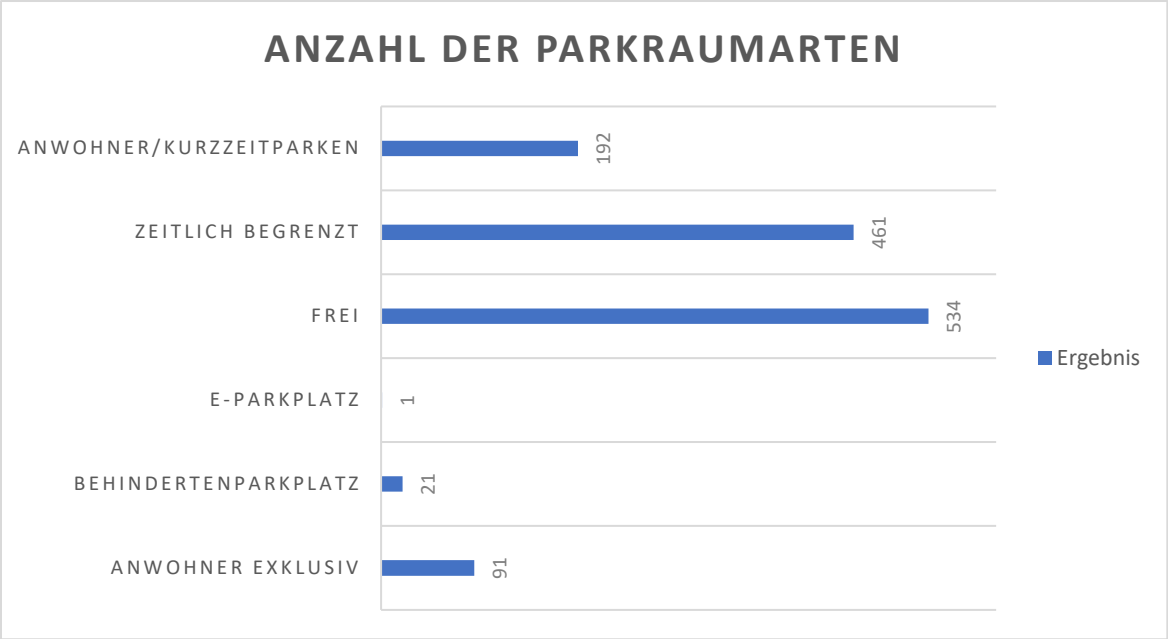


Abbildung 10: Verteilung der Parkraumarten, eigene Darstellung 2020

Die Verteilung der Parkplätze zeigt eine der Baustruktur entsprechende kleinteilige Verteilung von Parkflächen auf. Darüber hinaus existieren einige wenige Konzentrationen von öffentlichen Parkflächen: Am Alten Amtsgericht (173), in der Borngasse (98), Am Kies/Unter der Brücke (139), am Bahnhof (173), sowie im hinteren Steinweg (58).

Nach Information des Ordnungsamtes orientiert sich die Ausweisung der Höchstparkdauer am jeweiligen Bedarf aufgrund von Anregungen von EinwohnerInnen, BesucherInnen und Gewerbetreibenden.

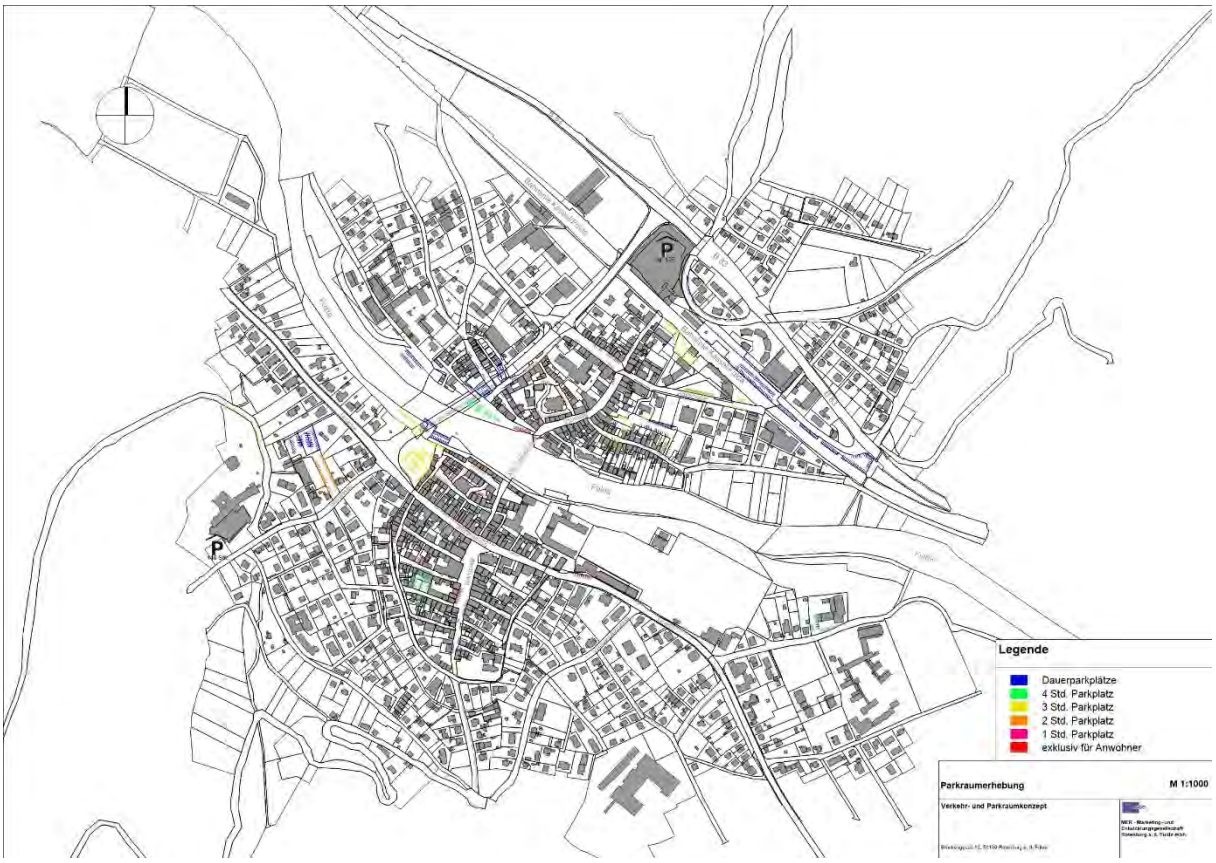


Abbildung 11: Verteilung der Stellflächen im Betrachtungsgebiet, eigene Darstellung 2020

Aufgrund der Barriere, die die Fulda darstellt, lohnt sich eine nach Altstadt und Neustadt getrennte Betrachtung und Auswertung des Parkraums. Auf der Altstadtseite befinden sich 671 Stellplätze und damit knapp die Hälfte aller erhobenen Stellplätze. Bei der Betrachtung der Stellplatzarten fällt auf, dass 329 der Stellplätze zeitlich begrenzte Stellplätze sind und lediglich 162 Dauerplätze zur Verfügung stehen.

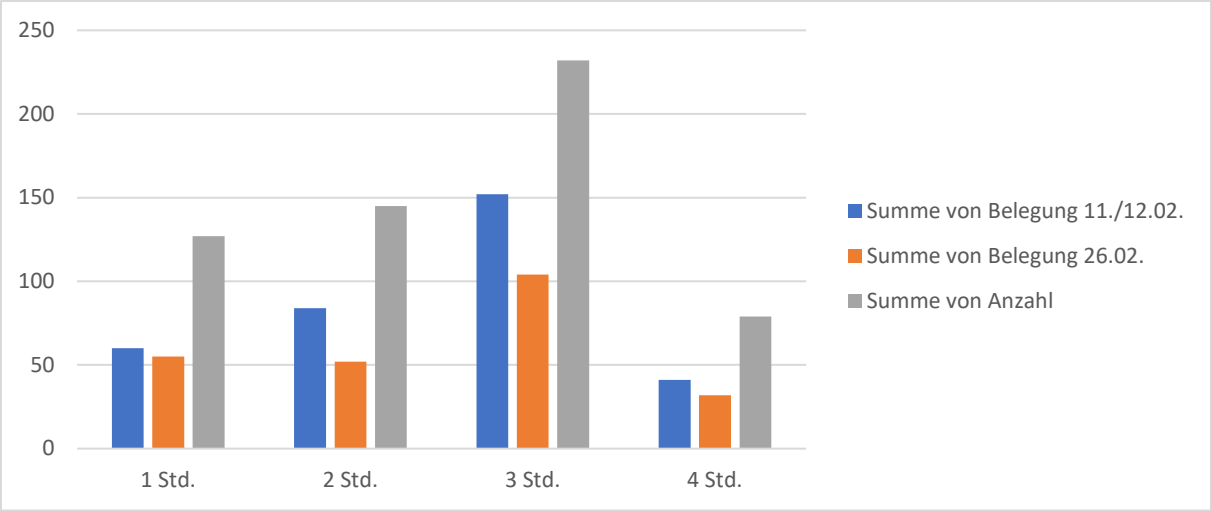
Dementsprechend stehen auf der Neustadtseite 372 Dauerparkplätze und 132 zeitlich begrenzte Stellplätze zur Verfügung. Stand jetzt, lassen sich davon zwei unterschiedliche Ansätze für die beiden Fuldaseite ableiten: Die Altstadtseite steht nicht als Ort für das dauerhafte Abstellen des Autos zur Verfügung, dies soll in erster Linie auf der Neustadtseite erfolgen.

3.2.2 Belegungserhebung

Bestandteil der Auswertung sollte auch eine Erhebung über die Belegung der Stellplätze zu verschiedenen Zeiten der Woche sein. Vor dem Beginn der Prüfungsphase der Finanzhochschule und dem Einsetzen der Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Corona-Virus konnten jedoch nur eine vollständige Erhebung vollzogen werden. Eine weitere vollständige Erhebung konnte noch in besagter Prüfungsphase vollzogen werden. Die erste Erhebung fand an einem Vormittag am Februar statt, während die zweite Erhebung an einem Nachmittag des selben Monats durchgeführt wurde.

Erhebung vormittags 12./13. Februar:

Insgesamt waren 684 von 1139 Stellplätzen belegt (57%). Abgesehen der Behindertenparkplätze und des E-Stellplatzes sind alle anderen Stellplätze zwischen 53% und 59% ausgelastet. Ausnahme davon stellen die Anwohnerstellplätze dar, die auch zeitlich begrenzt werden können. Diese waren zu 73% belegt. Am stärksten ausgelastet sind die 3-Stunden-Parkplätze mit 65. Die Stundenparkplätze sind mit 47% am wenigsten ausgelastet.



Erhebung 26.Februar:

Zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung war die Belegung auf 534 der Stellplätze (47%) gesunken. Damit waren rund 10% weniger Stellplätze belegt als zwei Wochen zuvor am Vormittag. Interessant ist die verringerte Belegung insbesondere von Anwohnerstellplätzen, auf denen auch zeitweise geparkt werden kann. Hier beträgt der Rückgang von 135 auf 86 belegten Stellplätzen von 186 verfügbaren Stellplätzen etwa 30%. Die 2-Stunden-Parkplätze sind in dieser Erhebung am geringsten mit 35% ausgelastet. Das sind über 20% weniger als zwei Wochen zuvor. Die restlichen Parkplätze sind zwischen 40% und 44% ausgelastet.

Der Vergleich zeigt, dass die Auslastung der Stellplätze in der Prüfungszeit reduziert war. Grundsätzlich lässt sich jedoch festhalten, dass zu keinem der Zeitpunkte die Stellplätze vollständig ausgelastet waren. Mit der Verfügbarkeit von mindestens 40% der Stellplätze über alle Stellplatzarten hinweg, kann von einer Stellplatznot zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgegangen werden.

Interessant ist zudem die Verteilung der belegten Stellplätze im Stadtgebiet. Von den großen Stellplätzen Am Kies, Borngasse, Altes Amtsgericht und Bahnhof war zu keiner der beiden Tage vollständig belegt. Der Stellplatz in der Borngasse erreichte mit 92% Belegung am den mit Abstand höchsten Wert. Dort waren lediglich noch 8 der dort befindlichen 2-Stunden-Parkplätze frei. Die Dauerparkplätze waren vollends besetzt. Der nächsthöhere Wert ist mit einer Belegung von 79% der Parkplatz im Hinteren Steinweg am Nachmittag des 26. Februar, wo insbesondere im Bereich der Dauerparkplätze noch Plätze frei geblieben sind. Die einzigen weiteren Belegungen über 50% sind am Bahnhof mit 66% am Vormittag des 12.02. sowie im Hinteren Steinweg zur selben Zeit mit 63%. Die Betrachtung der Stellplätze, die ins Parkleitsystem eingebunden sind zeigt, dass auch keine Not an auffindbaren Stellplätzen besteht.

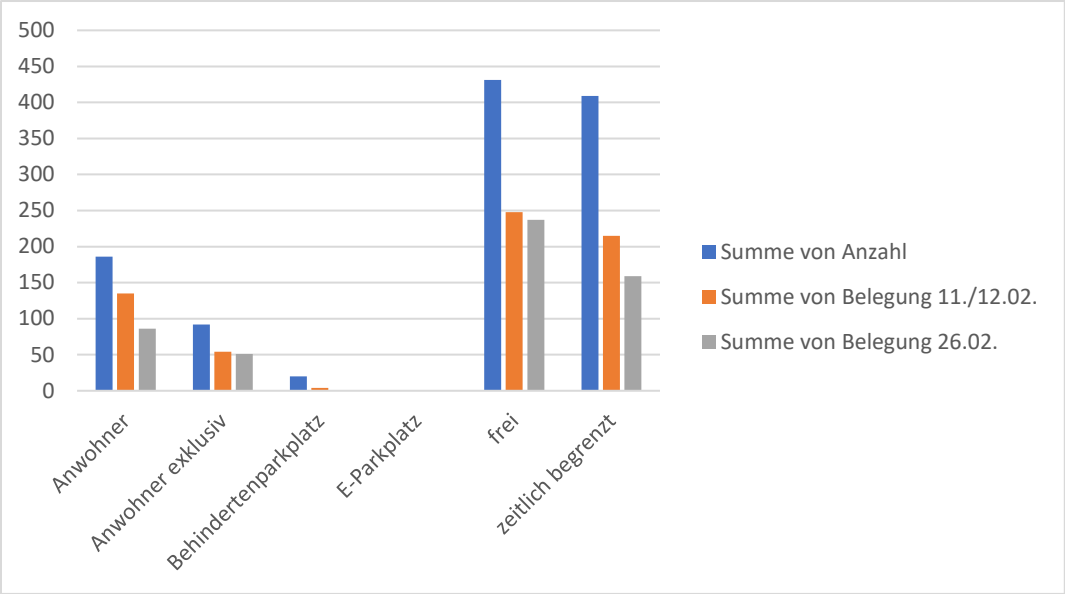


Abbildung 12: Belegung der Stellplätze im Vergleich, eigene Darstellung 2020

3.2.3 Anwohner-Parken

Anwohnerstellplätze wurden in Rotenburg 1989 unter Bürgermeister Gleim eingeführt und waren gebührenfrei. Die Einführung war eine Reaktion den Konflikt zwischen Einpendlern und Anwohnern. Das Ziel der Anwohnerstellplätze war, dass die Kurzzeitparkplätze frei blieben. Seit 1995 wird auf die Anwohnerstellplätze eine jährliche Gebühr erhoben. Die Anzahl der Anwohnerstellplätze wurde erweitert und auch kurzzeitparkplätze als Anwohnerstellplätze ausgewiesen. Entsprechend dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof (Hess VGH) dürfen Anwohnerausweise nicht an Beschäftigte, Gewerbetreibende und Freiberufler ausgestellt werden.

Tabelle 1: Anwohnerstellplätze und theoretischer Bedarf, eigene Darstellung 2020

Bereich	EW (Haushalte)	private Stellplätze	Anwohner-stellplätze	Stellplätze gesamt	ausgestellte Ausweise (St.: 02.03.)
H (Zwickel, Poststraße)	147 (64)	ca. 60	70	130	15
Ga (Gartenstraße)	36 (ca. 16)	ca. 14	25	39	n.n.
G (Brotgasse)	110 (48)	ca. 0	10	10	10
F (Neustadt)	ca. 203 (88)	ca. 33	35	68	25
E (Altstadt nördlich d. Breitenstraße)	186 (ca. 81)	ca. 20	57	77	89
D (westliche Altstadt)	216 (ca. 94)	ca. 25	14	39	28
A/B (östliche Altstadt)	290 (126)	ca. 80	72	152	100

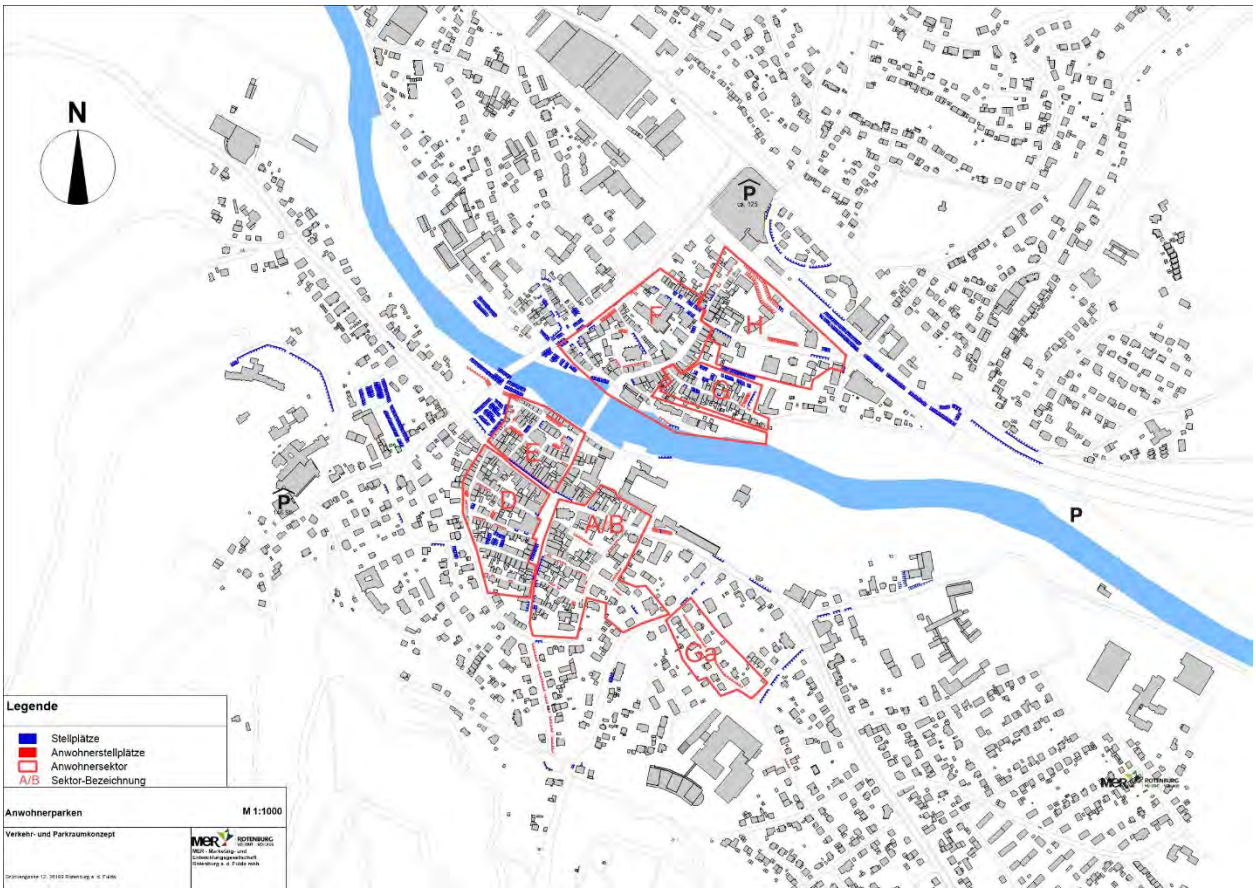


Abbildung 13: Anwohnersektoren, eigene Darstellung 2020

Das Verhältnis der zur Verfügung stehenden Parkplätze für Anwohner in den einzelnen Bezirken zu den theoretisch benötigten Parkplätzen ist ganz unterschiedlich. Während in manchen Bezirken das Verhältnis der Parkplätze einen z.T. deutlichen Mangel aufweist (G, F, D), ist der Bedarf in manchen Bezirken übererfüllt (Ga, H). Für die Bezirke A/B und E kann von einer Sättigung des Bedarfs ausgegangen werden.

Mit einem Blick auf die ausgestellten Ausweise lassen sich ebenfalls eine Reihe von Aussagen treffen. Die Kapazitäten des Sektors H wurde bereits als übererfüllt bezeichnet. Die Anzahl von lediglich von lediglich 15 ausgestellten Ausweisen birgt Potenzial, einige dieser Stellplätze für die Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. Obwohl in dem Sektor F ein Mangel an Anwohnerstellplätzen besteht, sind nur 25 Ausweise für 35 zur Verfügung stehenden Parkplätze ausgestellt. Die vorhandenen Dauerparkplätze in direkter Nähe zu den Sektoren H und F scheinen eine kostengünstige Konkurrenz zu den zu bezahlenden Ausweisen zu sein. Für die Sektoren A/B, D, E und G sind z.T. doppelt so viele Ausweise ausgestellt worden, als Stellplätze zur Verfügung stehen. Für den Bereich Ga stehen leider keine Infos zur Verfügung.

Diese Darstellung lässt die Schlüsse zu, dass für die Deckung des privaten Parkraumbedarfs soweit möglich in erster Linie die Hauseigentümer zuständig sind. Entsprechend der Stellplatzsatzung ist von 1,5 Stellplätzen pro Wohnung auszugehen. Die Ausweisung von Anwohnerstellplätzen in den Bezirken H und Ga ist zu hinterfragen. Für die Bezirke G, F, und D ist die Möglichkeit zur Ausweisung weiterer Anwohnerstellplätze zu prüfen. Inwiefern sich die aktuelle Nachfrage nach Anwohnerstellplätzen auf Zweitwagen der Haushalte bezieht ist zu prüfen.

Der private Parkraum darf nicht vernachlässigt werden. Dieser konnte und wurde nicht im Detail erhoben. Jedoch konnten auf vielen privaten Flächen Stellplätze festgestellt werden. Geschätzt

werden etwa 1,5 Stellplätze pro Grundstück. Zudem existieren bspw. am Schloss, an Supermärkten und bei der Sparkasse großflächiger Parkraum.

Abbildung 15: vermietete Parkplätze

Abbildung 14: privater Parkplatz

3.2.4 ISEK

Im Rahmen des ISEK ist ebenfalls eine Übersicht über die Stellplätze und den Verkehr erstellt worden. Neben den bereits beschriebenen Erkenntnissen ist dort auch Parken auf nicht ausgewiesenen Flächen angemerkt worden. Zum Teil sind die in großer Zahl vorhandenen Stellplätze auf privaten Grundstücken erfasst. Im Rahmen der vorliegenden Erhebung konnten sie auch nur grob überschlagen werden (s. 3.2.3).

3.3 Nutzungsbedarf

In der Analyse der verschiedenen Nutzungen in der Innenstadt ist die Vielfältigkeit der kleinteiligen Struktur dargelegt worden. Von den vorhandenen Nutzungen lassen sich eine Reihe von Gruppen mit jeweiligen Bedürfnissen ableiten. Diese Bedürfnisse sind innerhalb der Parkraumkonzeption zu berücksichtigen. Eine quantitative Auswertung der in der Innenstadt parkenden Menschen mit ihren Anlässen, Parkdauer und Zufriedenheit mit der Parkraumsituation erfolgt nicht im Rahmen dieses Arbeit. Daher können sich die folgenden Profile lediglich auf Annahmen beziehen und müssen auf eine komplexere Analyse von bspw. Nutzungsketten innerhalb der Innenstadt verzichten.

Angestellte/Arbeiter in der Stadt:
- benötigen Parkraum zwischen 8-18 Uhr

Studierende der Finanzhochschule:
- sind mit ihren Autos hauptsächlich an Werktagen in der Stadt
- reisen Montag an und Freitag ab
- stellen das Auto in der Regel für einen gesamten (Schul-)Tag ab
    - ➢ benötigen Dauerparkplätze in mittlerer bis weiter Entfernung zur Finanzhochschule

Bewohner des Stadtumbaugebiets:
- brauchen Stellplatz nach Feierabend (Erstwagen) und teilweise für den Tag (Zweitwagen)

Besucher der Stadt (touristisch):
- Stellplatzbedarf und Dauer hängen von der Art des Tourismus ab
    - Stundenweises Parken
    - Parken für einen Tag
    - Parken für mehrere Tage an Unterkunft
    - gar kein Stellplatzbedarf (Rad-Tourismus, Bahnreisende)

- es kann nur der Stellplatzbedarf von Übernachtungsgästen über die Stellplatzsatzung aufgefangen werden

Besucher der Stadt (alltäglich):

- Besorgungen/ Bring- und Abholverkehr/ Kurzbesuche/ dienstlich/ Arztbesuche/ …
- Parkdauer von einer bis mehrere Stunden

Die Nutzungsprofile zeigen aktuell eine Konkurrenzsituation zwischen den Studierenden der Finanzhochschule, AnwohnerInnen und Angestellten im Stadtgebiet um die zur Verfügung stehenden Dauerparkplätze auf. Um den Konflikt zu entschärfen wurden die Studierenden der HFFR angewiesen den Festplatz als Stellfläche zu nutzen.
Grundsätzlich kann gelten, dass je länger der Aufenthalt in der Stadt ist und das Auto folglich nicht fortbewegt wird, ein weiterer Weg vom Stellplatz zur Arbeitsstelle/Lernort zurückgelegt werden kann. Je kürzer der Aufenthalt in der Innenstadt ist, desto näher kann ein Stellplatz auch den angesteuerten Zielen sein. Es soll für eine kleine Besorgung nicht erst ein weiter Weg vom Stellplatz am Rand der Innenstadt zurückgelegt werden müssen. Die kurze Parkdauer verspricht zudem eine relativ hohe Fluktuation auf den Stellplätzen.

3.4 Parkraumanalyse

Eine Auswertung der zeitlichen Begrenzung des Parkraums ergibt, dass die Kernbereiche der Altstadt entweder exklusiv für AnwohnerInnen sind oder dort bis zu einem Maximum von 2 Stunden geparkt werden darf (rot). Den Kernbereichen der Altstadt sind je zwei Gebiete „zugewiesen“, in denen mindestens 3 Stunden bis unbegrenzt geparkt werden kann (grün). Der Grundüberlegung, dass auf einem Parkplatz je näher er der Innenstadt ist, weniger lang geparkt werden soll, wird größtenteils gefolgt.

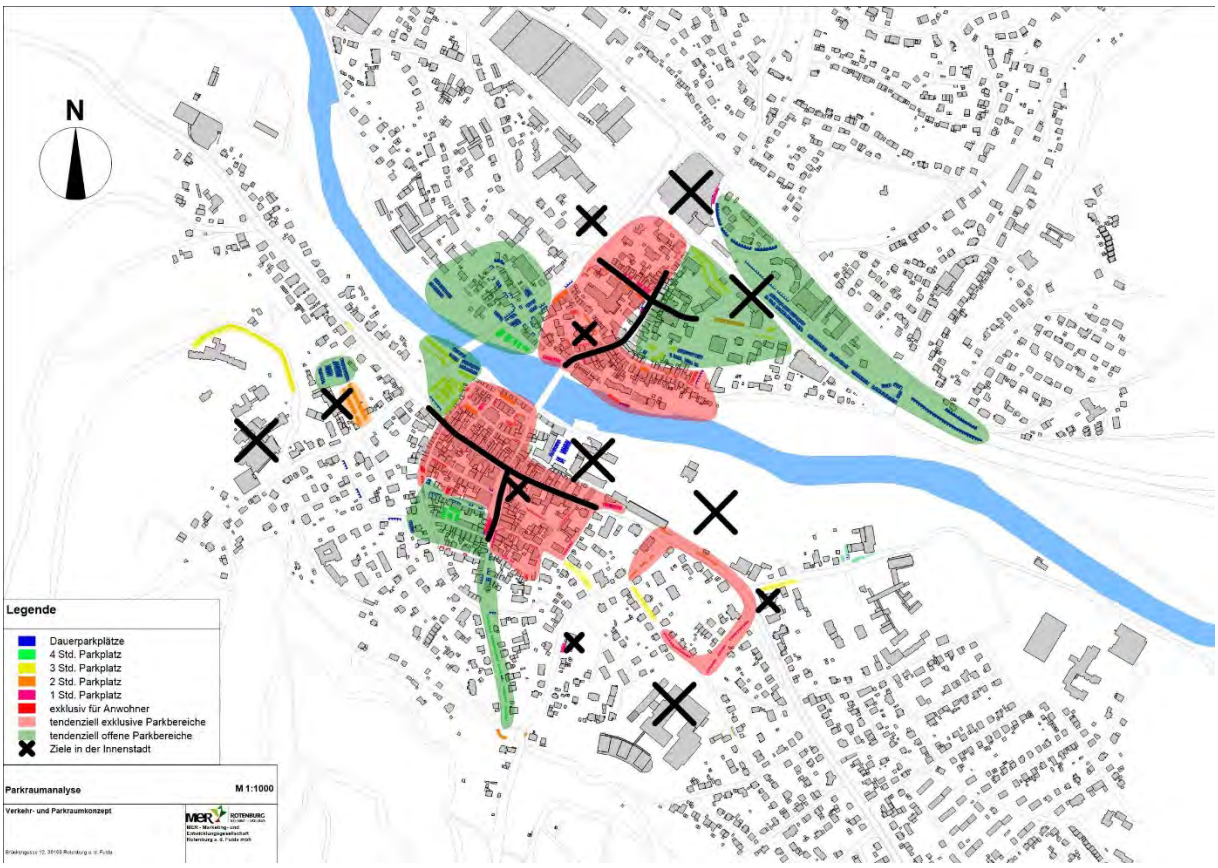


Abbildung 16: Parkraumanalyse, eigene Darstellung 2020

Darüber hinaus existieren abgelegene Bereiche in denen vermehrt öffentliche Stellplätze auftauchen. In der Borngasse stehen zeitlich begrenzte und unbegrenzte öffentliche Stellflächen zur Verfügung. Nach dem bereits beschriebenen Grundprinzip (siehe 2.3) ist hier die Ausweisung von auf 2 Stunden begrenzten Parkflächen zu hinterfragen. Der Bezugspunkt Aldi für die relativ kurzfristige Nutzung erscheint naheliegend. Darüber hinaus könnte dieser Parkraum auch zur Erledigung kurzer Besorgungen in der Altstadt zur Verfügung stehen.

Eine weitere „Insel“ von zeitlich eingeschränkten Stellplätzen besteht in der Willi-Brundert-Straße, Obertor, Gartenstraße, Weidenberggasse. Grade wegen der sehr kurzen Dauer kann die Deckung eines Bedarfs für die Innenstadt nicht bei allen Stellplätzen erkannt werden. Insbesondere die Stellplätze in der Gartenstraße und der Willi-Brundert-Straße scheinen mit der Beschränkung auf eine Stunde keine Entlastung der Innenstadt zum Ziel zu haben, sondern sich an die Messe der katholischen Kirche zu richten.

In der Karte sind mögliche Ziele für den Weg in die Stadt markiert (schwarze Kreuze und Linien). Ein Großteil dieser Ziele wie das Kreiskrankenhaus, die Finanzhochschule oder auch die größeren Einzelhändler verfügen über eigene Stellplätze zur Deckung ihres Bedarfs. Die Auswertung der zur Verfügung stehenden Stellplätze zeigt, dass grundsätzlich ausreichend Stellplätze vorhanden sind.

3.5 Parkraumleitsystem

Die Parkraumbeschilderung in Rotenburg konzentriert sich auf die Hauptverkehrsachsen im Stadtinneren. Auf der B83 von Westen kommend wird an der Kreuzung beim Rotenburg-Center auf Parkflächen südlich der Bahnlinie hingewiesen. Von Osten kommend wird am Kreisverkehr lediglich auf Parkraum am Freibad verwiesen. Ausgehend von der Unterführung unter die Bahntrasse wird auf drei Orte zum Parken hingewiesen: die Dauerparkplätze am Kies, die Stellplätze in der Borngasse sowie die Stellplätze in der Neustadt (hinterer Steinweg, Bahnhof). Ein Hinweis an der Kreuzung beim Parkplatz Altes Amtsgericht deutet darüber hinaus auf Stellflächen in der Altstadt hin, wobei unklar ist, auf welche Stellplätze an dieser Stelle verwiesen wird. Am wahrscheinlichsten ist der Verweis auf den Parkplatz Altes Amtsgericht.

Die Parkraumbeschilderung, weist auf größere zusammenhängende Flächen von Stellplätzen hin. Mit den Stellflächen Am Kies/Unter der Brücke (132 Stück), hinterer Steinweg (50 Stück), am Bahnhof (50 Stück) und Borngasse (98 Stück) wird auf insgesamt 330 Stellplätze durch Schilder verwiesen. Dies entspricht etwa einem Anteil von 25% der gesamten Stellplatzflächen.

Die Ausschilderung auf die Stellplätze Am Kies erscheint lückenhaft. An der Kreuzung Bürgerstraße/Neustadtstraße gibt es keinen Hinweis auf die Stellplätze Am Kies/Unter der Brücke. Im weiteren Verlauf der Neustadtstraße wird jedoch wieder auf die dort vorhandenen Stellplätze verwiesen.

Im Rahmen der Einrichtung neuer Stellplätze ist auf die sinnvolle Erweiterung des Parkraumleitsystems bzw. der Integration ins bestehende System. Es bestehen Optionen für eine digitalisierte Anzeige von freien Stellplätzen. Die Kosten/Nutzen-Rechnung eines solchen Parkraumsystems ist jedoch fragwürdig. Unabhängig davon weist das aktuelle Parkraumleitsystem auf die größeren und bekannten Stellplätze hin. Ortskundige werden sich unabhängig davon Stellplätze suchen. Das Parkleitsystem richtet sich folglich an Auswärtige und sollte so gestaltet sein, dass diese es verstehen und ihm einfach zu folgen ist.

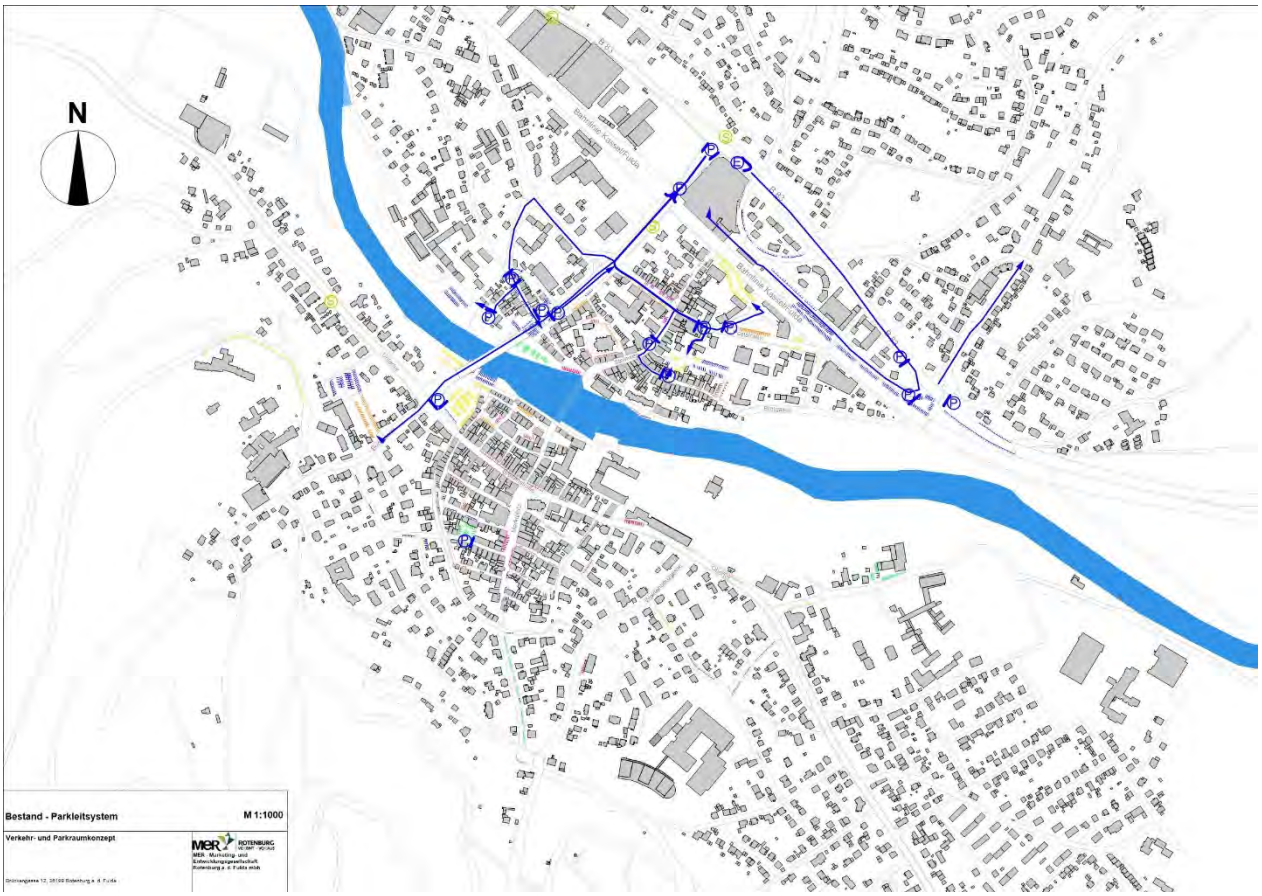


Abbildung 17: Parkraumleitsystem, eigene Darstellung 2020

3.6 Gewinnung neuer Flächen für eine Stellplatznutzung

3.6.1 Abwägung von Flächen zur Errichtung von neuen Stellplatzflächen

Im Zuge der Parkraum-Diskussion ist bereits eine Reihe von Flächen zur Diskussion gestellt worden. Sie sollen hier kurz dargestellt und auf ihre Tauglichkeit überprüft werden, inwiefern sie zu einer Lösung der hier beschriebenen Probleme beitragen können. Es soll dennoch geprüft werden, ob bereits alle Potenziale zur Entlastung der Kernstadt vom Parkraumbedarf genutzt werden.

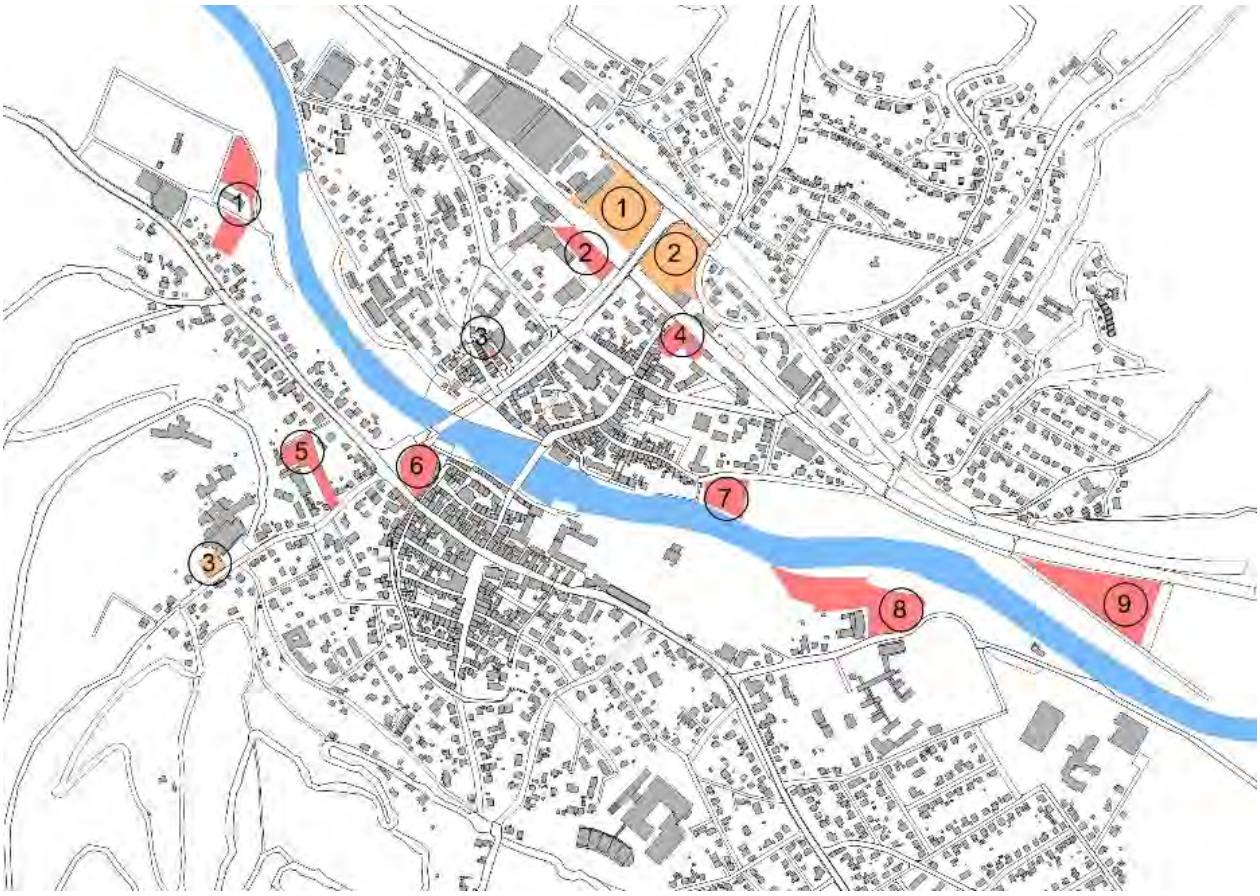


Abbildung 18: Potenzialflächen zur Schaffung von Parkraum, eigene Darstellung 2020

1. Wohnmobilstellplatz am Wittich

Wohnmobilstellplatz am Wittich	
Kosten	< 100.000€
Größe	6481qm
neue Stellflächen	?
Machbarkeit	

Die Fläche Wittich wurde in der Betrachtung zur Vollständigkeit zwar aufgenommen, sollte aber in einer weiteren Betrachtung keine Bedeutung haben. Der Wohnmobilstellplatz, als ein Baustein der touristischen Infrastruktur wird gut von Gästen angenommen und müsste dann verlegt werden. Auch die aktuelle Planung neuer Infrastruktur an dieser Stelle spricht gegen den Standort. Hierzu sind dann wieder passende Ausweichflächen zu suchen. Die weiteren aufgeführten Grundstücke befinden sich in Privatbesitz und stehen aktuell nicht zur Verfügung.

2. Grünfläche zwischen Edeka Getränkemarkt und Bahntrasse

Fläche am Edeka Getränkemarkt	
Kosten	> 500.000€
Größe	3455qm
neue Stellflächen	?
Machbarkeit	

Aufgrund städtebaulicher und lagebedingter Argumente bietet sich diese Fläche für die Einrichtung von Stellplätzen sehr gut an. In der eher gewerblich geprägten Nachbarschaft würde eine Stellplatzfläche den Eindruck nicht stören. Ebenfalls gäbe es seitens der Denkmalpflege, des Natur- und Hochwasserschutzes keine Einschränkungen.

Verkehrlich ist diese Fläche von der B83 aus zu erreichen, ohne dass die restliche Stadt durchquert werden muss. Ein Teil des über die Brücke der Städtepartnerschaften und die Breitenstraße laufenden Verkehr ließe sich so bereits hier abfangen. In der Einmündung der Straße „An der Unterführung" existiert zudem eine Lichtsignalanlage, um sicher in die Neustadt und von dort in andere Ziele in der Innenstadt zu gelangen.

Nach Rücksprache mit dem Eigentümer der Fläche ist eine Realisierung jedoch unwahrscheinlich. Der aufgerufene Kaufpreis liegt bei weitem über den maximal in Rotenburg zu erzielenden Bodenrichtwerten.

3. Grünfläche Brotgasse/Kurze Gasse

Fläche Brotgasse	
Kosten	< 100.000€
Größe	3455qm
neue Stellflächen	?
Machbarkeit	

Auf dieser Grünfläche gelten ähnliche Einschränkungen wie auf der Fläche am Hallenbad. Einschränkungen des Ensembleschutzes sowie des Natur- und Hochwasserschutzes sind zu beachten. Diese Fläche eignet sich als Erweiterung der ohnehin schon bestehenden Stellplätze im hinteren Steinweg. Auf diese wird im aktuellen Parkleitsystem ohnehin schon hingewiesen. Die Nähe zur Innenstadt macht diesen Standort ideal zu ihrer Entlastung vom Parkraumdruck. Mit der benachbarten privaten Stellplatzfläche des Posthotels ist zudem bereits Fläche an dieser Stelle versiegelt worden. Die Versiegelung von weiteren Flächen in diesem Bereich und Abstellen von Fahrzeugen könnte jedoch für das Bild der Fuldaaue in diesem Bereich von Nachteil sein und ist ökologisch bedenklich. Jedoch wird dieser Bereich im ISEK auch als Projekt betitelt. Im angrenzenden Bereich kann somit ein weiteres Bauvorhaben die Stellplätze kaschieren. Trotz der Bedenken wird die Fläche in der weiteren Betrachtung als noch am besten nutzbare eingeschätzt.

4. Parkdeck Bahnhof/ Im Zwickel

Parkdeck Bahnhof/Im Zwickel	
Kosten	> 150.000€
Größe	2081qm
neue Stellflächen	> 200 Stk.
Machbarkeit	

Nicht nur beim Parkplatz Altes Amtsgericht, sondern auch darüber hinaus sind Ideen für Parkhäuser in die Diskussion über die Parkraumproblematik eingebracht worden. Eine weitere potenzielle Fläche stellt der Standort der Lagerhalle am Bahnhof dar, die sich im städtischen Besitz befindet. Die Planungsidee ist es, die Halle niederzureißen sowie die davor liegende Parkplatzfläche mit einem Parkhaus zu überplanen. Weitere Flächen könnten durch Ankauf hinzugefügt werden. Nach einer ersten Skizzierung sind ein Kellergeschoss, ein Erdgeschoss sowie bis zu zwei Obergeschosse möglich, um über 200 Stellplätze herzustellen. Die Zufahrt um Parkhaus würde über die Poststraße und Bahnhof

geregelt sein, während die Abfahrt über den Zwickel erfolgen würde. Die Vorteile liegen bei dieser Fläche in der Nähe zum Bahnhof aber auch zur Innenstadt. Durch die so geschaffene Parkraumkonzentration kann der Steinweg wieder durch Gäste (Lauflage) gestärkt werden. Der größte Nachteil an dieser Lage ist die stärkere Verkehrsbelastung in der Poststraße als auch im Zwickel. Die Baukosten könnten durch ein Bewirtschaftungssystem anteilig wieder refinanziert werden. Nach einer ersten Rücksprache mit der Denkmalpflege wurde dem Vorhaben grundsätzlich nicht widersprochen. Wie angedacht, sollte die Höhe jedoch die umliegenden Gebäude nicht übertreffen. Problematisch ist jedoch die geforderte Einhaltung der Sichtachse zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Haus im Zwickel 13, wodurch die potenziell bebaubare Fläche beträchtlich eingeschränkt wäre. Ein Ankauf der privaten Fläche wäre aktuell möglich. Der Eigentümer wartet auf einen Preisvorschlag.

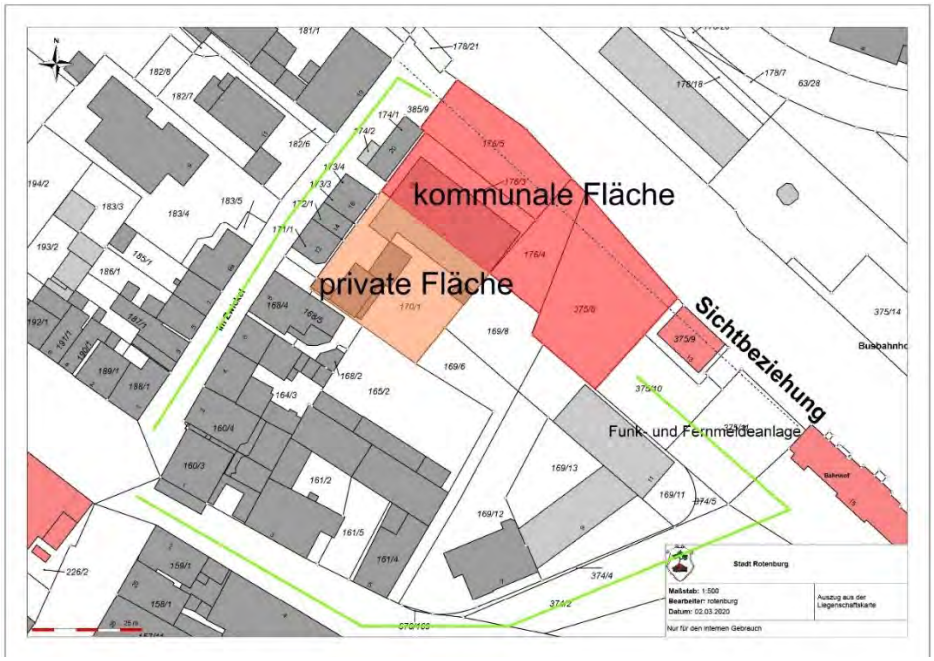


Abbildung 19: Skizze Parkhaus am Bahnhof, eigene Darstellung 2020

5. Parkhaus Borngasse

Parkhaus Borngasse	
Kosten	> 100.000€
Größe	3679qm
neue Stellflächen	?
Machbarkeit	

Bereits in der Vergangenheit ist eine Stellplatzbebauung in der Borngasse angeregt worden. Stand heute befindet sich dort ein öffentlicher Parkplatz. Eine Umgestaltung ist durch die Eigentumsverhältnisse sowie die Nachbarschaft unwahrscheinlich. Der Vorteil an diesem Standort ist die Lage auf der Altstadtseite und die Nähe zur Innenstadt. Außerdem würden keine neuen Flächen versiegelt oder das Parkleitsystem umgestellt werden.

6. Parkplatz Altes Amtsgericht

Parkplatz Altes Amtsgericht	
Kosten	> 100.000€
Größe	3669qm
neue Stellflächen	?
Machbarkeit	

Bereits öfter sind Überlegungen angestellt worden, hier ein Parkhaus zu errichten. Mit der Lage in direkter Nähe zur Altstadt und am Verkehrsknoten, der den Eingang in den historischen Teil der Stadt darstellt ist diese Fläche jedoch dafür prädestiniert baulich entwickelt zu werden. Zusätzlich ist hier laut Denkmalpflege keine Vollbebauung der Fläche möglich. Daher ist lediglich eine teilhafte Bebauung wie in der Entwurfsplanung, welche im Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung vorgestellt wurde möglich. Die in der Abbildung sichtbare Kubatur wurde im Vorfeld mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

Der Parkplatz in seiner aktuellen Verfassung stellt nicht den Anspruch an modernen Parkraum zufrieden. Die Größe der Stellplätze entspricht nicht den heutigen Normen, die Verkehrsführung auf der Parkplatzfläche ist unübersichtlich und die Gestaltung der Fläche insgesamt ist eines Stadteingangs nicht würdig. Eine Entwicklung ist daher ohnehin anzuraten. Ob dabei die aktuelle Zahl der Stellplätze erhalten, reduziert oder erhöht wird bleibt abzuwarten. Auch liegt der Stadt ein GMA Gutachten aus dem Jahr 2017 vor, in der die klare Empfehlung einer Einzelhandelsansiedlung zur Stärkung der Innenstadt hervorgeht.

Abbildung 20: Entwurfsplanung Altes Amtsgericht, Ungers Gewerbebebau, 2020

7. Grünfläche Mittelgasse/Hintergasse

Parkplatz Mittelgasse/Hintergasse	
Kosten	< 100.000€
Größe	283 qm
neue Stellflächen	15-20 Stk.
Machbarkeit	

Diese Fläche befindet sich inmitten eines Viertels mit Wohnbebauung. Sie stellt eine der wenigen Grünflächen auf der Neustadtseite, die nicht direkt an der Fulda liegen. Ihre Größe ermöglicht die Einrichtung von ca. 15-20 Parkplätzen. Eingeschränkt wird die nutzbare Fläche zudem durch eine hier verlaufene Leitung und die zu beachtenden Abstandsflächen. Städtebaulich und ökologisch erscheint es ebenfalls fragwürdig, ob es sinnvoll ist, diese Fläche zu einem Parkplatz umzubauen. Die Aufenthalts- und Lebensqualität der direkten Anlieger würde darunter leiden. Von Vorteil wäre jedoch, dass sich im direkten Umfeld bereits die Stellplätze „Unter der Brücke“ befinden, auf die im Parkleitsystem bereits hingewiesen wird.

8. Skateranlage (am Hallenbad)

Skateranlage am Hallenbad	
Kosten	> 100.000€
Größe	ca. 3.000qm
neue Stellflächen	?
Machbarkeit	

Die Fläche würde für eine Bebauung zur Verfügung stehen. Neben dem Denkmalschutz sind auf dieser Fläche der Hochwasserschutz sowie der Naturschutz zu beachten, daher ist eine Zustimmung der Träger öffentlicher Belange für diese Fläche fraglich. Zudem würde bei einer Bebauung der bestehende Skaterpark wegfallen und müsste an anderer Stelle wiedererrichtet werden.

Insgesamt bietet der Standort Potenzial für eine größere und dringend benötigte Stellfläche auf der Altstadtseite der Fulda. Mit seiner Laufentfernung von ca. 10 Minuten würde ein Stellplatz an dieser Stelle eine Entlastung der Innenstadt möglich machen und sich für Dauerstellplätze anbieten.

9. Festplatz

Der Festplatz ist bereits jetzt eine Ausweichparkfläche für die Studierenden der Finanzhochschule. Dieser wurde eingerichtet, um den Druck auf die Dauerparkplätze in der Innenstadt zu verringern. Eine Weiterentwicklung des Festplatzes um der Parkplatzproblematik der Innenstadt insgesamt zu begegnen erscheint daher naheliegend. Eine Anbindung zur B83 ist bei weiterer Betrachtung zu prüfen.

3.6.2 Anmietung von bestehendem Parkraum

Neben der Möglichkeit neuen Parkraum herzustellen besteht zusätzlich die Möglichkeit private Stellplätze anzumieten. Je nachdem, wie die Übereinkunft getroffen wird kann so Parkraum für eine bestimmte Gruppe wie zum Beispiel Angestellte der Stadt oder TouristInnen erschlossen werden. Für eine solche Anmietung sind neben dem Parkdeck des Rotenburg-Centers (2) und dem Parkhaus des Kreiskrankenhauses (3) auch der Betriebsparkplatz der Firma Tekfor Bestandteil der Überlegungen.

3.7 Fazit der Parkraumanalyse

Im Bereich der Stellplatzproblematik haben sich in den letzten Jahren neue Entwicklungen ergeben. Neue Pkw-Größen scheinen eine Herausforderung für den Stellplatzbedarf darzustellen, Anwohner scheinen einen höheren Stellplatzbedarf zu haben und die Studierenden der HHFR scheinen sich mehr mit Kfz in der Stadt fortzubewegen und dementsprechend Stellplätze zu benötigen. Zusätzlich stellt der gesteigerte Tourismus eine Anforderung an den Bestand der Stellplätze dar.

Die Parkraumanalyse hat eine Reihe von Ergebnissen hervorgebracht. Es ist deutlich geworden, dass eine relativ große Zahl von Stellplätzen über den Betrachtungsraum verteilt sind. Alle Stellplätze stehen kostenlos zur Verfügung. Etwas mehr als die Hälfte von ihnen kann dauerhaft zum Abstellen des Fahrzeugs genutzt werden. Ihre Auslastung beträgt in der vorliegenden Erhebung knapp 60%.

Die Auswertung der Stellplätze hat aufgezeigt, dass gewissermaßen eine Zone in der Innenstadt besteht, aus der dauerhaftes Parken von Auswärtigen verbannt ist. Ebenfalls existierten Zonen in denen genau den Ansprüchen von Pendlern und Besuchern zum Parken entsprochen wird. In der Vergangenheit wurde seitens der Stadt durch die Begrenzung der Parkdauer auf ungewollte Entwicklungen der Parkraumnutzung reagiert, wie in der Willi-Brundert-Straße oder unter der Brücke der Städtepartnerschaften am Neustädter Ufer.

Für Anwohner stehen trotz des knappen Freiraums in der engen, historischen Bebauung eine hohe Zahl reservierte Stellplätze zur Verfügung. Etwa die Hälfte der Bereiche hat einen gedeckten Bedarf. Dennoch fehlen in den Bereichen A/B, D, E, und G noch eine hohe Zahl an Anwohnerstellplätzen. Die Bezirke A/B, D und E liegen auf der Altstadtseite und verstärken den Eindruck, dass insbesondere die Schaffung von Parkraum auf dieser Seite ein Problem darstellt.

Die bisherige Situation sieht vor, dass für einen dauerhaften Aufenthalt in Rotenburg vor allem auf der Neustadtseite Stellplätze zur Verfügung stehen. Ein beträchtlicher Teil dieser Stellplätze befindet sich relativ weit von Zielen in der Altstadt entfernt (Laufdistanz: 10-15 min.).

Zeitlich begrenzte Stellplätze stehen über den gesamten Analyseraum in ganz unterschiedlicher Weise zur Verfügung. Über eine Bewertung ihrer Auslastung lassen sich Schlüsse darüber ziehen, ob sie in sinnvoller Weise ausgewiesen sind oder Potenzial für Verbesserung bergen. Dies konnte im Rahmen des vorliegenden Konzepts nicht ausreichender Tiefe vorgenommen werden, da mit der beginnenden Prüfungszeit der HFFR weniger Studierenden in der Stadt unterwegs waren und mit den eintretenden Maßnahmen zur Eindämmung des Covid-19-Virus kein repräsentatives Abbild über die Parkraumnutzung erstellt werden konnte.

Es werden Möglichkeiten gesehen, durch Parkraumkonzeption, Parkleitsysteme, Ansätzen von Parkraumbewirtschaftung, Kontrolle der Parkraumnutzung und Änderungen des Verkehrsverhaltens Probleme in der Stellplatzfrage anzugehen. Mittelfristig und scheinbar allgemeinverständlich könnte die Errichtung neuer Stellplätze zu einer Abhilfe der derzeitigen Situation führen. Die Abwägung der verschiedenen Flächen im vorherigen Abschnitt zeigt jedoch auf, dass viele der Potenzialflächen mit starken Einschränkungen zu kämpfen haben, weshalb eine Entwicklung derzeit nicht sinnvoll oder nur unter großen Aufwand zu bewerkstelligen ist.

Eine weitere Möglichkeit wäre es, Parkflächen außerhalb der Innenstadt zu schaffen und mit dem ÖPNV, Bike-Sharing oder zu Fuß zu den Zielen in der Innenstadt zu bringen. Der Vorteil hierbei ist, dass der Gästeverkehr aus der Innenstadt herausgehalten wird. Dennoch stellt sich die Frage, nach der Akzeptanz dieser Organisation des MIV bei Besuchern bzw. Pendlern. Desweiteren sind in diesem Zusammenhang erhöhte Betriebskosten durch einen veränderten Stadtbusverkehr oder die Einrichtung von Bike-Sharing-Angeboten zu erwarten.

Wie unter 3.6 aufgezeigt stellt sich die Ausnutzung von Restflächen in der Innenstadt zur Parkraumschaffung schwierig dar. Teilweise widersprechen sie anderslautenden Zielen des Stadtumbaus wie dem Erhalt und der Schaffung von Stadtgrün oder könnten nur unter hohen Kosten bzw. gegen den Widerstand der Denkmalpflege durchgesetzt werden.

- neue Herausforderungen wie größere Fahrzeuge, mehr Studierende etc. setzen den Stellplatzbestand unter Druck
- es gibt ein vielfältiges Angebot von Stellplätzen, die exklusiv, zeitlich begrenzt oder mehrheitlich unbegrenzt genutzt werden können (Auslastung 60%)
- der empfundene Mangel an Stellplätzen kann innerhalb der vorgefundenen Situation angegangen werden, es müssen nicht zwangsläufig neue Stellplätze geschaffen werden
- es muss sich grundsätzlich über den Verkehr in Rotenburg Gedanken gemacht werden

Alternative Verkehrsmittel

3.1 Busverkehr

In Rotenburg verkehren die Buslinien 301, 302, 303, 304, 305, 308 und 311. Die Linie 301 verbindet die Stadtteile Dankerode, Seifertshausen, Erkshausen, Schwarzenhasel, Lispenhausen und Braach mit der Kernstadt. Abgesehen vom Schulbusverkehr verkehrt die Linie alle zwei Stunden zwischen 8 und 19 Uhr. Danach und am Wochenende als Anrufsammeltaxi.

Die Linie 302 verkehrt etwa stündlich innerhalb der Kernstadt und in den Stadtteilen Atzelrode, Ellingerode und Wüstefeld im Zeitraum zwischen halb 7 Uhr morgens und halb 7 Uhr abends.

Die Linie 303 verkehrt ausschließlich im Stadtgebiet und verbindet den Ortskern mit dem Herz-Kreislauf-Zentrum zwischen 6 und 19 Uhr im Stundentakt. Diese Linie verkehrt auch am Samstag zwischen 09:17 und 13:17 Uhr, an Sonn- und Feiertagen nicht.

Die Linie 304 verbindet Alheim mit dem Bahnhof Rotenburg, außerhalb des Schulbusverkehrs stündlich lediglich als AST. Die Linie 305 verbindet Alheim-Heinebach über Braach etwa stündlich mit Rotenburg zwischen 6:30 Uhr und 18:30 Uhr. Am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen besteht die Verbindung nur als AST. Die Linie 308 verbindet zu Schulzeiten Alheimer Stadtteile mit Rotenburg. Die Linie 311 verbindet Bebra zu Schulzeiten mit Rotenburg.

Im Innenstadtbereich verfügt Rotenburg über vier Haltestellen. Eine am Bahnhof und je eine im Untertor, am Marktplatz und im Obertor.

Eine Auswertung der zur Verfügung stehenden Buslinien ist Bestandteil der Bestandsaufnahme. Die verschiedenen Ortsteile werden in unterschiedlicher Frequenz angesteuert. Der Fokus der bestehenden Busverbindungen liegt auf der Abdeckung des Schulverkehrs an den Werktagen zwischen 6-19 Uhr. Die Linien, die lediglich den Schulbusverkehr abdecken oder außerhalb des Schulbusverkehrs lediglich als Anrufsammeltaxi agieren sind die Linien 311, 308, 304, die Rotenburg mit Bebra und Alheim verbinden.

Darüber hinaus fährt die Linie 301 alle zwei Stunden die nördlichen Ortsteile sowie Braach und Lispenhausen an. Die südlichen Ortsteile werden stündlich durch die Linie 302 abgedeckt und verkehrt zusätzlich innerhalb der Stadt. Stündlich verkehrt zudem die sogenannte Stadtlinie 303, welche die Altstadt mit dem Herz-Kreislauf-Zentrum verbindet.

Die 303 ist die einzige Linie, die zudem am Samstag zumindest halbtäglich verkehrt. Es zeigen sich teils gravierende Lücken in der Versorgung mancher Ortsteile mit regelmäßigen öffentlichem Personennahverkehr. Eine Weiterentwicklung erscheint grade in Anbetracht der unter xy angesprochenen Trends und anderweitigen Planungen notwendig, damit der ÖPNV eine Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw darstellt.

Bereits 1997 wurde seitens der Stadt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsbüro PGN - Planungsgruppe Nord ein Konzept für einen Stadtbusverkehr erarbeitet. Darin wurden Vorschläge für Routen und die damit zusammenhängenden Kosten unterbreitet. Jede der dort dargestellten Varianten geht von drei Linien aus, die den Kernbereich mit Stadtteilen der Kernstadt Rotenburg verbindet. Die damals ermittelten jährlichen Kosten schwankten zwischen 800.000DM und 550.000DM, denen je nach Variante eine Kostendeckung von 500.000DM bis 335.000DM entgegenstanden.

Im Vergleich dazu hat die Stadt Melsungen einen halbstündigen Stadtbusverkehr mit einem Midibus eingerichtet, der auf einem Rundkurs durch die Kernstadt und die umliegenden Stadtteile verkehrt. Die NVV berichtet davon, dass die Fahrgastzahlen sich verdoppelt haben. Die jährlichen Kosten dieses

Busses mit dazugehörigen AST-Taxen betragen 300.000€. Der Stadtbus wird mit 100.000€ jährlich vom Landkreis Schwalm-Eder sowie dem Land unterstützt. (vgl. HNA).

Ein weiterer Aspekt für einen starken ÖPNV sind attraktive und nutzbare Haltestellen. Im Nahverkehrsplan des NVV werden dazu weitreichende Vorschläge und Richtlinien unterbreitet.

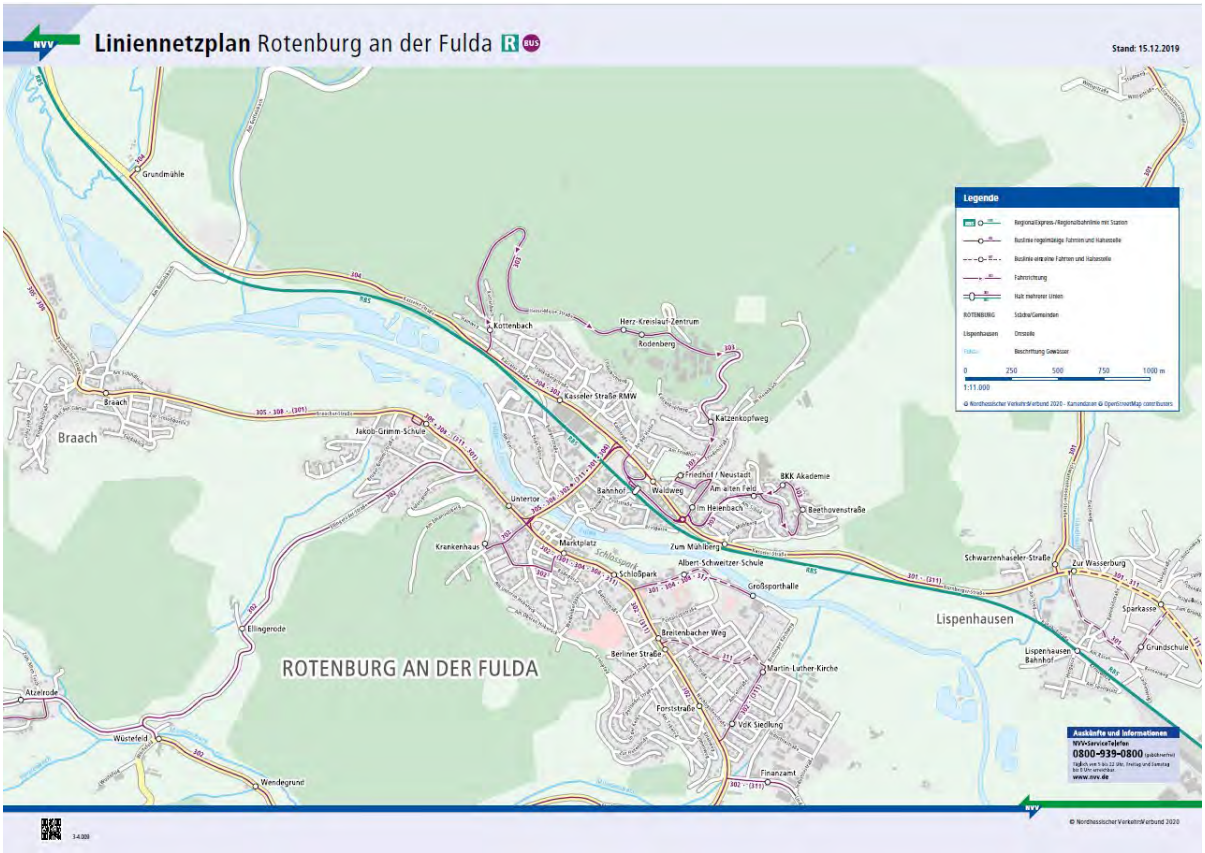


Abbildung 21: Liniennetzplan Stadtzentrum, NVV 2019

3.1.1 Bustourismus

Ein weiterer Aspekt bei der Betrachtung des Busverkehrs ist der Bus-Tourismus. Aktuell hält dieser am Marktplatz, um dort die Besucherinnen und Besucher der Stadt aussteigen zu lassen und mit den Fremdenführern zusammenzuführen. Dies erhöht derzeit die Verkehrsbelastung in der Breitenstraße. Die Entwicklung eines Busparkplatzes für die Unterbringung der wartenden Busse und für die Ankunft der Besucher erscheint daher sinnvoll. Als Standort dafür eignet sich die Schotterfläche an der Shell-Tankstelle am Bahnhof. Dort ist ausreichend Verkehrsraum, damit Busse halten und wenden können sowie ein öffentliches WC und andere Einrichtungen zur Beschäftigung der Busfahrer. Eine Nebeneffekt dessen, dass Besucherinnen und Besucher dort aussteigen ist, dass sie auf dem Weg zu den Zielen in der Altstadt den Steinweg und die Neustadt sowohl auf dem Hin- und Rückweg durchqueren. Dies würde eine weitere Stärkung der Lauflage am Steinweg bedeuten.

3.2 Radverkehr

Im Innenstadtbereich verlaufen kaum ausgewiesene Fahrradwege. Im Kreuzungsbereich der Brücke der Städtepartnerschaften/Untertor ist eine Spur für RadfahrerInnen ausgezeichnet, jedoch finden sich keine weiteren Ansätze den Radverkehr zu leiten. Die weitestgehend verkehrsberuhigte Altstadt lädt zwar zur Nutzung des Rads ein, aber im Zusammenhang mit fehlenden Abstellflächen, mangelnder Informationsinfrastruktur und Einrichtungen, die dem Radverkehr dienlich sein könnten reduziert sich die Attraktivität auf eine lokale und vereinzelte Nutzung. Allerdings wird die Innenstadt vom

Radwanderweg 1 und 5 durchquert, der an der Fulda entlang verläuft. Dieser ist jedoch zum Teil in einem schlechten Zustand, zu schmal und nicht beleuchtet. Er kann so in den Wintermonaten nur eingeschränkt z. B. für den Radverkehr von Schülerinnen und Schülern genutzt werden – obwohl dies kein offizieller Schulweg ist. Für die touristische Ausrichtung Rotenburgs stellt dies ebenfalls eine Herausforderung dar. Der Radtourismus ist nicht zuletzt wegen der landschaftlichen Attraktivität der renaturierten Fuldaaue eine große Chance. Um für den Radtourismus/ -verkehr attraktiv zu sein fehlen in der gesamten Stadt attraktive Radstellplätze und Radwege. Darüber hinaus fehlt benötigte Infrastruktur wie Schließfächer, eine Reparierstation, Ladestationen und öffentliche Fahrradpumpen. Abgesehen von zwölf Fahrradboxen befinden sich Stadtgebiet lediglich Radständern von minderer Qualität. Attraktive öffentliche Radstellplätze existieren nicht. Lediglich am Bahnhof finden sich Abstellmöglichkeiten in größerer Zahl in gewisser Qualität. Neben etwa 100 Fahrradständern, stellen manche Geschäfte private Radständer zur Verfügung. Für die Radboxen am Bahnhof befinden sich sieben Interessenten auf der Warteliste.

Abbildung 22: Öffentliche und private Fahrradständer, eigene Aufnahme 2020

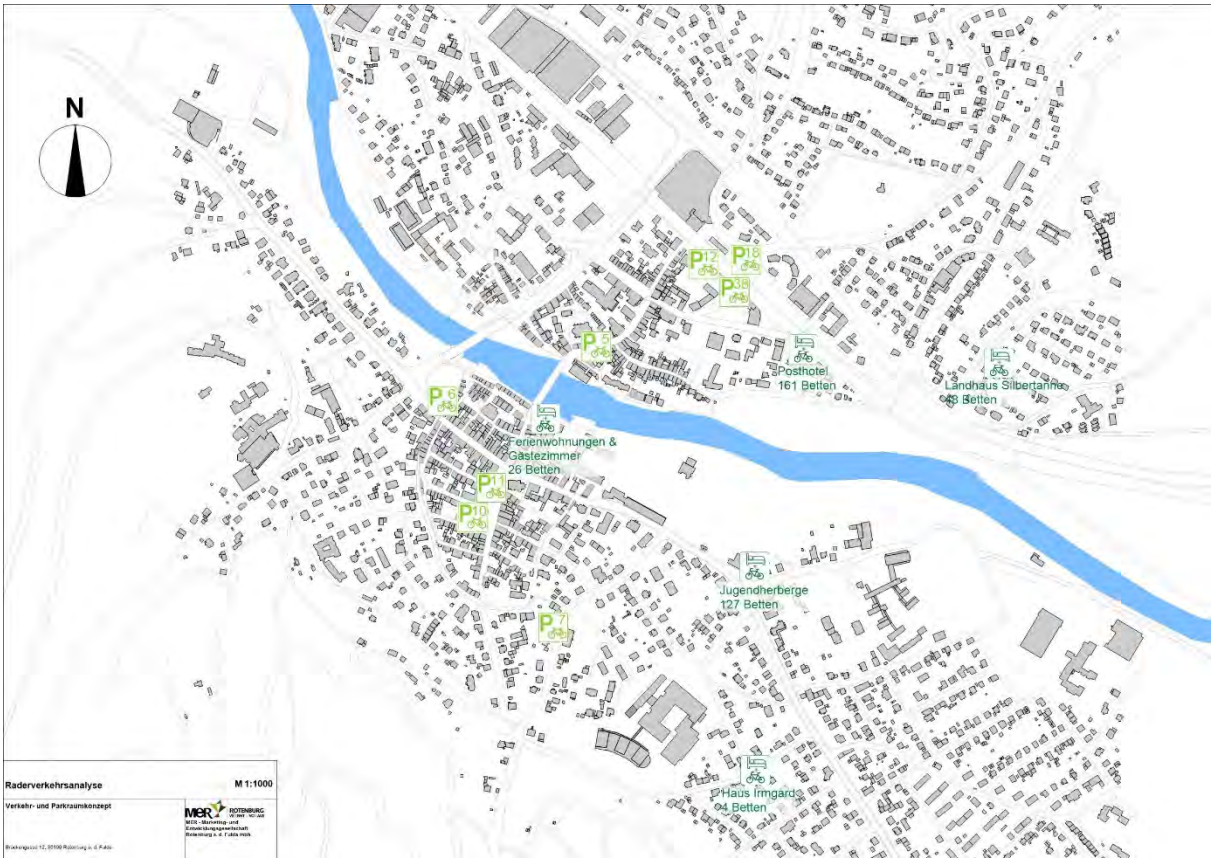
Neben der Beseitigung der aufgezeigten Mängel stellt Bike-Sharing einen weiteren Aspekt für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs dar. Zwar sind die Kosten und die nötigen Kapazitäten nicht bekannt, um es kommunal zu unterhalten, jedoch gibt es Anbieter, die auch mit kleineren Kommunen kooperieren. Im Rahmen des Konzepts werden Standorte für ein stationsbasiertes Sharing-System unterbreitet. Die Kosten zur Nutzung eines Sharing-Bikes belaufen sich beim Anbieter Nextbike auf 1€ pro 30 Minuten, bis zu einem Maximum von 9€ am Tag. Optional kann mit einem Monatstarif von 10€ der Preis für die ersten 30 Minuten auf 0€ gesenkt werden. Dies stellt einen attraktiven Anreiz für Nutzerinnen in Rotenburg dar, da kaum eine Strecke innerhalb Rotenburgs länger als 30 Minuten in Anspruch nehmen sollte. Mit einem Account sind bei dem genannten Anbieter sogar vier Räder gleichzeitig ausleihbar.

Bett + Bike Unterkünfte

Auf der Seite des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) finden sich für Rotenburg fünf Unterkünfte, die den Anforderungen einer Bett+Bike Zertifizierung entsprechen. Aufgeführt sind zwei

Hotels (Posthotel, Hotel „Zur Silbertanne“), die Jugendherberge sowie zwei Ferienwohnungen (Haus Irmgard, „Zimmer und Ferienwohnungen in Rotenburg).

Name	Zimmer	Betten	y
Hotel Landhaus Silbertanne	24	48	
Hotel Zur Post	82	161	
Jugendherberge Rotenburg	22	127	
Zimmer und Ferienwohnungen in Rotenburg	10	26	
Haus Irmgard	2	4	



3.3 Motorradverkehr

Bezüglich des Motorradverkehrs lassen sich nur wenige spezifische Aussagen und Analysen treffen. Da Motorräder auf den selben Verkehrswegen wie der Autoverkehr verkehren, beziehen sich Maßnahmen für dieses Verkehrsmittel hauptsächlich um ansprechende Stellplätze. Zur Zeit gibt es ca. 12 Stellplätze am Neustädter Platz. Im Gespräch ist immer mal wieder Motorradstellplätze hinter der Jakobikirche einzurichten. Der Bedarf ist vor allem aus touristischer Hinsicht zu prüfen und mit den Mobilitätsvorhaben des Konzepts abzustimmen. Diese Art von Stellplätzen wird lediglich in den Monaten April bis Oktober benötigt.

3.4 Car-Sharing

Car-Sharing bietet eine weitere Möglichkeit, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Stellplatzbedarf zu reduzieren. Bewohner der Stadt, die ihren (Zweit-)Pkw nur gelegentlich brauchen,

können so bspw. auf ein geteiltes Stadtteilauto zurückgreifen, anstelle dessen für jeden Haushalt ein zweites Auto in der Altstadt untergebracht werden muss. Zahlen sagen, dass ein geteiltes Auto bereits ab 3-5 Nutzern betriebswirtschaftlich ist und ein geteiltes Auto bereits 7-10 private Autos ersetzen kann.

Seitens der MER wird gerade die Zusammenarbeit mit einem Car-Sharing-Anbieter in die Wege geleitet, um einen Neunsitzer für die Bewohner der Stadt zur Verfügung zu stellen. Weitere Potenziale oder Nutzungsmöglichkeiten sind zu untersuchen.

3.5 Fußwege

Für den Großteil der Innenstadt gelten die Regeln des verkehrsberuhigten Bereichs. Das bedeutet, dass Fußgänger Vorrang vor Automobilen haben und sich nicht zuletzt auch wegen der baulichen Verfassung der Straßen und Gassen sicher in der Stadt bewegen können. Zwar sind hier aktuell keine größeren Probleme aus den Bürgerbeteiligungen bekannt, aber auch hier wird selten die Schrittgeschwindigkeit eingehalten. Auch hier wird eine höhere Kontrolle der Geschwindigkeit empfohlen. Allerdings ist an mindestens zwei Standorten Handlungsbedarf erkannt und analysiert worden.

Breitenstraße: Wie bereits festgestellt, hat der aktuelle Zuschnitt der Breitenstraße äußerst enge Bürgerssteige (teilweise lediglich 80cm). Das Fortbewegen bspw. mit Rollatoren oder Kinderwägen bei entgegenkommenden PassantInnen führt daher zu einer geringen Aufenthaltsqualität. Zusätzlich schafft der hier verlaufende Durchgangsverkehr mit den am Straßenrand abgestellten Autos und der kurzen Ampelschaltung eine noch unattraktivere Atmosphäre. Der hier angesiedelte Einzelhandel leidet unter ausbleibender Laufkundschaft und der eingeschränkten Möglichkeit sich vor dem eigenen Geschäft zu präsentieren. Der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verringerung der Stressbelastung der Anwohner und Passanten und Verbeiterung des für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Raums sind daher nur eine kurze Auflistung der hier zu treffenden Maßnahmen zu Verbesserung des Fußverkehrs.

Abbildung 23: Entwurf Breitenstraße Blick von Westen, eigene Darstellung 2020

Kreuzung Lindenstraße/Steinweg/Im Zwickel/Poststraße: Wie bereits unter 2.2.2 beschrieben, wird dieser Bereich im Zuge der Umgestaltung des Steinwegs umgestaltet. Damit soll eine für den Fußverkehr privilegierte Verbindung hin zum Zwickel geschaffen werden. So wird eine Stärkung des Fußverkehrs in diesem Bereich erwirkt.

3.6 E-Mobilität

Die Betrachtung der E-Mobilität fällt an dieser Stelle kurz aus. Die Probleme des MIV bleiben weitgehend erhalten unabhängig von der Antriebsart. Der ökologische Nutzen der E-Mobilität ist umstritten und erfordert einen umfangreichen Aufbau einer Ladeinfrastruktur. Die Verortung von neuen Ladesäulen wäre in einem Parkhaus am besten aufgehoben durch die dann vorhandene technische Infrastruktur. Im Bereich der E-Bikes kann eine Steigerung der Attraktivität der Fahrradnutzung beobachtet werden. Dieser Bereich wird daher als größere Chance für einen Verkehrswandel gesehen. Auch hier ist die Errichtung einer Ladeinfrastruktur und abschließbare Abstellmöglichkeiten anzustreben. Fördermittel in diesem Bereich sind vorhanden und sollten genutzt werden. E-Scooter als weiteres, elektrisch betriebenes Verkehrsmittel sind ökologisch ebenfalls sehr umstritten. Ihre Wirksamkeit, Autofahrer zum Umstieg zu bewegen ist gering. Vielmehr bilden sie eine neue Konkurrenz zum Radverkehr. Ihre Kosten für den privaten Nutzen sind vergleichsweise hoch und ihre Wartung und Einrichtung aufwändig. Ihre Erprobung auf dem Feld kleinstädtischer Kommunen ist bisher nicht bekannt.

Maßnahmen und Handlungsempfehlungen

Angesichts der dargestellten Herausforderungen und den mit der Verkehrsplanung verstrickten Vorhaben der Stadtentwicklung gibt es eine Vielzahl von Entwicklungsmöglichkeiten. Maßnahmen der Stadtentwicklung haben direkten und indirekten Einfluss auf die Anzahl und den Bedarf von Stellplätzen sowie auf das Verkehrsaufkommen. Eine Veränderung der Breitenstraße in der unter x.y dargestellten Weise würde ein Verlust von Stellplätzen zur Folge haben, ebenso wie eine Bebauung des Parkplatz Altes Amtsgericht. Globale Trends und erwünschte Entwicklungen im Sinne der Verkehrswende haben darüber hinaus Einfluss auf das planerische Handeln.

Dementsprechend sollen in einem ersten Schritt Handlungsvarianten mit den dazugehörigen Folgen und Chancen aufgezeigt sowie daraus eine Empfehlung für die weitere Entwicklung des Verkehrs unterbreitet werden.

Tabelle 2: Varianten für Verkehrskonzept, eigene Darstellung 2020

Varianten

	Innenstadtqualität steigern	Stadtnah parken - Innenstadt beruhigen	Parkplätze als Stütze der Innenstadt
Inhalt	Titel Luftkurort hervorheben Innovations- und Modellkommune Fachwerk erlebbar machen Fokus Aufenthalt, Bummeln, Spielen, neue Mobilität Vision: autofreie Innenstadt alternative Verkehrsmittel begünstigen	Autofreie(re) Innenstadt Stadtnahe Anbindung des Individualverkehr Fachwerk erlebbar machen Fokus Aufenthalt, Bummeln, Spielen zentrumnahes Parken Rad- und Fußverkehr stärken	Zufahrt in der gesamten Innenstadt gewährleisten Parken vor Geschäften ermöglichen Parkraum privilegieren Fokus Erreichbarkeit, Einkaufen, Kunden anziehen steigende Pkw-Zahlen beachten und befolgen Parkraum an Größe der Pkw anpassen
Maßnahme	Parkplätze reduzieren Anliegerverkehr/Anwohnerparken gestatten weitere Parkflächen auf 30 min beschränken Sonderstellplätze Arztbesucher Verkehrsräume für Pkw einschränken	Innenstadtparkplätze reduzieren Kompensation wegfallender Stellplätze außerhalb manche Parkflächen auf 30min beschränken Anwohnerparken beibehalten Spielraum bei der Kapazität der Verehrsräume	Parkplätze erhalten/bzw. ersetzen weitere Parkflächen schaffen (Lückenschluss) Beschränkungen nach Möglichkeit reduzieren ausreichend Anwohnerstellplätze einrichten Kapazität der Verkehrswege erhalten/erweitern
Kompensation	Parkraum außerhalb ausweisen E-Bike und Scooter Standorte errichten Stadtbus ausbauen Verhandlung Kreiskrankenhaus für Parkhausnutzung Verhandlung Center für Parkdecknutzung Anwohner/Angestellte mit Sondertarif ausstatten	Parkdeck(s) bauen Altstadt- und Neustadt von Parkvekehr entlasten Breitenstraße wie vorgeschlagen umsetzen Parkplatz Altes Amtsgericht entwickeln Parkraumnutzung steuern (Bewirtschaftung) Parkleitsystem verstärken	nicht nötig -> kurze Wege vom Auto verringern Bedarf an breiten Gehwegen Radverkehr von Hauptverkehrswegen fernhalten Busverkehr beibehalten, hat keine Zukunft (Demografie) Parkleitsystem verbessern
Nutzen	Ausbildung von Einzigartigkeit Rotenburg als innovativer Mobilitätsstandort Steigerung der Attraktivität für Bewohner, Besucher,... Präperierung für die Zukunft (Klimawandel, Demografie) Vermarktung, Tourismus, Anpassungsfähigkeit Sauberkeit, Gesundheit, Ruhe	Wandel einleiten Umgang mit Herausforderungen und Beschwerden hält Spielraum für Entwicklungen offen ausgleichende Maßnahmen, um Verständnis zu erzeugen plus an Aufenthalts- und Luftqualität hält die Mitte zwischen Bestand und Erneuerung	Zugang der Stadt für Alle mit Pkw gesichert Konkurrenzfähigkeit zu großflächigem Einzelhandel/ anderen Städte gestärkt Rotenburger können gut in Rotenburg einkaufen Bürger müssen sich nicht umgewöhnen
Negativ / Risiken	Kosten Verärgerung der Autofahrer bzw. Menschen, dle darauf angewiesen sind Schwächung Einzelhandel Verwaltungsaufwand Neuerungen werden nicht angenommen	Parkraum muss bewirtschaftet werden (Parkgebühren) Bau im sensiblen Bereich Baukosten für Parkhäuser nichts Halbes, nichts Ganzes? viel Aufwand, aber keine Einzigartigkeit Einfluss auf Verkehrsverhalten gering	Gegenentwicklung der touristischen Ausrichtung Probleme mit Lautstärke, Erschütterunge, Stau,... keine Steigerung der Attraktivität der Stadt Planung für die Gegenwart, Zukunft bleibt unklar Priorisierung von Pkw, Missachtung von Fußgängern/Radfahrern

4.1 Variante 1: Parkplätze als Stütze der Innenstadt

Diese Variante richtet sich an dem aktuellen eingeforderten Bedarf an Stellflächen für den Autoverkehr. Die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird tendenziell beibehalten. Dazu werden allen Nutzergruppen nach Möglichkeit ausreichend Stellplätze zur Verfügung gestellt. Das Automobil wird als maßgeblich erachtet, um mit seiner individuellen und flexiblen Nutzungsmöglichkeit den lokalen Einzelhandel gegenüber dem großflächigen Einzelhandel nicht ins Hintertreffen geraten zu lassen. Von den Geschäften der Innenstadt weit entfernte, zu wenige und zu kleine Stellplätze vermindern die Attraktivität der Innenstadt für Besucher und als Einzelhandelsstandort.

Dementsprechend müssen Stellplätze erhalten und dort wo sie fehlen, nach Möglichkeit ergänzt werden. Das große Plus, dass die Stellplätze in Rotenburg kostenfrei zur Verfügung gestellt werden, muss erhalten werden. Eine zeitliche Begrenzung der Stellplätze stellt insbesondere für Angestellte und Ladeninhaber in der Stadt ein vermeidbares Übel dar. Es muss sichergestellt werden, dass es ausreichend Dauerparkplätze für diese Gruppen gibt und insbesondere die Autos von Studierenden der Finanzhochschule auf den dafür vorgesehenen Stellplätzen untergebracht werden. Dazu wird der Einsatz des Ordnungsamtes angestrebt.

Die im Rahmen des Stadtumbaus beschlossene Maßnahme zur Umgestaltung des Steinwegs darf nicht zu einem Verlust von Stellplätzen führen und den MIV nicht übermäßig behindern. Die Veränderungen in der Breitenstraße müssen sowohl die Attraktivität der Fußgängerbereiche im Blick haben und keine Verdrängung des Autoverkehrs zur Folge haben.

Die Grundannahmen für dieses Szenario liegen in der noch immer steigenden Verfügbarkeit von Pkw. Die sogenannte Generation der Baby-Boomer weist eine hohe Quote an Fahrerlaubnissen auf, sodass auch in Zukunft trotz einer älter werdenden Bevölkerung mit einen hohem Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss. Den Erhalt der Zugänglichkeit Rotenburgs mit Pkw ist demnach auch eine Maßnahme hinsichtlich der Generationengerechtigkeit.

An Eigentümer und Bewohner sind schon jetzt viele Anforderungen gestellt: der alte Bestand an Gebäuden ist kostenintensiv was ihren Erhalt und den Aufwand zum Heizen der Räume betrifft. Niedrige Deckenhöhen, zum Teil unebene Böden und Wände und Anforderungen des Denkmalschutzes verlangt Menschen, die in der Innenstadt wohnen viel ab. Die dichte Bebauung verhindert, dass es ausreichend Stellplätze für alle gibt und sich flüssig mit dem Auto durch die Innenstadt bewegt werden kann. Daher sollten nicht auch noch Stellplätze und Autos aus der Innenstadt verbannt werden, um die Bewohner und Eigentümer übermäßig zu fordern.

Auch in Zukunft werden v.a. die Bewohner des ländlichen Raums auf den MIV angewiesen sein. Mit der Verringerung der Schülerzahlen wird eine wichtige Stütze des heutigen ÖPNV einbrechen. Dennoch werden Wege zurückgelegt und Besorgungen gemacht werden müssen, wofür das Auto ohne Konkurrenz ist. Es wäre also fatal das Auto weiter einzuschränken.

Gegen diesen Ansatz sprechen eine Reihe von Argumenten. Die bereits bestehenden Probleme mit Lärm, Stau und Erschütterungen können durch das abzusehenden Mehr an Autos nicht angegangen werden. Es wird zudem lediglich ein kurzfristiger Entwicklungshorizont eröffnet. Sollten Stellplätze und Parkhäuser errichtet werden und der Bedarf an Stellplätzen sinken, würde es nur unter großen Aufwand möglich sein, eine andere Entwicklung vorzunehmen. Der Fuß- und Radverkehr würde nach wie vor ins Hintertreffen geraten und keine Alternative darstellen. Selbst Senioren mit einer Fahrerlaubnis werden sehr wahrscheinlich an einen Punkt gelangen, an dem sie nicht selbstständig ein Pkw führen können. Für diese Entwicklung gibt es dann keine Alternative zum Auto. Die Möglichkeiten durch mehr Stellplätze die Attraktivität der Stadt zu erhöhen sind äußerst beschränkt. Die Hoffnung dieser Variante ist, dass durch die gute Erreichbarkeit Rotenburgs sich alle weiteren Probleme „magisch“ in Luft auflösen. Diese Variante widerspricht zudem einer touristischen Ausrichtung.

4.2 Variante 2: Stadtnah parken – Innenstadt beruhigen

Diese Variante geht davon aus, dass es eine Beruhigung des Autoverkehrs in der Innenstadt braucht, um sie attraktiver zu gestalten. Der historische Charme des Fachwerks und die engen Gassen und Straßen werden durch abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigt und verhindern eine umfassende und sinnvolle Stadtentwicklung. Das Auto ist allerdings notwendig, um die Geschäfte in der Innenstadt konkurrenzfähig mit anderen Städten und großflächigem Einzelhandel zu halten. Der Fokus soll jedoch nicht alleine auf die Erreichbarkeit des Einzelhandels liegen. Die Qualifizierung der Innenstadt als ruhigen, sicheren und historischen Wohn- und Tourismusstandort soll es ermöglichen, sich auf den Straßen aufzuhalten, dort zu bummeln und zu spielen. Um das Auto jedoch nicht gänzlich zu verbannen sollen zentrumsnahe Parkmöglichkeiten für die Angestellten und Anwohner der Innenstadt geschaffen werden. Diese Stellplätze fungieren als eine Kompensation für Parkraum, der durch weitergehende Entwicklungen bspw. in der Breitenstraße oder dem Parkplatz Altes Amtsgericht wegfallen würden. So werden Handlungsspielräume ermöglicht, weitere Entwicklungen in der Innenstadt anzustoßen und ihre Attraktivität voranzutreiben.

Der Fokus in dieser Variante liegt darauf dem Autoverkehr alternative Verkehrsmittel zur Seite zu stellen und Entwicklungen zu ermöglichen. Das bedeutet einen Start den Verkehrswandel in Rotenburg einzuleiten. Stadtentwicklung wird ermöglicht ohne sich die Chance zu verbauen, auf einen langsam verlaufenden Verkehrswandel zu reagieren. Mit dieser Variante wird mit den bekannten Mängeln in der Parkraumbereitstellung umgegangen und auf die Probleme, die durch den aktuellen Verkehr entstehen eingegangen. Die steuernden Maßnahmen, wie das Parkleitsystem und die Parkraumbewirtschaftung ergänzen die großen baulichen Maßnahmen, um die oben genannten Ziele zu erreichen. In dieser Variante wird eine Verbesserung der Luft- und Lebensqualität in der Innenstadt angestrebt und es bildet den Mittelweg zwischen einer umfassenden Erneuerung der Mobilität in Rotenburg und einem Beharren auf den üblichen Wegen.

Die Implementierung kleinteiliger Konzepte und insbesondere das Aufrechterhalten ihrer Funktion sind aufwändig. Als Maßnahme, um wegfallende Stellplätze zu ergänzen, werden Parkhäuser in Betracht gezogen. Diese stellen einen großen Kostenfaktor dar und nehmen unter Umständen Flächen ein, die auch anders genutzt werden könnten. Die Maßnahmen stellen zudem lediglich einen Ansatz dar. Sie könne daher nicht die sensationelle Wirkung erzielen, wie die Maßnahmen der Variante 3. Eine Gefahr könnte zudem sein, dass derart kleinteilige Maßnahmen keine sichtbare Veränderung darstellen und daher nicht allgemeinhin wahrnehmbar sind. Das könnte das Verständnis für den damit im Zusammenhang stehenden Aufwand beeinträchtigen. Somit könnte auch der Effekt auf das Verkehrsverhalten nur einen marginalen Einfluss haben.

4.3 Variante 3: Innenstadtqualität steigern – Verkehrswende angehen

Diese Variante bedeutet einen Paradigmenwechsel im Umgang mit dem MIV in Rotenburg a. d. Fulda. Die touristische Ausrichtung, der Titel als Luftkurort und innovative Mobilitätsangebote sind die Grundlage für einen einzigartigen und modellhaften Verkehrswandel einer Kleinstadt. Anstelle dessen, dass sich die Verkehrsplanung, um die Steuerung und Lenkung von Automobilien dreht, wird eine neue Perspektive eingenommen. In dieser Perspektive soll das Auto keine bedeutende Rolle in der Innenstadt spielen, sondern das Fachwerk für Bewohner und Besucher im Mittelpunkt stehen. Die Erreichbarkeit und Mobilität für die Rotenburgerinnen und Rotenburger sowie Besuchern der Stadt soll in erster Linie durch andere Verkehrsmittel als dem Auto gewährleistet werden.

Daraus folgt eine Reduktion von Stellplätzen und eine entsprechende Kompensation durch andere Verkehrsmittel wie einer verstärkten Stadtbuslinie oder Bike-Sharing-Angeboten. Grundlage dieses Ansatzes ist ein Umdenken im Verkehrsverhalten und bei der Erledigung von Aufgaben. Idealerweise wird das eigene Auto nicht mehr verwendet, um in die Innenstadt Rotenburgs zu gelangen. Wenn ein Auto dennoch benötigt werden sollte, muss ein weiterer Weg vom Stellplatz in die Innenstadt in Kauf genommen werden. Von außerhalb der Innenstadt liegenden Stellplätzen soll durch Leihfahrräder oder zu Fuß der Weg zum Arbeitsplatz, Geschäft, etc. angetreten werden. Stellplätze in der Innenstadt sollen in erster Linie für ihre Bewohner und für Arztbesuche zur Verfügung stehen.

Stellplätze, die durch die weitere Entwicklung der Stadt wegfallen, sollen am Rand der Stadt kompensiert werden. Zudem sollen Stellplatzkapazitäten durch Verhandlungen über die Nutzung des Parkhauses des Kreiskrankenhauses und des Parkdecks des Rotenburg Centers gewonnen werden. So könnten Anwohner bzw. Angestellte in der Innenstadt für das Parken dort erhalten.

Die konsequente Ausrichtung in dieser Richtung würde Rotenburg in der Region und unter vergleichbaren Städten einzigartig werden lassen. Als Standort innovativer, intelligent vernetzter Mobilität könnte Rotenburg der Vorreiter für die Mobilitätswende im ländlichen Raum werden. Für diesen Wandel gibt es nicht nur finanzielle Unterstützung, sondern auch willkommene

Aufmerksamkeit von Seiten der Wissenschaft und anderer Kommunen. Als Modellkommune würde Rotenburg jedoch nicht nur eine erhöhte, für den Tourismus nutzbare Aufmerksamkeit erlangen, sondern auch eine merkbare Steigerung der Lebensqualität für die Menschen in Rotenburg erreichen. Die verringerte Belastung durch Lärm, Stau und Abgase schafft erhöhte Sicherheit und Gesundheit und ist gleichzeitig die notwendige Ausrichtung auf die Zukunft. Für das Gelingen der Vorhaben ist es nicht erheblich wie viele Menschen das Auto nutzen; der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist so oder so möglich.

Das Umsetzen und Implementieren der Maßnahmen geht nicht ohne Gefahren einher. Zum einen sind dies die Kosten, die für die Einrichtung und den Betrieb der verschiedenen Verkehrsarten aufgewandt werden müssen. Ein wichtiger Aspekt für das Gelingen des Verkehrswandels sind die Nutzerinnen und Nutzer. Eine drastische Veränderung der Gewohnheiten erfordert eine hohe Bereitschaft der Nutzerinnen und Nutzer sich umzustellen und offen für andere Verkehrsweisen zu sein. Eine große Gefahr ist daher, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zu Unmut führen könnten. Sollte zudem der Einzelhandel in Rotenburg tatsächlich vom Auto abhängig sein, könnte die Verringerung des Autoverkehrs zu einer Schwächung des Einzelhandels in Rotenburg führen.

4.4 Empfehlung MER

Die Ausrichtung der Verkehrsplanung ist letztlich eine Entscheidung darüber, wohin sich Rotenburg entwickeln soll. Aus fachpolitischer Sicht, lassen sich für jede der Varianten Argumente finden. Eine Entscheidung allein anhand der Kosten zu treffen, verkürzt die komplexen Zusammenhänge der Planung und die Ausrichtung auf die Zukunft. Aus fachlicher Sicht empfiehlt die Marketing- und Entwicklungsgesellschaft folgenden Maßnahmenkatalog:

4.4.1 Parkzonen

Der Kern der Empfehlung ist die Unterteilung der Stadt in drei Zonen. In der mittig liegenden roten Zone wird Parken unter Gebühr gestellt, abgesehen von Anwohnerparkflächen. In diesem Bereich findet eine Bewirtschaftung des Parkraums durch Gebühren statt, entweder durch eine App oder klassischerweise mit Automaten. Wie zuvor gelten die Beschränkungen lediglich montags bis freitags von 8-18 Uhr. Ziel soll hier eine höherer Umschlag der Innenstadtparkflächen sein – mehr potenzielle Kunden die schnell etwas erledigen möchten mit kurzen Parkzeiten. Das „weiterdrehen“ der Parkscheibe soll verhindert werden.

In der darum liegenden Zone wird Parken für bis zu 4 Stunden ermöglicht. Diese Zone erfüllt den Zweck, den Großteil des täglichen Bedarfs an Stellplätzen zu erfüllen. Das Parken hier ist kostenfrei, um einen Anreiz darzustellen, nicht in der historischen Altstadt auf Stellplatzsuche zu gehen. In diesem Bereich werden zudem auch kompensatorische Stellplätze hergestellt, die durch Entwicklungen im Zentrum wegfallen.

In der äußeren, gelben Zone soll Parken dauerhaft möglich sein. Sie umfasst Parkplätze wie an der Kasseler Str. und auf dem Festplatz, die als Angebot zum dauerhaften Abstellen des Fahrzeugs für Studierende oder in der Stadt arbeitende Personen zur Verfügung stehen. Die Entfernung dieser Stellplätze zum Zentrum liegt durchschnittlich über 10 Minuten. Dementsprechend werden in ihrer Umgebung Bike-Sharing-Stationen bzw. Bushalte der neuen Stadtbuslinie angelegt. Die in dieser Zone liegenden Stellplätze werden so Bestandteil eines innerstädtischen Park-and-Rides/Bike-Systems. Darüber hinaus bildet die mögliche Nutzung privater Parkflächen in Laufnähe zur Innenstadt z.B. für Arbeitnehmer einen wichtigen Anker für diese Strategie.

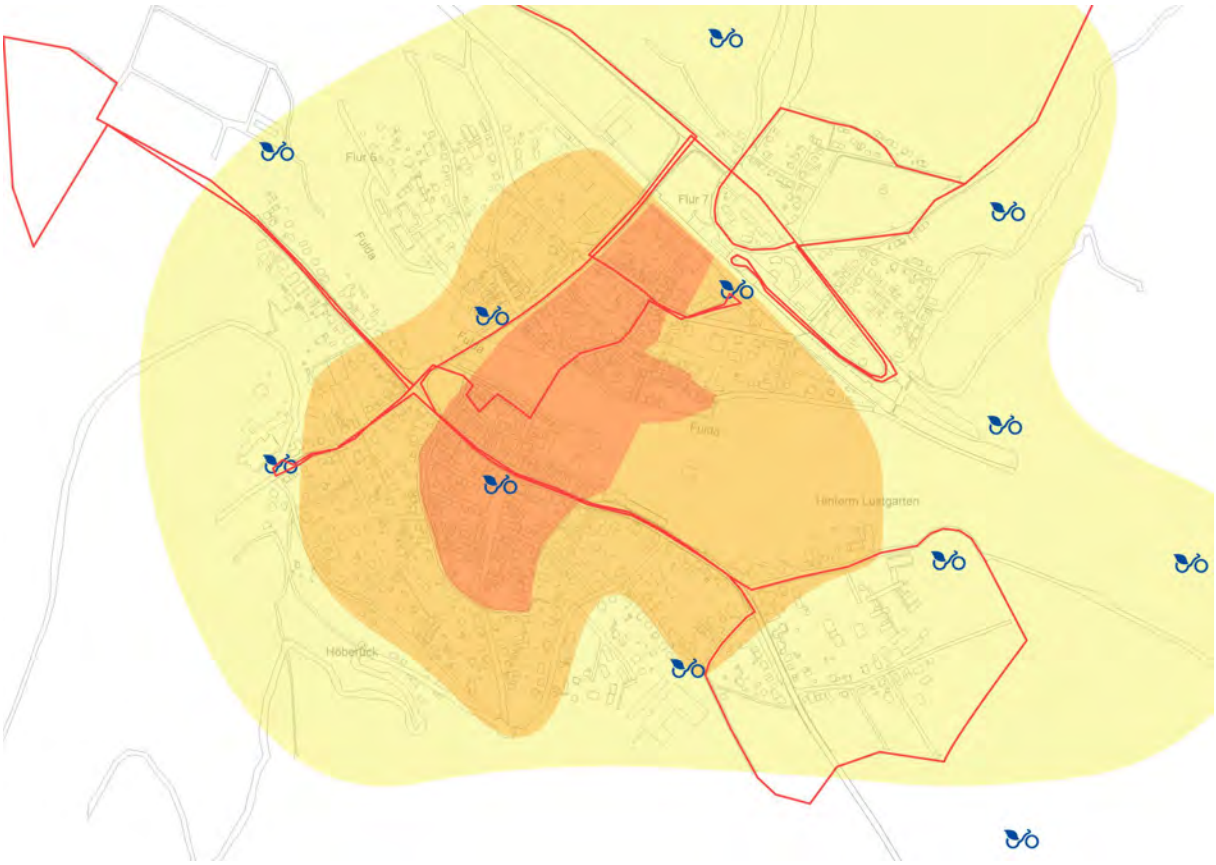


Abbildung 24: Konzeptvorschlag MER – Zonen, Bike-Sharing und Stadtbus, eigene Darstellung 2020

Darüber hinaus sind Verhandlungen mit dem Kreiskrankenhaus und dem Centerbetreiber zu führen, ob Arbeitnehmer der Innenstadt Dauerparkplätze anmieten können.

Es wird auch Empfohlen, Parkflächen als Erweiterung zu den Stellflächen am Posthotel (ca. 50 Stück) anzulegen um innenstadtnahes Parken auch weiterhin zu ermöglichen. Durch die direkte Lage zu den Parkflächen in der Brotgasse kann eine gemeinsame Parkflächenbeschilderung genutzt werden. Der Bau eines Parkhaus am Bahnhof sollte weiterhin geprüft werden. Zwar kann dies zu einer erhöhten Verkehrsbelastung im Zwickel führen, fördert aber durch die Lage die Neustadt inklusive Steinweg. Die Kosten hierfür sind zu erörtern und können ggf. auch in einer Vergleichsrechnung mit Ausgaben für ÖPNV Ausbauten gegengerechnet werden.

4.4.2 Stadtbuslinie

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Empfehlung ist die Einrichtung einer halbstündigen Stadtbuslinie. Quasi als Kompensation für die Einschränkung des Parkraums und des Autoverkehrs wird der Stadtbus als realistische Alternative aufgebaut. Die Route verläuft nicht nur im engeren Zentrum der Stadt, sondern verbindet auch nähere, umliegende Stadtteile mit dem Zentrum.

Die Beschickung der Strecke soll durch Midi-Busse mit bis zu 12 Sitzplätzen erfolgen. Sie ermöglichen eine gute Auslastung und Beweglichkeit auch innerhalb des Zentrums, bzw. der umliegenden Stadtteile.

Die Stadt Melsungen nutzt seit einigen Monaten einen Stadtbus dieser Größe und mit dem Takt und konnte die Fahrgastzahlen in wenigen Monaten verdoppeln. Die jährlichen Kosten betragen 300.000€ wobei 100.000€ vom Landkreis und eine unbestimmte Summe vom Land als Zuschuss fließen.

4.4.3 Bike-Sharing:

Bike-Sharing stellt innerhalb der Empfehlung einen wichtigen Baustein dar, um eine weitere Alternative zum MIV zu etablieren. Sei es um aus einem umliegenden Stadtteil in die Stadt zu fahren oder von einem der abgelegeneren Parkplätze zu seinem Ziel in der Innenstadt zu gelangen, bietet Bike-Sharing eine flexible Möglichkeit sich in der Stadt zu bewegen. Es gibt Anbieter, die Bike-Sharing als Teil des kommunalen ÖPNV zur Verfügung stellen und einen Tarif anbieten, der in allen Städten, in denen der Anbieter aktiv ist gilt. Dieser Anbieter bietet einen Grundtarif in dem die erste halbe Stunde 1€ kostet an. Zudem gibt es auch Monats- und Jahrestarife in denen die erste halbe Stunde kostenfrei ist (bei einem Monatsbeitrag von 10€). Zudem können vier Räder zeitgleich ausgeliehen werden.

Sowohl für die Parkraumbewirtschaftung, den Stadtbus und das Bike-Sharing können Sondertarife für Angestellte in der Innenstadt, Anwohner und andere Gruppen gelten. Wobei nicht zuletzt die Erfahrungen im Stadtbus von Melsungen zeigen, dass es bereits eine Vielzahl von preisgünstigen Tickets für eine ganze Reihe von Berufs- und Bevölkerungsgruppen gibt.

4.4.4 Kompensation für Stellplätze

Nicht immer muss zur Schaffung von Stellplätzen neuer Parkraum errichtet werden. Je nach Situation kann auch bestehender, schlecht genutzter Parkraum besser genutzt werden.

Für die weitere Entwicklung der Innenstadt Rotenburgs eröffnen sich so die meisten gestalterischen Möglichkeiten. Die Entwicklung der Breitenstraße in der hier vorgestellten Weise würde den Wegfall mancher Stellplätze verkraften, da sie an anderer wiederhergestellt würden. Im Vordergrund steht so die Schaffung eines Verkehrsraums, der die Attraktivität der Straße für alle Verkehrsteilnehmer und das Stadtbild an sich erhöht. Profitieren wird davon die gesamte Stadt mit all ihren unterschiedlichen Interessen. Sowohl der Tourismus als auch der Einzelhandel und die Bewohner der Stadt profitieren von einer Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität. Hinter diesen Interessen steht der Wegfall weniger Stellplätze zurück. Auch an anderer Stelle stehen sich diese Chancen und Risiken gegenüber. Am Parkplatz Altes Amtsgericht kann eine bauliche Entwicklung für die Gesamtstadt und ihre Besucher fruchtbarer sein als die Fokussierung auf die Schaffung von Stellplätzen. Das Thema wird aber an anderer Stelle beleuchtet. Bestehende Gutachten sprechen sich aber für eine bauliche Nutzung zur Stärkung der Innenstadt aus.

4.4.5 Akzeptanz der Bürgerschaft

Die Debatte um die Stellplätze in Rotenburg steht unter genauer Beobachtung der Öffentlichkeit. Diese gut zu informieren und von den Änderungen zu überzeugen ist ein wichtiger Baustein für das gelingen der Empfehlungen. Akzeptanz für die Maßnahmen soll in der kleinteiligen Tiefe der Empfehlungen generiert werden. Den Rotenburgerinnen und Rotenburgern ist es wichtig, ihre Besorgungen in der Stadt machen zu können und dafür in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften parken zu können. Diese Möglichkeit wird nicht nur erhalten, sondern durch die Parkraumbewirtschaftung sogar erweitert. Durch die Bewirtschaftung wird es unattraktiv einen Stellplatz in der Stadtmitte längerfristig zu belegen. Dadurch herrscht eine größere Fluktuation und Stellplätze werden öfter wieder frei. Somit wird es mehr Menschen ermöglicht in der Nähe von Geschäften zu parken und in der Innenstadt einzukaufen. Neben Stellplätzen, die bereits im Rahmen von Parkzeitbeschränkungen erfasst sind, werden auch solche Stellplätze im Weiteren miteinbezogen, die bisher nicht erfasst sind. Hierfür kommen bspw. die Stellplätze im Grünen Weg oder in der St.-Georg-Str. in Frage. Stellflächen, die bereits eine zeitliche Beschränkung haben, derzeit jedoch keinen Beitrag für die Parkraumversorgung leisten, wie in der Willi-Brundert-Straße, könnten durch Anpassungen besser verfügbar gemacht werden.

Die Analyse zeigt, dass in manchen Bereichen der Innenstadt der Bedarf an Anwohnerstellplätzen nicht gedeckt ist. Die Regelungen zur Parkzeitbegrenzung gelten nur zwischen 8-18 Uhr. In den Abend- und

Nachtstunden können die Stellplätze dann ausschließlich von Anwohnerinnen und Anwohnern genutzt werden. Dies ist hilfreich an Standorten an denen bereits ausreichend Anwohnerstellplätze zur Verfügung stehen. Dort, wo ein Mangel besteht, wird derzeit auf anderweitige Dauerstellplätze ausgewichen. Es ist daher empfehlenswert, innerhalb des neuen Konzepts solche Dauerparkplätze für die Abendstunden als Anwohnerstellplätze auszuweisen.

Eine gute Möglichkeit, die Akzeptanz für die Maßnahmen zu erhöhen, liegt darin die Bürgerinnen und Bürger weitreichend zu beteiligen. Unter den aktuellen Voraussetzungen ist dies jedoch nicht in dem gewünschten Umfang möglich. Dennoch sind die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt die Menschen, welche zum Gelingen des Konzepts am meisten beitragen, indem sie die Herausforderungen der Mobilität erkennen und im Sinne der nachhaltigen Entwicklung Rotenburgs annehmen. Die fehlende Chance durch vielfältige Formate der Bürgerbeteiligung, Akzeptanz herzustellen, macht eine breite politische Unterstützung und Umsetzungswillen umso wichtiger.

Ein Unteraspekt der Auseinandersetzung mit der Verkehrsthematik in Rotenburg ist der Parkplatz Altes Amtsgericht. In der Diskussion über seine Bebauung mit einem Gewerbebau ist unter anderem der der Verlust von Stellplätzen kritisiert worden. Zudem wurde angemahnt, diesen Baustein der Stadt sinnvoll zu entwickeln. Auf dieser Fläche eine sinnvolle Entwicklung zu erreichen, welche die Zustimmung der Bürger der Stadt findet kann Vertrauen aufbauen, das für die Umsetzung des Konzepts benötigt wird.

Im Zusammenhang mit der Empfehlung steht die Entwicklung weiterer Straßen und Verkehrswege, wie den Steinweg und die Breitenstraße. Um eine ganzheitliche Struktur zu ergeben sollten diese nach den konzeptionellen Grundlagen geplant und anhand der Ziele entwickelt werden. Die konzeptionelle und gestalterische Entwicklung des Steinwegs ist bereits abgeschlossen. Einen Widerspruch zu den vorliegenden Empfehlungen ergibt sich daraus nicht. Vielmehr soll durch die Umgestaltung sogar eine leichte Verkehrsberuhigung für den Autoverkehr erreicht werden. Die Umstrukturierung der Breitenstraße in der hier beschriebenen Weise ist dagegen ein deutlicher und sichtbarer Wandel des Verkehrs. Der Umbau kann helfen, die Veränderung im Umgang mit Parkraum und Verkehr nicht nur in Form eines Konzepts, sondern auch haptisch zu verdeutlichen. Die innerhalb des Umbaus getroffenen Veränderungen bedeuten eine Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, besseren Verkehrsfluss und eine geringe Einschränkung des Parkraums.

Umsetzungsvorschlag „Neue Erreichbarkeit und Umgang mit öffentlichen Parkflächen im Innenstadtbereich“

Abbildung 25: Konzeptskizze, eigene Darstellung 2020