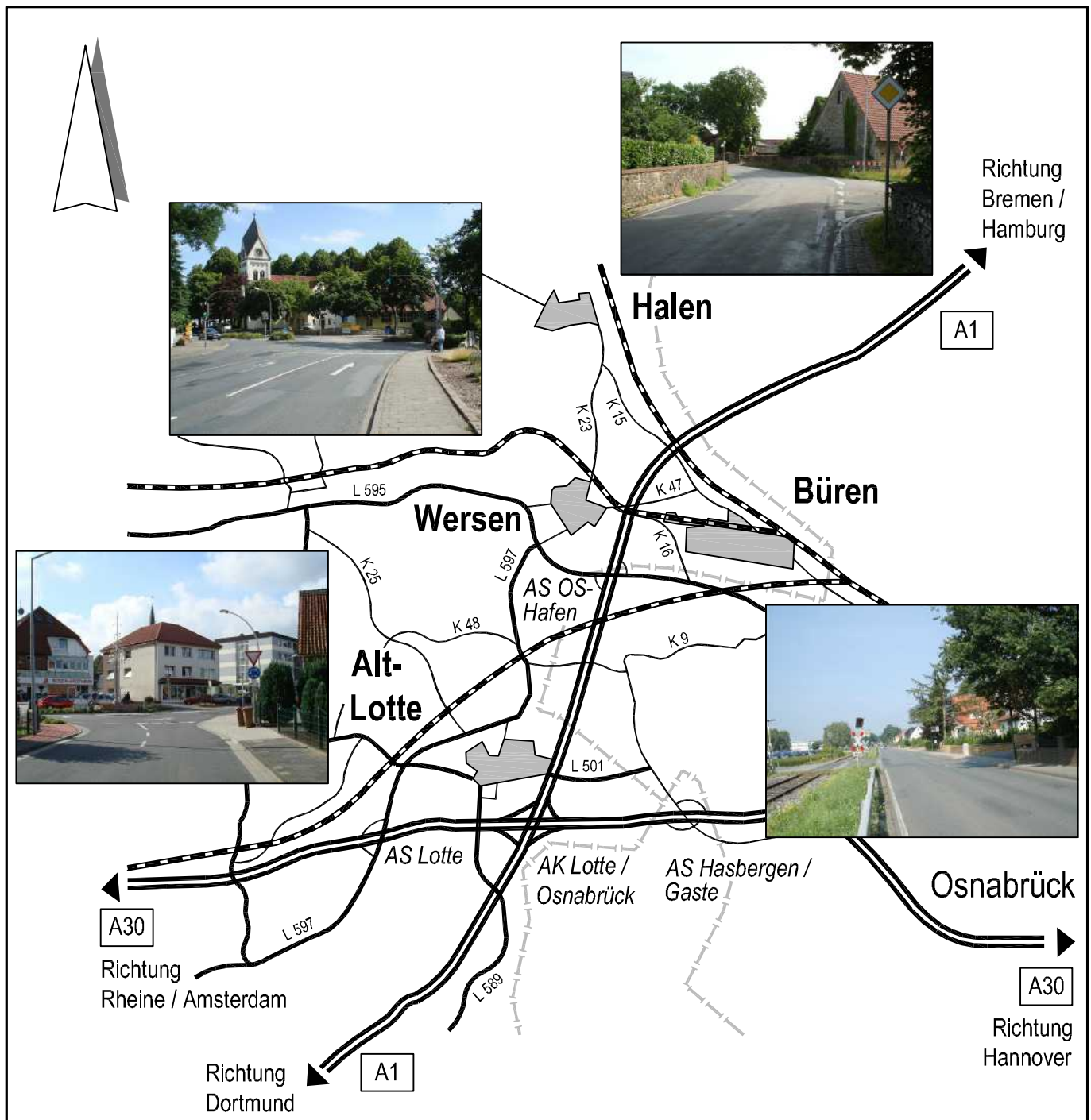


Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

Erläuterungsbericht 09 / 2009



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes

Erläuterungsbericht 09/2009

Planungsbüro Hahm GmbH
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
Tel.: 0541 1819-0
Fax: 0541 1819-111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Th/Sc-06110011-04 / 17.09.2009

Inhalt:

I:	Abbildungsverzeichnis	4
II:	Abkürzungsverzeichnis	5
III:	Literaturverzeichnis	6
1.	Ausgangslage	7
	1.1 Aufgabenstellung	7
	1.2 Untersuchungsmethodik	8
2.	Untersuchungsgebiet und Planungsraum	9
	2.1 Geografische Lage und Siedlungsstruktur	9
	2.2 Überörtliches Straßennetz	9
	2.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und Planungsraumes	11
3.	Bestandsanalyse Siedlungsstruktur / Verkehrsinfrastruktur	12
	3.1 Ortsteil Alt-Lotte	14
	3.2 Ortsteil Büren	17
	3.3 Ortsteil Halen	18
	3.4 Ortsteil Wersen	19
4.	Verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale	21
	4.1 Ortsteil Alt-Lotte	22
	4.2 Ortsteil Büren	24
	4.3 Ortsteil Halen	25
	4.4 Ortsteil Wersen	26

5.	Planungsempfehlungen	28
	5.1 Leitbild heutiger kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung	28
	5.2 Strukturierung Straßennetz	29
	5.3 Strukturierung Radverkehrsnetz	30
6.	Untersuchungsfazit und Ausblick	33

I: Abbildungsverzeichnis

Abb. 0: Lage der Gemeinde Lotte im überörtlichen Straßennetz

1: Pläne: Bestandsanalyse

1.1: Ortsteil Alt-Lotte

Abb. 1.1.1: Straßennetz: zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsregelungen

Abb. 1.1.2: Radverkehrsnetz

Abb. 1.1.3: Straßenzustand

1.2: Ortsteil Büren

Abb. 1.2.1: Straßennetz: zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsregelungen

Abb. 1.2.2: Radverkehrsnetz

Abb. 1.2.3: Straßenzustand

1.3: Ortsteil Halen

Abb. 1.3.1: Straßennetz: zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsregelungen

Abb. 1.3.2: Radverkehrsnetz

Abb. 1.3.3: Straßenzustand

1.4: Ortsteil Wersen

Abb. 1.4.1: Straßennetz: zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsregelungen

Abb. 1.4.2: Radverkehrsnetz

Abb. 1.4.3: Straßenzustand

2: Pläne: Verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale

Abb. 2.1: Ortsteil Alt-Lotte

Abb. 2.2: Ortsteil Büren

Abb. 2.3: Ortsteil Halen

Abb. 2.4: Ortsteil Wersen

3: Pläne: Maßnahmenkonzept

Abb. 3.1: Straßennetz

Abb. 3.2: Radverkehrsnetz

4: Pläne: Hierarchische Gliederung des Straßennetzes

Abb. 4.1: Ortsteil Alt-Lotte

Abb. 4.2: Ortsteil Büren

Abb. 4.3: Ortsteil Halen

Abb. 4.4: Ortsteil Wersen

Hinweis: Die Pläne für den OT Büren sind aus drucktechnischen Gründen jeweils in einen Westteil und einen Ostteil aufgesplittet.

II: Abkürzungsverzeichnis

AK	= Autobahnkreuz
AS	= Anschlussstelle (<i>einer klassifizierten Straße an eine Autobahn oder Kraftfahrstraße</i>)
BAB	= Bundesautobahn
DTV	= Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h]
EP	= Einstellplätze (<i>Maßzahl für die Anzahl auf einem Parkplatz unterzubringende Pkw</i>)
EKZ	= Einkaufszentrum
EZ	= Einstellplätze (<i>Anzahl unterzubringender Pkw in Parkierungsanlage</i>)
GVFG	= Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (<i>regelt Bundes- und Landeszuschüsse zu kommunalen Straßenbau- und Verkehrsprojekten</i>)
HVZ	= Hauptverkehrszeit
Kfz	= Kraftfahrzeuge (<i>alle motorisierten Straßenfahrzeuge</i>)
Lkw	= Lastkraftwagen
LSA	= Lichtsignalanlage (<i>Ampel</i>)
LZ	= Lastzüge (<i>Lkw + Anhänger oder Zugmaschine + Sattelauflieger</i>)
Krad	= Kraftrad (<i>Motorrad, Motorroller, Mokick, Moped, Mofa usw.</i>)
Modal-Split	= Aufteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrssektoren (<i>MIV, Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV usw.</i>)
MIV	= Motorisierter Individualverkehr (<i>z.B. Pkw-Verkehr</i>)
NIV	= nichtmotorisierter Individualverkehr
OD	= Ortsdurchfahrt (<i>einer überörtlichen klassifizierten Straße</i>)
ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr
OT	= Ortsteil
Pkw	= Personenkraftwagen (<i>einschl. Kombi etc.</i>)
Sp-h	= Spitzenstunde, Zeitraum der höchsten Verkehrsbelastung im Tagesverlauf
VB	= Verkehrsberuhigter Bereich (<i>beschildert mit Zeichen 325 StVO</i>)
VEP	= Verkehrsentwicklungsplan
VZ	= Verkehrszählung
WE	= Wohneinheiten (<i>Äquivalenz für 1 durchschnittliche große Wohnung</i>)

III: Literaturverzeichnis

- /1/ Verkehrsentwicklungsplan; Abschlussbericht 12/89; Gemeinde Lotte (Hrsg.) / Planungsbüro Hahm (Verf.); Lotte / Osnabrück, 1989
- /2/ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln 1995
- /3/ Hinweise zu einer stadtverträglichen Verkehrsplanung; Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 1996
- /4/ Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 96), Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln 1996
- /5/ Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen; Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, 1997
- /6/ Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen; Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.) / D. Alrutz und Stellmacher-Hein, J. (Verf.); Bergisch Gladbach / Hannover, 1997
- /7/ Radverkehrsnovelle zur StVO (24. Änderung der Straßenverkehrsordnung), Informationsbroschüre; Bezirksregierung Detmold, 1997
- /8/ Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 02); Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2002
- /9/ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2002
- /10/ Neue Anforderungen an die Verkehrsplanungspraxis durch veränderte EU-Umweltgesetzgebung – FGSV-Arbeitspapier Nr. 61, Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2003
- /11/ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Zustandserfassung und –bewertung von Straßen (ZTV ZEP-StB); Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2006
- /12/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln 2006
- /13/ Verkehrsuntersuchung Umbau Bahnüberführung L 597 Lotte; Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland (Hrsg.) / Planungsbüro Hahm GmbH (Verf.); Coesfeld / Osnabrück, 2008

1. Ausgangslage

1.1 Aufgabenstellung

Der aus dem Jahre 1989 datierende Verkehrsentwicklungsplan der Gemeinde Lotte (*Lit. /1/*) entspricht in den seinerzeit getroffenen Planungsaussagen hinsichtlich der

- Strukturierung des innerörtlichen Straßennetzes und Radverkehrsnetzes,
- der Zustandsanalyse der innerörtlichen Straßen und Radverkehrsanlagen und daraus ableitbarer
- Handlungsprioritäten für mittel- bis langfristige Aus- und Umbaumaßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur der Ortsteile der Gemeinde Lotte

nicht mehr dem aktuellen Stand der Entwicklung.

Daher bedarf es einer ausführlichen Bestandsaufnahme, Dokumentation und Analyse des vorhandenen innerörtlichen Straßennetzes hinsichtlich der funktionalen Kategorisierung, des Ausbaustandards und des Fahrbahnzustandes, um hieraus

- Handlungsprioritäten für mittel- bis langfristige Aus- und/oder Umbaumaßnahmen ableiten zu können,
- eine funktionsgerechte Neustrukturierung (*insbesondere des Erschließungsstraßennetzes, z. B. Ausweisung von Tempo-30-Zonen und/oder VB-Bereichen gem. Z. 325 StVO*) auf aktueller Datenbasis zu gewährleisten
- und eine objektive Bearbeitungsgrundlage z. B. für die Abrechnung von Erschließungsbeiträgen nach KAG zu haben.

Neben den Fragen zur Neustrukturierung / zum Ausbau / Umbau des Straßennetzes war insbesondere die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes in der 2. Fortschreibung des VEP ein Untersuchungsziel.

Da ein deklariertes Radverkehrsnetz existiert und Lückenschlüsse bereits konkret geplant sind, bedurfte es primär einer Dokumentation des Bestandes nach Art und Umfang der Radverkehrsanlagen sowie der geplanten Maßnahmen.

Von einer weiteren Untersuchung ausgeklammert wurden nach ausführlichen Vorgesprächen mit dem Auftraggeber:

- Ruhender Verkehr: Mit Ausnahme weniger Problembereiche (*z.B. ehem. NATO-Quartier*) sind Fragen der Parkraumkapazität in keinem der 4 Ortsteile der Gemeinde gegeben. Ein Erfordernis, hierfür Festlegungen im VEP zu treffen, wird nicht gesehen.
- ÖPNV: Der Verkehrssektor „öffentlicher Personennahverkehr“ konnte von den Untersuchungen zur Fortschreibung des VEP Lotte ausgeklammert werden, da gute Verbindungen von allen Ortsteilen nach Osnabrück existieren und hier kein Handlungsbedarf gesehen wird.

Generell sind die funktionsgerechte Strukturierung der innerörtlichen Straßennetze und Radverkehrsnetze in den Ortsteilen Büren, Wersen, Alt-Lotte und Halen im Vordergrund der Fortschreibung des VEP Lotte.

1.2 Untersuchungsmethodik

„Klassische“ Verkehrsprobleme wie z. B. Kapazitätsengpässe an Knotenpunkten und/oder auf bestimmten Streckenabschnitten im innerörtlichen Straßennetz und daraus resultierende Staubildungen während der Verkehrsspitzenzeiten, Parkraumdefizite im Zentrumsbereich, unzumutbare Lärm- und Abgasimmissionen von Anwohnern und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern usw. existieren zumindest im Bereich der Gemeindestraßen in der Gemeinde Lotte de facto nicht. Diese pauschale Aussage lässt sich aufgrund jahrelanger Kenntnisse nicht nur der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch der verkehrlichen Situation im Gemeindegebiet Lotte durchaus treffen.

Insofern hätte eine aufwändige Analyse des Verkehrsgeschehens – wie es bei „klassischer“ Vorgehensweise (*Analyse der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und der aktuellen Verkehrsnachfrage an einem „repräsentativen Normalwerktag“, Verkehrsprognose, Maßnahmenkonzeption, Auswirkungsanalysen, Abwägung, Maßnahmenempfehlungen*) durchzuführen gewesen wäre, im Falle der Fortschreibung des VEP Lotte keinen zusätzlichen planungsrelevanten Erkenntnisgewinn erbracht.

Daher wurde auf Verkehrserhebungen konsequent verzichtet und stattdessen eine detaillierte Bestandsanalyse der verkehrlichen Infrastruktur durchgeführt, und zwar aus den o. g. Gründen lediglich für die Bereiche mit erkennbaren netzstrukturellen und/oder baulich/gestalterischen Defiziten:

- innerörtliches Straßennetz
- Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet.

Auf der Basis dieser Bestandsanalyse werden Defizite und die entsprechenden verkehrsplanerischen Entwicklungspotenziale aufgezeigt, für die dann abschließend Planungsempfehlungen in Form von

- verkehrsinfrastrukturellen Ergänzungen (*Abb. 3.1 und 3.2*)
- sowie der hierarchischen Gliederung des Straßennetzes (*Abb. 4.1 bis 4.4*)

gegeben werden.

2. Untersuchungsgebiet und Planungsraum

2.1 Geografische Lage und Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Lotte liegt geopolitisch im nordöstlichen Zwickel des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) in unmittelbarer Nachbarschaft zum regionalen Oberzentrum Osnabrück, das östlich an die Gemeinde angrenzt; diese Grenze bildet gleichzeitig die Landesgrenze zwischen NRW und Niedersachsen.

Geografisch gesehen beginnt hier – direkt nördlich der äußersten nordwestlichen Ausläufer der Höhenzüge des Teutoburger Waldes und des in Ost-West-Richtung verlaufenden Wiehengebirges – die Norddeutsche Tiefebene.

Siedlungsgeografisch ist diese Region („Tecklenburger Land“) durch eine relativ geringe Bevölkerungsdichte gekennzeichnet.

Strukturell wird sie nach wie vor durch eine starke Ausrichtung auf die Landwirtschaft geprägt, wobei Gewerbe- und Industrieansiedlungen in den Ortsteilen Alt-Lotte und Büren in den letzten Jahren eine deutliche Dynamik entwickelt haben.

2.2 Überörtliches Straßennetz

Die Anbindung der Gemeinde Lotte an das überregionale Straßennetz ist durch direkte Anschlüsse an die Hauptfernverkehrsachsen gegeben:

- in Nord-Süd-Richtung an die Bundesautobahn A 1 („Hansalinie“, *Verbindung Ruhrgebiet – Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck als Nord- bzw. Ostseehäfen*) über die Anschlussstelle „Osnabrück Hafen / Lotte-Wersen“ im Ortsteil Wersen, sowie
- in Ost-West-Richtung an die Bundesautobahn A 30 (*Verbindung Niederlande – Osnabrück – Bad Oeynhausen mit Anschluss an die Bundesautobahn A 2 Ruhrgebiet – Hannover – Berlin*) über die Anschlussstelle „Lotte“ im Ortsteil „Alt-Lotte“.

Das regionale Straßennetz im Raum Lotte wird gebildet durch

- die Landesstraße L 501, die den Ortsteil „Alt-Lotte“ in Ortslage unmittelbar des Ortsteilzentrums durchquert und eine direkte Verbindung zur Stadt Osnabrück (*Entfernung zum Zentrum von Osnabrück ca. 8 km in östlicher Richtung*) und zur Stadt Ibbenbüren (*ca. 15 km in westlicher Richtung*) darstellt,
- die Landesstraße L 595, die den Ortsteil Wersen als Ortsumgehung tangiert und als weitere gut ausgebaute Ost-West-Verbindungsachse nach Osten als Hauptanbindung der Gemeinde Lotte an die Autobahn A 1 und die Stadt Osnabrück fungiert sowie im Westen die Verbindungen zur Stadt Mettingen (*11 km entfernt*) und zur Gemeinde Westerkappeln (*4 km entfernt*) herstellt,
- die Landesstraße L 597, die die Ortsteile Wersen und „Alt-Lotte“ verbindet und als Ortsumgehung des Ortsteiles „Alt-Lotte“ an die Landesstraße L 501 und die Autobahn A 30 anbindet und weiter nach Tecklenburg führt.

- sowie eine Reihe weiterer Landes- und Kreisstraßen (s. Abb. 1), die jedoch – mit Ausnahme der K 16, die die Ortsteile Wersen und Büren untereinander und mit der Stadt Osnabrück verbindet – nur lokale Bedeutung besitzen und/oder nur äußerst geringe Verkehrsbelastungen aufweisen.
(vgl. Abb. 3.1)

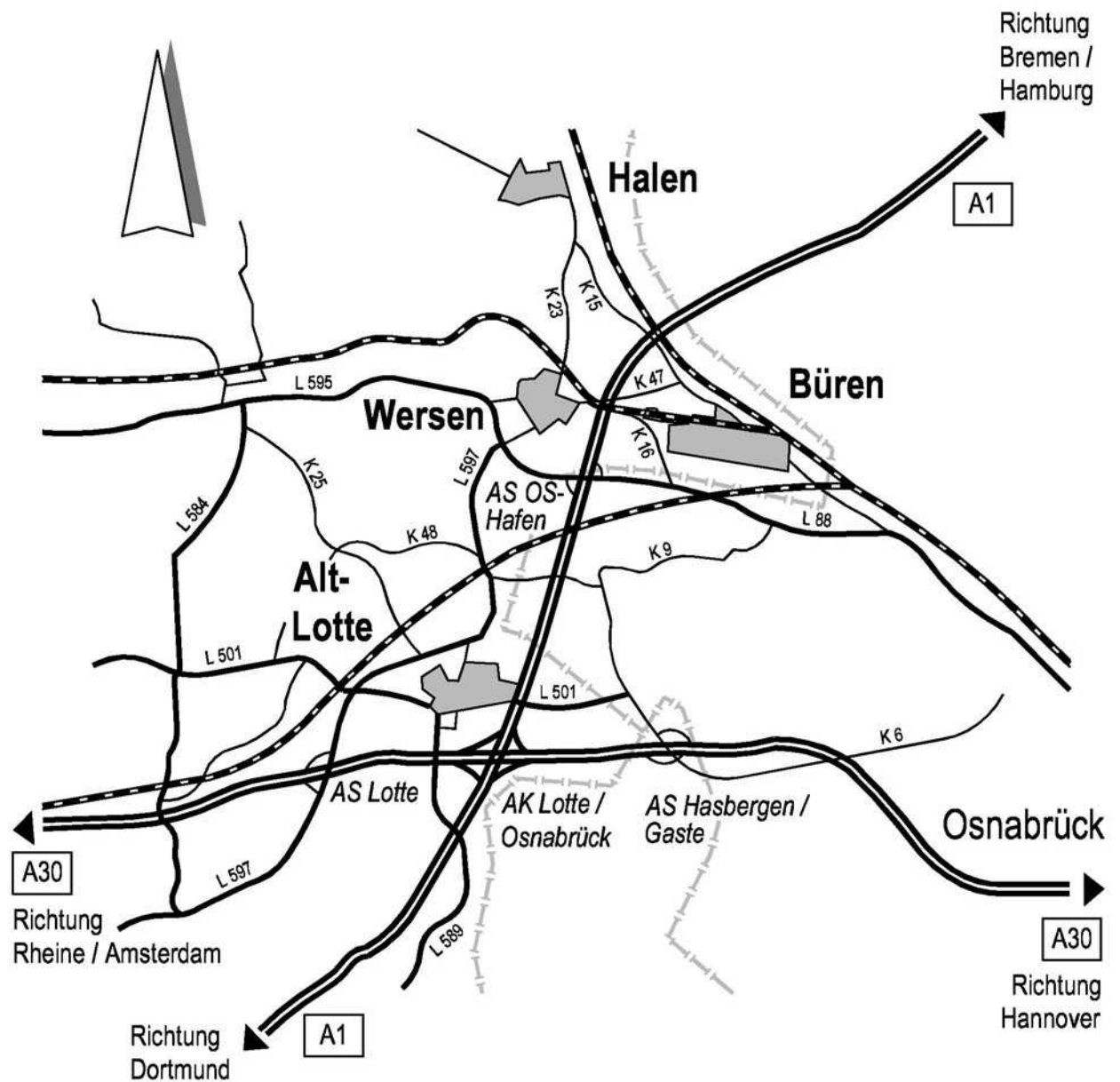


Abb. 0: Lage der Gemeinde Lotte im überörtlichen Straßennetz

2.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und Planungsraumes

Das Untersuchungsgebiet umfasst für den Sektor „Straßennetz“ ausschließlich den Bereich der innerörtlichen Straßen innerhalb der „geschlossenen Ortschaften“

- Alt-Lotte (incl. Exklave „Botterbusch“)
- Büren (incl. Neubaugebiet „Bergstraße“)
- Halen (incl. Bauerschaft Halen) sowie
- Wersen (incl. Exklave „Gänsehügel“).

Für den Sektor „Radverkehrsnetz“ wurden auch die Bereiche zwischen den einzelnen Ortsteilen zusätzlich betrachtet, um netzstrukturelle Defizite aufzuzeigen.

Der Planungsraum umfasst dieselben Bereiche wie das Untersuchungsgebiet. Eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes über den eigentlichen Planungsraum hinaus – wie es ansonsten üblich ist, um z.B. auch Verkehrsströme außerhalb des Planungsraumes mit potenzieller Relevanz für den Planungsraum mit zu erfassen – war in diesem Fall nicht erforderlich, da aus den o. g. Gründen keine Verkehrsanalyse erfolgte.

3. Bestandsanalyse Siedlungsstruktur / Verkehrsinfrastruktur

Erhoben werden folgende Bestandsparameter:

- Straßennetz:
 - zulässige Geschwindigkeiten
 - Verkehrsregelungen / Verkehrsberuhigungselemente
 - Querungshilfen in der Fahrbahn
 - Sonstige Netzelemente / Beschilderungen wie z. B. höhengleiche Bahnübergänge, Brücken, Tunnel, Ortstafeln
 - Straßenzustand
 - Umfeldcharakteristik
- Radverkehrsnetz
 - baulich angelegte Radwege, differenziert nach ihrer Trassenführung und Beschilderung
 - abmarkierte und/oder beschilderte Radverkehrsnetzelemente (*Radfahrstreifen, Angebotsstreifen*)
 - sonstige Radverkehrsnetzelemente (z. B. *Mehrzweckstreifen, Mitbenutzung der Fahrbahn durch den Fahrradverkehr in T-30-Zonen, VB-Bereichen usw.*)
 - wichtige Zielbereiche des Radverkehrs (*Bahnhof, Freizeit- und Sportstätten, Schulstandorte, Ortsteilzentren*)

Die erhobenen Netzelemente wurden in Bestandsplänen kartiert sowie in einer umfangreichen Fotodokumentation dokumentiert.

Bei der Dokumentation wurden die im Untersuchungsgebiet Lotte vorhandenen Radverkehrsnetzelemente nach der Kategorisierung gemäß der StVO-Novelle vom 1. September 1997 (**sog. „Radverkehrsnovelle“**) differenziert.

In dieser StVO-Novelle wurde eine **Radwegebenutzungspflicht für beschilderte Radwege** verbindlich festgelegt. Voraussetzung ist jedoch, dass beschilderte Radwege seitdem genau definierte Mindestanforderungen hinsichtlich bestimmter komfort- und sicherheitsrelevanter Kriterien wie beispielsweise Trassierung, Fahrbahnbreite, Fahrbahnzustand und –beschaffenheit sowie hinsichtlich der sicheren Führung des Radverkehrs insbesondere an den Querungen einmündender und kreuzender Straßen erfüllen müssen. Derartige beschilderte Radwege müssen von Radfahrern zwingend benutzt werden (**sog. „Pflicht-Radwege“**).

Radwege, welche die genau definierten Mindestanforderungen nicht erfüllen, begründen keine Benutzungspflicht. Sie können als sog. „andere Radwege“ (**auch „Kann-Radwege“**) jedoch weiterhin Bestand haben, dürfen jedoch nicht beschildert werden. Derartige „andere Radwege“ können von Radfahrern weiterhin benutzt werden; jedoch müssen Radfahrer sie nicht zwingend benutzen; d. h. der Radfahrer hat in diesem Fall Wahlfreiheit zwischen Kann-Radweg-Benutzung und Benutzung der Fahrbahn der jeweiligen Straße.

Ohne an dieser Stelle im Detail auf die exakten Anforderungen an die unterschiedlichen Radverkehrsanlagen eingehen zu wollen¹, seien die im Untersuchungsgebiet Lotte vorhandenen Kategorien von Radverkehrsnetzelementen nachfolgend kurz stichwortartig aufgelistet:

- **Baulich angelegte Radwege:** mit Zeichen 241 StVO (*getrennte Rad-/Gehwege*) beschilderte straßenbegleitende, baulich angelegte Radwege sind innerorts ab Verkehrsbelastungen von über 10.000 [Kfz/24 h] erforderlich² und müssen eine Mindestbreite von 1,50 m³ aufweisen. Sie werden gemäß Richtlinien (*EAE 95, Kap. 2.2.3*) ausschließlich für Hauptverkehrsstraßen empfohlen. Im Innerortsbereich sind straßenbegleitende Radwege i. d. R. im Einrichtungsverkehr zu betreiben. Diese Radwege unterliegen, sofern sie die Mindestanforderungen erfüllen, der Radwegebenutzungspflicht.
- **Radfahrstreifen:** von der Hauptfahrbahn abmarkierte, ausschließlich für den Radverkehr bestimmte, nicht baulich, sondern mit Zeichen 295 „Fahrbahnbegrenzung“ abgetrennte und mit Zeichen 237 „Sonderweg Radfahrer“ gekennzeichnete Fläche für den Radverkehr. Radverkehrsstreifen weisen im Wesentlichen die gleichen Einsatzgrenzen wie baulich angelegte Radwege auf, können jedoch bei ausreichender Fahrbahnbreite im vorhandenen Straßenraum im Vergleich zu Radwegen häufig kostengünstiger und schneller realisiert werden. Sie werden i. d. R. nur in einer Fahrtrichtung ausgewiesen (*entsprechend Rechtsfahrgebot*). Die Mindestbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,50 m. Für Radfahrstreifen gilt, ebenso wie für baulich angelegte Radwege, die den Mindestanforderungen gemäß StVO entsprechen, Radwegebenutzungspflicht.
- **Angebotsstreifen bzw. Schutzstreifen:** Angebotsstreifen (*Terminologie gemäß EAE 95*) bzw. Schutzstreifen (*Bezeichnung gemäß StVO-Novelle vom 1.9.97 für dieselbe Maßnahme*), vormals in der einschlägigen Fachliteratur auch als „**Suggestivstreifen**“ bezeichnet, sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei welcher dem Radverkehr durch Markierung oder eine geeignete Materialwahl Bereiche der Fahrbahn zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Im Gegensatz zum Radfahrerstreifen ist jedoch eine Befahrung durch den Kfz-Verkehr erlaubt, z. B. beim Begegnungsfall Lkw/Lkw. Sie kommt insbesondere in stärker mit Kfz-Verkehr belasteten Straßen und hohem Fahrradverkehrsaufkommen bei beengtem Straßenraum in Betracht, wenn die Anlage baulicher Radwege oder von Radfahrstreifen aus Platzgründen nicht möglich ist.
- **Gemeinsame Fuß- und Radwege:** Sie werden wie Zeichen 240 StVO beschildert und müssen innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m, außerorts eine Mindestbreite von 2,00 m aufweisen. Sie begründen ebenfalls eine Radwegebenutzungspflicht. Sie können straßenbegleitend oder auf separater Trasse geführt werden. In der StVO heißt es weiter: *„Im Hinblick auf die mit der Kennzeichnung verbundene Radwegebenutzungspflicht kann dies (die Kennzeichnung gemeinsamer Fuß- und Radwege - Anmerkung des Verfassers) nur dann in Betracht kommen, wenn die Interessen des Radverkehrs das notwendig machen und wenn es nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger insbesondere der älteren Verkehrsteilnehmer und der Kinder, im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar erscheint“.*

¹ Hier sei auf die entsprechende Fachliteratur, insbesondere die „ERA 95“ (Lit. /2/) und „Radverkehrsnovelle“ der StVO (Lit. /7/) verwiesen.

² Bei einer niedrigeren Geschwindigkeit als 50 km/h sogar erst ab 15.000 Kfz/Tag

³ Empfohlene Regelbreite 2,00 m

- **Mischverkehr auf der Fahrbahn:** Gemäß „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA'95 stellt der „*Mischverkehr des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn den Standardfall der Radverkehrsführung auf allen vom Kraftfahrzeugverkehr weniger belasteten Straßen (z.B. Erschließungsstraßen)*“ dar. **Als Grenzbelastung gilt eine Verkehrsstärke von 5.000 [Kfz / 24 h].**

Das nach diesen Kategorien dokumentierte Radverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet Lotte ist in den jeweiligen ortsteilbezogenen Abbildungen 1.1.2, 1.2.2, 1.3.2 und 1.4.2 dargestellt.

3.1 Ortsteil Alt-Lotte

Entstanden ist die Gemeinde Lotte durch Zusammenschluss ehemals eigenständiger Orte, die heute zwar verwaltungsmäßig eine Einheit bilden, städtebaulich jedoch nach wie vor jeweils eigenständige, streng abgegrenzte Siedlungseinheiten bilden, die zudem in ihrer Struktur stark voneinander abweichen. Daher sind bei einer differenzierteren Betrachtung die Straßen- und Wegenetze der vier untersuchten Ortsteile als weitgehend separate engmaschige innerörtliche Straßennetze aufzufassen, die durch ein weitmaschiges Netz von Verbindungsstraßen (*Kreis- und Landesstraßen*) untereinander und mit dem Umland verknüpft sind.

„Alt-Lotte“ weist als einziger Ortsteil eine gewachsene Ortsstruktur mit eindeutig definierbarem Ortszentrum auf, das sich im Erscheinungsbild (*verdichtete Bebauung, historische Kirche*) und funktional (*Geschäftsbesatz, Dienstleistungsunternehmen, Gastronomie usw. am südlichen Ende der Bahnhofstraße*) deutlich von den Wohnquartieren und den Gewerbegebieten abhebt.

Die regionalen Hauptverkehrsachsen (L 501 und L 597) sind tangential an der Peripherie des Siedlungsschwerpunktes des Ortsteils „Alt-Lotte“ entlang geführt, wobei die ursprünglich den Ortskern und den Hauptsiedlungsbereich unmittelbar südlich tangierende L 501 durch die Bebauung des Bereichs südlich der L 501 (*Jahnstraße, Hambrink*) mittlerweile die Funktion einer „Sekante“ bekommen hat, die als relativ stark befahrene Ortsdurchfahrt der L 501 ausgerechnet die Grundschule, Turnhalle und den Sportplatz vom übrigen Ort, d. h. vom Ortskern und von den Wohngebieten, trennt.

Die Verkehrsanbindung des Ortskerns und der Wohnquartiere an dieses übergeordnete Netz erfolgt über drei Zufahrten von der L 501 im Süden (*Bahnhofstraße, Hainweg und Krümpelstraße*), sowie die Cappelner Straße aus Nord-Westen und die Bahnhofstraße als Anbindung an die L 597 im Norden. Diese eben genannten Straßen haben somit die Funktion von Sammelstraßen, welche die Erschließungsstraßen / Wohnstraßen miteinander und mit dem Straßenhauptnetz verknüpfen. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende ehemalige Hauptachse „Bahnhofstraße“ ist nördlich der Cappelner Straße als „Tempo-30-Zone“ ausgewiesen und geschwindigkeitsdämpfend umgebaut worden, um diese Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten und ihre Funktion als Sammelstraße zu unterstreichen. Im südlichen Abschnitt zwischen L 501 (*Osnabrücker Straße bzw. Ibbenbürener Straße*) und Cappelner Straße hat die Bahnhofstraße dagegen die Funktion einer „örtlichen Geschäftsstraße“, d. h. gem. Definition der RAST 06 (*Lit. /12/*) fungiert sie sowohl als Erschließungsstraße als auch als Hauptverkehrsstraße (*a.a.O., S. 48*).

Das Gewerbegebiet im Norden des Ortsteils „Alt-Lotte“ ist direkt an die Ortsumgehungsstraße (*Hansaring*) im Zuge der L 597 angebunden, die wiederum direkten Anschluss zur Autobahn A 30 bietet.

Das Straßenhauptnetz des Ortsteils Alt-Lotte wird gebildet durch die Landesstraßen L 501 und L 597, welche den gesamten Ortsteil zangenförmig von Westen im Norden und Süden umfassen. Diese Straßen nehmen die Hauptverkehrsströme und das Gros der Durchgangsverkehrsströme auf.

Des Weiteren bestehen eine Reihe radialer Straßen, die sich im historischen Ortskern treffen und

- nach Süden in Richtung Lengerich führen (*L 589, Lengericher Straße*)
- nach Nordwesten (*Riegeweg und Cappelner Straße, K 25*) und nach Norden (*Bahnhofstraße*) führen

und den Ortsteil Alt-Lotte mit den Nachbargemeinden bzw. den benachbarten Ortsteilen direkt verbinden.

Das gesamte innerörtliche Straßennetz innerhalb der Umgehungs“zange“ L 501 / L 597 ist in eine großflächige Tempo-30-Zone eingebettet, wobei sämtliche Einmündungen bzw. Kreuzungen der Straßen dieses untergeordneten Straßennetzes durch Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelungen gekennzeichnet sind. Eine klare Hierarchisierung dieses Nebennetzes aufgrund unterschiedlicher Ausbaustandards und/oder unterschiedlicher zulässiger Geschwindigkeiten findet nicht statt. Zwar existieren diverse, i. d. R. erst jüngeren Datums entstandene, Wohnstraßen, häufig als Stichstraßen (*Sackgassen*), welche als verkehrsberuhigte Bereiche mit Zeichen 325 StVO (*Schrittgeschwindigkeit*) ausgewiesen sind, jedoch bilden sie aufgrund ihrer Lage im Netz ohnehin deutlich erkennbar verkehrlich nachrangige Wohnstraßen.

Das Radverkehrsnetz beschränkt sich auf einseitige und teilweise beidseitige Radverkehrsanlagen entlang der L 501, sowie entlang der Krümpelstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone, sowie im nördlichen Bereich der Bahnhofstraße. Aufgrund der großflächigen Ausweisung der Tempo-30-Zone sind Radverkehrsanlagen innerhalb des Ortsteils Alt-Lotte insofern weitestgehend entbehrlich.

Der Zustand der Straßen im Ortsteil Alt-Lotte ist überwiegend gut bis zufriedenstellend, lediglich der Schlesierweg und Widum weisen gravierende Mängel auf. Der Nordabschnitt des Torfkuhlenweges befand sich zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme gerade im Zustand einer Baustraße.

Die Umfeldcharakteristik des Straßennetzes im Ortsteil Alt-Lotte ist überwiegend durch offene Bebauung und breite Straßenräume gekennzeichnet. Lediglich wenige Straßen im historischen Ortszentrum (*Mittelabschnitt der Bahnhofstraße, Westfalenweg, tlw. auch der Torfkuhlenweg*) weisen relativ enge Straßenräume auf, sind verkehrlich in diesen Abschnitten jedoch auch nur gering belastet, sodass keine Diskrepanzen zwischen Verkehrsbedeutung und Umfeldcharakteristik der jeweiligen Straßen entstehen.

3.2 Ortsteil Büren

Der Ortsteil „Büren“ grenzt unmittelbar an die Stadt Osnabrück an (*westliche Bebauung der „Landwehrstraße“ gehört zur Gemeinde Lotte, östliche Bebauung dagegen zur Stadt Osnabrück*) und wird räumlich von den übrigen Ortsteilen durch die Autobahntrasse der A 1 getrennt. Hinsichtlich seiner urbanen Funktion ist der OT Büren fast als ein Vorort der Stadt Osnabrück zu charakterisieren. Weder seine politische Zugehörigkeit zum Land Nordrhein-Westfalen noch seine administrative Zuordnung zur Gemeinde Lotte konnten diese durch die geografischen Gegebenheiten – Nähe zur Stadt Osnabrück – bedingte Funktion nachhaltig ändern.

Dementsprechend ist das Straßenhauptnetz des Ortsteils Büren, das praktisch ausschließlich durch die sich gabelnde ehemalige Hauptverbindungsstraße Osnabrück – Wersen (*Bergstraße / Strotheweg*) sowie die die östliche Gemeindegrenze bildende Landwehrstraße gebildet wird, primär auf die Stadt Osnabrück ausgerichtet. Beidseitig parallel zum Strotheweg – mit deutlichem Schwerpunkt südlich dieser Hauptverkehrsachse – hat sich in den 50er Jahren die geplante Wohnsiedlung des Ortsteils Büren entwickelt. Die verdichtete Bebauung um den „Berliner Platz“ bildet geografisch das Ortsteilzentrum, das es in funktionaler Hinsicht aufgrund der Nähe Osnabrücks (*Entfernung zum Zentrum Osnabrücks lediglich 5 km*) trotz dünnen Geschäftsbesatzes, Ansiedlung weniger Dienstleistungsunternehmen und öffentlicher Einrichtungen jedoch naturgemäß nur unzureichend erfüllen kann.

Im Westen des Ortsteils Büren zwischen Autobahn und Wohnsiedlung südlich des Strotheweges ist ein großes Industrie- und Gewerbegebiet entstanden, das von zahlreichen regional ansässigen und überregionalen Investoren gut angenommen wurde und auf dem sich diverse größere Betriebe des produktiven und distributiven Sektors angesiedelt haben. Dieses Industrie- und Gewerbegebiet ist über die Atterstraße und die L 595 direkt an die Autobahn A 1 (*„Hansalinie“*) angebunden und hat im weiteren Verlauf dieses Autobahnzubringers auch Anschluss an den Hafen Osnabrück (*ca. 3 km entfernt*). Somit kann als positiver Standortfaktor die außerordentlich günstige Verkehrsanbindung genannt werden.

Die Netzstrukturierung des innerörtlichen Straßennetzes im Ortsteil Büren ist überwiegend durch die Ost-West-Achse Strotheweg – Bergstraße geprägt. Im Westen schließt der Strotheweg an die Atterstraße an, welche im Gemeindegebiet der Stadt Osnabrück unmittelbar südlich der Gemeindegrenze Lotte an den Autobahnzubringer Wersener Straße (L 88 *Niedersachsen*) mit Anschluss an die Bundesautobahn A 1, Anschlussstelle Osnabrück-Hafen, angebunden ist.

Im Gegensatz zum Straßennetz des Ortsteils Alt-Lotte ist das Straßennetz des Ortsteils Büren relativ klar strukturiert, Wohnstraßen sind baulich und netzstrukturell i. d. R. klar von Sammelstraßen zu unterscheiden.

Das Radverkehrsnetz ist im Ortsteil Büren nur torsohaft ausgeprägt, lediglich im westlichen Ortsteilbereich entlang des Teichweges, entlang der Atterstraße, sowie im Westabschnitt des Strotheweges existieren Radverkehrsanlagen. Daneben existieren im Ostabschnitt der Bergstraße (*OD der K 47*) beidseitig Gehwege mit Zusatzschild „Radfahrer frei“, sowie ab Einmündung des Eschenweges bis westlich des zusammenhängend bebauten Siedlungsbereiches ein einseitiger fahrbahnbegleitender Fuß-/Radweg auf der Nordseite.

Der Straßenzustand im Bereich Büren ist deutlich ungünstiger zu bewerten als der im Ortsteil Alt-Lotte. Mit Ausnahme weniger Wohnstraßen sowie der Straßen im Gewerbe- und Industriegebiet im Westteil von Büren sind viele Straßen insbesondere in den Siedlungsbereichen, die in den 50er Jahren des vorangegangenen Jahrhunderts entstanden sind, punktuell oder vollständig erneuerungsbedürftig.

Die Umfeldcharakteristik im Ortsteil Büren ist fast ausschließlich durch offene Bebauung und überwiegend breiten Straßenräumen, teilweise im Bereich der Gebiete der 60er Jahre auch engen Straßenräumen, geprägt. Diskrepanzen zwischen verkehrlichen Ansprüchen an den Straßenraum und vorhandener Straßenraumbreite bestehen insbesondere im Strotheweg, wo die Trasse der Tecklenburger Nordbahn den Bau erforderlicher Radverkehrsanlagen verhindert.

3.3 Ortsteil Halen

Der im nördlichen Teil des Gemeindegebietes gelegene Ortsteil Halen besteht

- zum einen aus der historischen Bauerschaft Halen, die von der Kreisstraße K 23 durchquert wird,
- zum anderen aus dem ca. 1 km nördlich davon gelegenen Wohnsiedlungsbereich Halen, der in den letzten Jahren eine erhebliche Verdichtung durch die Bebauung freier Grundstücksparzellen erfahren hat, sodass nunmehr von einer zusammenhängenden Siedlungsstruktur (*anstatt des vormals vorherrschenden Streusiedlungscharakters*) dieses Ortsteils gesprochen werden kann.

Halen weist außer einem Kindergarten und Sportplatz praktisch keinerlei Infrastruktur und so gut wie keine Gewerbebetriebe oder Nahversorger auf, sodass die Wege für tägliche Besorgungen und zur Arbeit und Schule/Ausbildung fast ausnahmslos in die Nachbarortsteile oder Nachbargemeinden führen.

Das Straßennetz (*Hauptverkehrsstraßen*) des Ortsteils Halen wird durch den Niederseester Weg (*OD der K 15*) und die Achmerstraße (*OD der K 23*) südlich des Niederseester Weges gebildet. Ansonsten sind sämtliche Straßen dem Straßennetz (*Sammelstraßen und Anliegerstraßen*) zuzuordnen und als Tempo-30-Zonen oder großflächigere verkehrsberuhigte Bereiche, letzteres insbesondere in den neu entstandenen Wohngebieten, ausgewiesen.

Das Radverkehrsnetz im Ortsteil Halen besteht konsequenterweise aus einem durchgängigen einseitigen fahrbahnbegleitenden Fuß-/Radweg entlang des Niederseester Weges und der Achmerstraße südlich des Niederseester Weges, d. h. das gesamte Straßennetz ist mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. In den verkehrsberuhigten Nebennetzstraßen sind Radverkehrsnetzelemente dagegen nicht erforderlich. Radverkehrsanlagen fehlen jedoch entlang der sehr engen und teilweise mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Ortsdurchfahrt der K 23 (*Autobahnumleitungsstrecke für die A 1*) in der Bauerschaft Halen.

Der Zustand der Straßen im Ortsteil Halen weist, je nach Baualter, teilweise erhebliche Unterschiede auf. Gravierende Mängel sind jedoch mit Ausnahme der Straße Everskamp nicht zu konstatieren. Die Umfeldcharakteristik der Straßenräume ist im Siedlungsbereich durch überwiegend breite Straßenräume mit durchgängig offener Bebauung geprägt. Die Ortsdurchfahrt der K 23 im Bereich der Bauerschaft Halen wird jedoch durch eine außerordentlich enge Bebauung (*Gebäude und/oder straßenbegleitende Mauern führen zu einem sehr engen Straßenraum*) mit teilweise geschlossener Randbebauung (*durchgängige Mauern + unmittelbar an die Fahrbahn angrenzende Gebäude*) behindert. Die Anwohner und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer werden durch den starken Verkehr starken Immissionen und Gefährdungen ausgesetzt. In Anbetracht der Tatsache, dass eine Autobahnumleitungsstrecke der BAB A 1 über diese Straße verläuft, und dass auch zu Zeiten, wenn keine Autobahnumleitungen erfolgen, hier relativ starker Schwerverkehrsanteil vorherrscht, erscheint hier akuter Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation gegeben.

3.4 Ortsteil Wersen

Der Ortsteil Wersen hat sich entlang der Verkehrswege, d. h. am Schnittpunkt der historischen überörtlichen Verbindungswege dieses Raumes und heutigen Kreisstraßen K 16, K 23 und K 47, entwickelt.

Für die Gemeinde Lotte stellt der OT Wersen einen Siedlungsschwerpunkt dar, was insbesondere durch den in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts fertig gestellten Rathausneubau und die Neubebauung des gegenüberliegenden Marktplatzes mit Primärnutzung für Supermarkt, Gastronomie und Dienstleistungsbetriebe zum Ausdruck kommt und durch die Tatsache begründet ist, dass Wersen den geografischen Mittelpunkt der Gemeinde Lotte bildet.

Wersen weist neben diesem geplanten, nicht historisch gewachsenen „Zentrum“ zwei völlig unterschiedlich strukturierte Wohnsiedlungsbereiche auf, die sich um den ursprünglich entlang der Westerkappeler Straße gewachsenen „Weiler“ seit den 60er Jahren entwickelt haben:

- die überwiegend als Einfamilienhaussiedlungen konzipierten Wohngebiete „Im Horst/Falkenweg“ und „Am Herrengarten“ sowie – räumlich voneinander getrennt – „Mühlenbreede“, „Gänsehügel“ und „Bruchwiesen“ (*letzteres teilweise noch im Bau*) sowie
- die Hochhaussiedlung (sog. „sozialer Wohnungsbau“ der 70er Jahre) „An der Bringenburg“ mit nach wie vor deutlich herauskristalisiertem „Ghettocharakter“, der durch räumliche Abgrenzung zum übrigen Ort (*u.a. natürliche Trennung durch das Gewässer „Düte“*) noch verstärkt wird.

Diese zusammenhanglosen Bebauungszonen mit deutlicher Ausdünnung im geografischen Ortskern haben auch keine klare Netzhierarchie (*Hauptverkehrs-, Sammel- und Wohnstraßen*) entstehen lassen. Die Hauptverkehrsstraßen (*Westerkappeler Straße, Poststraße, Halener Straße*) haben gleichzeitig auch Sammel-/Verteilerfunktion, da die Wohnstraßen größtenteils direkt an sie angebunden sind, sowie ebenfalls Erschließungsfunktion der vielen unmittelbar an ihnen gelegenen Grundstücke.

Die Straßennetzstruktur des Ortsteils Wersen ist, wie bereits erwähnt, durch das diametral durch den Ortskern (*Neues Rathaus / Marktplatz*) verlaufende „Grundgerüst“ der überörtlichen klassifizierten Straßen K 23, K 47 und K 16 geprägt. Die Wohnstraßen nördlich und südlich dieses Grundgerüsts sind zumeist unmittelbar an diese innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen angebunden. Sammelstraßen, die diese Funktion aufgrund ihrer Lage innerhalb des Netzes, ihres Ausbaustandards und ihrer Geschwindigkeitskategorie auf Anhieb erkennbar erfüllen, sind im Ortsteil Wersen praktisch kaum vorhanden.

Ein Radverkehrs“netz“ ist im Ortsteil Wersen de facto nicht vorhanden. Entlang der radial verlaufenden Hauptverkehrsstraßen existieren lediglich im Bereich der Poststraße nordöstlich der Einmündung „Am Herrengarten“ bis zur Einmündung der Westerkappeler Straße gemeinsame fahrbahnbegleitende Fuß-/Radwege, sowie an der K 23 nördlich der Einmündung Entenbrook bis zur Siedlung Gänsehügel.

Der Zustand der Straßen im Ortsteil Wersen ist überwiegend gut. Die zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme in einem schlechten Fahrbahnzustand dokumentierten Straßenabschnitte - Nordabschnitt der Straße Zum Attersee und Südostabschnitt des Alten Mühlenweges sind bei Redaktionsschluss des VEP-Abschlussberichtes gerade saniert worden.

Die Umfeldcharakteristik der Straßen im Ortsteil Wersen ist überwiegend durch offene Bebauung mit breiten bis mittelbreiten Straßenräumen gekennzeichnet. Diskrepanzen zwischen Umfeldcharakteristik und funktionaler Zweckbestimmung bzw. Verkehrsbelastung der jeweiligen Straßen bestehen nicht.

4. Verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale

Insgesamt kann der Gemeinde Lotte ein in netzfunktionaler Hinsicht, Ausbaustandard und Fahrbahnzustand überwiegend sehr gutes bis gutes innerörtliches Straßennetz attestiert werden. Die nachfolgend herauskristallisierten Verbesserungsvorschläge stellen insofern nur Marginalien dar, die im Interesse einer positiven Verkehrs- und Ortsentwicklung jedoch im Detail aufgelistet werden sollen.⁴

4.1 Ortsteil Alt-Lotte

Die Analyse der vorgenannten detailliert erhobenen und dokumentierten verkehrsplanerischen Bestandsparameter führt zu wenigen, aber nachhaltigen Verbesserungsvorschlägen für die künftige Entwicklung des innerörtlichen Straßennetzes und des innergemeindlichen Radverkehrsnetzes in Lotte. Folgende Schwerpunktbereiche sind zu nennen:

- der Knotenpunkt Hansaring (L 597) – Cappelner Straße (K 25) ist von der Cappelner Straße aus südlicher Richtung kommend nicht gut einsehbar. Aufgrund der in der Realität hohen Fahrgeschwindigkeiten auf der L 597 (*Geschwindigkeitsbeschränkung an dieser Stelle auf 70 km/h*) sind grundsätzlich Sicherheitsdefizite beim Einbiegen des vorfahrtsrechtlich nachrangigen Verkehrs der Cappelner Straße in die L 597 zu konstatieren. Auch wenn dieser Knotenpunkt bislang nicht als Unfallhäufungsstelle im Sinne der Verkehrsunfallstatistik in Erscheinung getreten ist, so erscheint jedoch aufgrund der situativen Gegebenheiten eine Entschärfung dieser potenziell konflikträchtigen Kreuzung langfristig ratsam. Ein Umbau zum Kreisverkehrsplatz wird zu einer Verbesserung der Situation, insbesondere der vorfahrtsrechtlich nachrangigen einbiegenden Verkehre der Cappelner Straße, führen und zu einer Entschärfung beitragen.
- Die L 597 Hansaring mündet vorfahrtsrechtlich nachrangig in die Bahnhofstraße (L 597) ein. Die Hauptverkehrsbeziehungen an diesem Knotenpunkt folgen dem Verlauf der L 597⁵. Die Vorfahrtsregelung entspricht somit nicht dem Verlauf der Landesstraße bzw. den Hauptverkehrsströmen. Folglich ist der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer an diesem Knotenpunkt wartepflichtig, wohingegen die schwächeren Ströme vorfahrtsrechtlich bevorzugt werden. Zusätzlich führt die Vorfahrtsberechtigung der gerade verlaufenden Bahnhofstraße zu einer tendenziellen Geschwindigkeitsübertretung in diesem auf 70 km/h beschränkten Straßenabschnitt. Der Umbau des (*sehr gut ausgebauten*) Knotenpunktes zum Kreisverkehrsplatz erscheint daher zumindest mittelfristig wünschenswert.⁶ Grundsätzlich denkbar erscheint auch eine abknickende Vorfahrt im Zuge der L 597, wäre jedoch auch mit einem Umbau des Knotenpunktes verbunden. Eine Überprüfung dieser Knotenpunktssituation durch den zuständigen Baulastträger (*Landesbetrieb Straßen NRW*) erscheint aus Sicht der innerörtlichen Verkehrsentwicklungsplanung wünschenswert.

⁴ Viele der bei der Bestandsanalyse zunächst dokumentierten kleineren Mängel wurden während der Bearbeitung des VEP als verkehrsplanerisch irrelevant eingestuft und eine Beschränkung der Auflistung auf die planungsrelevanten Verbesserungsvorschläge vorgenommen.

⁵ VUS L 597 (Lit. /13/). Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wurden Knotenpunktzählungen in der L 597 nördlich des OT Alt-Lotte durchgeführt, welche u.a. dieses Ergebnis lieferten

⁶ Nicht nur aus verkehrstechnischem Blickwinkel erscheint ein Kreisverkehrsplatz an dieser Stelle sinnvoll, da die Konfiguration der starken Knotenströme prinzipiell eine flüssige Verkehrsabwicklung erwarten lässt (*kaum Überlagerung starker Abbiegeströme auf der Kreisfahrbahn*), sondern auch unter städtebaulichen Aspekten (*deutliche Markierung der Ortseingangssituation*).

- Die L 501 weist zwischen Krümpelstraße und Hainweg auf der Nordseite einen Mehrzweckstreifen auf, der in dieser Funktion aufgrund der weitgehenden Anbaufreiheit der L 501 in diesem Abschnitt für Kfz gar nicht – zumindest nicht zum Parken - sinnvoll genutzt werden kann. Stattdessen fehlen Radverkehrsanlagen auf der Nordseite, sodass eine Ummarkierung des Mehrzweckstreifens als Radweg sinnvoll erscheint. Ein Baumtor und/oder begleitende Straßenbäume auf der Südseite könnten – entsprechenden Grunderwerb vorausgesetzt – die Ortseingangssituation optisch hervorheben.
- Die L 501 weist in Höhe der Krümpelstraße keinerlei Querungshilfen für den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer auf. Das heißt, die Fußgänger und Radfahrer, die zwischen Wohnbereichen nördlich der L 501 und Sportstätten südlich der L 501 pendeln, müssen den schnellen Verkehr der L 501 *(70 km/h an dieser Stelle erlaubt, aufgrund des sehr breiten Ausbaustandards der L 501 sind jedoch höhere Geschwindigkeiten realistisch)* ungesichert queren. Der Einbau einer Querungshilfe *(Mittelinsel oder Fußgängerlicht-signalanlage)* an dieser Stelle erscheint sinnvoll. Je nach Flächenverfügbarkeit könnte auch ein Baumtor in Höhe Krümpelstraße die Ortseingangssituation prägnant markieren.
- Der Saerbecker Damm stellt hinsichtlich seiner netzfunktionalen Zweckbestimmung letztlich nur eine Wohnstraße dar, für die er jedoch bei weitem zu breit ausgebaut ist. Dies begünstigt erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sollten daher bei einer künftig anstehenden Fahrbahnsanierung berücksichtigt werden.

4.2 Ortsteil Büren

Die Bestandsanalyse ergab folgende verkehrsplanerischen Defizite, die Entwicklungspotenzial bieten:

- Der Radweg im Bereich des Teichweges wechselt in Höhe der Einmündung Gärtnerweg. Da der Teichweg mit 50 km/h befahrbar ist, erscheint eine Querungshilfe in Höhe Gärtnerweg im Teichweg sinnvoll.
- Im Bereich der Einmündung des Strotheweges in die Atterstraße müssen Radfahrer ggf. auch Fußgänger auf die andere Straßenseite der Atterstraße wechseln. Eine Entschärfung der Querungssituation ist ratsam, jedoch an dieser Stelle (*zusätzlich Bahnüberweg!*) äußerst schwierig realisierbar. Detaillierte Lösungsansätze können im Rahmen des VEP naturgemäß nicht aufgezeigt werden, sollten jedoch Gegenstand künftiger Straßenausbauplanungen für diesen Straßenabschnitt sein.
- Radverkehrsanlagen existieren im Strotheweg lediglich auf der Nordseite und dies nur im westlichen Streckenabschnitt zwischen Atterstraße und Einmündung Hansastraße. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite, der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h, der Verkehrsbelastung (*unter 5.000 [Kfz/24 h]*) und des – trotz starker Gewerbegebietsansiedlungen – relativ geringen Lkw-Anteils des Strotheweges erscheint die Markierung von Angebotsstreifen für den Fahrradverkehr zweckmäßig, ist jedoch aufgrund der geringen Straßenbreite nicht realisierbar (*wurde bereits im Rahmen der Verkehrsschau geprüft*).
- Als flankierende Maßnahmen bieten sich zusätzliche Querungshilfen im Strotheweg in Höhe der Einmündung Alter Schulweg an (Bushaltestelle). Aufgrund der engen straßenräumlichen Gegebenheiten könnte diese Querungshilfe voraussichtlich nur in Form einer Fußgängerbedarfsampel realisiert werden. Des Weiteren ist eine Querungshilfe Strotheweg kurz vor Einmündung der Bergstraße am östlichen Ortsrand wünschenswert.
- Weitere gesicherte Fußgängerquerungsstellen sind im Bereich der Bergstraße in Höhe der Einmündungen Kirchweg, Eschenweg sowie Strotheweg in Höhe der Eisenbahnkreuzung empfehlenswert, sobald dort die Bebauung fortschreitet.
- Der neue Siedlungsbereich nördlich der Bergstraße, der zurzeit nur teilweise als Baustraße ausgebaut und auch zurzeit nur teilweise bebaut ist, sollte langfristig als verkehrsberuhigter Bereich Zeichen 325 StVO ausgewiesen und dementsprechend als Mischverkehrsfläche konzipiert und ausgebaut werden.
- Der Wiesenweg und der Grenzweg sind für eine Wohnstraße relativ breit ausgebaut, sodass unangepasste Geschwindigkeiten (*Tempo-30-Zone*) trotz entsprechender Geschwindigkeitsbeschränkung begünstigt werden. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sind sinnvoll.

4.3 Ortsteil Halen

Den verkehrlichen Hauptproblempunkt stellt die sehr enge Ortsdurchfahrt der K 23 in der Bauerschaft Halen dar. Konfliktpotenziale ergeben sich insbesondere beim Einbiegen aus der Achmerstraße in die Halener Straße. Nach links ist die K 23 von der Achmerstraße aus kaum einsehbar. Zudem ist die Situation für Radfahrer und Fußgänger in diesem eng begrenzten Straßenraum mit relativ starkem Schwerverkehrsaufkommen und hohen Fahrgeschwindigkeiten mit einem hohen Gefährdungspotenzial verbunden. Für die Anwohner und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer stellt der relativ hohe Lkw-Verkehrsanteil auf dieser Strecke in Verbindung mit den extrem engen Straßenräumen, den unmittelbar angrenzenden Gebäuden und hohen Fahrgeschwindigkeiten eine starke Beeinträchtigung des Wohnkomforts und der Sicherheit dar. Diese bereits im „normalen“ werktäglichen Verkehrsgeschehen feststellbaren Probleme und Defizite treten verstärkt zutage, wenn Verkehre von der Bundesautobahn A 1 über die als Umleitungsstrecke für die BAB A 1 fungierende Kreisstraße K 23 umgeleitet werden. Eine Entlastungsstraße für die Bauerschaft Halen im Zuge der K 23 ist kurz- bis mittelfristig wünschenswert.

Die Vorschläge für eine Entlastungsstraße im Zuge der K 23 für die Bauerschaft Halen (Abb. 2.3) stellen keine exakten Trassierungsvorschläge dar, sondern zeigen nur ungefähr denkbare Korridore für den Verlauf einer derartigen Entlastungsstraße. Eine westliche Entlastungsstraße hätte den Vorteil, dass die Bauerschaft zusammenhängend bestehen bleibt, jedoch nach wie vor die Ortsdurchfahrt der Achmerstraße (K 15) beinhaltet. Die Alternative Ost bindet dagegen die Achmerstraße direkt (*d. h. ohne Ortsdurchfahrt*) an, zerschneidet jedoch die Bauerschaft in einen nördlichen und einen südlichen Teil.

Seitens des Kreises Steinfurt in Vorabstimmungen mit der Gemeinde Lotte bereits vorgebrachte Kompromisslösungen

- eines Ausbaues der K 23 in der bestehenden Trasse (*mit Versatz der die Fahrbahn begrenzenden Mauern*) oder
- einer teilweisen Neutrassierung der K 23 (s. Abb. 2.3), wobei lediglich der südliche Bereich der Bauerschaft Halen nicht mehr unmittelbar von den Durchgangsverkehren betroffen wäre,

greifen nach Ansicht des Verfassers zu kurz. Zwar sind diese Kompromisslösungen ohne Zweifel erheblich kostengünstiger realisierbar als die in Abb. 2.3 grob skizzierten Lösungsansätze einer vollständigen Umgehung der Bauerschaft Halen. Jedoch wird das Hauptproblem, die Führung tlw. sehr starker Verkehrsströme (*Autobahnumleitungsstrecke!*) mit relativ hohen Geschwindigkeiten in unmittelbarer Nähe zu angrenzenden Gebäuden, durch die Kompromisslösungen gar nicht (*Ausbaualternative*) bzw. nur unzureichend (*Variante mit nur teilweiser Neutrassierung der K 23*) gelöst.

An dieser Stelle kann lediglich der Bedarf für eine derartige Entlastungsstraße aufgezeigt werden. Detailliertere Aussagen sind nur im Rahmen einer fundierten Verkehrsuntersuchung möglich, bei denen u. a. auch der Verkehrswert und die Verlagerungseffekte bzw. Entlastungseffekte der unterschiedlichen Alternativen bzw. Varianten konkret quantifiziert werden.

Weitere verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale bestehen wie folgt:

- Die Straße Everskamp weist zurzeit einen desolaten Zustand auf und ist teilweise nicht ausgebaut. Ein Endausbau scheint hier dringend ratsam. Angemessen erscheint ein Ausbau als Mischverkehrsfläche und Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich gem. Zeichen 325 StVO.
- Die neuen Siedlungsbereiche (*ehemaliger Sportplatz*) sollten ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 StVO ausgewiesen und entsprechend ausgebaut werden.
- Im Bereich des Niederseester Weges findet in Höhe der Einmündung des Oberseester Weges ein Seitenwechsel des Radweges statt. Hier ist aufgrund der sehr geraden Trassierung des breiten Ausbaus des Niederseester Weges und daraus resultierender möglicherweise unangepasster Fahrgeschwindigkeiten langfristig eine Querungshilfe anzustreben.
- Ebenfalls fehlt eine Querungshilfe zwischen Niederseester Weg und Bahnhof in der Achmerstraße in Höhe der Einmündung des Niederseester Weges.
- Ein straßenbegleitender Radweg im Zuge der K 23n (*Lotte*) / L 109 (*Niedersachsen*) ist in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Niedersachsen anzustreben.
- Die auf einem langen Abschnitt zwischen östlichem Ortsrand (*Landwehrstraße*) und Schmalkenweg am westlichen Ortsteilrand Bürens fertig gestellten Radverkehrsanlagen (*tlw. Gehweg / Radfahrer frei im Bereich östlich Bergstraße bzw. Radweg ab Haus Nr. 28 in Richtung Wersen*) sollten parallel zur K 47 (*Bergstraße*) weitergeführt werden bis zur Atterstraße im Ortsteil Wersen.
- „Last but not least“ ist auf die unübersichtliche Knotenpunktssituation mit höhengleichem Bahnübergang der Achmerstraße hinzuweisen. Zwischen Einmündung der K 23 in die Achmerstraße und niedersächsischer Landesgrenze (*nur 125 m Entfernung!*) sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 / 50 km/h erfolgen.

4.4 Ortsteil Wersen

Fehlende Radverkehrsanlagen an der Hauptverkehrsstraße „Westerkappeler Straße“ stellen eine erhebliche Beeinträchtigung für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer dar. Erforderlich sind Radverkehrsanlagen durchgängig von der Einmündung in die L 595 im Westen bis zum Übergang der Westerkappeler Straße in die Atterstraße. Ein GVFG-Antrag für den Neubau eines Radweges auf der Südseite der Westerkappeler Straße zwischen Halener Straße und Poststraße wurde gestellt.

- Die Halener Straße weist unmittelbar nördlich der Einmündung in die Westerkappeler Straße bis zur Einmündung der Straße Entenbrook in die Halener Straße keine Radverkehrsanlagen auf. Hier ist eine Weiterführung des auf der Ostseite verlaufenden Radweges vor dem Kirchengrundstück bis zur Westerkappeler Straße anzustreben.
- Am Ende der Radverkehrsanlage (*Fußweg, Radfahrer frei*) der Poststraße in Höhe der Einmündung Am Herrengarten müssen Fußgänger und Radfahrer die relativ stark befahrene K 23 ungesichert queren. Die Anlage einer Querungshilfe ist mittelfristig wünschenswert.
- Der separat verlaufende Weg zwischen Sennlicher Weg und Poststraße, der östlich parallel zur L 595 verläuft, sollte als Radweg ausgewiesen werden. Entsprechende Planungen werden derzeit von der Gemeinde Lotte verfolgt.
- In der Poststraße fehlen zwischen L 595 und Am Herrengarten Radverkehrsanlagen. Eine Fortführung des einseitigen Beidrichtungsradweges auf der Nordwestseite erscheint machbar und sollte längerfristig angestrebt werden. Entsprechende Planungen werden derzeit von der Gemeinde Lotte verfolgt (*von der Einmündung „Am Herrengarten“ bis zur sog. „Rittmeister-Kreuzung“, d. h. der Einmündung L 597 / L 595*).

5. Planungsempfehlungen

5.1 Leitbild heutiger kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung

Als generelle planerische Leitziele heutiger städtischer Verkehrsplanung lassen sich definieren:

Generelle Leitziele heutiger städtischer Verkehrsplanung		
<u>Zielfeld</u>	<u>Verkehrs- und städteplanerische Primärziele:</u>	<u>Verkehrsplanerische Teilziele:</u>
Verkehrsererschließung	⇒ Gewährleistung guter Erreichbarkeit vorhandener und geplanter Wohngebiete, Gewerbegebiete, des Ortszentrums usw.	⇒ Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr Erreichbarkeit für den Fahrradverkehr Fußläufige Erreichbarkeit Erreichbarkeit mit dem ÖPNV Zielnahe Unterbringung des ruhenden Verkehrs
Umwelt	⇒ Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen	⇒ Reduzierung von Lärmimmissionen Reduzierung der Schadstoffbelastung Reduzierung des Ressourcenverbrauchs
Verkehrssicherheit	⇒ Minimierung des Gefährdungspotentials durch den Kfz-Verkehr	⇒ Verkehrsvermeidung (z.B. durch eine „Siedlungsstruktur der kurzen Wege“) Modal-Split-Verlagerung zugunsten des NIV und ÖPNV ⇒ Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus sensiblen Bereichen Verkehrsberuhigung des verbleibenden Kfz-Verkehrs
Städtebau/ Wohnen/ Einkaufen	⇒ Steigerung der Attraktivität der Gemeinde als Wohn- und Einkaufsstandort	⇒ Reduzierung von Trennwirkungen Schaffung attraktiver Aufenthalts- und Verweilbereiche im Straßenraum
Ökonomie	⇒ Minimierung verkehrsbedingter Kosten	⇒ Reduzierung von Umwegen Vermeidung von Wartezeiten (Staus) ⇒ Minimierung von Bau- und Betriebskosten für verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen

Die Erreichung dieser Ziele setzt u.a. eine entsprechende funktionale Strukturierung der innörtlichen Verkehrsnetze voraus.

Für die Strukturierung des Straßennetzes und Radverkehrsnetzes in Lotte werden nachfolgend Empfehlungen gegeben.

5.2 Strukturierung Straßennetz

• Überörtliche klassifizierte Straßen

Die Klassifizierung der überörtlichen Straßen erfolgt nach ihrer netzfunktionalen Kategorie und dem daraus resultierenden Baulasträger:

- Bundesautobahn (*im Bereich Lotte: A 1, A 30*)
 - Netzfunktion: Fernverkehrsverbindung
 - Baulasträger: Bundesrepublik Deutschland
- Bundesstraßen (*im Bereich Lotte sind jedoch keine Bundesstraßen vorhanden*)
 - Netzfunktion: überregionale Verbindung
 - Baulasträger: Bundesrepublik Deutschland
- Landesstraßen (*im Bereich Lotte: L 501, L 589, L 595, L 597*)
 - Netzfunktion: regionale Verbindung
 - Baulasträger: Land NRW, Niedersachsen usw.
- Kreisstraßen (*im Bereich Lotte: K 8, K 15, K 16, K 23, K 25, K 28, K 47, K 48*)
 - Netzfunktion: Zwischengemeindliche Verbindung
 - Baulasträger: Kreis Steinfurt, Landkreis Osnabrück usw.

• Innerörtliches Straßennetz

Die hierarchische Netzgliederung innerörtlicher Straßen erfolgt nach funktionalen Kriterien in die drei Hauptkategorien

- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
(*Primäre Aufgabe: Aufnahme der das Ortsgebiet durchfließenden Hauptverkehrsströme des örtlichen und überörtlichen Kfz-Verkehrs und Anbindung an das überörtliche klassifizierte Straßennetz; daneben in eingeschränktem Maße auch Sammel- und tlw. Erschließungsfunktion*) – i. d. R. Tempo 50 km/h; i.d.R. als Vorfahrtsstraße (Z. 306 StVO) oder vorfahrtsberechtigte Straße (Z. 301 StVO) ausgewiesen.
- Sammelstraßen / Hapterschließungsstraßen
(*Primäre Aufgabe: Bündelung des örtlichen Quell- / Zielverkehrs auf ausreichend leistungsfähigen, umfeldverträglichen Sammelstraßen und Weiterleitung / Anbindung an das innerörtliche Straßenhauptnetz; daneben auch Erschließungsfunktion*) – i. d. R. 30 km/h, tlw. 50 km/h,
- Wohnstraßen / Anliegerstraßen und sonstige Erschließungsstraßen
(*Primäre Aufgabe: Erschließung der an diese Straßen angrenzenden Grundstücke; tlw. auch Aufenthaltsfunktion*) – i. d. R. in „Verkehrsberuhigte Bereiche“ gem. Z. 325 StVO (7 km/h) oder in „Tempo-30-Zonen“ eingebunden; generell rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung an Kreuzungen und Einmündungen gleichrangiger Straßen.

Diese Grobkategorisierung innerörtlicher Straßen ist sinnvoll für die Erstellung gesamtörtlicher Verkehrsentwicklungspläne oder ortsteilbezogener Verkehrskonzepte.

Eine nach diesen funktionalen Kriterien konzipierte Netzstruktur ist in Abb. 3.1 für das gesamte Straßennetz des Gemeindegebietes Lotte dargestellt.

Die Abb. 4.1 bis 4.4 zeigen die künftig empfohlene hierarchische Netzgliederung für die einzelnen Ortsteile.

5.3 Strukturierung Radverkehrsnetz

Der Ausbau eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes in der Gemeinde Lotte

- ist zum einen erforderlich in den Ortsdurchfahrten der überörtlichen klassifizierten Straßen und innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen innerhalb der geschlossenen Ortschaften der Ortsteile Alt-Lotte, Büren, Halen und Wersen,
- sowie entlang der Gemeindeverbindungsstraßen (*insbesondere L 597, K 23 und K 16*) zwischen den einzelnen Ortsteilen.

Durchgängige Radverkehrsanlagen sollten insbesondere vorhanden sein für die

- Radverkehrshaupttrouten, über welche der werktägliche Radverkehr (*Schülerverkehre, Berufsverkehre, Einkaufsverkehre usw.*) primär gebündelt verlaufen;
- Radverkehrsfreizeitrouten führen dagegen oft bewusst über verkehrsarme, landschaftlich reizvolle sowie an touristischen Sehenswürdigkeiten vorbeiführenden Routen auf verkehrsarmen Straßen außerhalb der bebauten Siedlungsgebiete entlang. Das Vorhandensein von Radverkehrsanlagen ist für diese Freizeitrouten nicht generell erforderlich, sondern nur dann, wenn diese abschnittsweise über stark befahrene und/oder mit hoher Geschwindigkeit befahrbare Straßenabschnitte des klassifizierten Straßennetzes bzw. innerörtliche Hauptverkehrsstraßen geführt werden.

Der sich danach ergebende Ausbaubedarf im gesamten Gemeindegebiet ist im Maßnahmenkonzept Radverkehrsnetz (Abb. 3.2) dargestellt. Mittel- bis langfristiger Handlungsbedarf, u. a. im Zuge des Ausbaus vorhandener Straßen wie z. B. der L 597 zwischen den Ortsteilen Wersen und Alt-Lotte, wie er derzeit seitens des Landesbetriebes Straßen NRW geplant wird, besteht demnach insbesondere in folgenden Straßenabschnitten:

- Osnabrücker Straße (L 501) auf der Nordseite zwischen Einmündung Bahnhofstraße und Einmündung Hainweg. Hier könnten die vorhandenen Mehrzweckstreifen zu einem Radfahrstreifen ummarkiert und entsprechend beschildert werden.
- Bahnhofstraße / Wersener Straße zwischen dem Ortsteil Alt-Lotte, Einmündung Hansaring und dem derzeitigen Ausbauende der L 597 „Düter Straße“.
- Poststraße (K 23) im Ortsteil Wersen zwischen der Einmündung in die L 595 und „Am Herrengarten“; ein Beidrichtungsradweg auf der nordwestlichen Straßenseite erscheint hier baulich möglich. Entsprechende Planungen hat die Gemeinde Lotte bereits aufgestellt.
- Halener Straße (K 23) ab dem derzeitigen Ausbauende der Radverkehrsanlagen nördlich der Siedlung Gänsehügel bis zum Ortsteil Halen, wobei eine durchgängige Führung von Radverkehrsanlagen nur im Zuge einer Entlastungsstraße für die Bauerschaft Halen möglich erscheint. Eine ungefähre Trassenlage wurde in der Abb. 3.2 skizziert, wobei die Trasse nur einen groben, theoretisch möglichen Korridor einer „West-Alternative“ einer K 23-Neutrassierung beschreibt.
- Westerkappeler Straße im Ortsteil Wersen zwischen der Einmündung in die L 595 und der Einmündung der Poststraße in die Westerkappeler Straße. Hier erscheinen sog.

Angebotsstreifen aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite nicht realisierbar. Machbar erscheint ein kombinierter Fuß- und Radweg auf der Südseite.

- Westerkappelner Straße zwischen Einmündung Poststraße und Einmündung Halener Straße. Auch in diesem Abschnitt erscheint die Anlage eines kombinierten Fuß- und Radweges auf der Nordwestseite realisierbar. Entsprechende GVFG-Anträge wurden seitens der Gemeinde Lotte bereits gestellt.
- Westerkappelner Straße zwischen Halener Straße und Atterstraße: Ein kombinierter Rad-Fußweg wird derzeit baulich realisiert.
- Strothweg zwischen Einmündung „Alter Schulweg“ und der Einmündung des Strothweges in die Bergstraße. Aufgrund der sehr engen räumlichen Gegebenheiten (*südlich an die Fahrbahn grenzt unmittelbar die Trasse der Tecklenburger Nordbahn Mettingen-Eversburg*) an, die zwar nur noch für den Güterverkehr genutzt wird, jedoch die Anlage baulicher Radwege ausschließt. Ummarkierungen der Fahrbahn zugunsten des Radverkehrs durch Anlage von Angebotsstreifen wurden geprüft, jedoch aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite als nicht realisierbar verworfen.⁷
- Bergstraße zwischen Schmalkenweg (OT Büren) und Atterstraße (OT Wersen). Dieser Abschnitt könnte ebenfalls als „Bürgeradweg“⁸ konzipiert und realisiert werden.

Als flankierende Maßnahmen zur Sicherung des nichtmotorisierten Verkehrs, insbesondere des Schülerverkehrs, sind des Weiteren eine Reihe von Querungshilfen, insbesondere an solchen Stellen, an denen ein Seitenwechsel vorhandener Radverkehrsanlagen gegeben ist, nach Möglichkeit vorzusehen. Die entsprechenden Querungsstellen wurden in Abb. 3.2 sowie in den entsprechenden Abbildungen 2.1 bis 2.4 durch entsprechende Signaturen konkret markiert.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass das Radverkehrsnetz innerhalb des Gemeindegebietes derzeit nur sehr torsohaft vorhanden ist, dass aber ein konsequenter Ausbau der Radverkehrsanlagen vorgesehen ist, jedoch ein lückenloses, zusammenhängendes Radverkehrsnetz im gesamten Gemeindegebiet Lotte grundsätzlich ohne gravierende Eingriffe in vorhandene Grundstücksstrukturen oder Bausubstanz nicht möglich erscheint. Im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes können hierfür jedoch nur grundsätzliche strukturelle Anregungen gegeben werden, die bauliche Machbarkeit der vorgeschlagenen Radverkehrsnetzelemente zur Ergänzung in das Radverkehrsnetz muss im Rahmen anschließender detaillierter straßenbautechnischer Untersuchungen geprüft und im Detail geplant werden.

⁷ Abhilfe könnte langfristig allenfalls durch Herausnahme der Trasse der Tecklenburger Nordbahn aus der Parallellage zum Strothweg geschaffen werden. Theoretisch denkbar wäre eine Neubautrasse, welche die vorhandene Eisenbahntrasse ab Höhe Wersener Damm in West-Ost-Richtung mit der Trasse der Eisenbahnstrecke Osnabrück-Oldenburg verbindet. Dadurch wäre die TWE-Trasse parallel zum Strothweg vsl. entbehrlich. Die praktische Umsetzbarkeit dürfte in der Realität jedoch vsl. schon unter finanziellen Aspekten nicht gegeben sein. Dennoch erscheint ein entsprechender Hinweis im VEP sinnvoll, um zumindest eine langfristige Lösungsperspektive aufzuzeigen.

⁸ Unter „Bürgeradweg“ ist hier ein von Bürgern der Gemeinde Lotte initiiertes und planerisch begleiteter Radweg zu verstehen.

6. Untersuchungsfazit und Ausblick

Die zweite Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Lotte zielte nach exakt 20 Jahren seit Fertigstellung des ersten Verkehrsentwicklungsplanes auf eine

- Aktualisierung der Bestandsanalyse des Straßennetzes und
- *(sofern man überhaupt von einem zusammenhängenden Netz sprechen kann)* auf die Aktualisierung der Bestandsanalyse des Radverkehrsnetzes.

Ziel war es, mögliche Entwicklungspotenziale zur Vervollständigung und Anpassung dieser Verkehrsnetze an die mittlerweile erfolgten siedlungsstrukturellen Veränderungen in der Gemeinde Lotte aufzuzeigen.

Da - u. a. aus dem vorhandenen VEP von 1989 sowie daran anschließenden Folgeuntersuchungen - bekannt war, dass „klassische“ Verkehrsprobleme im Gemeindegebiet der Gemeinde Lotte de facto nicht existieren, konnte auf aufwändige Verkehrserhebungen im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes verzichtet werden. Stattdessen erfolgte auf der Basis der Bestandsanalysen des Straßenverkehrsnetzes und des Radverkehrsnetzes

- eine Analyse struktureller und baulicher Defizite im verkehrsinfrastrukturellen Bereich, sowie der daraus ableitbaren verkehrsplanerischen Entwicklungspotenziale.
- Hieraus kristallisierten sich bestimmte Planungsempfehlungen heraus, die im Textteil des Erläuterungsberichtes beschrieben wurden und in den entsprechenden Konzeptplänen bzw. Maßnahmenplänen kartografisch dargestellt sind.

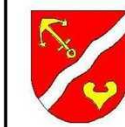
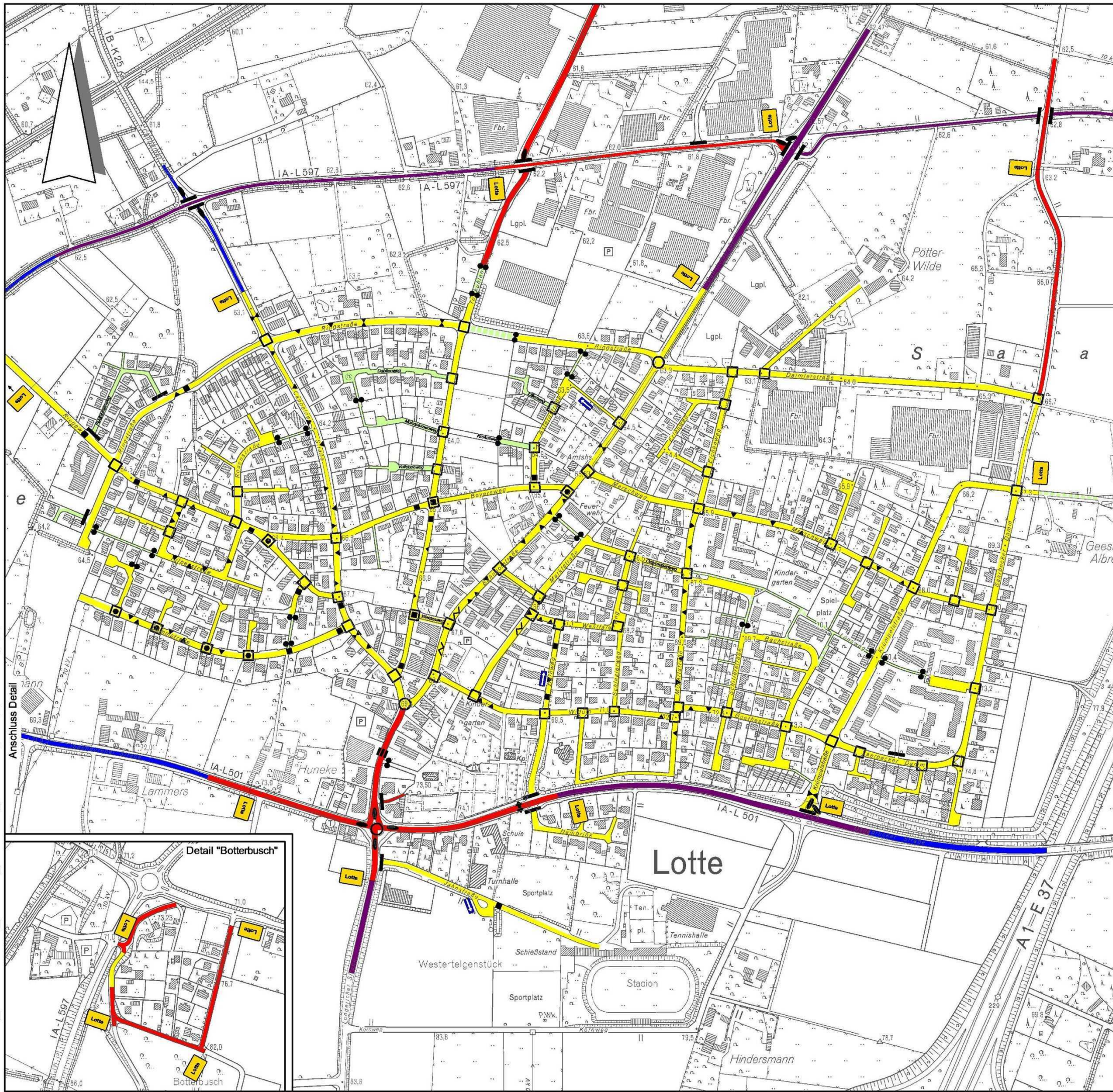
Die Tiefenschärfe eines Verkehrsentwicklungsplanes umfasst naturgemäß nur die sog. Strukturplanung. Straßenbautechnische Details bleiben dagegen späteren Planungsstadien vorbehalten. Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes ist es, die grundsätzlich notwendigen Maßnahmen für die Sicherstellung sinnvoll strukturierter innerörtlicher Netzstrukturen für das Straßennetz und das Radverkehrsnetz aufzuzeigen. Die Aussagen konnten auf die Sektoren Straßennetz und Radverkehrsnetz beschränkt werden, da in puncto ÖPNV im Bereich Lotte kein Handlungsbedarf erkennbar ist, wie vorab mit der Verwaltung geklärt wurde, und auch in puncto ruhender Verkehr keine Problemfelder mit Handlungsbedarf erkennbar sind.

Im Verkehrsentwicklungsplan, 2. Fortschreibung 2009, werden abschließend Empfehlungen zur Strukturierung des Straßennetzes im Sinne einer hierarchischen Netzgliederung gegeben. Die Kriterien für die Einstufungen wurden erläutert, die Einstufung erfolgte anhand dieser Kriterien. Damit sind Entscheidungshilfen für künftige Ausbaumaßnahmen hinsichtlich des zugrunde zu legenden Ausbaustandards *(jeweils entsprechend für Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen oder Wohnstraßen/Erschließungsstraßen)* gegeben, nach denen auch u. a. die Anliegerbeiträge nach KAG bemessen werden können.

Mit der zweiten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Lotte ist somit ein verkehrsplanerischer Handlungsleitfaden für das nächste Jahrzehnt gegeben. Eine kontinuierliche Anpassung an veränderte siedlungsstrukturelle und/oder verkehrsinfrastrukturelle Veränderungen des überörtlichen klassifizierten Straßennetzes sollten im Abstand von jeweils einer Dekade erfolgen. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um eine funktionsgerechte Verkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Lotte als eine wesentliche Voraussetzung für eine weiterhin positive Entwicklung in der Gemeinde zu schaffen.

Aufgestellt:
Osnabrück, 17.09.2009
Th/Sc-06110-04

Planungsbüro Hahm GmbH



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Alt-Lotte

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßennetz Bestand 2008

Zulässige Geschwindigkeiten

- 100 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h (Z. 325 StVO)
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Verkehrsregelungen / Verkehrsberuhigung

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- Kreisverkehrsplatz
- wartepflichtige Knotenpunktszufahrt 205 StVO / 206 StVO
- Rechts-vor-Links
- Durchfahrt zu Grundstücken (z.B. durch Poller) gesperrt
- Aufpflasterung / Beet
- Fahrbahneinengung
- Elektronische Geschwindigkeitsanzeige
- Durchfahrt verboten
- Einbahnstraße

Querungshilfen

- Mittelsinsel
- Fußgängerampel
- Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

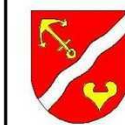
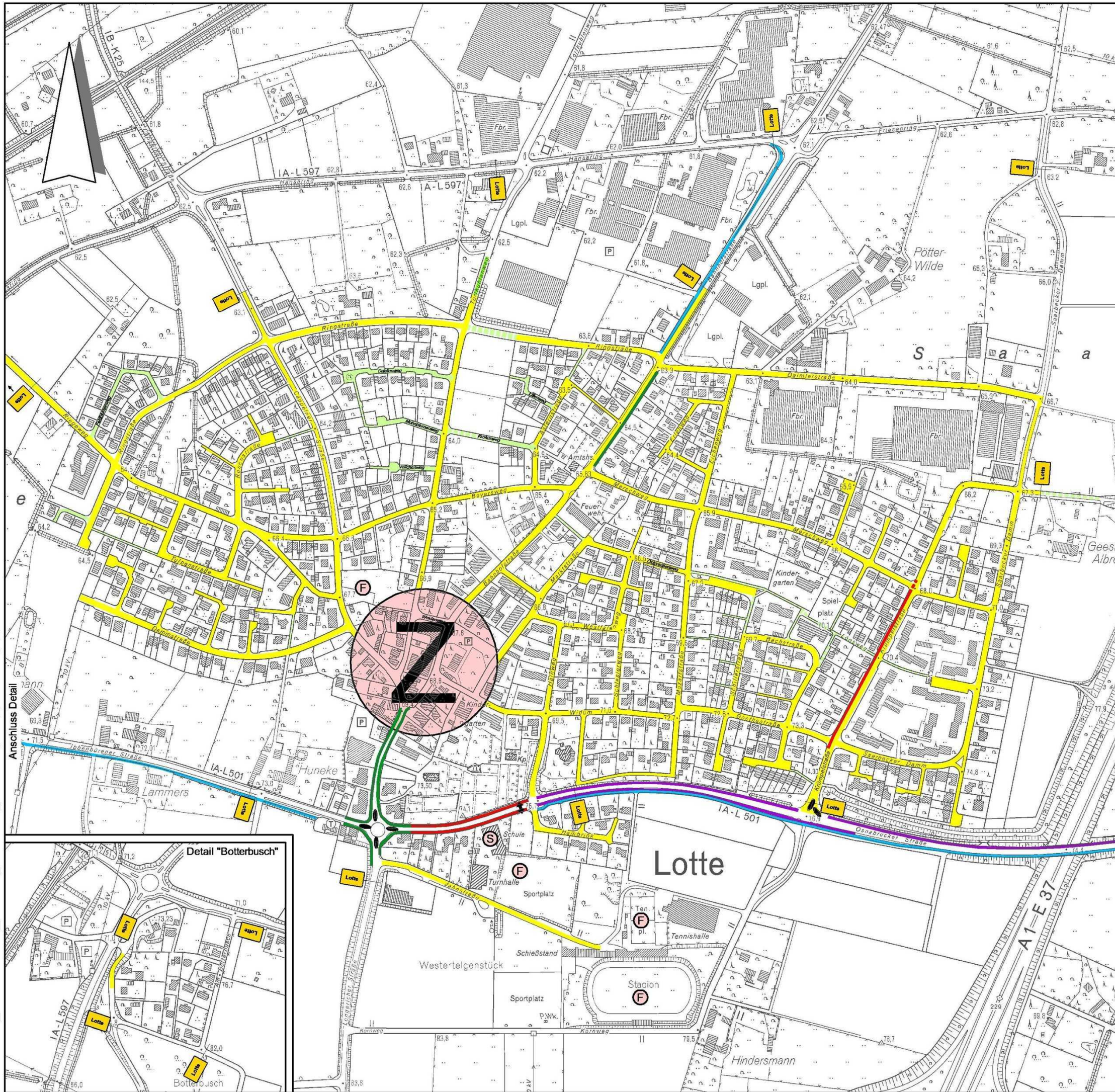
Abbildung 1.1.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Alt-Lotte

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Radverkehrsnetz Bestand 2008

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat trassierte Rad-/Gehwege / Straße für Kfz gesperrt, für Fußgänger/Radfahrer frei

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Fuß-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Mehrzweckstreifen
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Wichtige Ziele des Radverkehrs

- Bahnhof
- Freizeit- und Sportstätte
- Schulstandort
- Ortsteilzentrum

Querungshilfen

- Mittelsinsel
- Fußgängerampel / Fußgängerfurt bei LSA
- Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

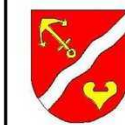
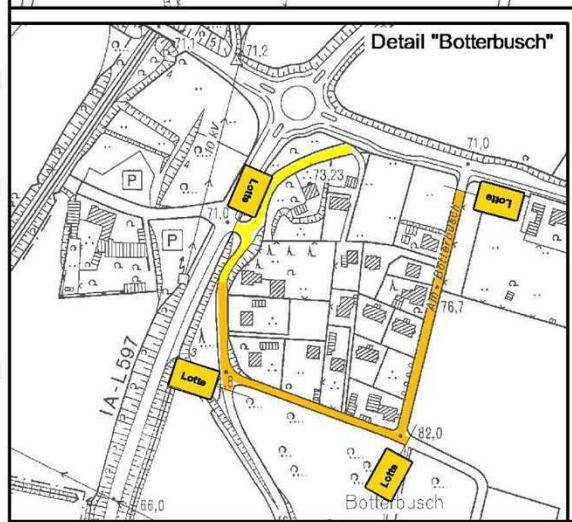
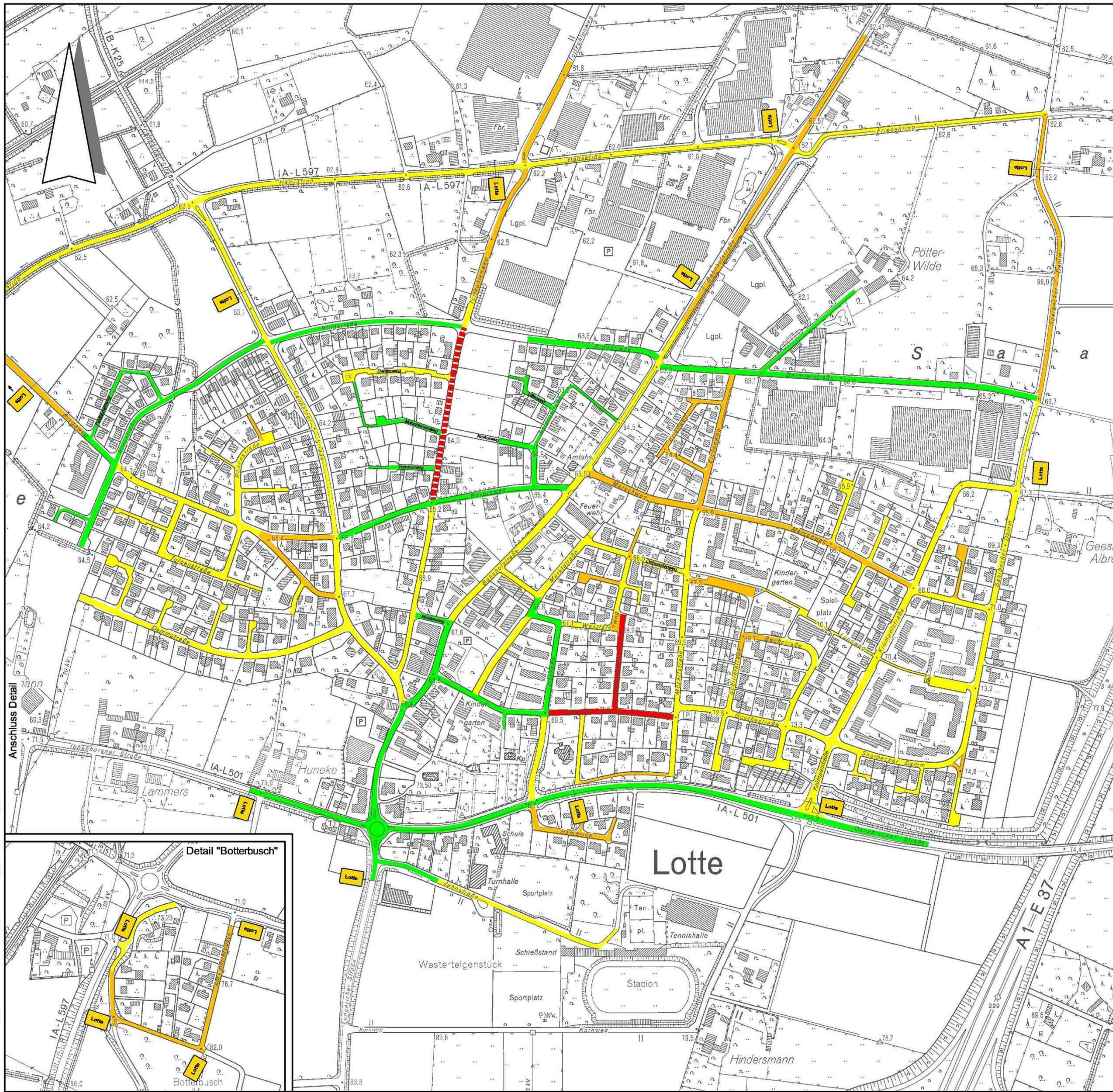
Abbildung 1.1.2



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

**2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Alt-Lotte**

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßenzustand Bestand 2008

Straßenzustand

- Kategorie 1
Ohne Mängel -> mittelfristig kein Handlungsbedarf
- Kategorie 2
Leichte Mängel -> z.Z. kein Handlungsbedarf
- Kategorie 3 - 4
Punktueller Mängel -> kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf
- Kategorie 5 - 6
Gravierende Mängel -> akuter Handlungsbedarf
- - - Baustraße

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

-  Höhengleicher Bahnübergang
-  Ortstafel
-  Straßenunterführung / Tunnel
-  Straßenüberführung / Brücke

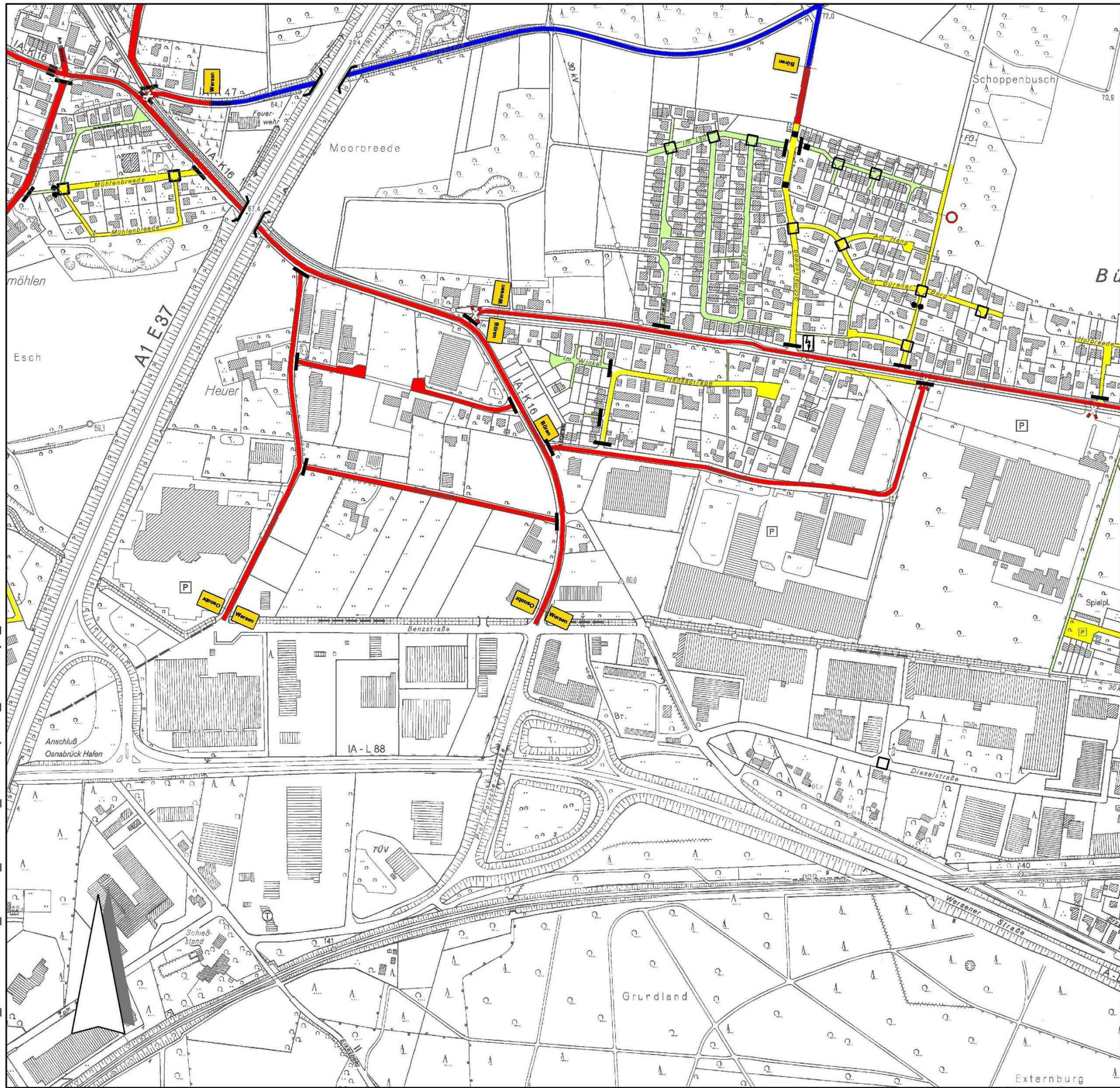
Stand: 15.09.2009

o.M.

Abbildung 1.1.3



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org
Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren West

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßennetz Bestand 2008

Zulässige Geschwindigkeiten

- 100 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h (Z. 325 StVO)
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Verkehrsregelungen / Verkehrsberuhigung

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- Kreisverkehrsplatz
- wartepflichtige Knotenpunktzufahrt 205 StVO / 206 StVO
- Rechts-vor-Links
- Durchfahrt zu Grundstücken (z.B. durch Poller) gesperrt
- Aufpflasterung / Beet
- Fahrbahneinengung
- Elektronische Geschwindigkeitsanzeige
- Durchfahrt verboten
- Einbahnstraße

Querungshilfen

- Mittelsinsel
- Fußgängerampel
- Zebrastrifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

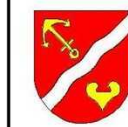
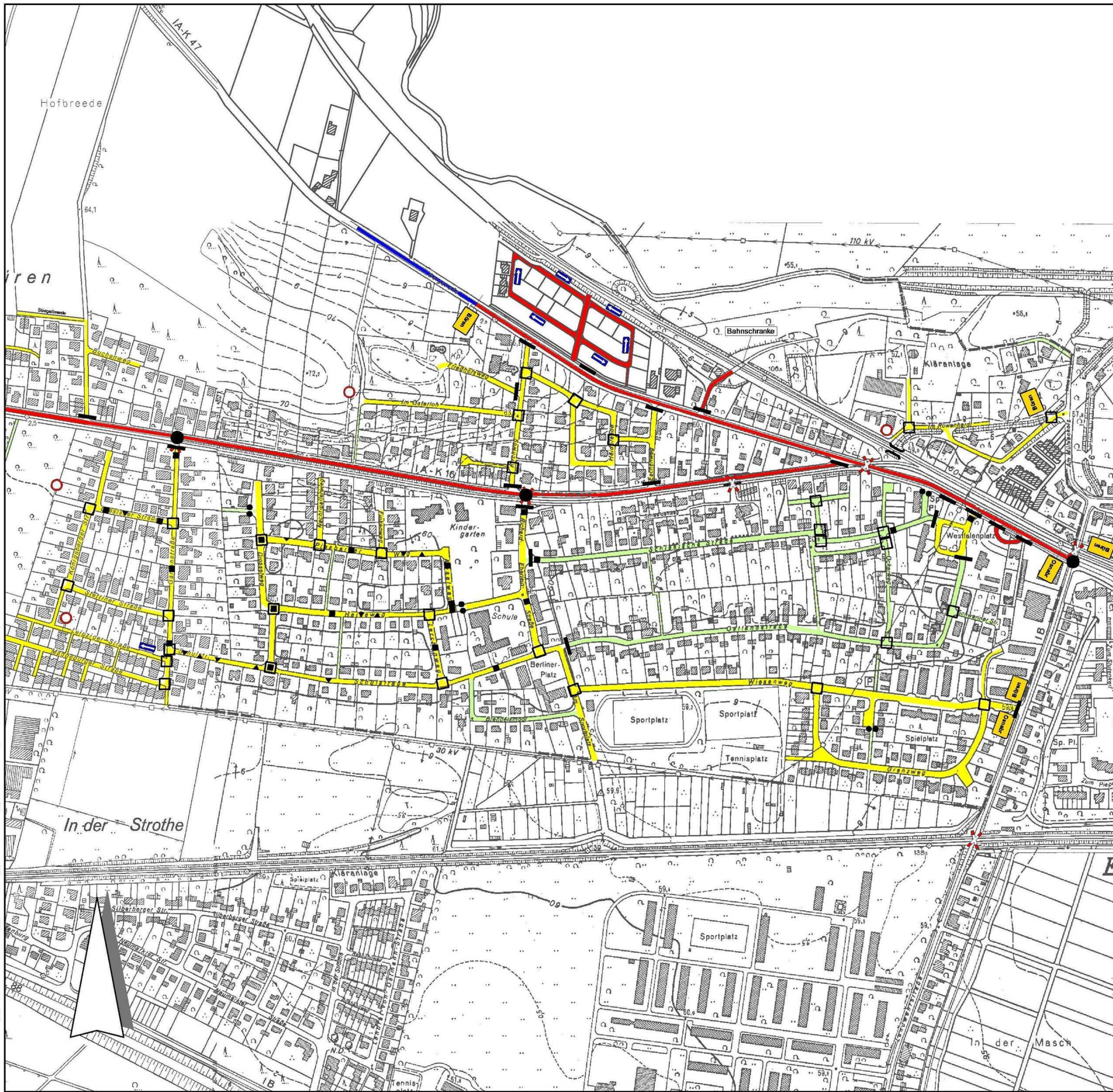
Abbildung 1.2.1.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren Ost

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßennetz Bestand 2008

Zulässige Geschwindigkeiten

- 100 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h (Z. 325 StVO)
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Verkehrsregelungen / Verkehrsberuhigung

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- Kreisverkehrsplatz
- wartepflichtige Knotenpunktszufahrt 205 StVO / 206 StVO
- Rechts-vor-Links
- Durchfahrt zu Grundstücken (z.B. durch Poller) gesperrt
- Aufpflasterung / Beet
- Fahrbahneinengung
- Elektronische Geschwindigkeitsanzeige
- Durchfahrt verboten
- Einbahnstraße

Querungshilfen

- Mittelsinsel
- Fußgängerampel
- Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

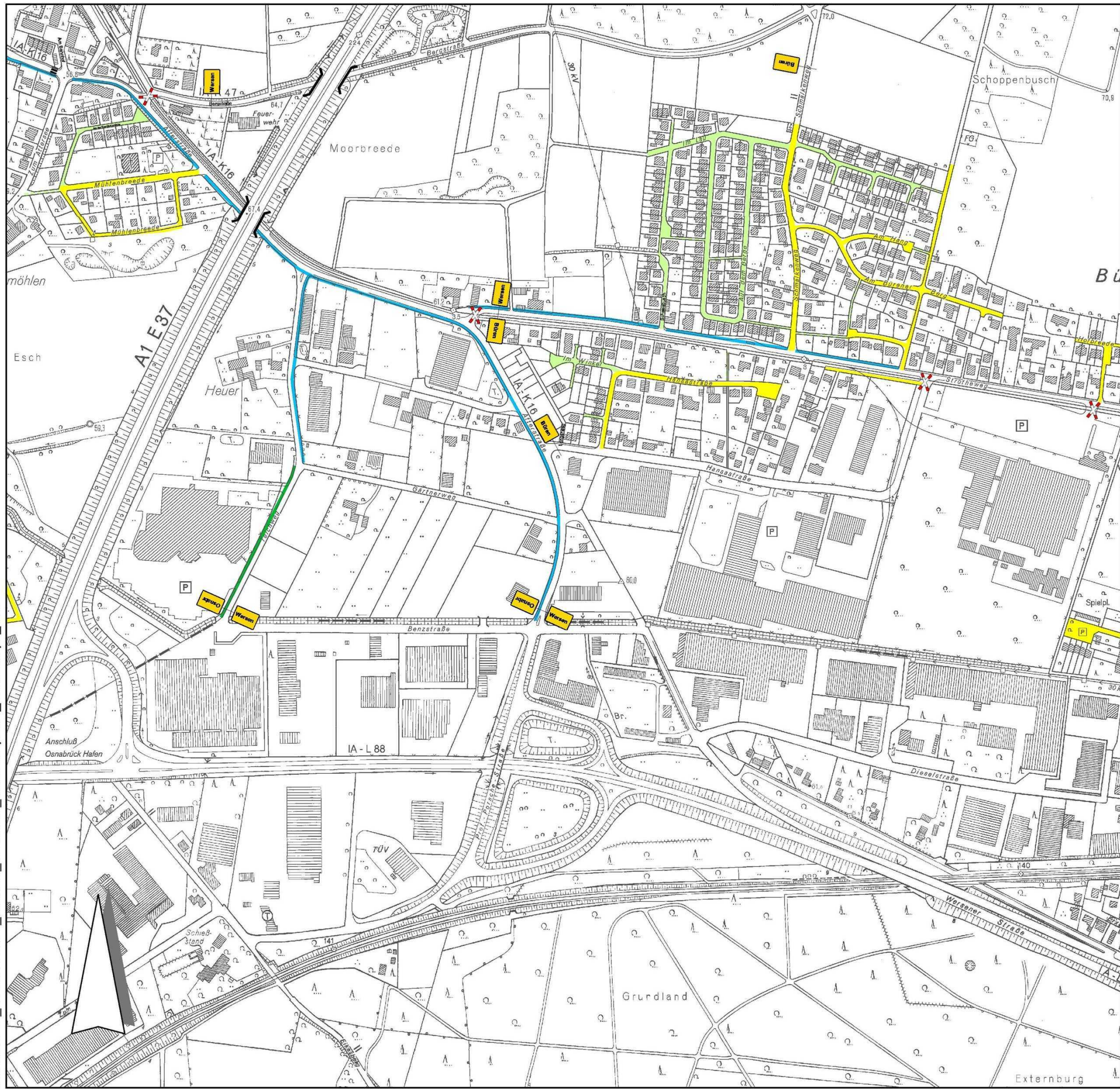
o.M.

Abbildung 1.2.1.2



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mündener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org
Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren West

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Radverkehrsnetz Bestand 2008

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat trassierte Rad-/Gehwege / Straße für Kfz gesperrt, für Fußgänger/Radfahrer frei

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Fuß-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Mehrzweckstreifen
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Wichtige Ziele des Radverkehrs

- (B) Bahnhof
- (F) Freizeit- und Sportstätte
- (S) Schulstandort
- (Z) Ortsteilzentrum

Querungshilfen

- Mittellinsel
- Fußgängerampel / Fußgängerfurt bei LSA
- Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

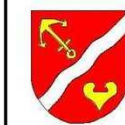
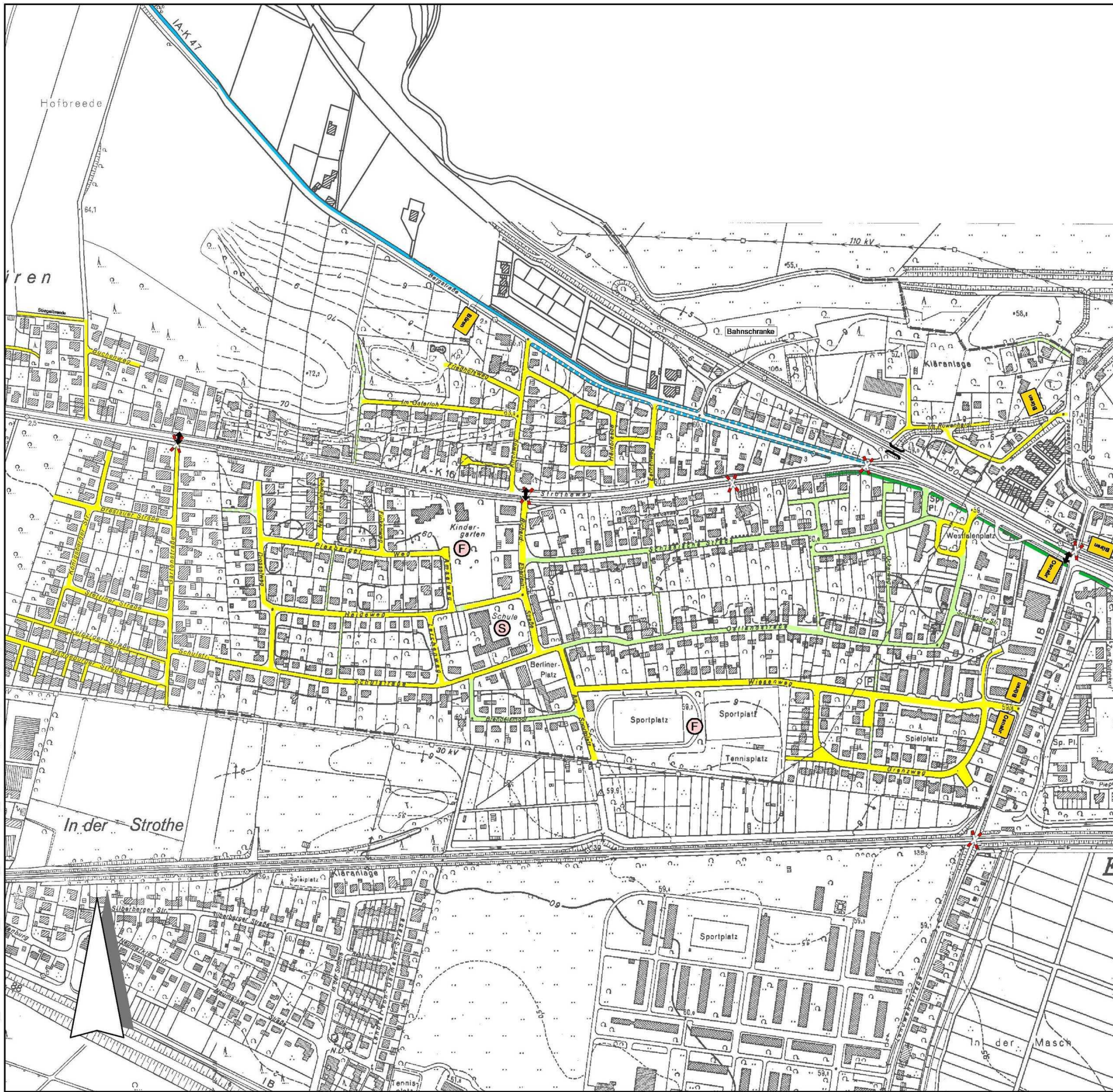
o.M.

Abbildung 1.2.2.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org
Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren Ost

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Radverkehrsnetz Bestand 2008

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat trassierte Rad-/Gehwege / Straße für Kfz gesperrt, für Fußgänger/Radfahrer frei

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Fuß-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Mehrzweckstreifen
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Wichtige Ziele des Radverkehrs

- Bahnhof
- Freizeit- und Sportstätte
- Schulstandort
- Ortsteilzentrum

Querungshilfen

- Mittelsinsel
- Fußgängerampel / Fußgängerfurt bei LSA
- Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

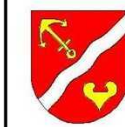
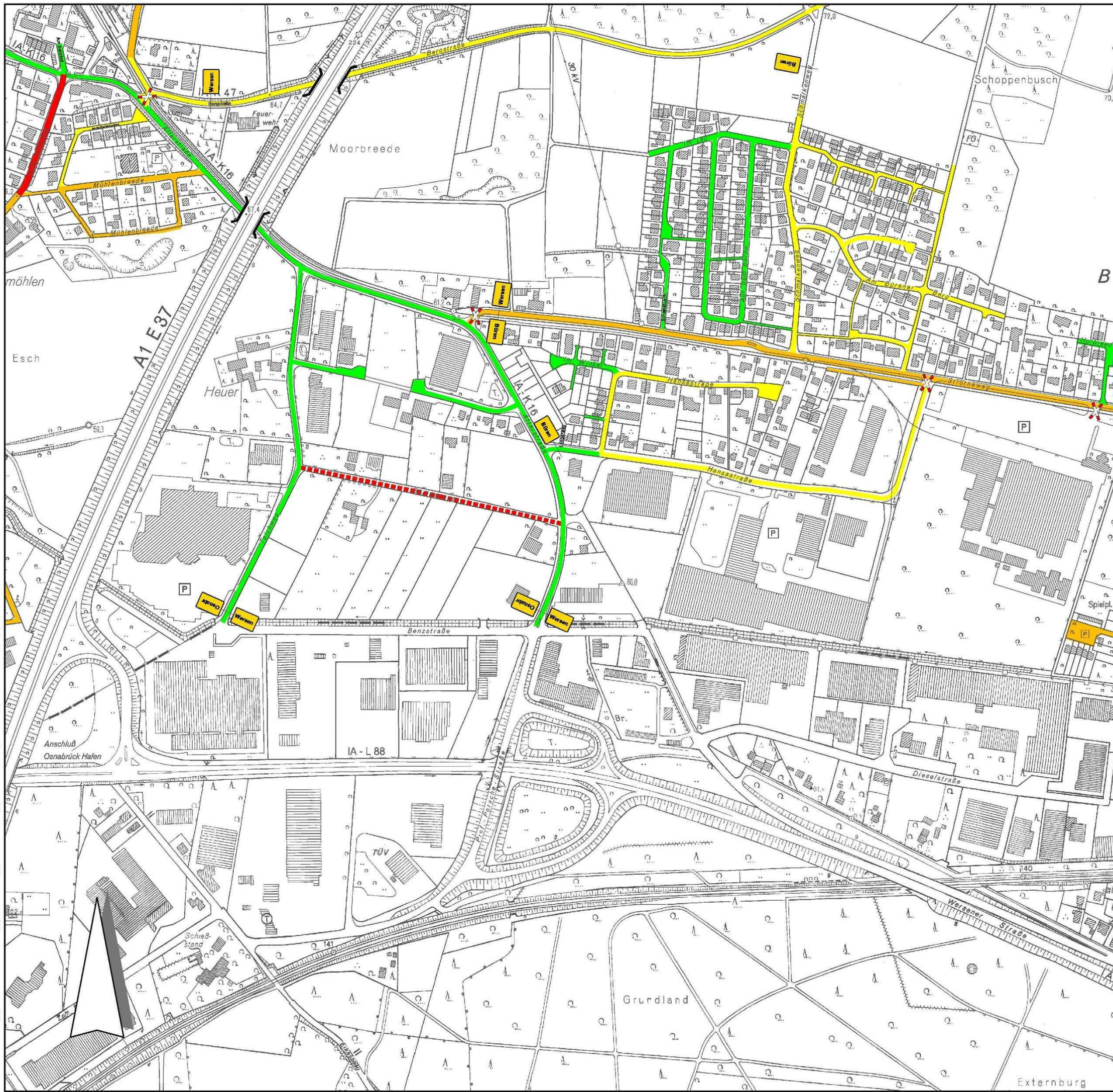
Abbildung 1.2.2.2



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren West

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßenzustand Bestand 2008

Straßenzustand

- Kategorie 1
Ohne Mängel -> mittelfristig kein Handlungsbedarf
- Kategorie 2
Leichte Mängel -> z.Z. kein Handlungsbedarf
- Kategorie 3 - 4
Punktueller Mängel -> kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf
- Kategorie 5 - 6
Gravierende Mängel -> akuter Handlungsbedarf
- - - Baustraße

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

-  Höhengleicher Bahnübergang
-  Ortstafel
-  Straßenunterführung / Tunnel
-  Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

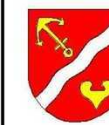
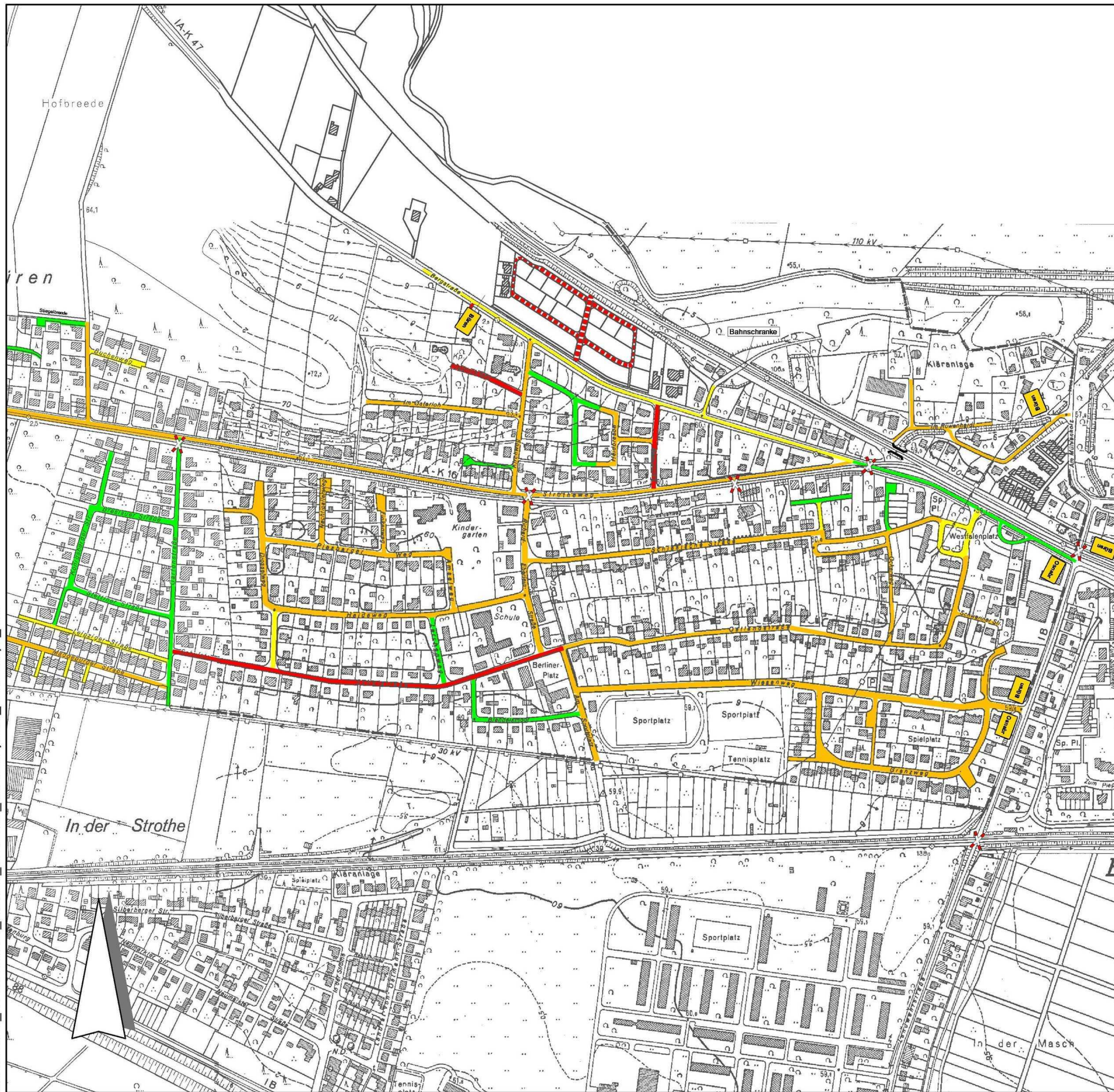
o.M.

Abbildung 1.2.3.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren Ost

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßenzustand Bestand 2008

Straßenzustand

- Kategorie 1
Ohne Mängel -> mittelfristig kein Handlungsbedarf
- Kategorie 2
Leichte Mängel -> z.Z. kein Handlungsbedarf
- Kategorie 3-4
Punktueller Mängel -> kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf
- Kategorie 5-6
Gravierende Mängel -> akuter Handlungsbedarf
- - - Baustraße

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

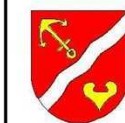
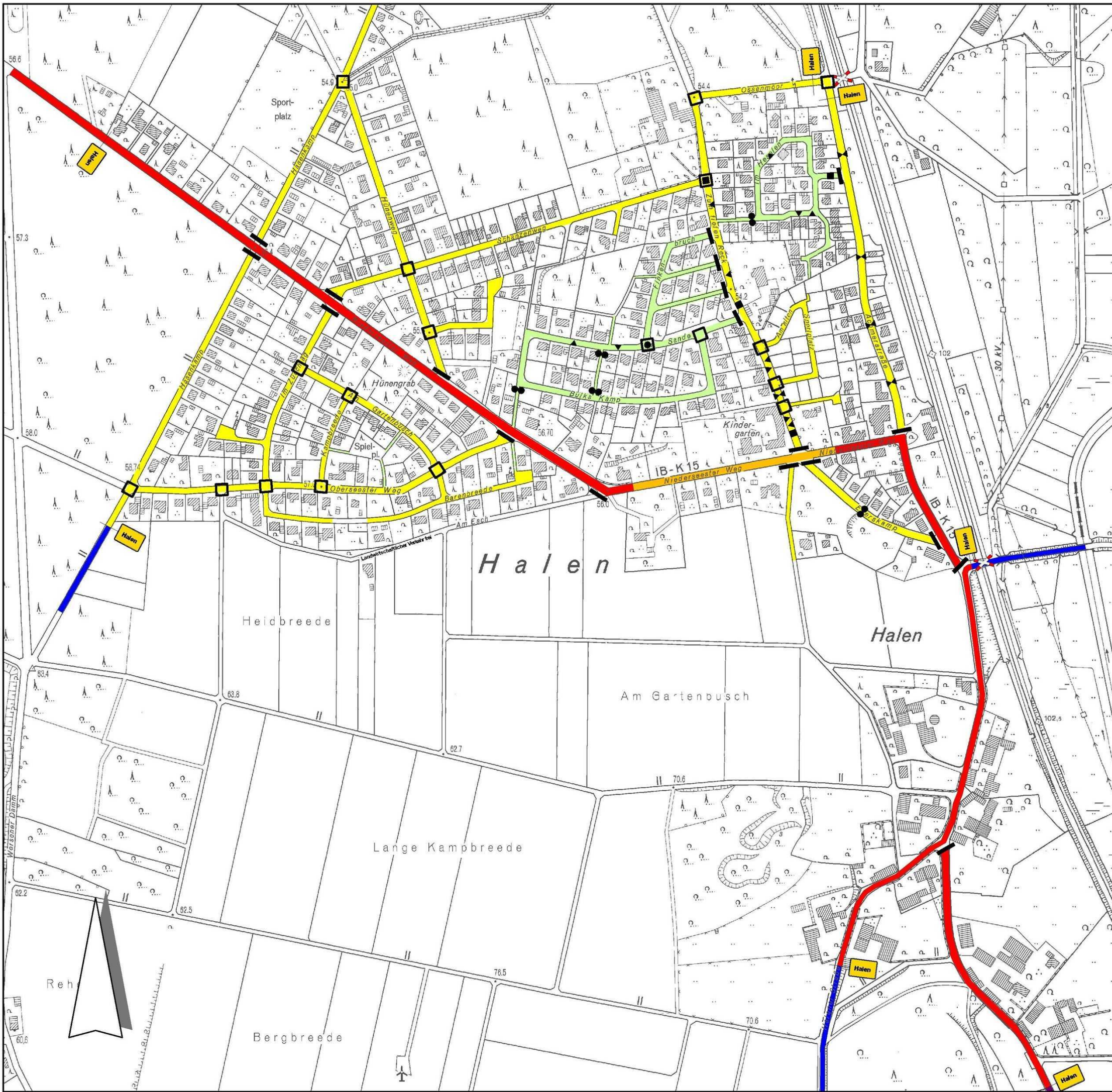
Abbildung 1.2.3.2



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Halen

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßennetz Bestand 2008

Zulässige Geschwindigkeiten

- 100 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h (Z. 325 StVO)
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Verkehrsregelungen / Verkehrsberuhigung

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- Kreisverkehrsplatz
- | wartepflichtige Knotenpunktszufahrt 205 StVO / 206 StVO
- Rechts-vor-Links
- Durchfahrt zu Grundstücken (z.B. durch Poller) gesperrt
- Aufpflasterung / Beet
- X Fahrbahneinengung
- ⚡ Elektronische Geschwindigkeitsanzeige
- Durchfahrt verboten
- ↑ Einbahnstraße

Querungshilfen

- Mittelsinsel
- ↑↓ Fußgängerampel
- ≡ Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- X Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- ≡ Straßenunterführung / Tunnel
- ≡ Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

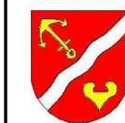
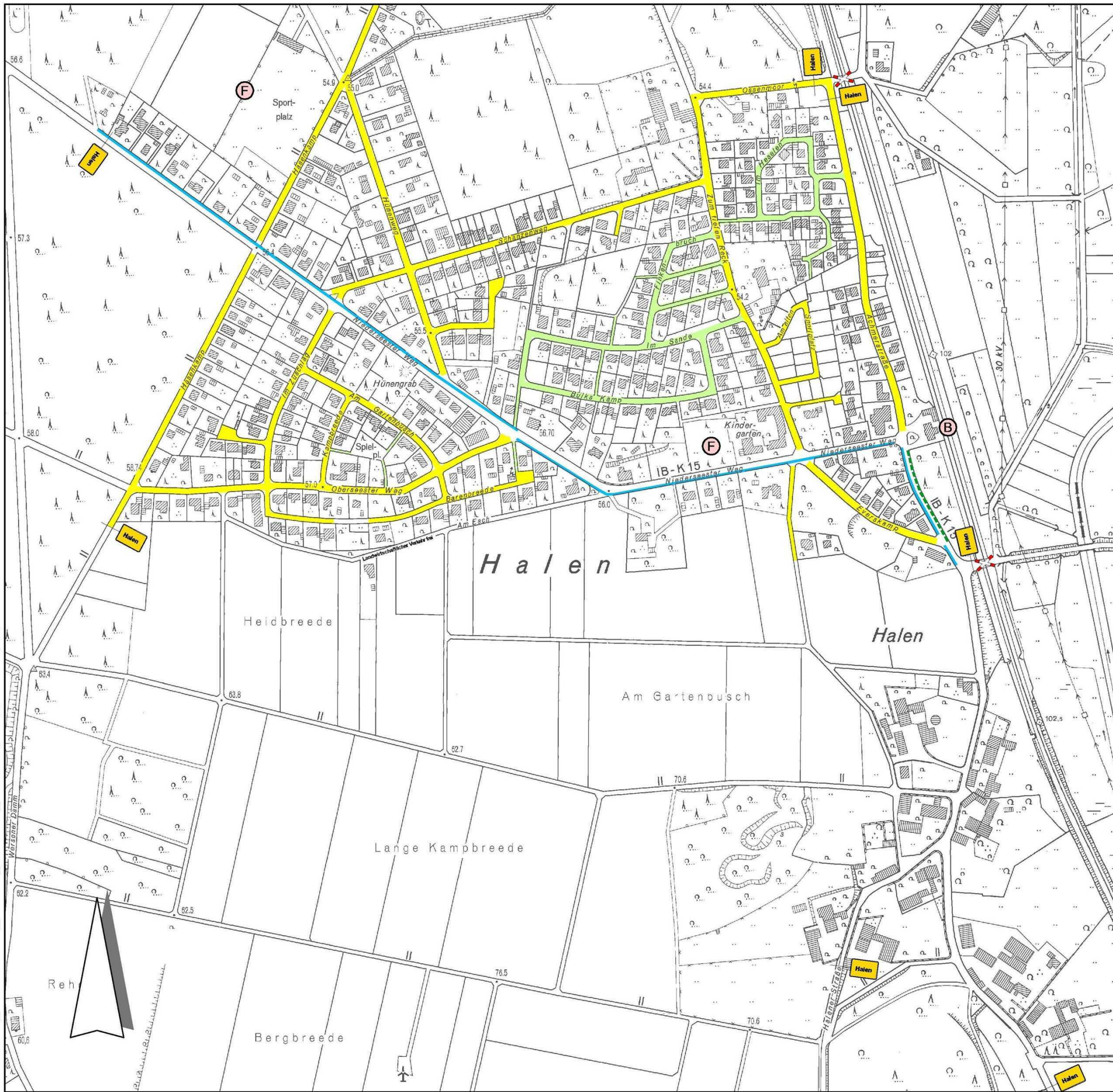
o.M.

Abbildung 1.3.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Halen

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Radverkehrsnetz Bestand 2008

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat trassierte Rad-/Gehwege / Straße für Kfz gesperrt, für Fußgänger/Radfahrer frei

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Fuß-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Mehrzweckstreifen
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Wichtige Ziele des Radverkehrs

- Bahnhof
- Freizeit- und Sportstätte
- Schulstandort
- Ortsteilzentrum

Querungshilfen

- Mittellinsel
- Fußgängerampel / Fußgängerfurt bei LSA
- Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

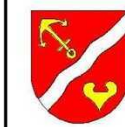
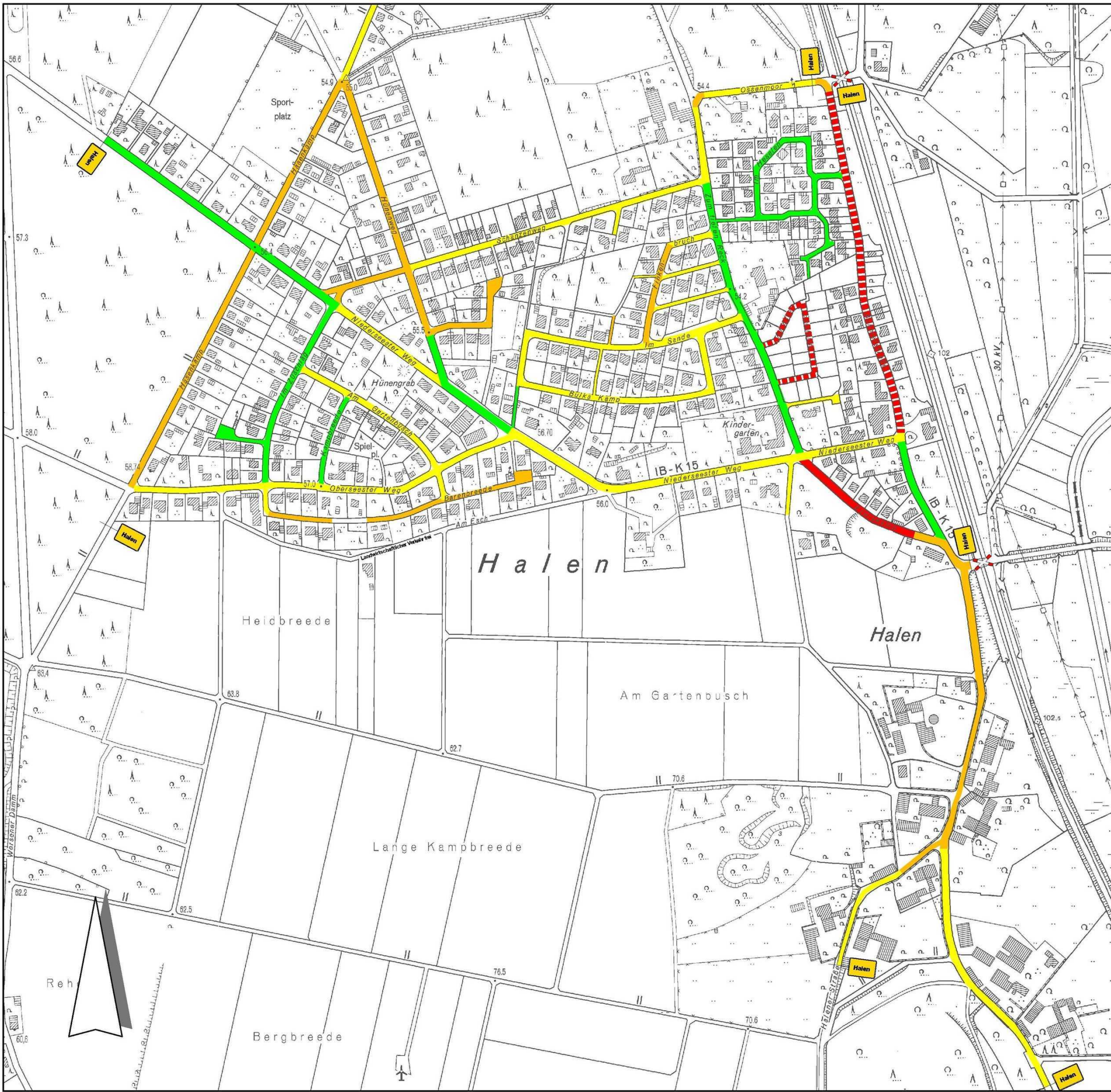
Abbildung 1.3.2

p b h
PLANUNGSBÜRO
H A H M G M B H + V B I

Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

**2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Halen**

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßenzustand Bestand 2008

Straßenzustand

- Kategorie 1
Ohne Mängel -> mittelfristig kein Handlungsbedarf
- Kategorie 2
Leichte Mängel -> z.Z. kein Handlungsbedarf
- Kategorie 3 - 4
Punktueller Mängel -> kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf
- Kategorie 5 - 6
Gravierende Mängel -> akuter Handlungsbedarf
- - - Baustraße

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

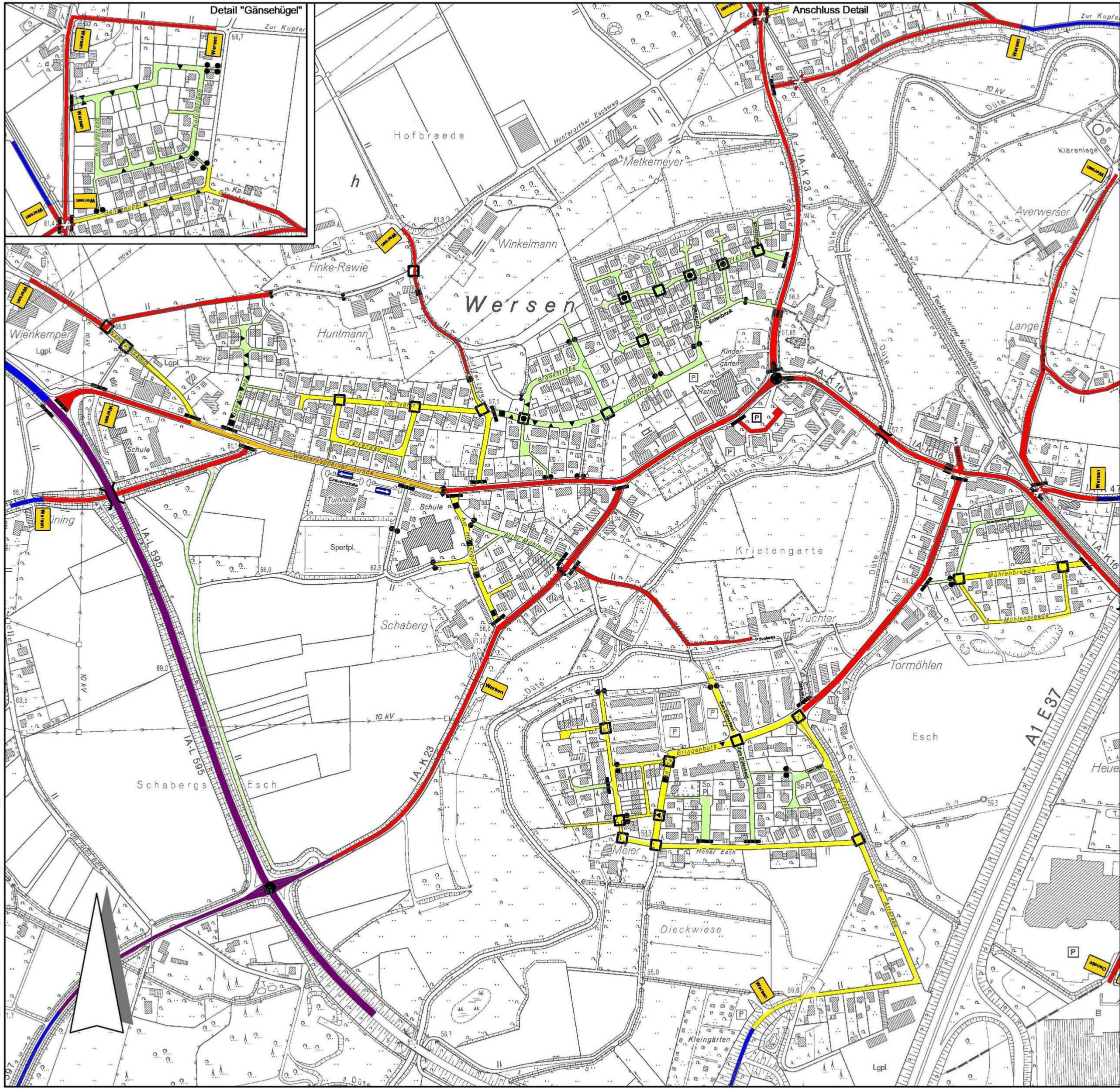
Abbildung 1.3.3



**Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung**

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org

06110_01_Wersen_Straßennetz_Bestand_02.dwg
H:\AI12\125\06110_L0TTE-2-Forts-VEP_2008\Pläne_VEP_L0TTE\01_Bestandsanalyse\04_Bestandsanalyse_Wersen



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

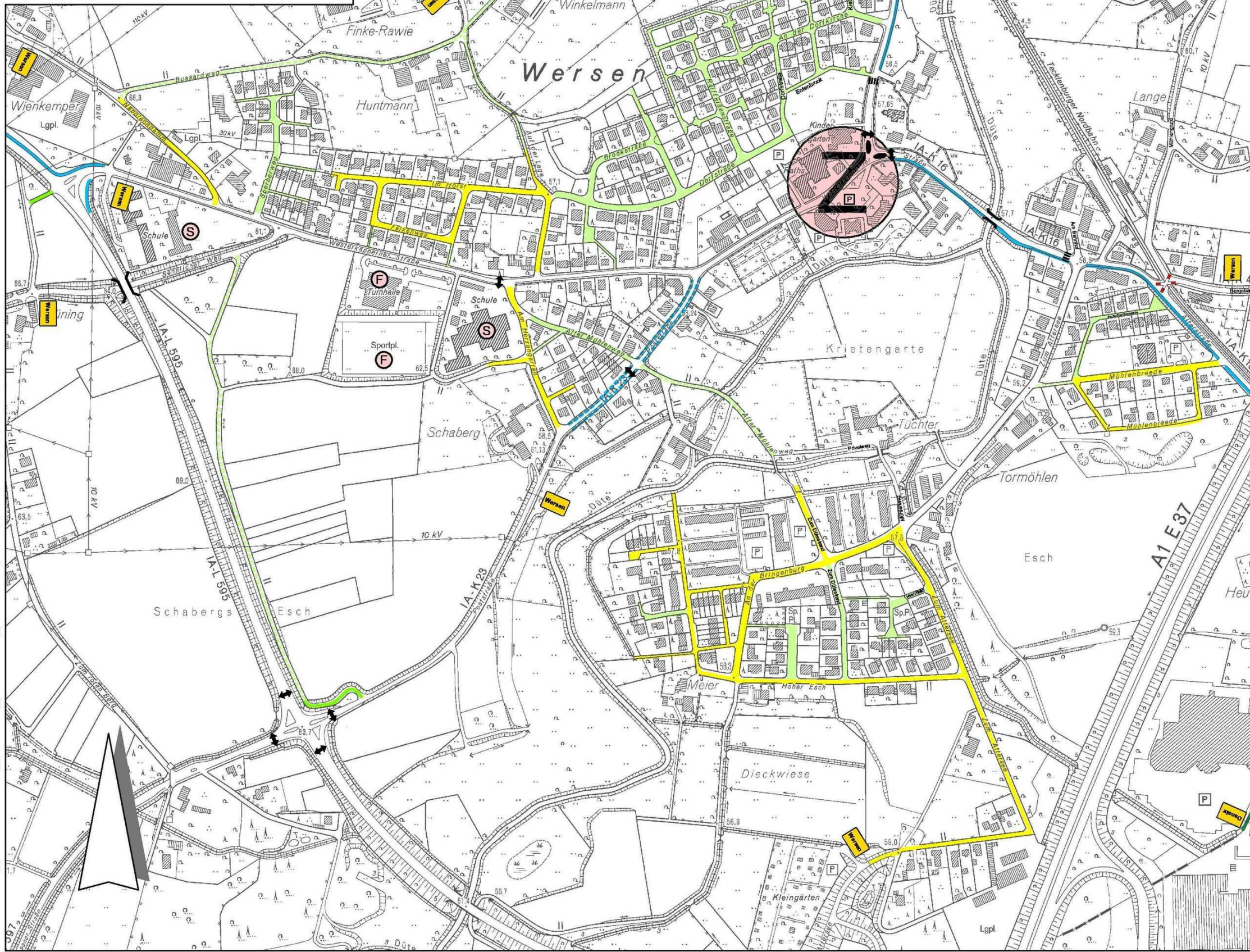
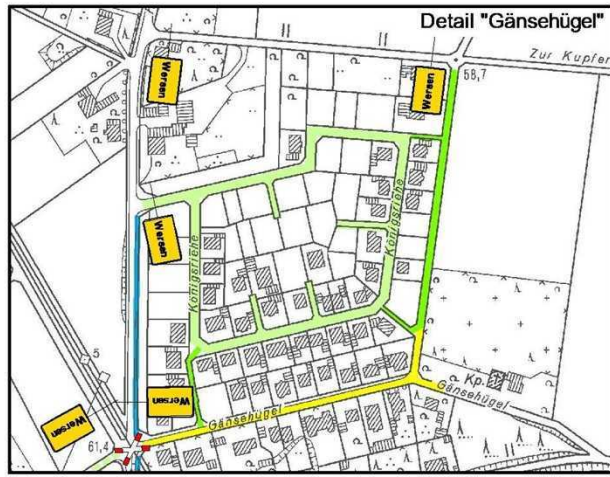
Straßennetz Bestand 2008

- Zulässige Geschwindigkeiten**
- 100 km/h
 - 70 km/h
 - 50 km/h
 - 30 km/h
 - Tempo-30-Zone
 - VB-Bereich 7 km/h (Z. 325 StVO)
 - Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

- Verkehrsregelungen / Verkehrsberuhigung**
- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
 - Kreisverkehrsplatz
 - wartepflichtige Knotenpunktzufahrt 205 StVO / 206 StVO
 - Rechts-vor-Links
 - Durchfahrt zu Grundstücken (z.B. durch Poller) gesperrt
 - Aufpflasterung / Beet
 - Fahrbahneinengung
 - Elektronische Geschwindigkeitsanzeige
 - Durchfahrt verboten
 - Einbahnstraße

- Querungshilfen**
- Mittelsinsel
 - Fußgängerampel
 - Zebrastreifen

- Sonstige Netzelemente / Beschilderungen**
- Höhengleicher Bahnübergang
 - Ortstafel
 - Straßenunterführung / Tunnel
 - Straßenüberführung / Brücke



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Wersen

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Radverkehrsnetz Bestand 2008

Baulich angelegte Radwege

- Straßenbegleitende Hochbordradwege (Z. 241-30/31 StVO)
- Straßenbegleitende Hochbordradwege, nicht beschildert
- Separat trassierte Rad-/Gehwege / Straße für Kfz gesperrt, für Fußgänger/Radfahrer frei

Abmarkierte / beschilderte Radverkehrsanlagen

- Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Z. 237 StVO)
- Angebotsstreifen/Schutzstreifen (zusätzlich Z. 283 StVO erf.)
- Gemeinsame fahrbahnbegl. Fuß-/Radwege (Z. 240 StVO)
- Gehweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei" (Z. 1022-10 StVO)

Sonstige für Radfahrer geeignete Verkehrsanlagen

- Mehrzweckstreifen
- Tempo-30-Zone
- VB-Bereich 7 km/h
- Wohnwege/Wirtschaftswege/nicht beschilderte Rad-/Gehwege

Wichtige Ziele des Radverkehrs

- Bahnhof
- Freizeit- und Sportstätte
- Schulstandort
- Ortsteilzentrum

Querungshilfen

- Mittelsinsel
- Fußgängerampel / Fußgängerfurt bei LSA
- Zebrastreifen

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

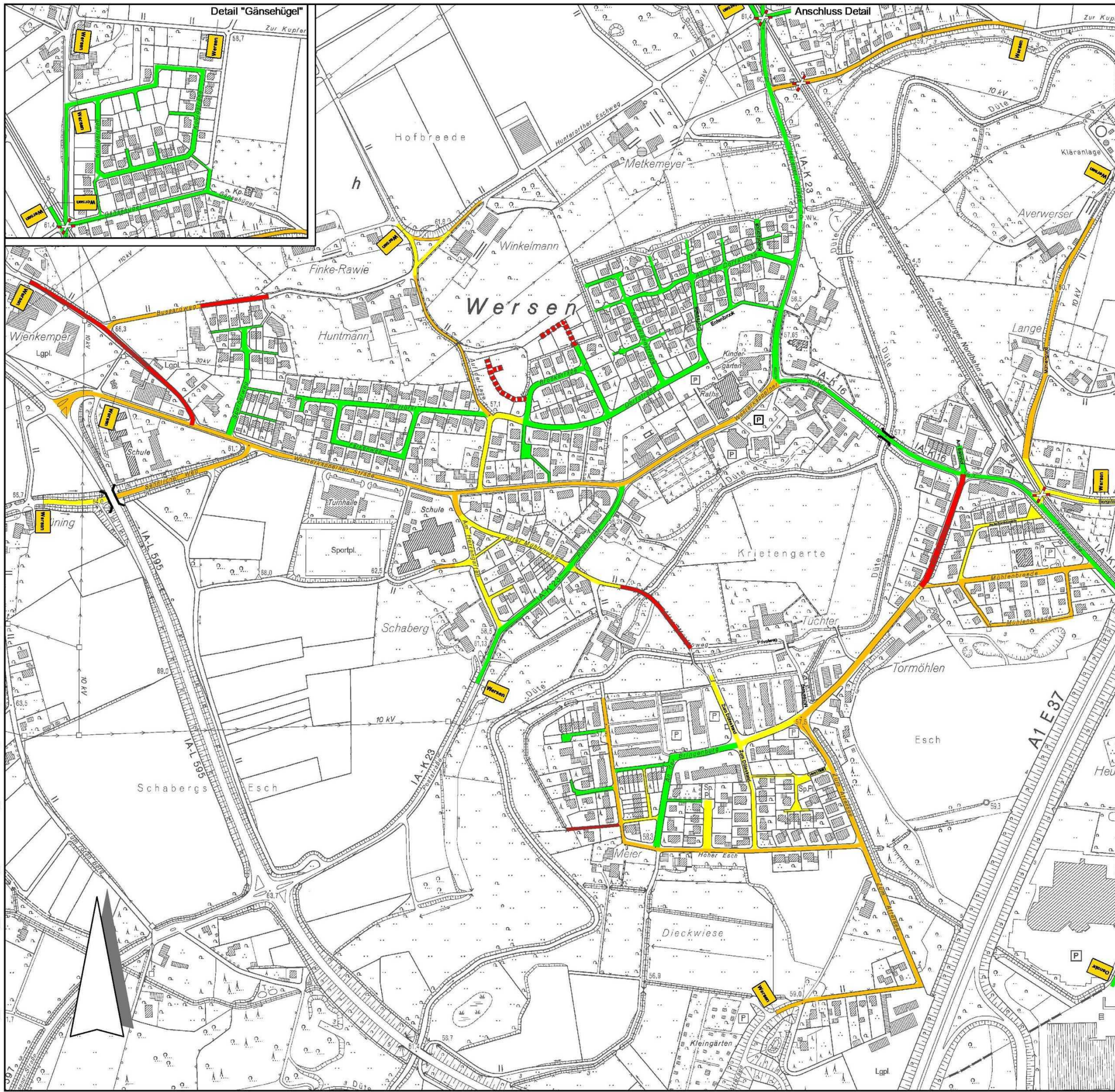
Abbildung 1.4.2



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

**2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Wersen**

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Straßenzustand Bestand 2008

Straßenzustand

- Kategorie 1
Ohne Mängel -> mittelfristig kein Handlungsbedarf
- Kategorie 2
Leichte Mängel -> z.Z. kein Handlungsbedarf
- Kategorie 3 - 4
Punktueller Mängel -> kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf
- Kategorie 5 - 6
Gravierende Mängel -> akuter Handlungsbedarf
- - - Baustraße

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

-  Höhengleicher Bahnübergang
-  Ortstafel
-  Straßenunterführung / Tunnel
-  Straßenüberführung / Brücke

Stand: 22.07.2009

o.M.

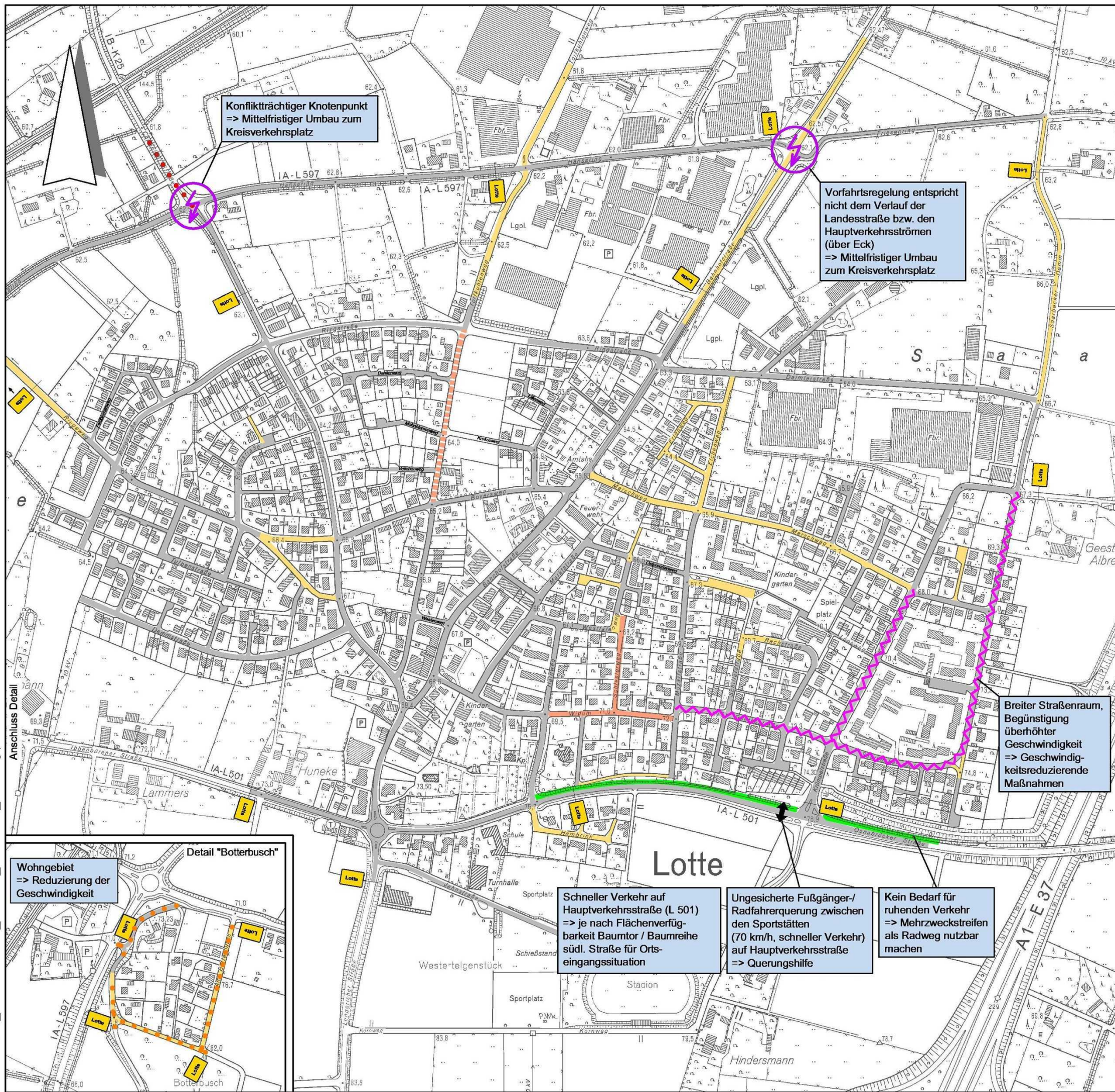
Abbildung 1.4.3



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Alt-Lotte

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale

- Leichte Mängel des Straßenzustandes:
kurz- bis mittelfristige Deckenemuerung erforderlich
- Erhebliche Mängel des Straßenzustandes:
grundhafte Erneuerung der Fahrbahn erforderlich
- - - Baustraße
- Sonstiges Straßennetz
- ~ zu breite Fahrbahn in Tempo-30-Zone
(Begünstigung überhöhter Geschwindigkeit)
- X Teilweise lange Schließungszeiten an Bahnübergängen
- Tempo 50 bei gleichrangigen Straßen (rechts-vor-links)
- ⚡ Neuralgischer Knotenpunkt
- Enger Straßenraum mit starkem Verkehrskonfliktpotenzial
- Radweg herstellen
- Mehrzweckstreifen als Radweg nutzbar machen
- - - Angebotsstreifen / Schutzstreifen
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 7 km/h
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h
- ↕ Querungshilfe

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- X Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- ≡ Straßenunterführung / Tunnel
- ≡ Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

o.M.

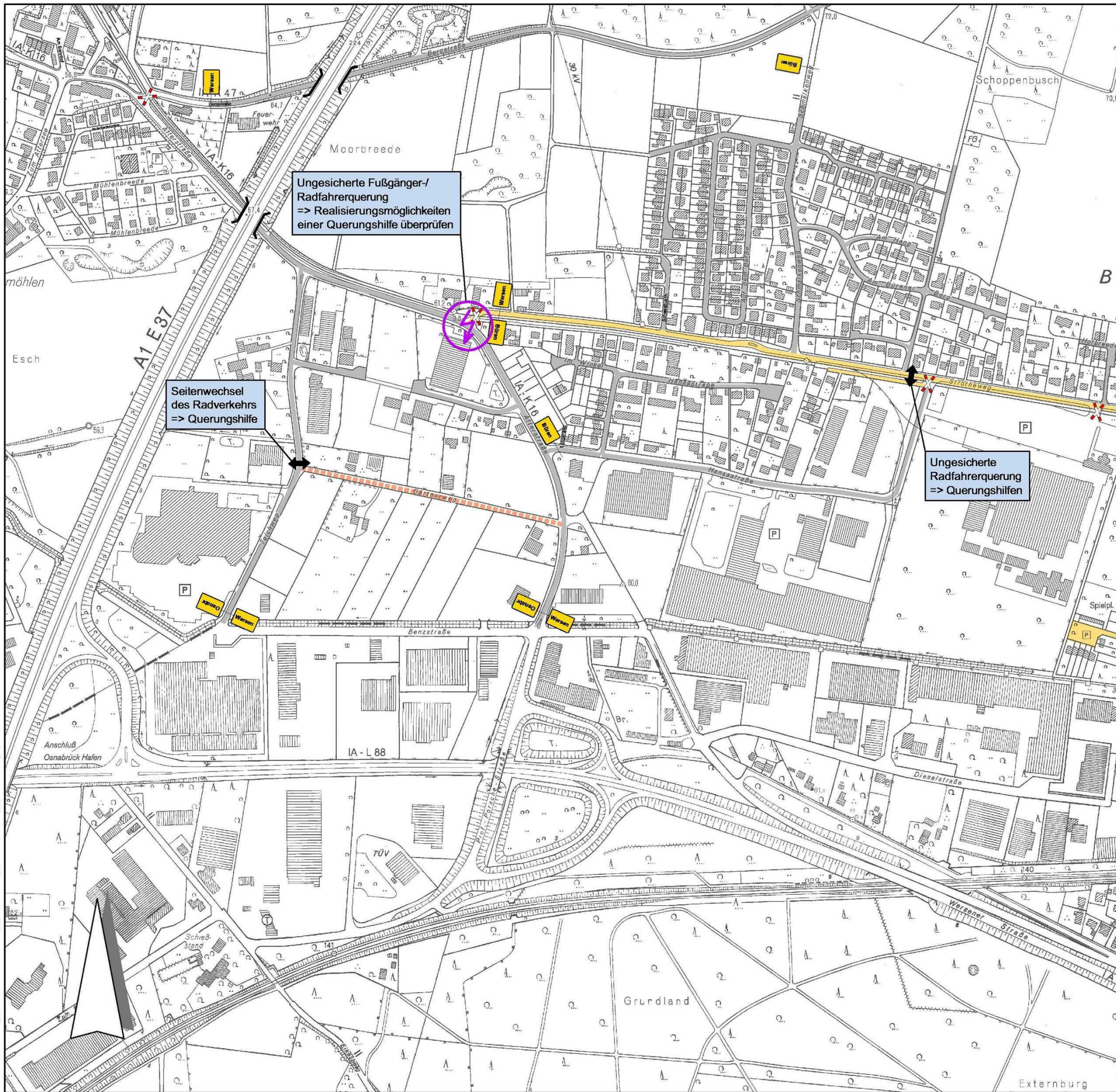
Abbildung 2.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111

E-Mail: osnabruck@pbh.org Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren West

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale

- Leichte Mängel des Straßenzustandes:
kurz- bis mittelfristige Deckenemuerung erforderlich
- Erhebliche Mängel des Straßenzustandes:
grundhafte Erneuerung der Fahrbahn erforderlich
- - - Baustraße
- Sonstiges Straßennetz
- ~ zu breite Fahrbahn in Tempo-30-Zone
(Begünstigung überhöhter Geschwindigkeit)
- X Teilweise lange Schließungszeiten an Bahnübergängen
- Tempo 50 bei gleichrangigen Straßen (rechts-vor-links)
- ⚡ Neuralgischer Knotenpunkt
- Enger Straßenraum mit starkem Verkehrskonfliktpotenzial
- Radweg herstellen
- Mehrzweckstreifen als Radweg nutzbar machen
- - - Angebotsstreifen / Schutzstreifen
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 7 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h
- ↑↓ Querungshilfe

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- X Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

o.M.

Abbildung 2.2.1

pbh
PLANUNGSBÜRO
H A H M G M B H - V B I

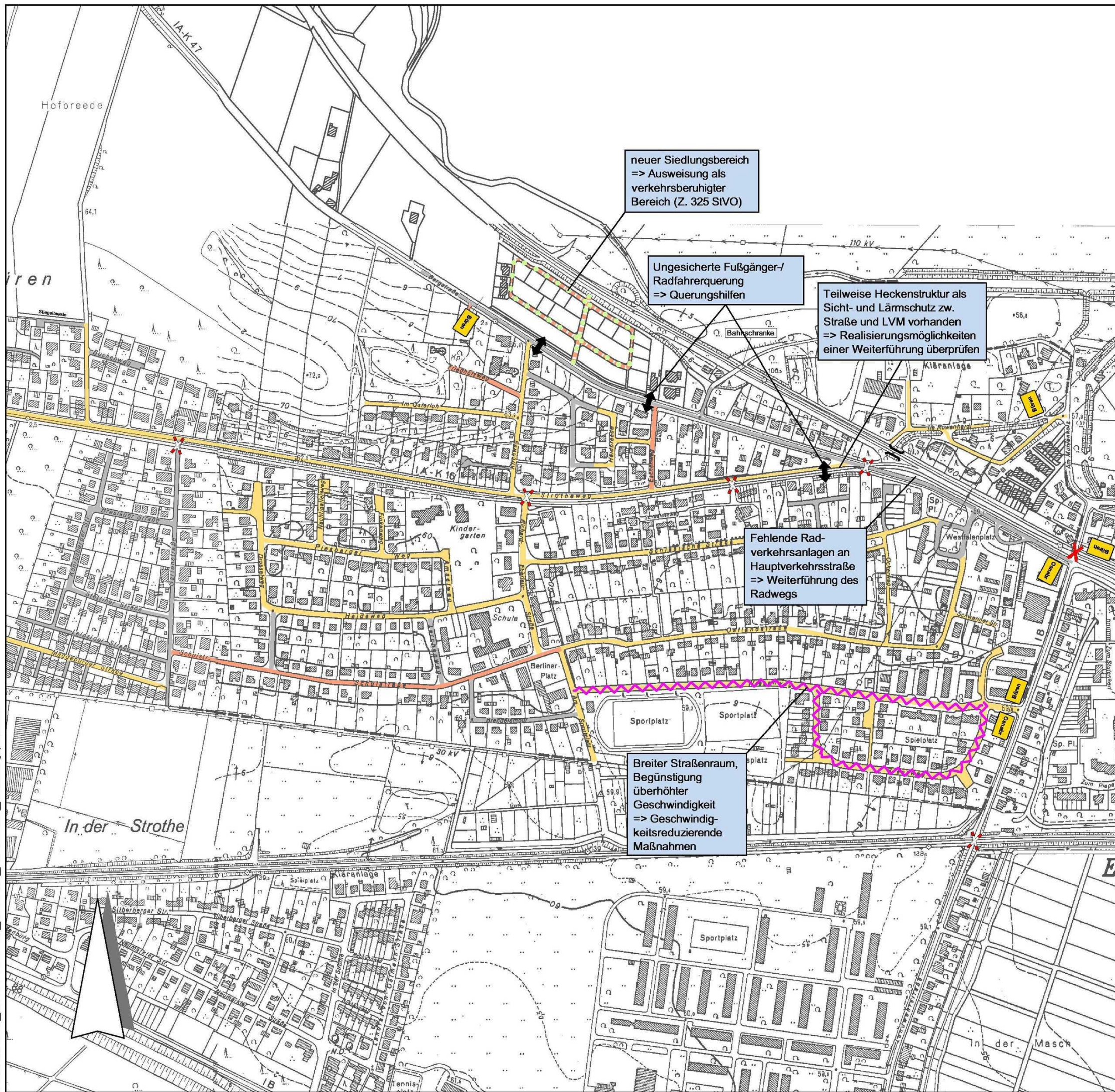
Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren Ost

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale

- Leichte Mängel des Straßenzustandes:
kurz- bis mittelfristige Deckenerneuerung erforderlich
- Erhebliche Mängel des Straßenzustandes:
grundhafte Erneuerung der Fahrbahn erforderlich
- - - Baustraße
- Sonstiges Straßennetz
- ~ zu breite Fahrbahn in Tempo-30-Zone
(Begünstigung überhöhter Geschwindigkeit)
- X Teilweise lange Schließungszeiten an Bahnübergängen
- Tempo 50 bei gleichrangigen Straßen (rechts-vor-links)
- ⚡ Neuralgischer Knotenpunkt
- Enger Straßenraum mit starkem Verkehrskonfliktpotenzial
- Radweg herstellen
- Mehrzweckstreifen als Radweg nutzbar machen
- - - Angebotsstreifen / Schutzstreifen
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 7 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h
- ↕ Querungshilfe

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- X Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

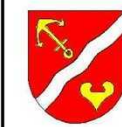
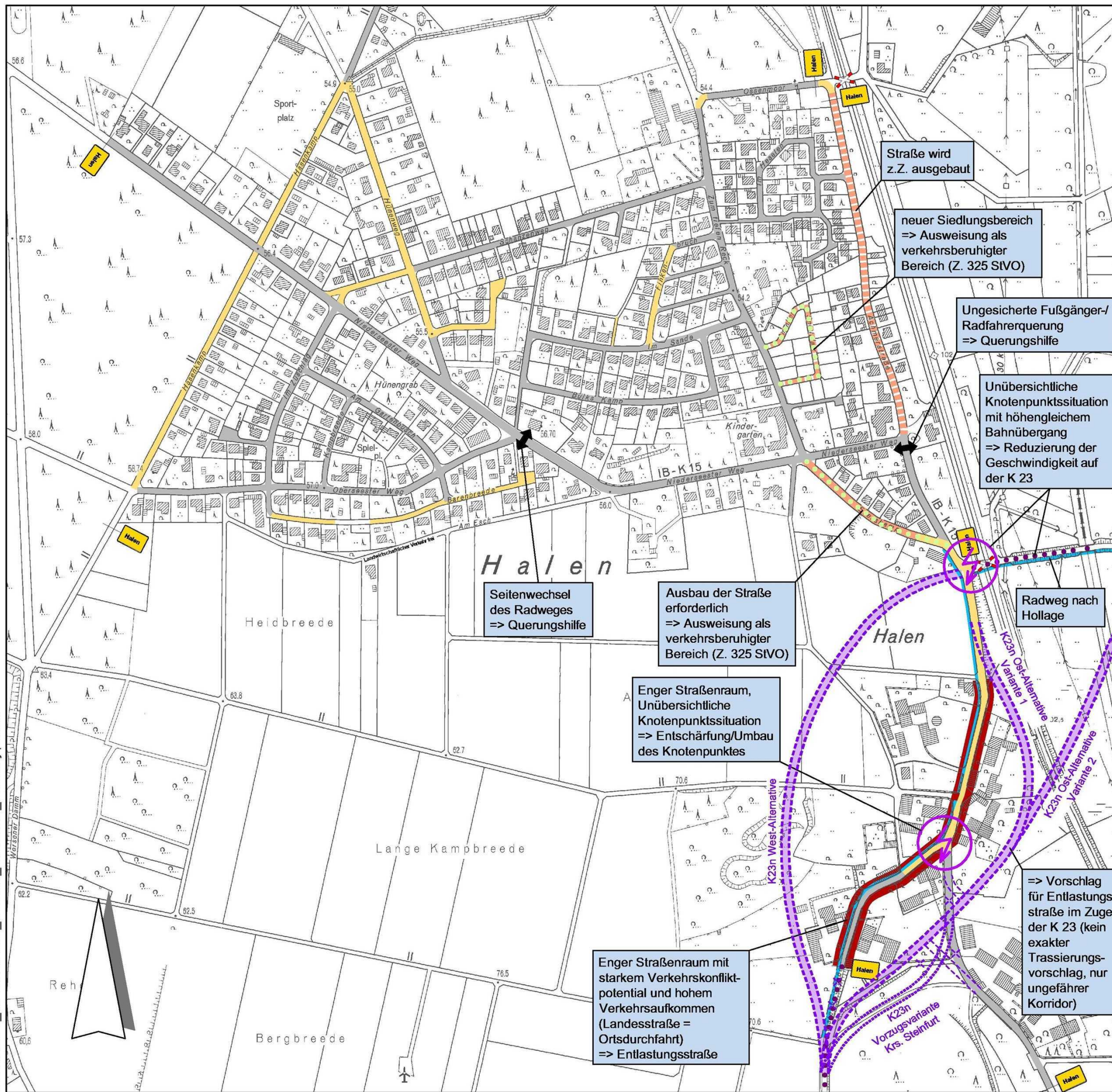
o.M.

Abbildung 2.2.2



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Halen

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Verkehrsplanerische Entwicklungspotentiale

- Leichte Mängel des Straßenzustandes:
kurz- bis mittelfristige Deckenemuerung erforderlich
- Erhebliche Mängel des Straßenzustandes:
grundhafte Erneuerung der Fahrbahn erforderlich
- - - Baustraße
- Sonstiges Straßennetz
- ~ zu breite Fahrbahn in Tempo-30-Zone
(Begünstigung überhöhter Geschwindigkeit)
- X Teilweise lange Schließungszeiten an Bahnübergängen
- Tempo 50 bei gleichrangigen Straßen (rechts-vor-links)
- ⚡ Neuralgischer Knotenpunkt
- Enger Straßenraum mit starkem Verkehrskonfliktpotenzial
- Radweg herstellen
- Mehrzweckstreifen als Radweg nutzbar machen
- - - Angebotsstreifen / Schutzstreifen
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 7 km/h
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h
- - - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h
- ↑ ↓ Querungshilfe

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- X Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- ≡ Straßenunterführung / Tunnel
- ≡ Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

o.M.

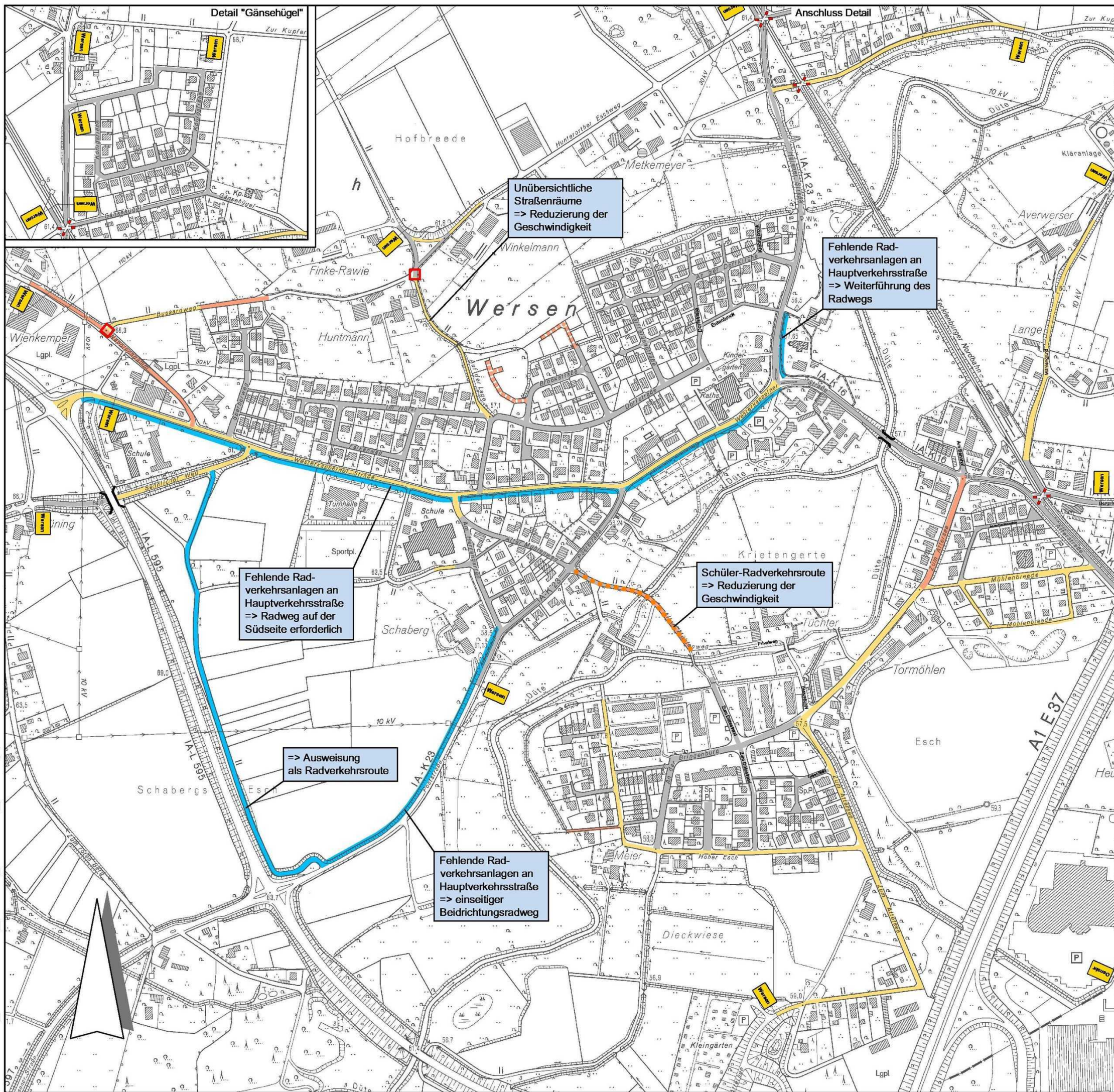
Abbildung 2.3

p b h
PLANUNGSBÜRO
H A H M G M B H + V B I

Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Wersen

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Verkehrsplanerische Entwicklungspotenziale

- Leichte Mängel des Straßenzustandes:
kurz- bis mittelfristige Deckenemuerung erforderlich
- Erhebliche Mängel des Straßenzustandes:
grundhafte Erneuerung der Fahrbahn erforderlich
- - - Baustraße
- Sonstiges Straßennetz
- ~ zu breite Fahrbahn in Tempo-30-Zone
(Begünstigung überhöhter Geschwindigkeit)
- X Teilweise lange Schließungszeiten an Bahnübergängen
- Tempo 50 bei gleichrangigen Straßen (rechts-vor-links)
- ⚡ Neuralgischer Knotenpunkt
- Enger Straßenraum mit starkem Verkehrskonfliktpotenzial
- Radweg herstellen
- Mehrzweckstreifen als Radweg nutzbar machen
- - - Angebotsstreifen / Schutzstreifen
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 7 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h
- ... Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h
- ↑↓ Querungshilfe

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- X Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

o.M.

Abbildung 2.4



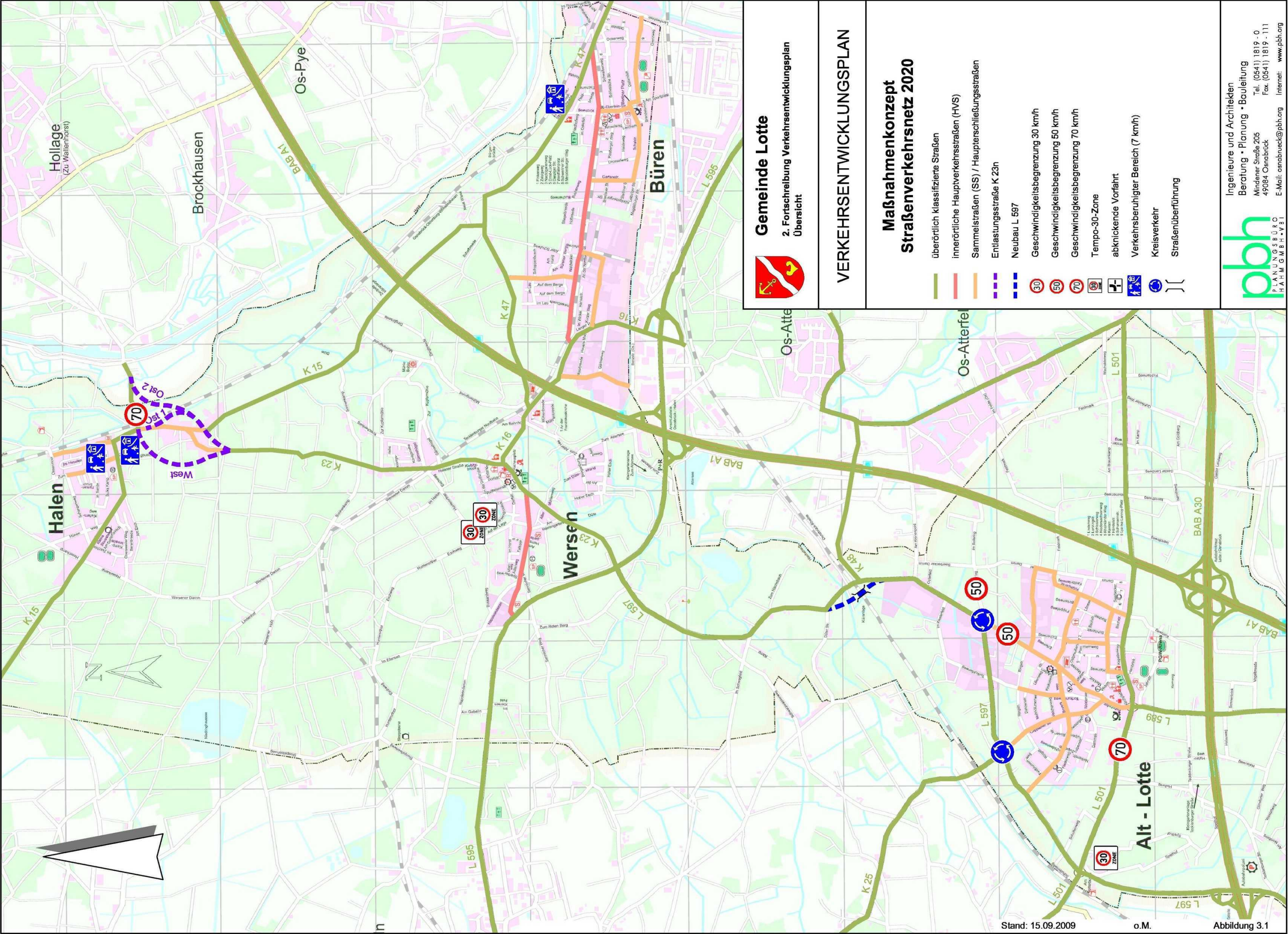
Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

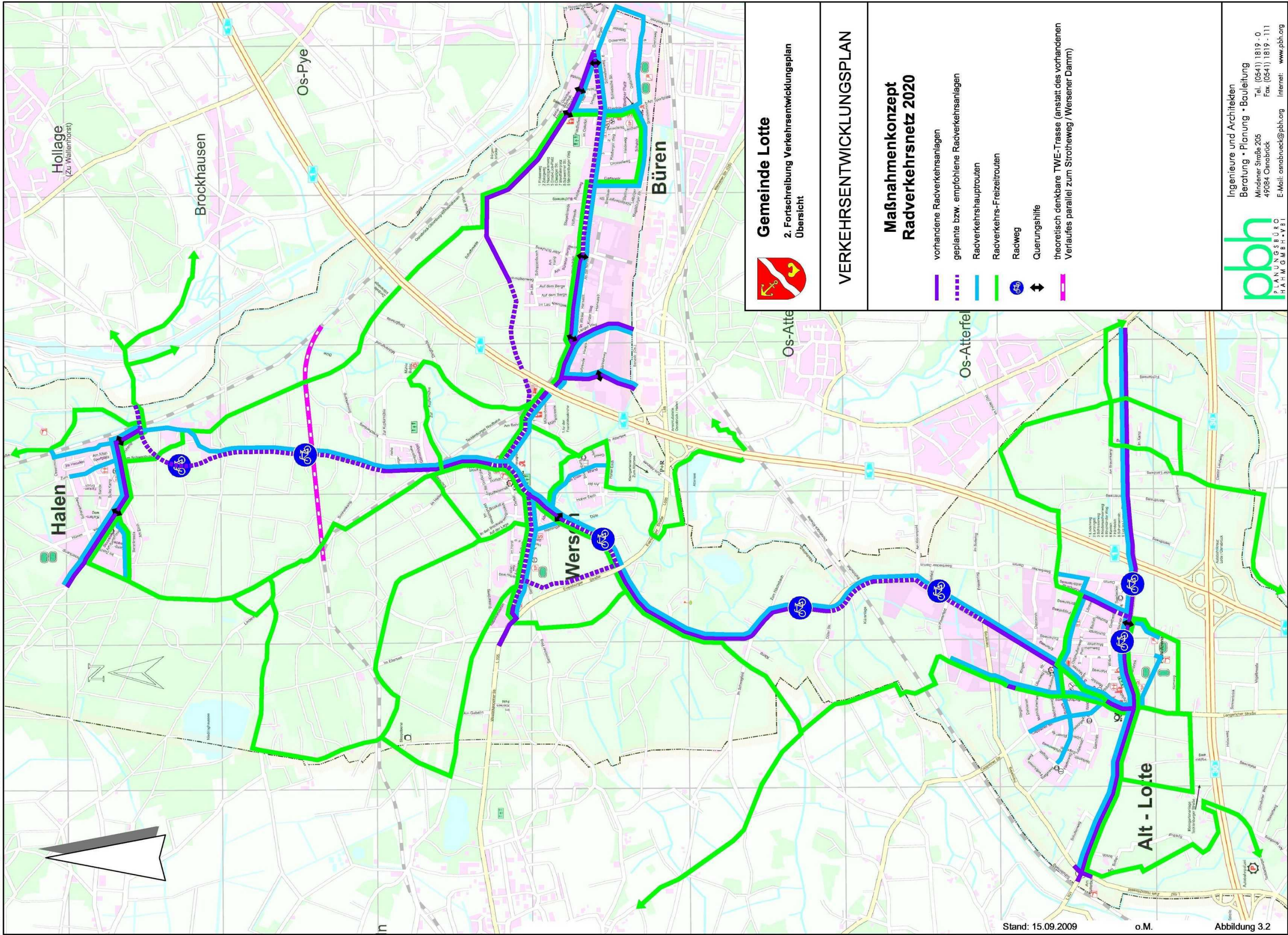
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

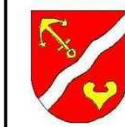
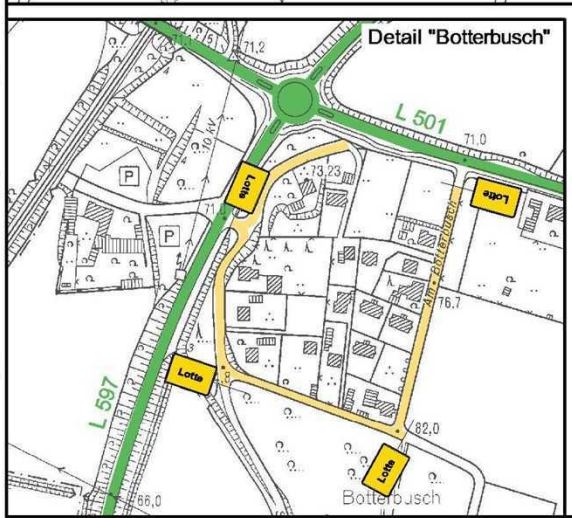
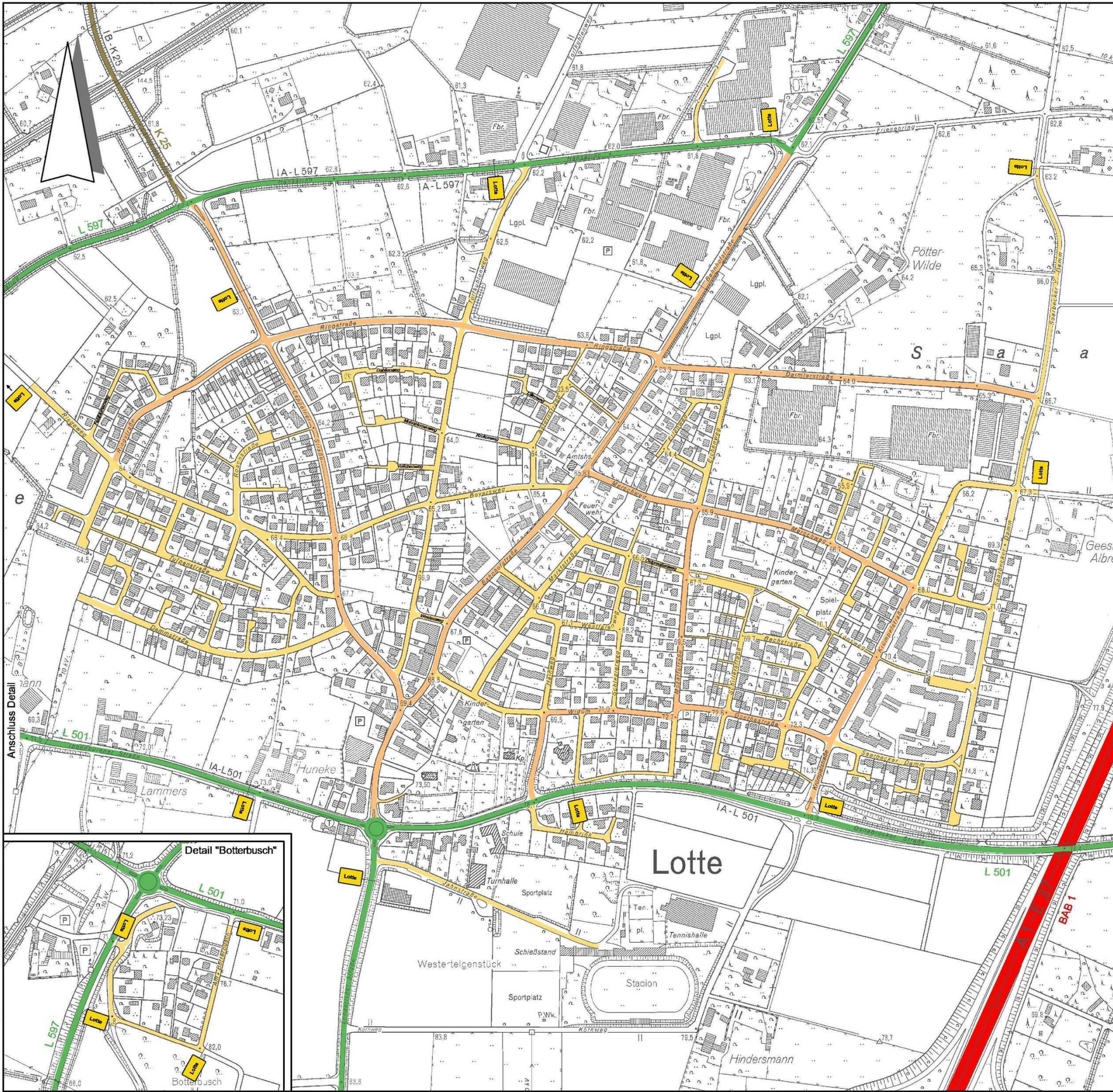
Tel. (0541) 1819 - 0

Fax. (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org







Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Alt-Lotte

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Hierarchische Gliederung des Straßennetzes

Klassifizierte überörtliche Straßen

- Bundesautobahnen (z.B. A 1)
- Bundesstraßen
- Landesstraßen (z.B. L 597)
- Kreisstraßen (z.B. K 25)

Gemeindestraßen

- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (HVS)
- Sammelstraßen (SS) / Haupteerschließungsstraßen
- Wohnstraßen / Erschließungsstraßen (WS / ES)

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

o.M.

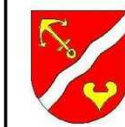
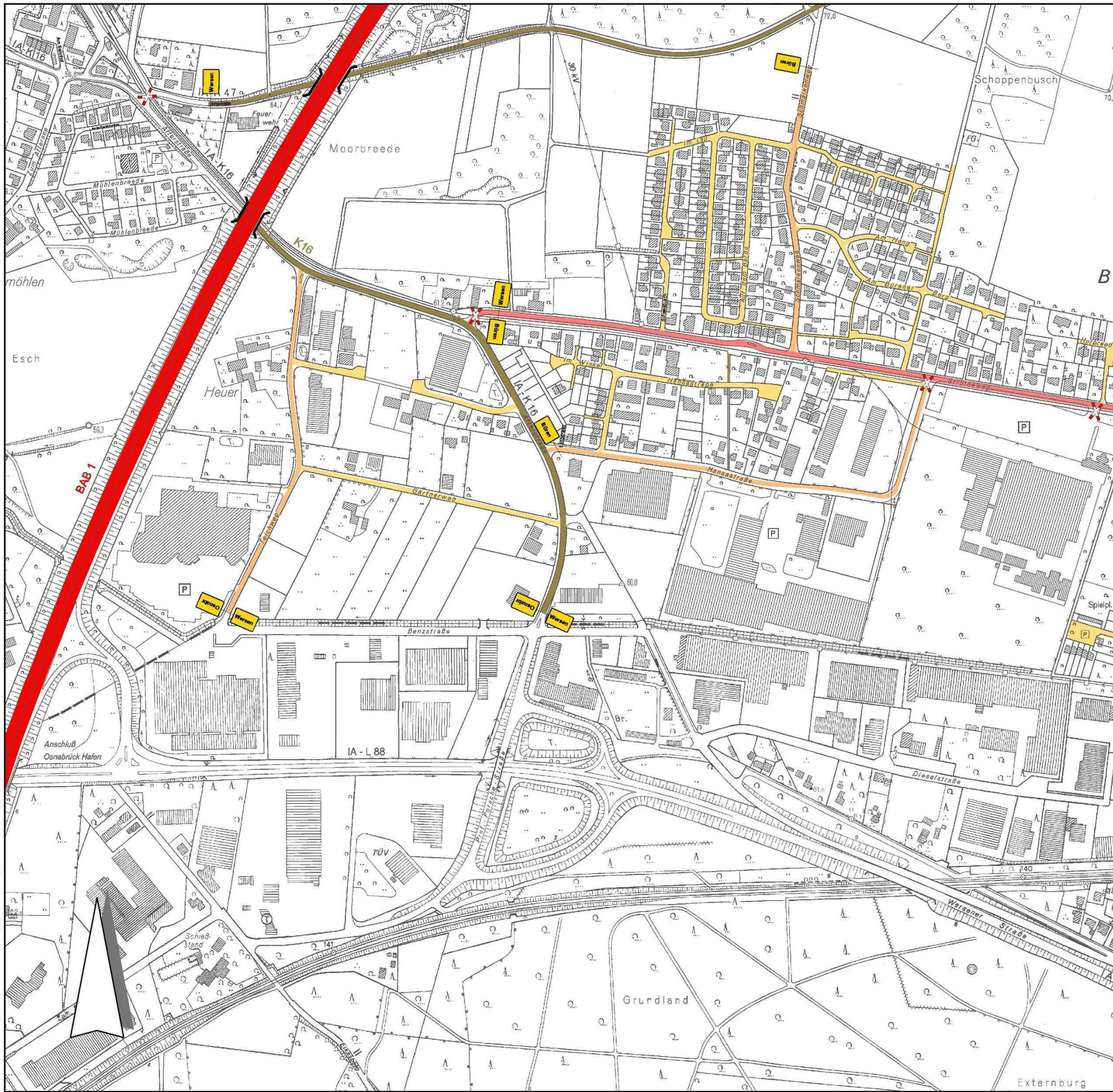
Abbildung 4.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren West

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Hierarchische Gliederung des Straßennetzes

Klassifizierte überörtliche Straßen

- Bundesautobahnen (z.B. A 1)
- Bundesstraßen
- Landesstraßen (z.B. L 597)
- Kreisstraßen (z.B. K 25)

Gemeindestraßen

- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (HVS)
- Sammelstraßen (SS) / Haupteerschließungsstraßen
- Wohnstraßen / Erschließungsstraßen (WS / ES)

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

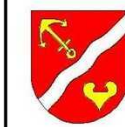
o.M.

Abbildung 4.2.1



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org



Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Büren Ost

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Hierarchische Gliederung des Straßennetzes

Klassifizierte überörtliche Straßen

-  Bundesautobahnen (z.B. A 1)
-  Bundesstraßen
-  Landesstraßen (z.B. L 597)
-  Kreisstraßen (z.B. K 25)

Gemeindestraßen

-  innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (HVS)
-  Sammelstraßen (SS) / Haupteerschließungsstraßen
-  Wohnstraßen / Erschließungsstraßen (WS / ES)

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

-  Höhengleicher Bahnübergang
-  Ortstafel
-  Straßenunterführung / Tunnel
-  Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

o.M.

Abbildung 4.2.2



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org

Hierarchische Gliederung des Straßennetzes

- Bundesautobahnen (z.B. A 1)
- Bundesstraßen
- Landesstraßen (z.B. L 597)
- Kreisstraßen (z.B. K 25)

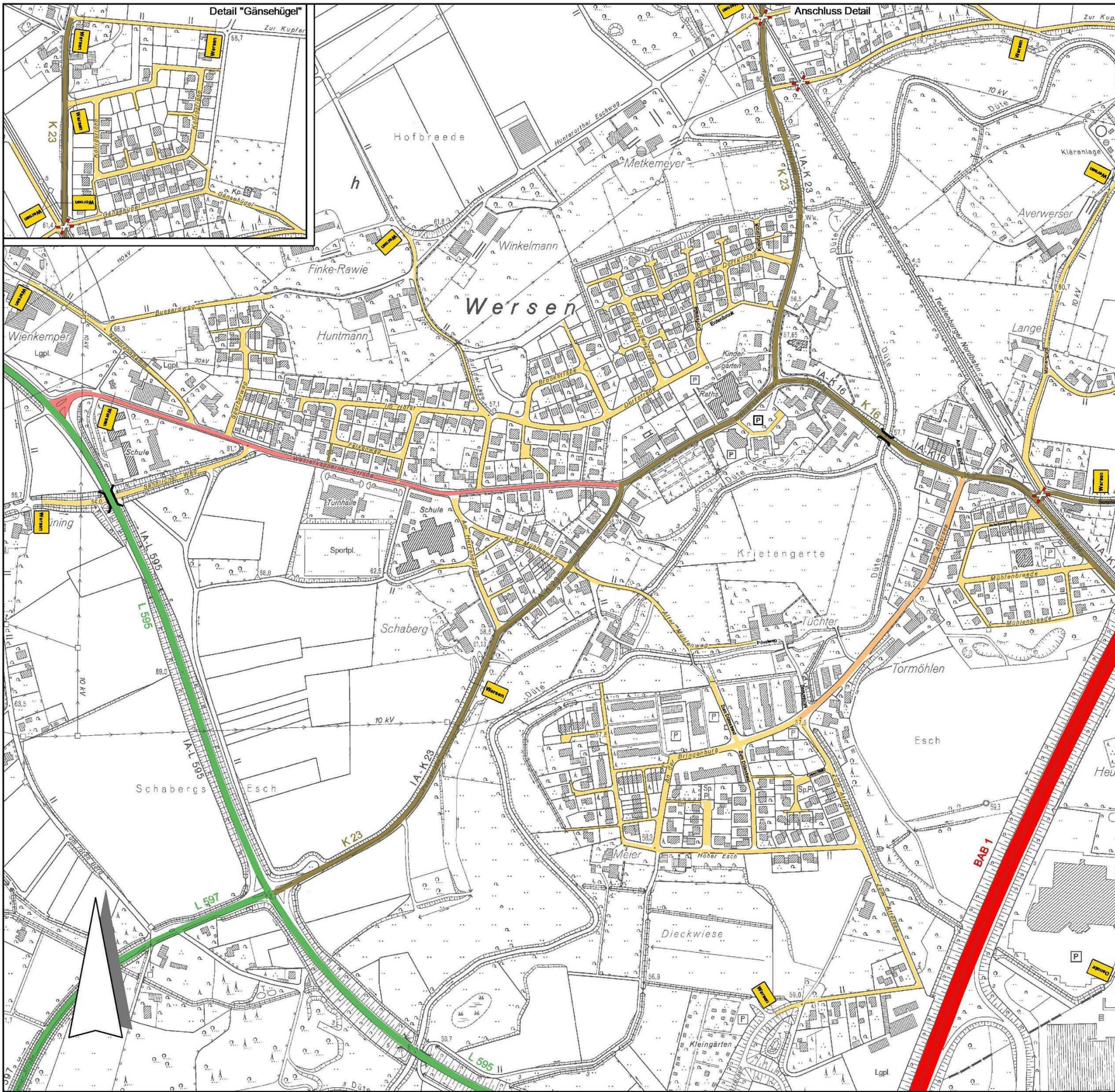
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (HVS)
- Sammelstraßen (SS) / Haupteerschließungsstraßen
- Wohnstraßen / Erschließungsstraßen (WS / ES)
- Trassierungsvorschlag

	Höhen gleicher Bahnübergang
	Ortstafel
	Straßenunterführung / Tunnel
	Straßenüberführung / Brücke

Abbildung 4.3

Mindener Straße 205 Tel. (0541) 1819 - 0
49084 Osnabrück Fax. (0541) 1819 - 111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org





Gemeinde Lotte

2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan
Ortsteil Wersen

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Hierarchische Gliederung des Straßennetzes

Klassifizierte überörtliche Straßen

- Bundesautobahnen (z.B. A 1)
- Bundesstraßen
- Landesstraßen (z.B. L 597)
- Kreisstraßen (z.B. K 25)

Gemeindestraßen

- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (HVS)
- Sammelstraßen (SS) / Haupteerschließungsstraßen
- Wohnstraßen / Erschließungsstraßen (WS / ES)

Sonstige Netzelemente / Beschilderungen

- Höhengleicher Bahnübergang
- Ortstafel
- Straßenunterführung / Tunnel
- Straßenüberführung / Brücke

Stand: 15.09.2009

o.M.

Abbildung 4.4



Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Tel. (0541) 1819 - 0
Fax. (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org