

Bericht

Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

„Achim bewegt“

März 2023



LK Argus Kassel GmbH



Stadt Achim

Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Bericht März 2023

Auftraggeber

Stadt Achim

Straßen- und Verkehrsmanagement

Obernstraße 38

28832 Achim

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Moritz Gottschling, B. Sc.

Felix Weskamm, B. Sc.

Kassel, 29. März 2023

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Anlass und Ziel der Planung	1
1.2	Untersuchungsgebiet	1
1.3	Vorgehensweise	2
2	Abstimmung und Beteiligung	3
2.1	Erste Öffentlichkeitsbeteiligung (vor Ort)	4
2.2	Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung (online)	9
3	Rahmenbedingungen	18
3.1	Lage der Stadt Achim im Raum	18
3.2	Stadt- und Nutzungsstruktur Achimer Innenstadt	19
3.3	Demografie	20
3.4	Wirtschaftsstruktur	21
3.5	Vorhandene Materialien und Planungen	23
4	Bestandsanalyse	34
4.1	Erreichbarkeit	34
4.2	Unfallgeschehen	37
4.3	Fußverkehr und öffentlicher Raum	40
4.4	Radverkehr	44
4.5	Öffentlicher Verkehr	50
4.6	Fließender Kfz-Verkehr	58
4.7	Ruhender Kfz-Verkehr	61
4.8	Wirtschafts- und Lieferverkehr	64
4.9	Zusammenfassung: SWOT-Analyse	65
5	Zielsetzungen und Handlungsstrategie	67
5.1	Leitziele	67
5.2	Handlungsziele	68



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

6	Integriertes Maßnahmenkonzept	70
6.1	Knotenpunkte	76
6.2	Hauptstraßen mit Radwegen	80
6.3	Fußgängerzone	84
6.4	Sammelparkplätze	86
6.5	Busverbindungen	88
6.6	Fahrradstraßen	91
6.7	Fahrradparken	94
6.8	Bahnhof	96
6.9	Mobilitätsmanagement	98
6.10	Nicht weiterverfolgte Handlungsansätze	100
7	Anhang, Verzeichnisse und Kartenband	102

1 Einleitung

1.1 Anlass und Ziel der Planung

Die Stadt Achim hat die LK Argus Kassel GmbH mit der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für die Achimer Innenstadt beauftragt. Die Erstellung des Konzepts erfolgt im Rahmen des Landesförderprogramms „Sofortprogramm Perspektive Innenstadt“. Die Leitziele des Mobilitätskonzeptes im Sinne der Leistungsbeschreibung sowie allgemeiner gesellschaftlicher Anforderungen an eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität sind:

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

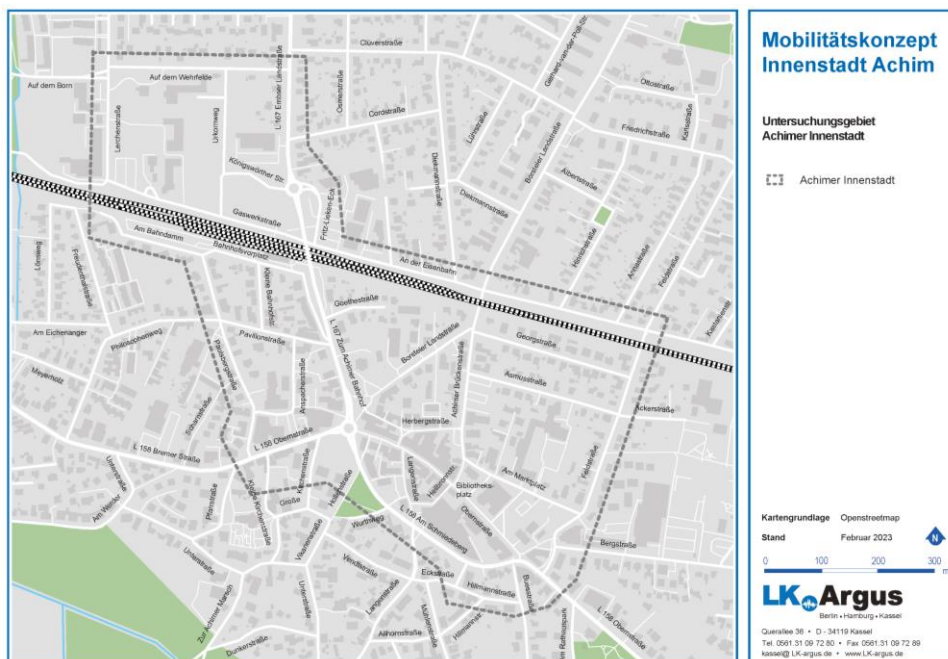
März 2023

- Stärkung des Zentrums: Belebung und Aufenthaltsqualität in der Altstadt, Barrierefreiheit, kurze Wege
- Mobilitätswende: Kfz-Verkehr verringern, Erreichbarkeit für Umweltverbund verbessern
- Verkehrssicherheit: Objektive und subjektive Gefährdungen reduzieren

1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet Innenstadt umfasst die historische Altstadt mit der Fußgängerzone, den Entwicklungsbereich nördliche Innenstadt mit dem Bahnhof, die Georgstraße, Asmusstraße und Feldstraße bis zur Bahnlinie, die Straße Am Schmiedeberg sowie die Paulsbergstraße im Westen.

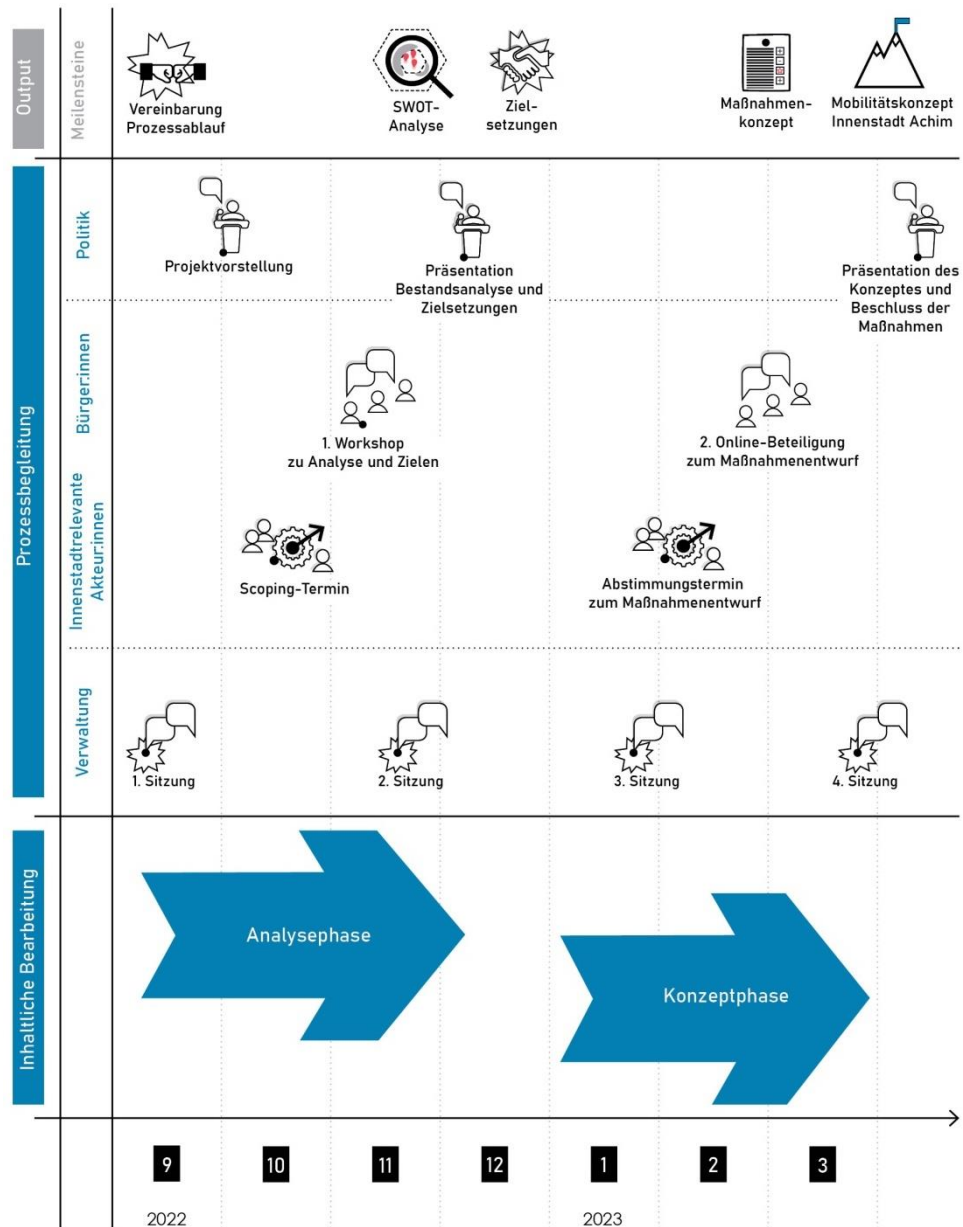
- **Karte 1:** Untersuchungsgebiet Achimer Innenstadt (siehe vergrößert im Anhang)



1.3 Vorgehensweise

Zu Beginn der Bearbeitung wurde eine Analyse der Rahmenbedingungen in Achim durchgeführt (Kapitel 3). Hierauf folgte die sektorale Analyse der Bestandssituation (Kapitel 4), welche zusammenfassend als Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken anhand der vorab definierten Leitziele bewertet wurde (Kapitel 4.9). Anschließend wurden die übergeordneten Leitziele durch Handlungsziele konkretisiert (Kapitel 5). Diese dienten als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung (Kapitel 6), welche auch Prioritäten für die Umsetzung umfasst. Der gesamte Prozess ist von einer intensiven Abstimmung und Beteiligung gezeichnet, die im folgenden Kapitel 2 erläutert wird.

● **Abbildung 1:** Zeit- und Ablaufplan zur Erstellung des Mobilitätskonzepts



2 Abstimmung und Beteiligung

Der gesamte Prozess der Konzepterstellung ist ein Zusammenspiel von inhaltlicher planerischer Arbeit, fachlicher Abstimmung, öffentlicher Beteiligung und politischer Diskussion. Fortlaufend wurde eine bilaterale Abstimmung zwischen LK Argus Kassel und der Auftraggeberin, der Stadt Achim, durchgeführt.

Zu Beginn der Bestandsanalyse fand ein Scoping-Termin mit innenstadtrelevanten Akteur:innen statt, der in der anschließenden Maßnahmenphase aufgrund positiver Resonanz wiederholt wurde. Am Übergang von der Analyse- in die Maßnahmenphase wurden die Zwischenergebnisse im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Klimaschutz der Stadt Achim vorgestellt. Abschließend soll das Konzept im Frühsommer im Ausschuss präsentiert werden. Integraler Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung, welche in zwei Schritten durchgeführt wurde. In der Analysephase wurden zuerst in einer öffentlichen Veranstaltung die Hinweise und Einschätzungen der Bürger:innen entgegengenommen. Aufgrund der wenigen Teilnehmenden dort wurde die zweite Beteiligung zu den Maßnahmen online über eine eigens erstellte Website durchgeführt. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung werden im Folgenden dargestellt.

- **Abbildung 2:** Interessierte Bürger:innen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung¹



¹ Mix, Michael (2022): „Fahrradzone nördlich der City Schaffen“. URL: <https://www.kreiszeitung.de/lokales/verden/achim-ort44553/fahrradzone-noerdlich-der-city-schaffen-91913557.html> (Zugriff am 10.01.2023).

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung (vor Ort)

Format der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Workshop der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung fand am Freitag, den 11.11.2022, von 15 bis 17 Uhr im Ratssaal des Achimer Rathauses statt. Dabei wurde die Einschätzung der Bürger:innen hinsichtlich der Qualität im Bestand und dem Handlungsbedarf für die Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV abgefragt. Zusätzlich bestand die Möglichkeit konkrete Hinweise in entsprechenden Karten zu verorten. Abschließend wurden zur Gewinnung eines Stimmungsbilds verschiedene ziel- bzw. handlungsorientierte Aussagen vorgestellt; alle Teilnehmenden waren angehalten jeweils drei Klebepunkte zu den persönlich favorisierten Aussagen zuzuordnen. Es nahmen insgesamt 6 Personen teil.

Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

- Carsharing und neue Mobilitätsformen fördern
- Kfz-Verkehr beruhigen, aber Erreichbarkeit weiterhin gewährleisten
- Radverkehrsinfrastruktur ausweiten und verbessern (vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege an Hauptverkehrsstraßen; Fahrradstraßen oder -zone einrichten)
- Oberflächen für Fußverkehr aufwerten
- ÖPNV-Takt (insbesondere auf wichtigen Verbindungen wie Achim – Oyten) ausweiten

Kfz-Verkehr

Einschätzung der Qualität und des Handlungsbedarfs

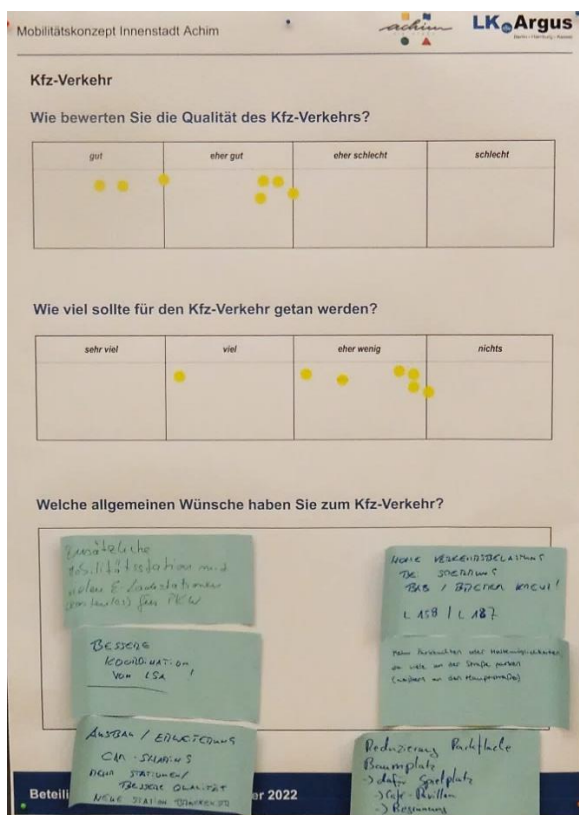
Die Qualität des Kfz-Verkehrs im Bestand wird überwiegend „eher gut“ oder „gut“ bewertet und es solle „eher wenig“ für den Kfz-Verkehr getan werden.

Allgemeine Hinweise sowie Anmerkungen in der Karte

- Hohe Verkehrsbelastung auf L 158 und L 167 bei Sperrungen auf Autobahnen
 - Zusätzliche Mobilitätsstation mit E-Ladesäulen einrichten (z. B. auf dem Parkplatz Achimer Brückenstraße oder Baumplatz)
 - Ausbau und Erweiterung von Carsharing: Neue Stationen und bessere Qualität, möglicher Standort: Brückenstraße
 - Lichtsignalanlagen besser koordinieren
-

- Mehr Parkbuchten oder Haltemöglichkeiten an Hauptstraßen
- Reduzierung der Parkfläche auf dem Baumplatz, stattdessen Spielplatz, Café-Pavillon und/oder Begrünung
- Modale Filter / Sperrung der Achimer Brückenstraße unmittelbar nördlich der Herbergstraße und Feldstraße nördlich der Straße Am Marktplatz, ggf. Anlieger frei zur Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs
- Georgstraße und Asmusstraße nur für Anlieger freigeben
- Richtung der Einbahnstraße Zum Achimer Bahnhof umdrehen
- Parkraumbewirtschaftung auf Rewe-Parkplatz einführen

- **Abbildung 3:** Plakat zur Bewertung des Kfz-Verkehrs in der Öffentlichkeitsbeteiligung



Radverkehr

Einschätzung der Qualität und des Handlungsbedarfs

Die Qualität des Fahrradverkehrs im Bestand wird mit teils „eher gut“, teils „eher schlecht“ bewertet. Im Durchschnitt wird angegeben, dass „viel“ für den Radverkehr getan werden solle.

Allgemeine Hinweise sowie Anmerkungen in der Karte

- Sichere und klare Trennung der Verkehrswege

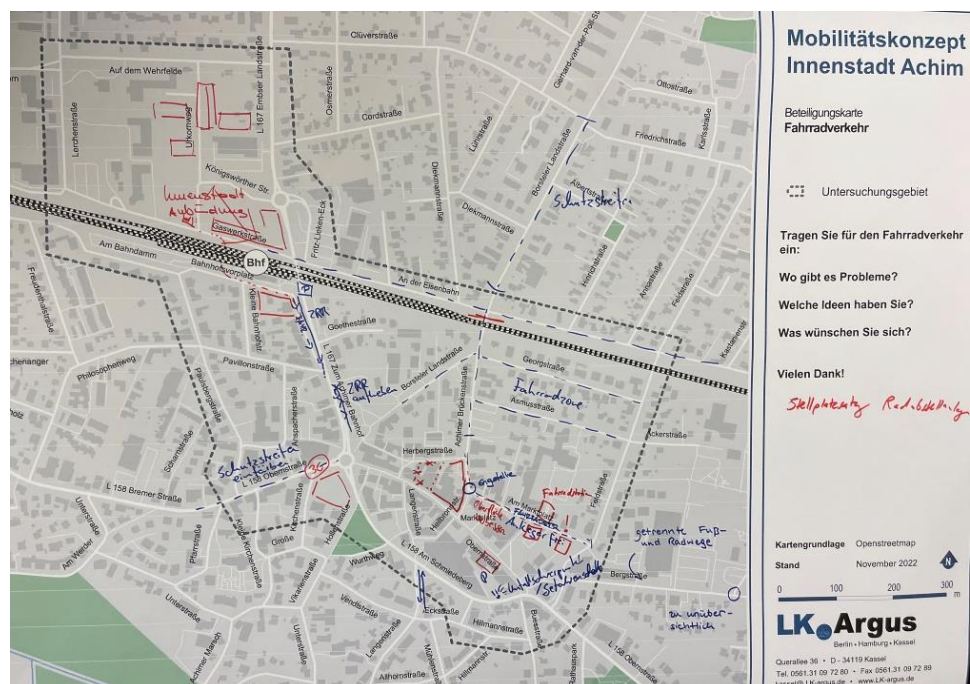
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

- Plakat-/ Informationskampagne an Schutzstreifen, um Akzeptanz durch Kfz-Fahrenden zu erhöhen
- Radschnellweg mit Anschluss an Bremen schneller realisieren
- Getrennte Fuß- und Radwege an der Bergstraße
- Fahrradzone in der Achimer Brückenstraße, Borsteler Landstraße, Georgstraße, Asmusstraße und An der Eisenbahn
- Am Marktplatz als Fahrradstraße einrichten
- Vorhandener Zweirichtungsradweg auf östlicher Seite der L 167 Zum Achimer Bahnhof aufheben
- Auf L 158 Obernstraße westlich des Gieschen-Kreisels Tempo 30 einrichten und Schutzstreifen einfärben, da diese nicht von Kfz-Fahrenden beachtet werden
- Einbahnstraße Zum Achimer Bahnhof für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben
- Borsteler Landstraße Brücke für Kfz-Verkehr sperren, um Attraktivität für Radverkehr zu steigern
- Gefahrenstelle Einfahrt der L158 Am Schmiedeberg auf nördlicher Seite zwischen Buesstraße und Eckstraße
- Oberfläche der Straße Am Marktplatz verbessern
- Engstelle für Radverkehr am Knotenpunkt Am Marktplatz / Achimer Brückenstraße
- Anbindung des Entwicklungsgebiets nördliche Innenstadt an die Innenstadt bzw. Fußgängerzone verbessern
- Errichtung einer Fahrradstation auf dem Baumplatz oder in dessen unmittelbarer Umgebung
- Stellplatzsatzung für Radabstellanlagen einführen

● **Abbildung 4:** Beteiligungskarte Fahrradverkehr



Fußverkehr und öffentlicher Raum

Einschätzung der Qualität und des Handlungsbedarfs

Die Qualität des Fußverkehrs und des öffentlichen Raums im Bestand wird überwiegend als „eher gut“ eingeschätzt. Auf die Frage, wie viel für den Fußverkehr und öffentlichen Raum getan werden sollte, wird überwiegend „viel“ geantwortet.

Allgemeine Hinweise sowie Anmerkungen in der Karte

- Fußgängerzone autofrei belassen
 - Pflaster in der Innenstadt (auch in Fußgängerzone Obernstraße) holprig
 - Schmale Fußwege an L 158 Bremer Straße
 - Engstelle auf dem Gehweg der östlichen Straße Am Marktplatz
 - Querungsmöglichkeit über L 167 Zum Achimer Bahnhof zwischen Gieschen-Kreisel und Pavillonstraße und nördlich der Pavillonstraße
 - Fußgängerüberweg über Feldstraße an Einmündung Am Marktplatz
-

ÖPNV

Einschätzung der Qualität und des Handlungsbedarfs

Die Qualität des ÖPNVs und von Sharing-Angeboten im Bestand wird als „eher schlecht“ bis „eher gut“ bewertet. Auf die Frage, wie viel für den ÖPNV und Sharing-Angebote getan werden sollte, wird „sehr viel“ und „viel“ geantwortet.

Allgemeine Hinweise sowie Anmerkungen in der Karte

- Carsharing in Stadtteilen einrichten
 - Engere Taktung im ÖPNV
 - Günstigere ÖPNV-Fahrpreise für die Innenstadt
 - Bessere Busverbindung zwischen Achim und Oyten (stündlicher Takt)
 - Landesbuslinie Thedinghausen –Achim – Oyten einrichten
 - Bushaltestelle auf der südwestlichen Seite der Einmündung Feldstraße / Am Marktplatz einrichten
-

Stimmungsbild

Abschließend wurde ein Stimmungsbild eingeholt und die Zustimmung zu einigen zielorientierten oder handlungsorientierten Aussagen abgefragt. Nachfolgend ist das resultierende Plakat abgebildet und die Aussagen mit der höchsten Zustimmung mit dazugehörigen Kommentaren tabellarisch dargestellt.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

● **Abbildung 5:** Plakat zum Stimmungsbild

Zielorientierte Aussagen	Dies unterstütze ich	Kommentare
● Insgesamt sollen mehr Menschen in die Innenstadt kommen, egal mit welcher Verkehrsart		
● Mehr Menschen sollen zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV kommen	●	
● Statt mit dem Auto sollen Menschen mit dem Rad oder ÖPNV kommen	● ●	ohne den Individualverkehr zu reglementieren, sondern durch positive Anreize
Handlungsorientierte Aussagen		
● Überquerbarkeit der großen Straßen rund um die Innenstadt für Fuß- und Radverkehr verbessern		
● Takt im Busverkehr ausweiten	● ● ●	- zwischen Achim und Oyten
● Radwege in die Innenstadt ausbauen	●	
● Radwege vom Autoverkehr trennen	● ● ●	
● Haltestellen barrierefrei und angenehm gestalten		
● Fahrradständer hochwertig ausbauen	● ●	
● Parkplätze möglichst erhalten oder ausbauen	● ● ●	
● Parken sollte teurer werden		
● Straßenbegleitende Parkplätze umwandeln, wo dies dem Fuß- und Radverkehr dient		
● Aufenthaltsqualität erhöhen		
● Autoverkehr beruhigen und einschränken, wo dies dem Fuß- und Radverkehr dient	● ● ●	auch Straßenbegleitendes Parken
● Neue Mobilitätsangebote fördern (z. B. Leihfahrräder, Carsharing)	● ● ●	

Aussagen mit drei-/ zweifacher Zustimmung

- Takt im Busverkehr ausweiten
- Radwege vom Autoverkehr trennen
- Parkplätze möglichst erhalten oder ausbauen
- Autoverkehr beruhigen und einschränken, wo dies dem Fuß- und Radverkehr dient
- Neue Mobilitätsangebote fördern (z. B. Leihfahrräder, Carsharing)
- Statt mit dem Auto sollen Menschen mit dem Rad oder ÖPNV kommen
- Fahrradständer hochwertig ausbauen

Dazugehörige Kommentare

- zwischen Achim Oyten
- auch straßenbegleitendes Parken
- ohne den Individualverkehr zu reglementieren, sondern durch positive Anreize

2.2 Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung (online)

Format der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung

In der zweiten Beteiligungsphase ging es um ein Feedback zum Maßnahmenentwurf. Aufgrund der geringen Resonanz der ersten Beteiligung vor Ort fand die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung online über die eigens erstellte Website www.achimbewegt.de statt. Dort wurde über den Entwurfsstand des Mobilitätskonzeptes mit der Bestandsanalyse, den Zielsetzungen und den Maßnahmevorschlägen informiert. Die Beteiligungsfunktion war dort vom 24. Februar bis einschließlich 16. März 2023 freigeschaltet.

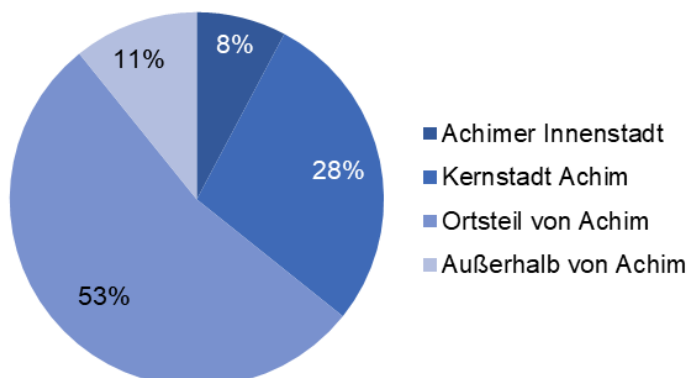
Zur Beteiligung konnten auf der Website nach der anonymen Angabe des Wohnorts und der Altersgruppe zwei Dialogräume besucht werden. Der erste Dialog enthielt allgemeine Fragen zum Innenstadtbesuch, im zweiten Dialog wurde die Bewertung der verschiedenen Maßnahmen abgefragt und Kommentarmöglichkeiten gegeben.

Insgesamt nahmen 361 Personen an der Befragung teil. Davon füllten 351 Personen Dialog 1 aus und 311 Personen den Dialog 2. Es bestand auch die Möglichkeit, auf analogem Wege den Fragebogen handschriftlich auszufüllen und einzureichen. Diese wurde von 2 Personen wahrgenommen.

Als separater Bericht liegt eine ausführliche Dokumentation der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung vor, welche auf der Website www.achimbewegt.de heruntergeladen werden kann. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse wiedergegeben.

Über die Hälfte der Teilnehmenden kommt aus den Achimer Ortsteilen, ein Viertel aus der Achimer Kernstadt. 8 % der Teilnehmenden wohnen in der Innenstadt selbst. 11 % wurden erreicht, die außerhalb von Achim wohnen.

● **Abbildung 6:** Teilnehmende nach Wohnort (n=361)



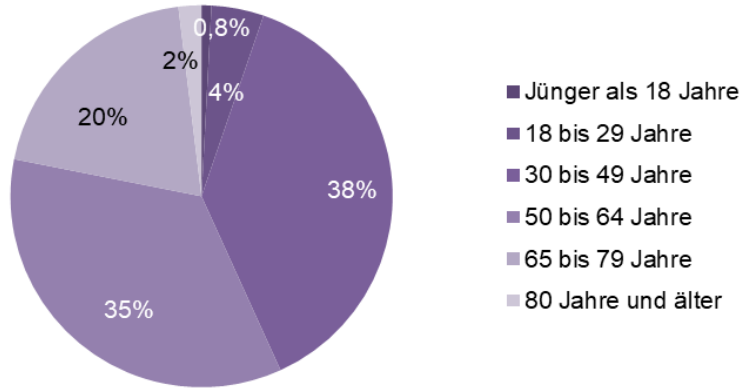
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Es beteiligten sich hauptsächlich Erwachsene zwischen 30 und 64 Jahren. Knapp ein Viertel der Teilnehmenden ist über 65 Jahre alt, jüngere Personen wurden kaum erreicht.

● **Abbildung 7:** Teilnehmende nach Altersgruppe (n=361)



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

● **Abbildung 8:** Beispiel-Screenshot der Benutzeroberfläche in der Dialograumübersicht nach anonymer Angabe des Wohnorts und des Alters („Anmeldung“)

➔ Sie sind angemeldet

Um Ihre Eingaben vor dem Zugriff anderer Personen zu schützen, müssen Sie sich nach Eingabe Ihrer Daten abmelden!

Abmelden

🗨️ So können Sie sich beteiligen!

In den unten aufgeführten Dialogräumen können Sie sich aktiv in die Erstellung des Mobilitätskonzeptes einbringen. Wir freuen uns auf Ihre Hinweise und Vorschläge zum Mobilitätskonzept Innenstadt Achim!

So lange Sie angemeldet sind, können Sie Ihre Eingaben einsehen. Nach dem Abmelden ist ein erneuter Zugriff auf Ihre zuvor eingegebenen Daten aus organisatorischen und datenschutzrechtlichen Gründen jedoch nicht mehr möglich.



A Verkehrs-sicherheit	A1 Knotenpunkte
	A2 Hauptstraßen
B Stärkung des Zentrums	B1 Fußgängerzone
	B2 Busverbindungen
	B3 Sammelparkplätze
C Mobilitäts-wende	C1 Fahrradstraßen
	C2 Fahrradparken
	C3 Bahnhof
	C4 Mobilitätsmanagement

🗨️ Dialog 1

Allgemeine Fragen zum Innenstadtbesuch

Sind Sie in der Achimer Innenstadt unterwegs - und wenn ja, wie?

Dialog 1 starten

🗨️ Dialog 2

Konkrete Maßnahmen

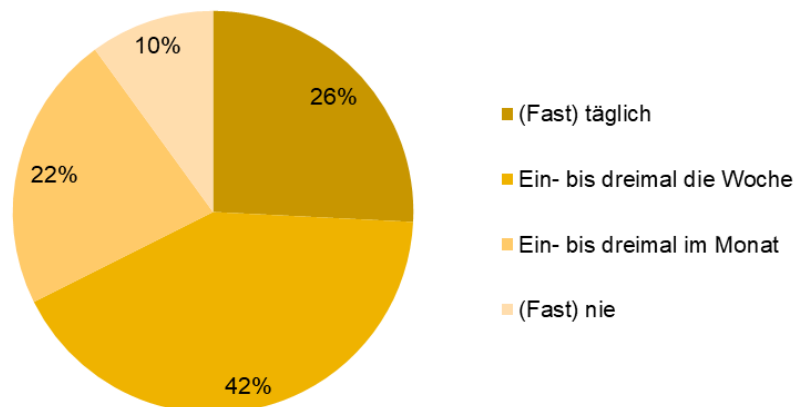
Sehen Sie sich den Maßnahmenentwurf an und bewerten, kommentieren und ergänzen Sie diesen.

Dialog 2 starten

Wesentliche Ergebnisse: Allgemeine Fragen zum Innenstadtbesuch

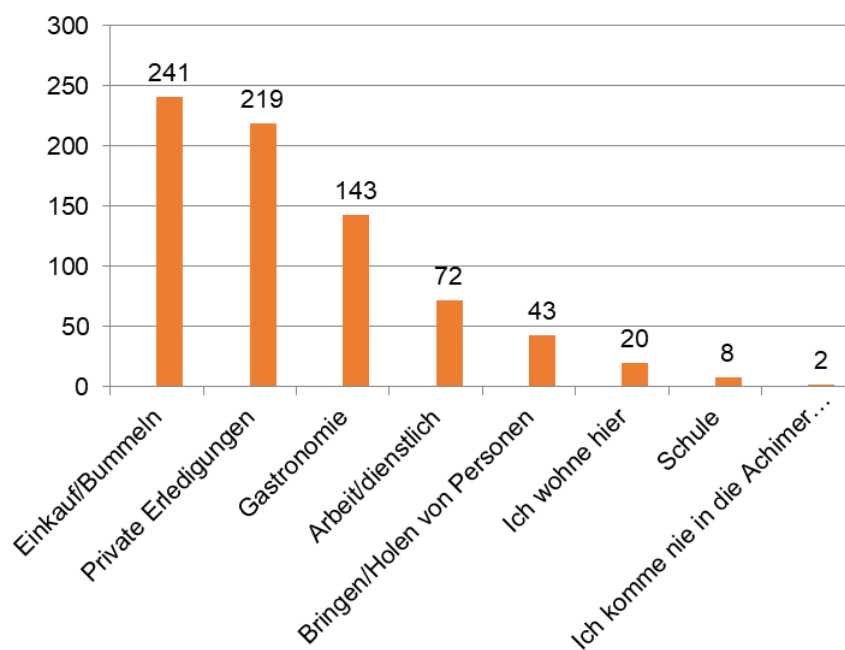
Im Dialog 1 wurden Fragen nach der Häufigkeit, den Zwecken und dem Hauptverkehrsmittel des Innenstadtbesuchs sowie nach der Bewertung der Bestandssituation für die verschiedenen Verkehrsarten gestellt.

- **Abbildung 9:** Wie oft kommen Sie in die Achimer Innenstadt? (n=349)



Ein Viertel der Teilnehmenden kommt (fast) täglich in die Achimer Innenstadt. Fast die Hälfte kommt ein- bis dreimal die Woche. 10 % an Teilnehmenden wurden erreicht, die (bisher) nicht in die Achimer Innenstadt kommen.

- **Abbildung 10:** Zu welchen Zwecken kommen Sie in die Achimer Innenstadt? (n=351)



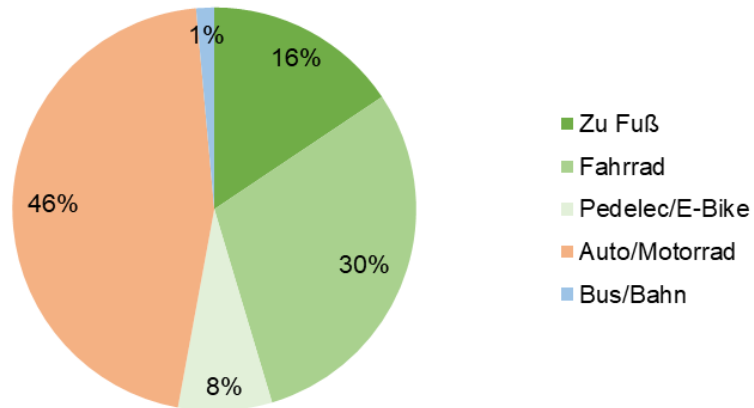
Die am häufigsten genannten Besuchszwecke sind Einkaufen/Bummeln, private Erledigungen sowie Gastronomie.

Stadt Achim

Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim

März 2023

- **Abbildung 11:** Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie meistens in die Achimer Innenstadt? (n=346)



Auf dem Weg in die Innenstadt nutzt etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmenden meist den Umweltverbund aus Rad- und Fußverkehr; der ÖPNV ist für nur 1 % das Hauptverkehrsmittel in die Achimer Innenstadt. Die andere Hälfte benutzt meistens das Kfz.

- **Abbildung 12:** Beispiel-Screenshot der Benutzeroberfläche aus dem Dialog 1

Wie bewerten Sie das **Parkplatzangebot** in der Achimer Innenstadt?

- Sehr gut
- Gut
- Eher schlecht
- Schlecht
- Weiß nicht

Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit **Bus und Bahn**?

- Sehr gut
- Gut
- Eher schlecht
- Schlecht
- Weiß nicht

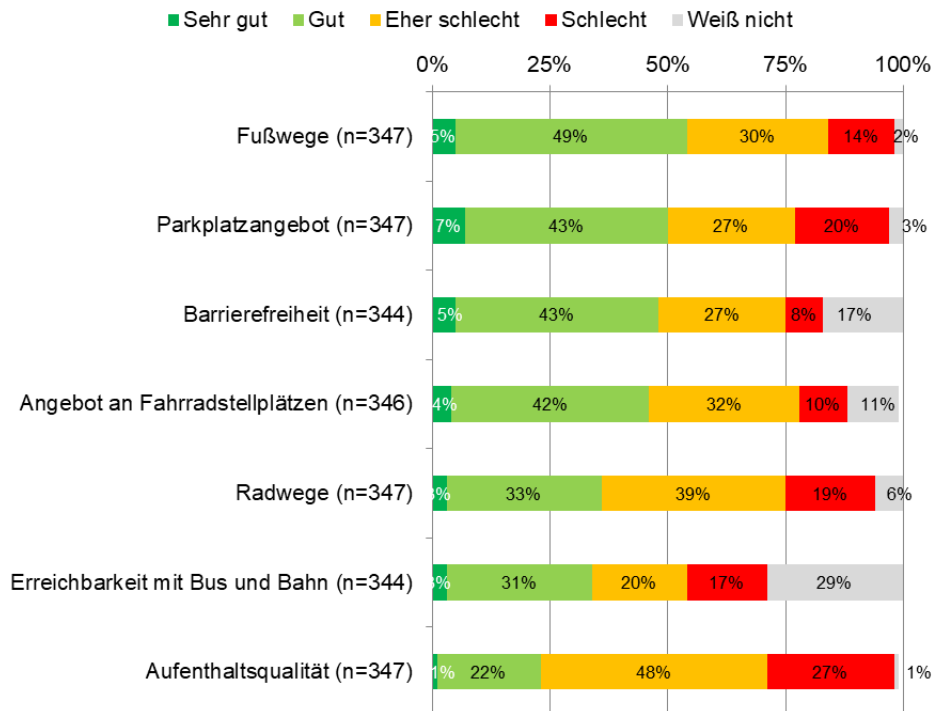
Wie bewerten Sie die **Aufenthaltsqualität** in der Achimer Innenstadt?

- Sehr gut
- Gut
- Eher schlecht
- Schlecht
- Weiß nicht

● **Abbildung 13:** Bewertung der Bestandssituation

Bewertung der Bestandssituation

(n=Anzahl Antwortende, insgesamt 351 Teilnehmende am Dialog 1)



In Abbildung 13 ist zusammengefasst die Bewertung der Situation im Ist-Zustand für die verschiedenen Verkehrsarten dargestellt, welche auf sieben aufeinanderfolgende Fragen aufgeteilt war. Die Fußwege in die Achimer Innenstadt werden von etwas mehr als der Hälfte gut oder sehr gut und damit im Vergleich zu den anderen abgefragten Themen am besten bewertet. Beim Parkplatzangebot in der Innenstadt herrscht eine gespaltene Meinung. Die Hälfte der Teilnehmenden bewertet es gut, die knappe Hälfte eher schlecht oder schlecht. Die Barrierefreiheit kann von einigen nicht beurteilt werden, wird insgesamt aber eher gut als schlecht eingeschätzt. Bezüglich des Angebots an Fahrradstellplätzen herrscht ebenfalls ein zwiespältiges Meinungsbild. Eine knappe Hälfte der Teilnehmenden bewertet es positiv, eine knappe Hälfte aber auch negativ. Die Radwege in die Innenstadt werden vom überwiegenden Teil eher negativ bewertet. Die ÖPNV-Anbindung ist einem knappen Drittel unbekannt. Die Aufenthaltsqualität in der Achimer Innenstadt wird am schlechtesten beurteilt. Drei Viertel der Teilnehmenden bewerten sie eher schlecht oder schlecht.

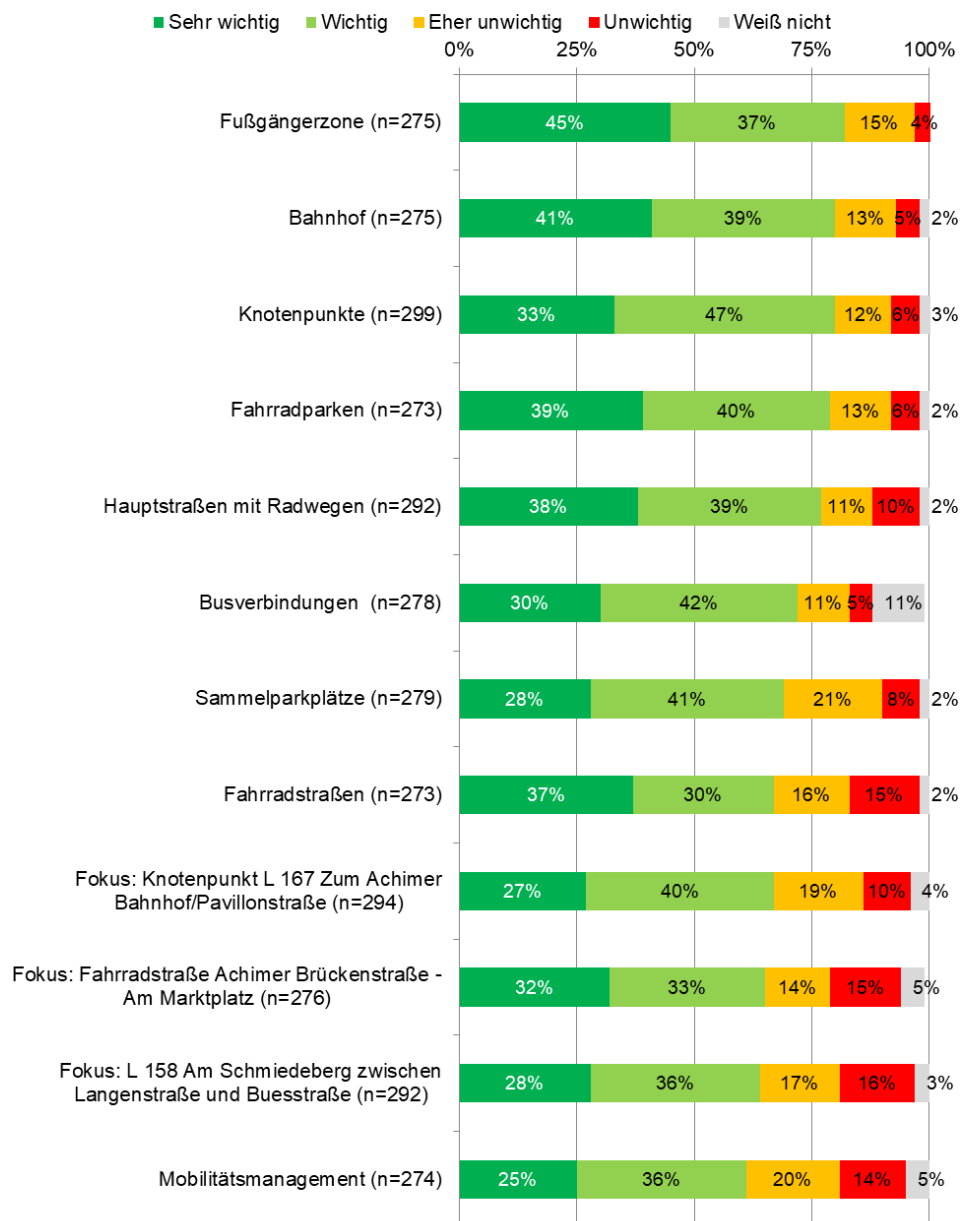
Wesentliche Ergebnisse: Konkrete Maßnahmen

Im Dialog 2 wurde der bisherige Maßnahmenentwurf des Mobilitätskonzepts Innenstadt Achim zur Disposition gestellt. Die einzelnen Maßnahmen konnten nacheinander angesehen, nach ihrer Wichtigkeit bewertet sowie kommentiert werden. In Abbildung 14 sind sortiert nach Zustimmungswerten (Summe aus „sehr wichtig“ und „wichtig“) die Bewertungsergebnisse dargestellt.

● **Abbildung 14:** Bewertung der Maßnahmen

Bewertung der Maßnahmen

(n=Anzahl Antwortende, insgesamt 311 Teilnehmende am Dialog 2)



Die Maßnahmen werden insgesamt positiv aufgenommen, alle Maßnahmen werden von über 60 % der Antwortenden als sehr wichtig oder wichtig beurteilt. Die höchsten Zustimmungswerte mit über drei Vierteln positiver Bewertungen erreichen die Maßnahmen Fußgängerzone, Bahnhof, Knotenpunkte, Fahrradparken und Hauptstraßen mit Radwegen. Die weiteren Maßnahmen stoßen mit Anteilen positiver Bewertungen zwischen 61 und 72 % jedoch ebenfalls auf gute Resonanz.

Zu den einzelnen Maßnahmen wurden insgesamt 608 Kommentare und im Abschluss-Freitextfeld 106 Kommentare verfasst, welche wichtige Anregungen für das Konzept enthalten. Alle Kommentare wurden mehrfach gelesen und die wesentlichen Aussagen daraus codiert, um eine Übersicht über die am häufigsten genannten Themen und Rückmeldungen zu erhalten. Letztlich werden jedoch alle Einzelkommentare soweit möglich in der Planung berücksichtigt. Die zur Debatte stehenden Maßnahmeninhalte und die wesentlichen Aussagen aus den Kommentaren, welche mindestens zweifach genannt wurden, werden im separaten Berichtsdokument zur Dokumentation der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung ausführlich dargestellt.

In der Reihenfolge der Zustimmungswerte der Maßnahmen werden nun kurz die wesentlichen Schlüsse aus der Bewertung und der Kommentarauswertung gezogen, welche in der bisherigen Maßnahmenkonzeption noch nicht dargestellt sind.

Maßnahmen zur Stärkung der **Fußgängerzone** haben für die Teilnehmenden die höchste Bedeutung. Zugleich wurde die Aufenthaltsqualität im Bestand als schlecht beurteilt. Gemäß vielfacher Anregungen aus den Kommentaren sollte die Barrierefreiheit durch eine flächenhafte Aufwertung der Oberfläche verbessert werden. Eine mittige, aber entschleunigte Führung des Radverkehrs mit differenzierter Oberflächengestaltung kann Konflikte entschärfen. Durch zusätzliche Begrünung und Stadtmöbel, die im Grünkonzept der Stadt Achim weitergehend zu planen sind, können die Attraktivität und Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Die Einrichtung einer zentral in der Fußgängerzone gelegenen dynamischen Fahrgastinformationsanzeige samt Wegweisung zu Haltestellen von Bus und Bahn sorgt für eine Erhöhung der Sichtbarkeit und einfacheren Nutzung des ÖPNVs. Eine bessere Nutzbarkeit der Sammelparkplätze für die Erreichbarkeit mit dem Kfz und ein Ausbau der Radwege auf dem Weg in die Innenstadt sind für die Belebung der Fußgängerzone wichtig. Dabei wird das Mobilitätskonzept nicht alleinstehend eine zukunftsfähige Fußgängerzone bewirken können – hierzu bedarf es eines gesamthaften Ansatzes, welcher auch die Begrünung und Gestaltung des öffentlichen Raums und die Stärkung der Laden- und Wohnnutzung enthält.

Am **Bahnhof** ist im Zuge des ZOB-Ausbaus ein Konzept zur umfassenden Aufwertung inkl. Ansätzen zur Förderung der subjektiven Sicherheit und der Sauberkeit sinnvoll. Beim neuen Fuß- und Radverkehrstunnel gilt es mit geräumigeren Aufzügen die barrierefreie Erreichung der Gleise zu verbessern.



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

In Hinsicht auf Kurzzeitparkplätze auf der Bahnhofsnordseite ist die Verträglichkeit mit dem Radschnellweg zu beachten.

Am **Knotenpunkt** L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße wird die Abbindung der Zufahrt Zum Achimer Bahnhof und der Pavillonstraße als Vorzugsvariante beibehalten, es gab hier insgesamt Zustimmung in der Beteiligung. Auch die abknickende Vorfahrt an der Feldstraße / Bergstraße ist weiterhin vorgesehen, die Stelle wurde von Vielen im Bestand als gefährlich beurteilt.

Beim **Fahrradparken** muss die einfache Nutzbarkeit und fußläufig sehr schnelle Erreichbarkeit der Sammelschließanlagen beachtet werden.

Im Zuge der Maßnahme **Hauptstraßen mit Radwegen** ist an der L 158 Bremer Straße – Obernstraße anstelle der schmalen Schutzstreifen die Verbreiterung der Seitenräume mit Angebotsradweg zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit unerlässlich. Auch in den Ortsteilen sollten Radwege saniert werden.

Die **Busverbindungen** in die Achimer Ortsteile sind durch die Einführung eines On-Demand-Angebotes zur effizienteren Nutzung der Bürgerbusse in Abstimmung mit diesen zu verbessern. Insgesamt muss die Bekanntheit und Prominenz des ÖPNV gesteigert werden. Eine mögliche Führung des Busverkehrs durch die Fußgängerzone ist zu prüfen.

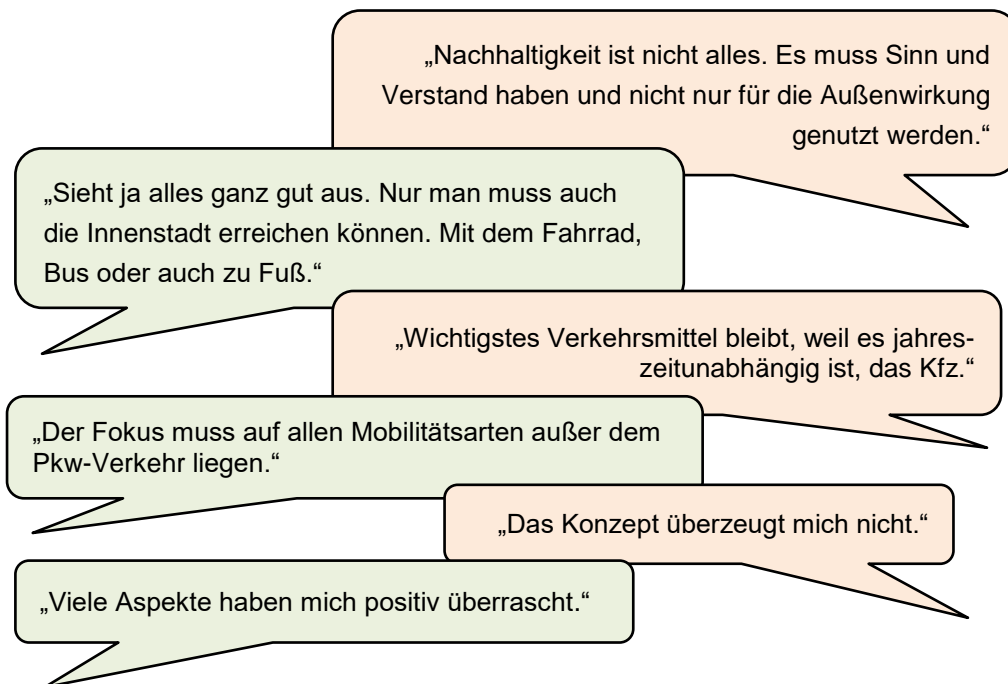
Bei den **Sammelparkplätzen** ist keine Ausweitung oder Erhöhung der Parkgebühren sinnvoll. Bisher wassergebundene Decken sollten für eine bessere Nutzbarkeit befestigt werden.

In der **Fahrradstraße Feldstraße** ist ein für Anlieger durchfahrbarer modaler Filter einzurichten, um die beidseitige Kfz-Erreichbarkeit zu erhalten.

Beim **Mobilitätsmanagement** sollte der Fokus auf der Einrichtung eines Carsharing-Angebots in den Ortsteilen liegen.

Um exemplarisch das Spektrum der verschiedenen Meinungen der Teilnehmenden zum Maßnahmenkonzept wiederzugeben sind sechs allgemein gehaltene der insgesamt 714 Kommentare in der Abbildung 15 dargestellt.

● **Abbildung 15:** Exemplarische Kommentare der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung



● **Abbildung 16:** Beispiel-Screenshot der Benutzeroberfläche aus dem Dialog 2

Bahnhof

Der Achimer Bahnhof soll als Dreh- und Angelpunkt nachhaltiger Mobilität attraktiver gemacht werden.

Mehr Informationen ⓘ

- Einbettung in städtebauliche Entwicklung nördlicher Innenstadt
- Anregungen zur Weiterentwicklung des Zugangebots (z. B. 15-Min-Takt RS1) und Neubau Haltepunkt Uphusen
- Zentraler Omnibusbahnhof mit allen Buslinien auf Nordseite
- Parkpalette für P+R inkl. E-Ladestationen und Carsharing-Station auf Nordseite
- Hauptanbindung für Fuß- und Radverkehr auf Südseite
- Ausbau Radabstellanlagen und Bikesharing-Station

Foto: Bahnhof Achim 📷



Sehr wichtig
 Wichtig
 Eher unwichtig
 Unwichtig
 Weiß nicht

Hier ist Platz für Ihren Kommentar ...

Ihnen stehen 200 Zeichen zur Verfügung

3 Rahmenbedingungen

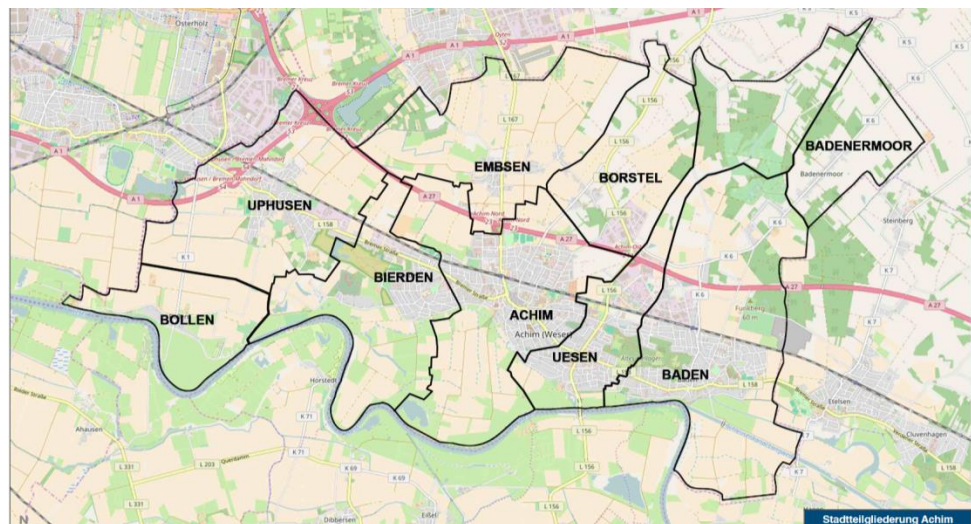
Im folgenden Kapitel werden die wesentlichen räumlichen, demografischen, wirtschaftlichen und planerischen Rahmenbedingungen beschrieben, die die Stadt Achim prägen und für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Achimer Innenstadt von Bedeutung sind.

3.1 Lage der Stadt Achim im Raum

Die Stadt Achim liegt im Landkreis Verden, unmittelbar südöstlich von Bremen. Naturräumlich liegt Achim in der Marschlandschaft der Weser am südwestlichen Rand des Stader Geests². Die Stadt ist eine selbständige Gemeinde und Mittelzentrum³. Neben Bremen ist sie umgeben von den Gemeinden Oyten, Ottersberg, Langwedel und der Samtgemeinde Thedinghausen. Achim liegt verkehrlich gut angebunden an der Eisenbahnhauptstrecke Bremen – Wunstorf (– Hannover) und an der Bundesautobahn 27 in unmittelbarer Nähe zum Bremer Kreuz (BAB 1). Durch Achim verläuft die Landesstraße 158 von Bremen in Richtung Langwedel und Verden. Die L 167 verbindet Achim mit Oyten. Die L 156 führt nördlich zur L 168 in Richtung Ottersberg und südlich zur L 203 in Richtung Thedinghausen.

Die Stadt Achim gliedert sich in neun Ortsteile bzw. Ortschaften (Abbildung 17).

- **Abbildung 17:** Die Stadt Achim mit ihren Ortsteilen und Ortschaften⁴



² Stadt Achim (o. J.): Achim, eine lebenswerte Stadt. URL: <https://www.achim.de/rathaus/stadt/> (Zugriff am 07.10.2022).

³ Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017. URL: https://www.ml.niedersachsen.de/startseite/themen/raumordnung_landesplanung/landes_raumordnungsprogramm/ (Zugriff am 27.12.2022).

⁴ Stadt Achim / bulwiengesa (2017): Standortanalyse Einzelhandel Achim. S. 14.

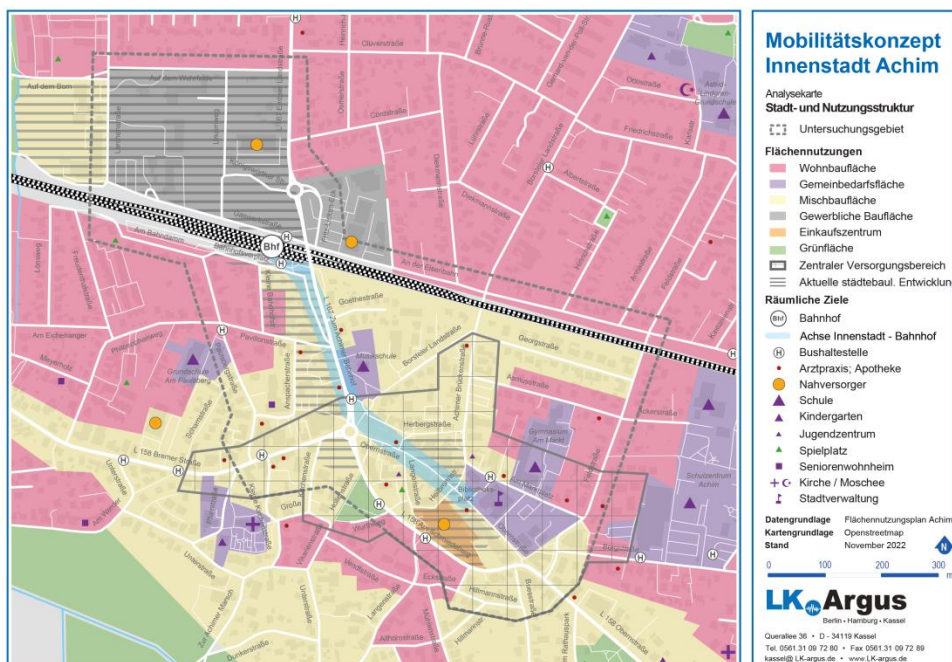
3.2 Stadt- und Nutzungsstruktur Achimer Innenstadt

Die Achimer Innenstadt liegt zentral in der Achimer Kernstadt und erstreckt sich rund um die Fußgängerzone in der Obernstraße. Im Westen befindet sich der sogenannte Gieschen-Kreisverkehr, südlich verläuft die Landesstraße 158 Am Schmiedeberg, im Osten liegt das Schulzentrum Achim und im Norden verläuft die Eisenbahnlinie Bremen – Wunstorf (– Hannover) mit dem Bahnhof Achim nordwestlich der Innenstadt.

Die Achimer Innenstadt ist der stadträumliche und kulturelle Mittelpunkt Achims. Zumindest für die Kernstadt und angrenzende Ortsteile stellt sie auch das wirtschaftliche und Nahversorgungszentrum dar. Geprägt wird die Innenstadt durch die Fußgängerzone in der Obern- und Herbergstraße mit ihrem Einzelhandelsbestand und der gemischten Wohn- und Gewerbenutzung. Schätzungsweise leben im Untersuchungsgebiet Innenstadt ca. 1.500 bis 2.000 Einwohner:innen.

Neben dem großen Schulstandort östlich der Innenstadt befinden sich mit dem Gymnasium Am Markt und der Grundschule Am Paulsberg weitere Bildungseinrichtungen im unmittelbaren Einzugsbereich der Innenstadt. Insgesamt ist die Stadt Achim mit ihren mehr als 4.500 Schüler:innen auf 12 Schulen als bedeutender Schulstandort einzuschätzen.

- **Karte 2:** Analysekarte Stadt- und Nutzungsstruktur (siehe vergrößert im Anhang)



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

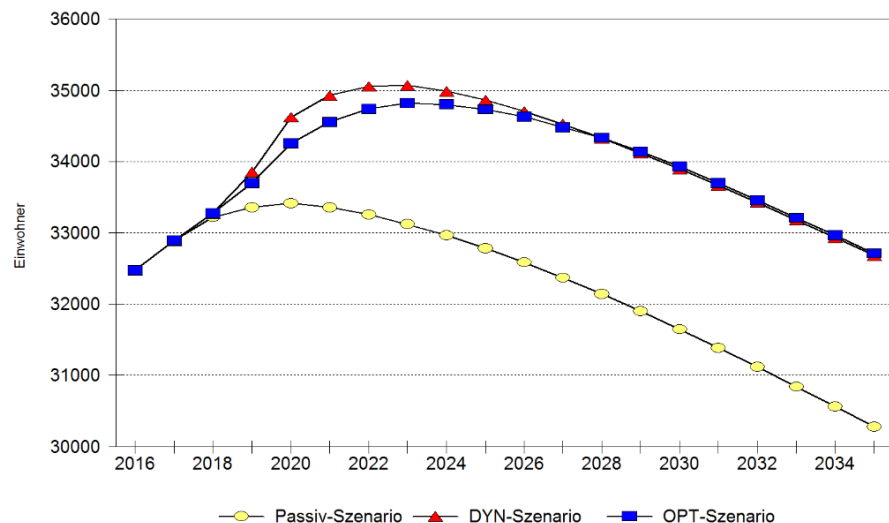
3.3 Demografie

Die 9 Ortsteile und Ortschaften der Stadt Achim hatten 2022 die folgenden Einwohnerzahlen⁵:

- Achim: 12.311
- Baden: 7.643
- Uesen: 4.737
- Uphusen: 4.031
- Bierden: 3.081
- Embsen: 912
- Badenermoor: 636
- Borstel: 385
- Bollen: 240

Seit dem Jahr 2012 ist die Einwohnerzahl Achims von 29.634 auf 32.354 in 2021 um ca. 9,2 % gestiegen⁶. Ab 2023 wird laut Berechnungen aus 2018 ein stetiger, leichter Bevölkerungsrückgang prognostiziert (Abbildung 18). Dem demografischen Wandel entsprechend wird auch die Achimer Bevölkerung im Durchschnitt älter. So soll sich der Anteil der über 64-Jährigen bis 2035 von 23,5 % je nach Szenario auf 28,5 bis 30 % steigern.

● **Abbildung 18:** Bevölkerungsprognose Stadt Achim⁷



⁵ Stadt Achim (2022): Einwohnerzahlen. URL: <https://www.achim.de/rathaus/stadt/einwohnerzahlen/> (Zugriff am 27.12.2022).

⁶ Stadt Achim (o. J.): Einwohnerzahlen. URL: <https://www.achim.de/portal/seiten/einwohnerzahlen-902000266-20601.html> (Zugriff am 07.10.2022).

⁷ Stadt Achim (2018): Entwicklungspfade der Stadt Achim bis zum Jahr 2035. S. 34.

3.4 Wirtschaftsstruktur

Insgesamt sind ca. 2.100 Unternehmen in Achim ansässig. Neben der Innenstadt mit dem zentralen Versorgungsbereich entlang der Fußgängerzone und weiteren dispers verteilten Einzelhändlern und anderen Betrieben existieren in Achim 10 Gewerbegebiete mit 238 ha Fläche. Hierbei profitiert der Wirtschaftsstandort Achim mit seinen auch außerhalb der Kernstadt gelegenen Gewerbe-standorten von der guten Anbindung an die Autobahnen BAB 27 und 1 und die räumliche Nähe zum Oberzentrum Bremen. Die Fußgängerzone in der Obernstraße und der mittwochs und samstags stattfindende Wochenmarkt mit über 50 Ständen prägen das Einzelhandelsgeschehen in Achim.⁸

In Achim arbeiten laut Daten von 2015 10.410 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Mehrheit dieser ist in den Wirtschaftsbereichen Handel, Instandhaltung und Reparatur (23,0 %), verarbeitendes Gewerbe (22,6 %), Gesundheits- und Sozialwesen (12,3 %) sowie freiberufliche, wissenschaftliche und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen (11,1 %) tätig.

- **Tabelle 1:** Eckdaten zu Beschäftigung und Pendlerverflechtungen in Achim⁹

Eckdaten zu Beschäftigung und Pendlerverflechtungen (Achim)					
	2011	2012	2013	2014	2015
SVP-Beschäftigte am Arbeitsort	9.947	9.867	9.942	10.455	10.410
SVP-Beschäftigte am Wohnort	10.765	10.913	11.077	11.416	11.751
Einwohner	29.598	29.680	29.991	30.594	31.156
Arbeitsplatzquote (Beschäftigte am Arbeitsort/Einwohner)	33,6 %	33,2 %	33,1 %	34,2 %	33,4 %
Arbeitsplatzzentralität (Beschäftigte am Arbeitsort/Beschäft. am Wohnort x 100)	92	90	90	92	89
Einpendler	7.185	7.114	7.183	7.558	7.453
Auspendler	8.003	8.160	8.318	8.524	8.797
Auspendlerquote (Auspendler/Beschäftigte am Wohnort)	74,3 %	74,8 %	75,1 %	74,7 %	74,9 %
Pendlersaldo	-818	-1.046	-1.135	-966	-1.344

Quellen: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Bundesagentur für Arbeit

⁸ Stadt Achim (2016): Zahlen – Daten – Fakten des Wirtschaftsstandorts Achim. URL: <https://www.achim.de/downloads/datei/OTAyMDAyNzk5Oy07L3Vzci9sb2NhbC9odHRwZC92aHRkb2NzL2Ntcy9hY2hpbS9tZWRpZW4vZG9rdW1lbnRIL2luZm9ibGF0dF96ZGZfMDVfMjAxNi9kcjVjay5wZGY%3D> (Zugriff am 27.12.2022).

⁹ Stadt Achim / bulwiengesa (2017): Standortanalyse Einzelhandel Achim. S. 19.



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

In Achim wohnen 11.751 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von diesen pendeln 8.797 zum Arbeiten in andere Kommunen aus (mehrheitlich nach Bremen). Von den 10.410 in Achim Beschäftigten pendeln 7.453 ein (vor allem aus Bremen, Langwedel, Verden, Oyten und Thedinghausen). Daraus ergibt sich ein negatives Pendlersaldo von -1.344, welches im betrachteten Zeitraum von 2011 bis 2015 deutlich zunahm (Tabelle 1).

Die Kaufkraftkennzahl liegt in Achim bei 107,2, was im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (100), dem LK Verden (104) und Bremen (96) ein überdurchschnittlicher Wert ist¹⁰.

Dem gegenüber steht die geringe Einzelhandelszentralitätskennzahl von 68,3. Diese begründet sich darin, dass ein erheblicher Anteil der Kaufkraft ins Umland abfließt¹¹. Ursächlich sind hier die Einkaufszentren Weserpark (Bremen) und Dodenhof (Ottersberg), die aus den Achimer Randlagen ähnlich schnell zu erreichen sind wie die Innenstadt. Aber auch der Online-Handel stellt eine zunehmende Konkurrenz dar. Sowohl die lückenhafte Einzelhandelsstruktur als auch die geringe Umlandausstrahlung der Innenstadt wird einem Mittelzentrum nicht vollständig gerecht. Daraus resultiert eine Leerstandsquote von 8 %, die zwar als moderat einzustufen ist, jedoch keine stabile Situation darstellt.¹²

Dem entgegen steht, dass aktuell in der Innenstadt mehrere Immobilienentwicklungen mit neuen Verkaufsflächen in Planung sind. Schließlich soll auch die Konversion des ehemaligen Lieken-Geländes zu einem gemischten Gewerbe- und Wohnquartier die wirtschaftliche Entwicklung Achims begünstigen, wobei hier auch eine Konkurrenzsituation zur engeren Innenstadt droht.

¹⁰ Ebd. S. 18.

¹¹ Stadt Achim (2015): Integriertes städtisches Entwicklungskonzept der Stadt Achim (ISEK) 2014-2020. S. 16.

¹² Stadt Achim / bulwiengesa (2017): Standortanalyse Einzelhandel Achim. S. 29 ff. und 41.

3.5 Vorhandene Materialien und Planungen

Für Achim liegen einige Konzeptplanungen und wichtige Materialien vor, welche auch das Thema Mobilität und Verkehr betreffen. In Tabelle 2 ist eine Übersicht der Planungen dargestellt, die für das Mobilitätskonzept Innenstadt Achim grundsätzlich von Relevanz sind. Im Anschluss erfolgt eine Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen.

- **Tabelle 2:** Übersicht über bestehende Konzeptplanungen und Materialien

Städtebau	
Träger	Dokument (Stand)
Stadt Achim	Leitbild der Stadt Achim (2018)
Stadt Achim	ISEK Integriertes Städtisches Entwicklungskonzept der Stadt Achim 2014-2020 (2015)
Stadt Achim	Entwicklungspfade der Stadt Achim bis zum Jahr 2035 (Bevölkerung, Wohnen, Kinderbetreuung und Schulentwicklung) (2018)
Stadt Achim	Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Innenstadt Achim (2017)
Stadt Achim	Standortanalyse Einzelhandel Achim (2017)
Stadt Achim	Aktuelle Bebauungspläne und Immobilienentwicklungen in der Innenstadt
Verkehr	
ZVBN	Nahverkehrsplan 2023 – 2027 (Entwurf)
Kommunalverbund NI HB	RMK:R Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr inkl. RASCH Radschnellweg Achim-Bremen (2022)
AzweiO AöR	Verkehrstechnische Untersuchung (2020) sowie aktuelle Vorhaben
Stadt Achim	Verkehrsuntersuchung zum Neubau der AS Achim-West (2019)
Stadt Achim	Verkehrsuntersuchung Mobilitätsstation Bahnhof (2017)
Stadt Achim	Parkplatzanalyse – Auslastung der Parkplätze im erweiterten Innenstadtbereich (2022)
Stadt Achim	Lärmaktionsplan der 3. Stufe Stadt Achim (2020)
Stadt Achim	Aktuelle straßenbauliche Maßnahmen

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Leitbild der Stadt Achim (2018)

- Funktionsvielfalt aus Wohnen, Einzelhandel, Tourismus, öffentlichen und privaten Dienstleistungen, Kultur und Gastronomie in der Innenstadt sichern¹³
- Verbindung zwischen dem Mobilitätsknoten Bahnhof Achim und der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr im Rahmen des Sanierungsprogrammes zur Nördlichen Innenstadt verbessern¹⁴
- Anbindung des Weserradwegs an die Innenstadt (deutliche Wegführung, gastronomische Werbung, Gutscheinangebote, Fahrradeinstellplätze, E-Bike-Ladestation) verbessern¹⁵
- Entlastung des Individual- und Gewerbeverkehrs durch Nutzung und Umverteilung auf verschiedene Verkehrsträger und alternative Mobilitätskonzepte, insbesondere auch den Fahrradverkehr¹⁶
- Geschützte Verkehrsbereiche für den Fuß- und Radverkehr als Verbindung zwischen verschiedenen Quartieren schaffen¹⁷
- Infrastruktur der bestehenden Bahnhöfe zukunftsgerecht ausbauen¹⁸
- Stadtzentrum gezielt ausbilden: Stadtzentrum der Fußgängerzone zu einem gemeinsamen zentralen Ort für Veranstaltungen, Aktivitäten der Vereine und Kultur, Treffpunkt für „Jung und Alt“, für Einzelhandel, Dreh- und Angelpunkt für Events ertüchtigen (insb. Stärkung Aufenthaltsqualität im Bereich rund um das Rathaus)¹⁹

¹³ Vgl. Stadt Achim / KGSt (2018): Leitbild der Stadt Achim. S. 38.

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Ebd. S. 39.

¹⁶ Ebd. S. 43.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ Ebd. S. 46.

ISEK Integriertes städtisches Entwicklungskonzept der Stadt Achim 2014-2020 (2015)

- Neubau AS Achim-West: Verlagerung von Wirtschaftsverkehren aus dem Stadtgebiet Achim → siehe ausführlich Verkehrsuntersuchung zum Neubau der AS Achim West (2019)²⁰
- Entwicklung des ehemaligen Geländes der Großbäckerei Lieken: Neuer Gewerbe- und Wohnstandort auf Nordseite des Bahnhofs → siehe ausführlich Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Innenstadt Achim (2017)²¹

Entwicklungspfade der Stadt Achim bis zum Jahr 2035 (2018)

Siehe Kapitel 3.3

Standortanalyse Einzelhandel Achim (2017)

Siehe Kapitel 3.4

Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Innenstadt Achim (2017)

- Konversion des ehemaligen Lieken-Geländes zu einem gemischten Gewerbe- und Wohnquartier
- Neuer Kleiner Kreisverkehr L 167 Embser Landstraße / Fritz-Lieken-Eck / Neue Erschließungsstraße zum Bahnhof und Quartier²²
- Ausbau des Bahnhofs zu einer Mobilitätsstation:
 - Neuanlage Zentraler Omnibusbahnhof mit vier Haltestellen
 - P+R-Parkpalette inkl. Radabstellanlagen, Ladestationen, Sharingangeboten, Service auf Nordseite
 - Barrierefreie Rampe zur Unterführung, Verbreiterung Unterführung, Sitzmöglichkeiten, Erhöhung Aufenthaltsqualität allgemein
 - Ausweitung Radabstellanlagen

²⁰ Stadt Achim (2015): Integriertes städtisches Entwicklungskonzept der Stadt Achim (ISEK) 2014-2020. S. 29.

²¹ Ebd.

²² Stadt Achim / BPW baumgart+partner (2017): Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Innenstadt Achim. Erläuterungsbericht. S. 68.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

- Einbahnstraße Zum Achimer Bahnhof als Verkehrsberuhigter Bereich oder Fahrradstraße, Einbahnrichtung entweder umkehren oder Kreuzung mit L 167 signalisieren
- Verbesserung der Orientierung an der Südseite²³
- **Abbildung 19: Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Innenstadt Achim – Kartenausschnitt mit Bahnhof**²⁴

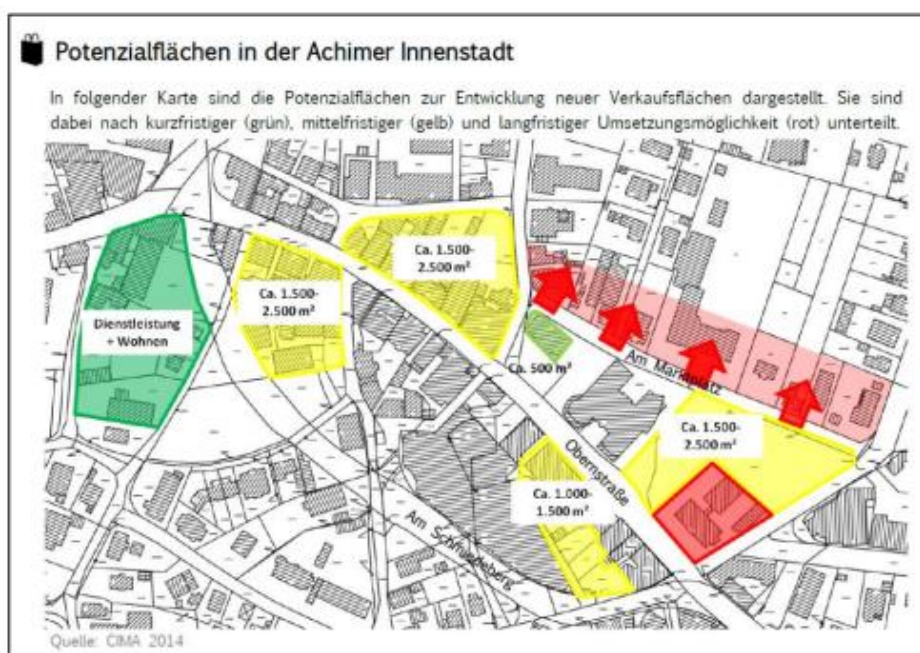


²³ Stadt Achim / BPW baumgart+partner (2017): Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Innenstadt Achim. Erläuterungsbericht. S. 68 ff.

²⁴ Ebd. Karte.

Bebauungspläne und Immobilienentwicklungen in der Innenstadt

- Bebauungsplan Nr. 40 „Herbergstraße“, 4. Änderung (2019): Überplanung des Blocks zwischen Obernstraße, Herbergstraße und Achimer Brückenstraße zur Ausweitung von Verkaufsflächen, Stärkung belebter Erdgeschossnutzungen und Sicherung von Wohnraum; Anlage einer Tiefgarage vorgesehen (Lohmann Architekten)
- Bebauungsplan Nr. 39 „Planstraße“, 7. Änderung (Aufstellungsbeschluss 2022) – Obernstraße 49-53: Neubau sowie Aufstockung eines Wohn- und Geschäftshauses (GMD Architekten)
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 24 „Entwicklungsflächen am Kreisverkehrsplatz“, 1. Änderung (2022): Neubau eines Bürogebäudes mit Gastronomie und Ladenlokalen; Anlage einer Tiefgarage, von Stellplätzen inkl. E-Ladestationen, eines E-Bike-Abstellraums sowie weiteren Radabstellanlagen vorgesehen (Architekturbüro Bostelmann für die Transport Overseas Group)
- Bauvorhaben Zum Achimer Bahnhof
- **Abbildung 20:** Potenzial für neue Verkaufsflächen Stand 2014²⁵



²⁵ Stadt Achim (2015): Integriertes städtisches Entwicklungskonzept der Stadt Achim (ISEK) 2014-2020. S. 17.

Nahverkehrsplan 2023 – 2027 des ZVBN

Der Nahverkehrsplan für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, dem der Landkreis Verden als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV angehört, wird aktuell fortgeschrieben und liegt als Entwurfsfassung vor. Dort wird neben allgemeinen Anforderungen an die Qualität des ÖPNV-Angebotes konkret das folgende Bedienungsangebot für Achim betreffende Buslinien als Zielnetz definiert²⁶:

- 740 Bremen – Achim – Langwedel – Verden (Bedienungsebene (BE) 1):
 - Mo-Fr 6-22 Uhr Stundentakt
 - Am Wochenende 10-20 Uhr Zweistundentakt
- 702 Achim – Thedinghausen – Emtinghausen – Achim (BE 2):
 - Mo-Fr 6-20 Uhr Stundentakt
 - Sa 9:30-21:30 Uhr Zweistundentakt, So+Fei Bedarfsprüfung
- 705 Achim – Gewerbegebiete Achim – Baden, Bahnhof (BE 2):
 - Mo-Fr Stundentakt zu den Arbeitszeiten
 - Sa Prüfung des Bedarfs
- 739 Bremen – Achim – Posthausen (BE 2):
 - Mo-Sa Zweistundentakt zu den Öffnungszeiten Dodenhof
- 745 Ottersberg – Oyten – Achim (BE 2):
 - Mo-Fr 6-20 Uhr Zweistundentakt, im Abschnitt Achim – Oyten mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit
 - Sa 9-19 Uhr Zweistundentakt
 - So+Fei Prüfung des Bedarfs
- Nachtbuslinie N72 Achim – Thedinghausen für Nachtverkehre ab 2028

Planungen bzw. Anregungen zum SPNV²⁷:

- Errichtung Haltepunkt Achim-Uphusen, positives Nutzen-Kosten-Verhältnis
- RS1 mit durchgängigem Halbstundentakt auf gesamter Strecke und durchgängigem Viertelstundentakt zwischen Bremen-Blumenthal und Achim

²⁶ ZVBN Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2022): Nahverkehrsplan 2023 – 2027. Teil C. Entwurf Stand Juli 2022. S. C-64ff.

²⁷ Ebd.: S. C-137ff.

RMK:R Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr inkl. RASCH Radschnellweg Achim – Bremen (2022)

Definition eines kommunalverbundweiten, hierarchisierten Alltagsradverkehrsnetzes und von Handlungsbedarfen auf dem Netz

Aussagen in Bezug auf die Achimer Innenstadt:

- Radschnellverbindung parallel nördlich zur Eisenbahntrasse im Anschluss an das Bremer Radverkehrsnetz über Mahndorf, Uphusen, Bahnhof Achim bis Baden; in deren Zuge Einführung von Fahrradstraßen im Bereich des Achimer Bahnhofs (Gaswerkstraße – An der Eisenbahn); Kennzeichnung als Priorität 1 im Bereich Gaswerkstraße – Bruchwiesen, kein Handlungsbedarf in der Straße An der Eisenbahn, ansonsten Priorität 2²⁸
- Radvorrangroute bzw. Strecke 1. Ordnung an L 167 von Oyten bis Bahnhof Achim, zur Innenstadt Achim weiter als Strecke 2. Ordnung; Kennzeichnung als Priorität 2²⁹
- Strecke 2. Ordnung an L 158 von Mahndorf über Uphusen, Innenstadt Achim, Uesen, Baden bis Langwedel; Parallelroute durch die Fußgängerzone in der Obernstraße; Kennzeichnung als Priorität 2, kein Handlungsbedarf im Bereich L 158 Obernstraße³⁰
- Karte des Radverkehrsnetzes siehe Abbildung 25 in Kapitel 4.4

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

²⁸ Stadt Achim (2022): RASCH Radschnellweg Achim. URL: <https://www.rasch-achim.de/> (Zugriff am 11.10.2022).

²⁹ Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e. V. (2022): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr – Hierarchisierung. Aktualisierte Karte vom 25.05.2022. Inhaltsgleich in: Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e. V. / PGV / KEEA (2019): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr. Anlagenband 1 zum Erläuterungsbericht. Pläne zu Radverkehrsnetz und zum Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur.

³⁰ Ebd.

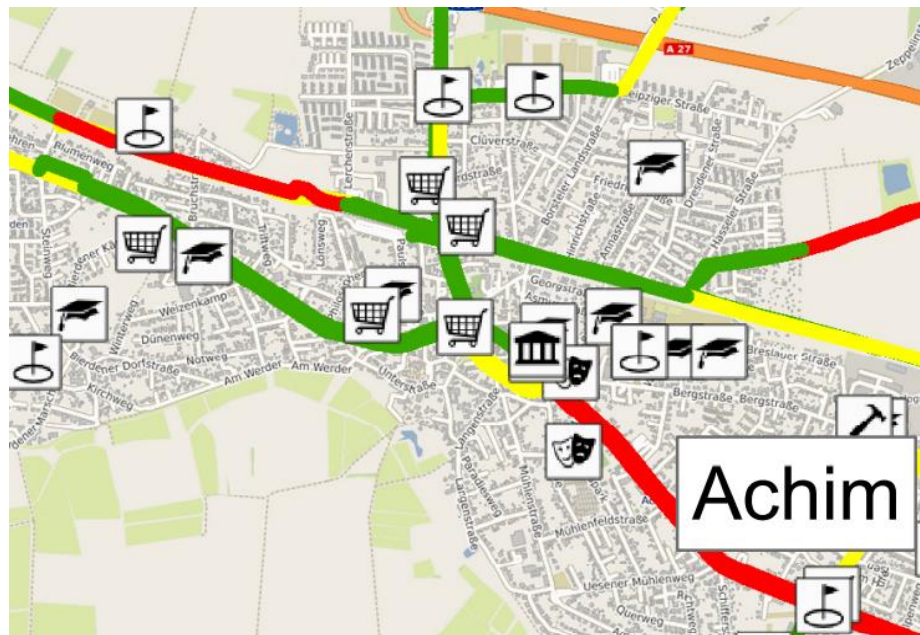
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

AzweiO Mobilitätsregion – Verkehrstechnische Untersuchung sowie aktuelle Vorhaben (2020)

- Mobilitätsstationen: Etablierung von Mobilitätsstationen in AzweiO-einheitlichen Modulen und Design in den Ortszentren, an den Bahnhöfen, wichtigen Bushaltestellen, in Gewerbegebieten sowie an zentralen Knotenpunkten von Alltagsradverbindungen; Angebote bspw. Radabstellanlagen, Fahrkartenverkauf ÖV, Übersichtskarte Radwegenetz, kostenfreies WLAN, Ladestationen für E-Bikes und E-Kfz, Werkzeuge zur Fahrradreparatur, Verkauf von regionalen Lebensmitteln und Produkten; Definition von Anforderungen aus Nutzenden-Perspektive: Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel, Barrierefreiheit, Soziale Sicherheit, Sicherheit vor Vandalismus, Witterungsschutz³¹
- Wegeinfrastruktur: Bestandsbewertung der Befahrbarkeit der Radwegeinfrastruktur auf dem RMK:R-Netz³²
- **Abbildung 21:** Kartenausschnitt Bestandsbewertung der Radwegeinfrastruktur (grün = gut befahrbar; gelb = eingeschränkt befahrbar; rot = nicht befahrbar)³³



- ÖV-Haltestellen: Hohe Bedeutung des Bahnhofs Achim sowie der Bushaltestellen Markt / Schmiedeberg und Schulzentrum / Wendeplatz; Ausbau

³¹ AzweiO AÖR / PGV (2020): AzweiO Mobilitätsregion – Verkehrstechnische Untersuchung. Erläuterungsbericht. S. 25 ff.

³² Ebd. S. 28 ff.

³³ Ebd. Anhang, Plan 8: Grafische Darstellung der Wegequalitäten vorhandener Radverbindungen.

von Radabstellanlagen (Sammelschließanlagen am Bahnhof sowie Markt / Schmiedeberg); Einführung einer neuen Buslinie vom Bahnhof Achim zum Bahnhof Achim-Baden³⁴

- Öffentlichkeitsarbeit und Serviceeinrichtungen: Mobilitätsapp, Aktionstage / Fahrradfeste, Mängelmelder, Leihradsystem inkl. Lastenradverleih, Kaufanreize Pedelecs, E-Bike-Ladestationen, Self-Service-Reparaturstationen; Verbesserung der Kooperation der Akteure³⁵

Aktuelle Vorhaben³⁶:

- Neubau von 5 Sammelschließ-Radabstellanlagen; Aufrüstung von 3 bestehenden Sammelabstellanlagen zu Schließanlagen, eine speziell für Lastenräder
- Ausbau von Fahrradbügeln
- Weiterentwicklung der A2O-Mobilitätsapp: Routenplaner mit verschiedenen Modi, Bikesharing inkl. Lastenradverleih, Zahlungsfunktion, Mängelmelder, Tracking zur Treibhausgaseinsparung, Incentivierungsfunktionen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Anschaffung von Leihfahrrädern
- Aufbau eines fahrradbasierten Lieferservices
- Lückenschluss in der Radwegeverbindung

³⁴ Ebd. S. 33 ff.

³⁵ Ebd. S. 37 ff.

³⁶ Stadt Achim (2022): Projektantrag Klimaschutz durch Radverkehr. Förderantrag bei der Nationalen Klimaschutzinitiative. S. 14 ff.



Verkehrsuntersuchung zum Neubau der AS Achim-West (2019)

- Bestandteil des Zukunftsprojekt Achim-West der Stadt Achim und des Landes Bremen
- In Planung: Autobahnanschlussstelle an die BAB 27 unmittelbar vor dem Bremer Kreuz, Straßenquerung der BAB 1 westlich des Bremer Kreuze, Anschluss der neuen Planstraße an die L 158 zwischen Uphusen und Bierden samt Querung der Eisenbahnhauptstrecke Hannover – Bremen, Gewerbegebiet im neu erschlossenen Bereich zwischen den Autobahnen und dem Ortsteil Uphusen
- Ziel: Entlastung der L 158 Uphuser Heerstraße und der Anschlussstelle Uphusen / Bremen-Mahndorf sowie Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung
- Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrsmengen im Falle der Realisierung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen, Kernaussage: „trotz der neu induzierten Fahrten aus dem Gewerbegebiet Achim-West [werden] sich aufgrund der neuen Anschlussstelle Achim-West erhebliche Entlastungswirkungen im nachgeordneten Straßennetz einstellen“³⁷
- Kritisch zu hinterfragen: Nicht berücksichtigt, dass Kfz-Verkehr im Zuge einer notwendigen Mobilitätswende zurückgehen könnte und bereits demografischer Wandel für sinkendes Verkehrsaufkommen sorgt (vgl. Kapitel 3.3)

³⁷ Stadt Achim (2019): Verkehrsuntersuchung zum Neubau der AS Achim-West in der Stadt Achim. PGT Umwelt und Verkehr GmbH. S. 56

Parkplatzanalyse – Auslastung der Parkplätze im erweiterten Innenstadtbereich (2022)

- Parkraum-Belegungserhebung im Mai 2022 auf den 11 Sammelparkplätzen in der Achimer Innenstadt am Mittwoch (Markttag), Donnerstag (Normalwerktag), Freitag und Samstag (Markttag)³⁸
- Hoher Parkdruck am Mittwoch (Markttag) vormittags (max. 87,4 % Belegung)
- Zu den anderen Zeiten durchweg kein oder geringer Parkdruck (< 70 % Belegung)
- Keine oder nur geringe Veränderungen der Belegung in 2022 gegenüber 2019 (größter Unterschied ca. 10 % weniger Belegung am Samstagvormittag in 2022)³⁹
- Grundsätzlich keine Begründung der Notwendigkeit einer Ausweitung des öffentlichen Parkplatzangebotes⁴⁰
- Siehe Kapitel 4.7 für eine grafische Darstellung der Parkplatzauslastung

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Lärmaktionsplan der 3. Stufe Stadt Achim (2020)

- L 158 Am Schmiedeberg – Obernstraße (Borsteler Landstraße – Uesener Feldstraße): Tempo 30⁴¹
- L 158 Obernstraße – Bremer Straße (Am Schmiedeberg – Bierdener Kämpe): Tempo 30⁴²

Aktuelle straßenbauliche Maßnahmen

- L 158 Bremer Straße: Sanierung der Geh- und Radwege, Ausbildung von Geh- und Radwegüberfahrten (2021)
- L 158 Obernstraße: Sanierung der Geh- und Radwege, Ausbildung von Geh- und Radwegüberfahrten (2022)

³⁸ Stadt Achim (2022): Parkplatzanalyse – Aktualisierung Mai 2022 – Auslastung der Parkplätze im erweiterten Innenstadtbereich. S. 1.

³⁹ Ebd. S. 16 f.

⁴⁰ Ebd. S. 18.

⁴¹ Stadt Achim / LK Argus (2020): Lärmaktionsplan der 3. Stufe Stadt Achim. S. 64.

⁴² Ebd.

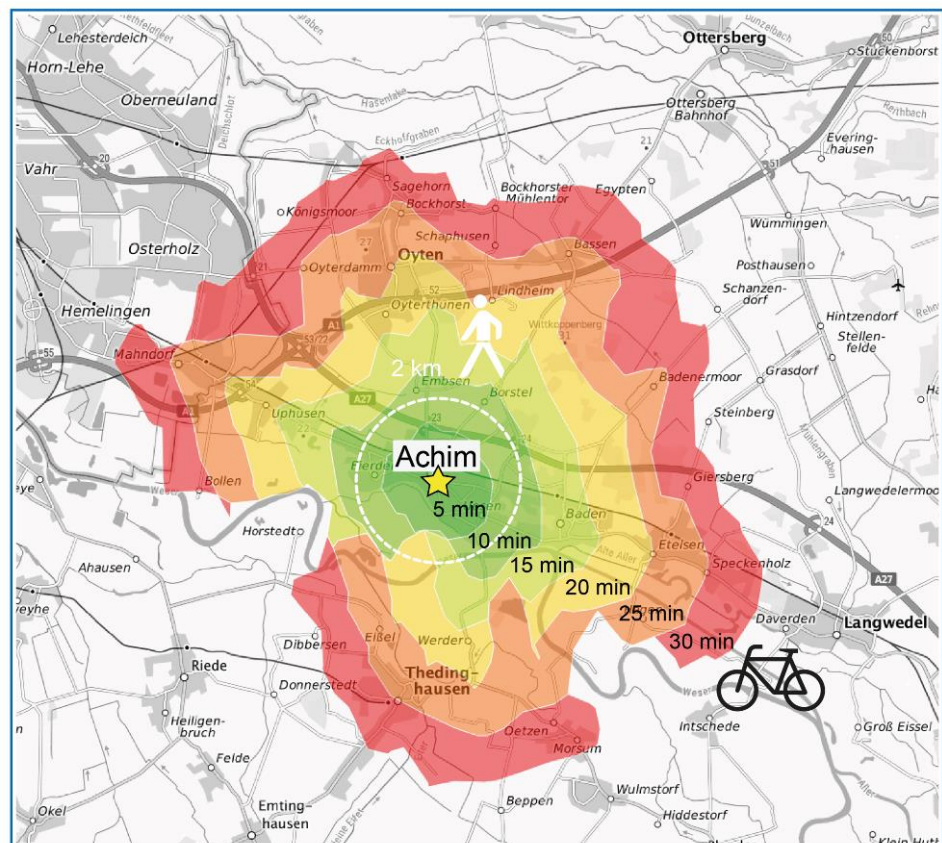
4 Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse wird zunächst die Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt für die verschiedenen Verkehrsarten betrachtet. Nach der Analyse des Unfallgeschehens folgen dann die Teilanalysen für die einzelnen Verkehrsarten: Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr und Wirtschafts- und Lieferverkehr. Den Abschluss bildet eine Zusammenfassung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Verkehrssituation in der Achimer Innenstadt. Grundlage der Bewertung sind dabei die in Kapitel 1.1 formulierten Leitziele.

4.1 Erreichbarkeit

Die Innenstadt von Achim ist aus der Kernstadt und den kernstadtnahen Ortsteilen Bierden und Uesen zu Fuß zu erreichen. Die Entfernungen übersteigen hier 2 km nicht (Karte 3).

- **Karte 3:** Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit dem Fahrrad in Isochronen und fußläufigem 2-km-Radius⁴³ (siehe vergrößert im Anhang)



⁴³ Eigene Darstellung auf Grundlage von openrouteservice.org

Die weiteren Ortsteile bzw. Ortschaften Baden, Borstel, Embsen Uphusen, Badenermoor und Bollen liegen außerhalb einer fußläufigen Entfernung. Mit dem Fahrrad dauert es aus allen Teilen der Kernstadt nicht länger als 5 Minuten in die Innenstadt, aus den Achimer Ortsteilen bzw. Ortschaften sind es überwiegend maximal 20 Minuten, nur von Badenermoor und Bollen dauert es 25 bzw. 30 Minuten. Aufgrund der unbewegten Topografie können in 25 Minuten ebenfalls die benachbarten Gemeinden Oyten und Thedinghausen und der Bremer Ortsteil Mahndorf erreicht werden.

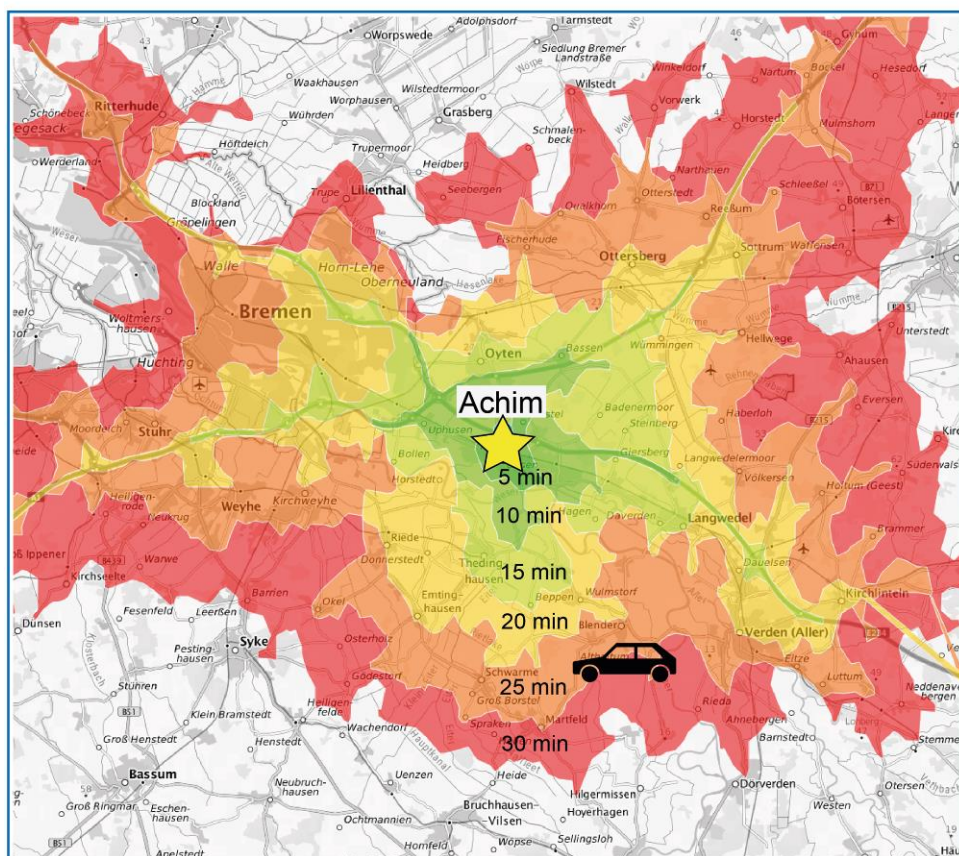
Für den motorisierten Individualverkehr ist die Achimer Innenstadt sehr gut angebunden (Karte 4). Bollen und Badenermoor sind in 15 Minuten, alle weiteren Ortsteile und Ortschaften Achims in höchstens 10 Minuten erreichbar. Durch die nahegelegenen Autobahnen BAB 27 und BAB 1 besteht auch ein leistungsfähiger Anschluss an weiter entfernte Ziele. So sind auch Verden und das Zentrum von Bremen in 25 Minuten erreichbar.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

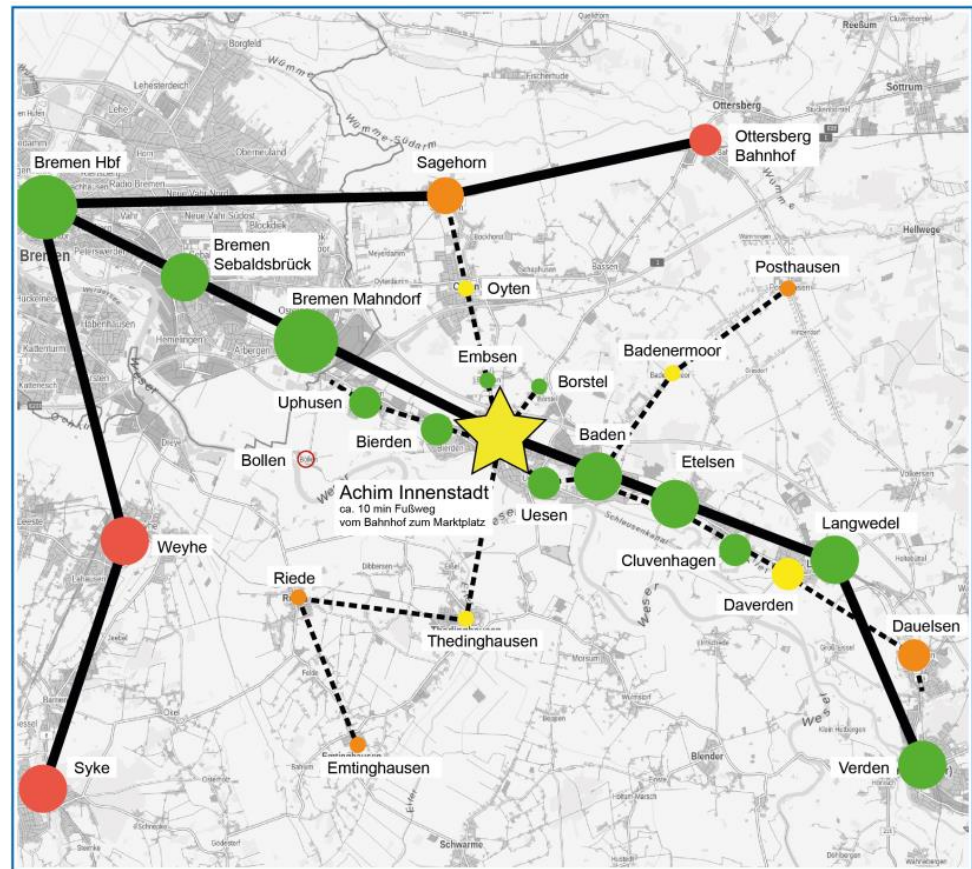
- **Karte 4:** Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit dem Pkw in Isochronen⁴⁴ (siehe vergrößert im Anhang)



⁴⁴ Eigene Darstellung auf Grundlage von openrouteservice.org

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist Achim sowohl per Bus als auch per Bahn angebunden (Karte 5). Die Bahnlinien RE1, RE8, RS1 und RB37 verbinden Achim im Halbstundentakt unter anderem mit den Bahnhöfen Baden, Etelsen, Langwedel, Verden und Bremen-Sebaldsbrück. Bremen-Mahndorf und Bremen Hauptbahnhof werden sogar viertelstündlich erreicht. Die Fahrzeiten zu diesen Orten betragen allesamt unter 15 Minuten. Die zwischen Bremen Hauptbahnhof und Verden stündlich verkehrende Buslinie 740 erreicht neben der Achimer Innenstadt auch die Ortsteile Uphusen, Bierden, Uesen und Baden sowie die Nachbarorte entlang der „Perlenkette“ ohne Bahnhof, wie Cluvenhagen, Daverden und Dauelsen. Die Bürgerbuslinien 791 bis 794 binden die Achimer Ortsteile im Eineinhalbstundentakt an die Innenstadt an. Lediglich Bollen ist nicht mit dem ÖPNV erreichbar. Oyten, Thedinghausen und andere Ortschaften in nördlicher und südlicher Richtung können maximal zweistündlich oder im Schulverkehr erreicht werden. Die naturgemäß linienhafte Erschließung der Achimer Innenstadt mit dem ÖPNV ist entlang der leistungsfähigen Bahnlinie sehr gut. Entlang der weniger frequentierten Verbindungen in die Fläche ist die Erschließung im ÖPNV dagegen als schlecht zu beurteilen.

- **Karte 5:** Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit dem ÖPNV (siehe vergrößert im Anhang)



4.2 Unfallgeschehen

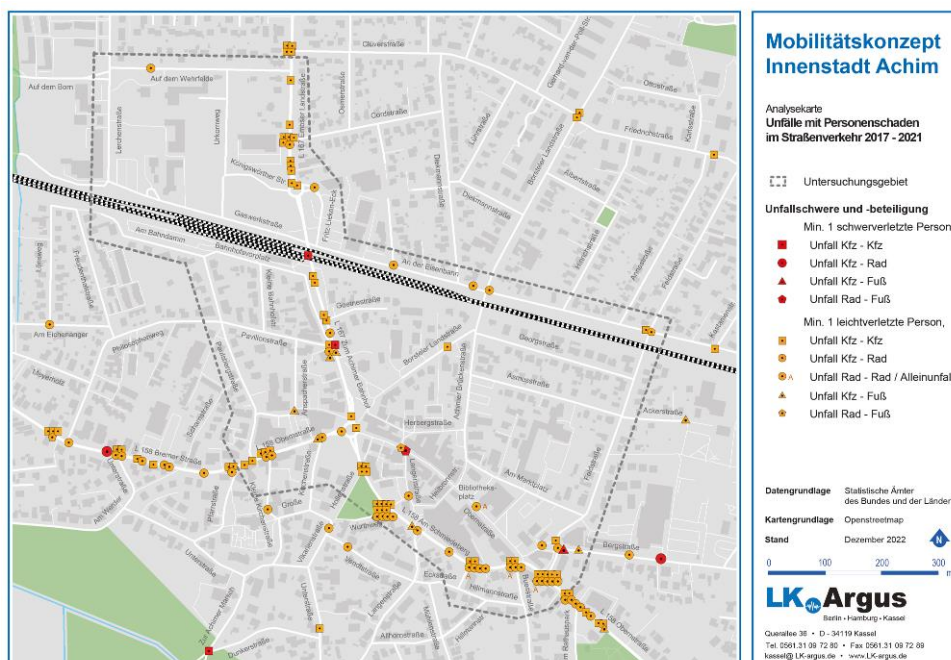
Im Folgenden werden Unfalldaten für die Achimer Innenstadt aus den Jahren 2017 bis 2021 analysiert (siehe Karte 6), um daraus mögliche Schwerpunkte für Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit abzuleiten. Die Analyse geschieht unabhängig von der Arbeit der örtlich zuständigen Unfallkommission.

Unfälle kommen vermehrt an Knotenpunkten vor, da hier eine höhere Anzahl potenzieller Konfliktpunkte vorhanden ist. Schwere Unfälle wurden nur vereinzelt verzeichnet. Ein tödlicher Unfall geschah im Betrachtungszeitraum nicht.

Zu beachten ist die geringe Unfallhäufigkeit an den zwei Kreisverkehren im Untersuchungsgebiet. Dies unterstützt die Tatsache, dass Kreisverkehre allgemein niedrigere Unfallkostenraten aufweisen. Die Einrichtung weiterer Kreisverkehre soll geprüft werden.

Insgesamt liegen in Knotenpunktbereichen und im Längsverkehr Unfallzahlen vor, die eine Klassifizierung als Unfallhäufungsstelle nicht zulassen. Dennoch sollte angesichts von rund 100 Unfällen mit Personenschaden im Untersuchungsgebiet über einen Zeitraum von 5 Jahren die Erhöhung der Verkehrssicherheit selbstverständlich ein wichtiges Leitziel darstellen.

- **Karte 6:** Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr 2017-2021 (siehe vergrößert im Anhang)



An folgenden Knotenpunkten sind fünf oder mehr Unfälle in der Fünfjahreskarte zu beklagen, dabei handelt es sich, wenn nicht anders benannt, um Unfälle mit Leichtverletzten. Zunächst wird das Unfallgeschehen dargelegt und anschließend kurz potenziell unfallbegünstigende örtliche Bedingungen angeführt.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

LSA-geregelte Einmündung L 158 Obernstraße / Feldstraße

- 3 Unfälle mit Leichtverletzten mit Kfz- und Radbeteiligung, davon 2 Einbiegeunfälle und 1 Abbiegeunfall
- 2 Unfälle mit Leichtverletzten nur mit Radverkehrsbeteiligung, davon 1 Alleinunfall (Fahrerunfall) und ein Einbiegeunfall
- 5 Unfälle nur mit Kfz-Beteiligung, davon 1 Abbiegeunfall, 1 Einbiegeunfall und 2 Unfälle im Längsverkehr mit Pkw, weiterhin ein Kraftrad-Fahrerunfall

Der Linksabbieger ist hier gesondert signalisiert, Hilfslichter sind vorhanden. Die gemeinsame Freischaltung von Rechtsabbiegern mit Fuß- und Radverkehr stellt ein Konfliktpotenzial dar.

LSA für den Fuß- und Radverkehr L 158 Obernstraße / Buesstraße

- 3 Unfälle mit Leichtverletzten und Kfz- und Radbeteiligung, davon 1 Einbiegeunfall, 1 Abbiegeunfall und 1 sonstiger Unfall
- 2 Unfälle mit Kfz-Beteiligung, davon 1 Abbiegeunfall und 1 Unfall im Längsverkehr

Da hier vollständig getrennte Signalphasen vorliegen ergeben sich keine offensichtlichen Unfallursachen.

Einmündung L 158 Am Schmiedeberg / Eckstraße

- 3 Unfälle mit Leichtverletzten Kfz- und Radbeteiligung davon 2 Einbiegeunfälle, 1 Abbiegeunfall
- 1 Fahrrad-Alleinunfall (Fahrerunfall)
- 2 Unfälle im Längsverkehr mit Kfz-Beteiligung

Hier liegen schlechte Sichtbeziehungen zwischen wartepflichtigen Fahrzeugen aus der Eckstraße auf den bevorrechtigten Radweg und die Fahrbahn der L 158 Am Schmiedeberg vor.

Querungsstelle L 158 Am Schmiedeberg / Wurthweg

- 7 Unfälle mit Kfz-Beteiligung, davon 5 Unfälle im Längsverkehr 1 Einbiege-Unfall und 1 Fahrerunfall
- 4 Unfälle mit Kfz- und Radbeteiligung, davon 3 Abbiegeunfälle und 1 Einbiege-Unfall

Ggf. liegen hier fehlerhafte Unfalldaten vor.

LSA-geregelte Einmündung L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße

- 1 Einbiegeunfall mit Schwerverletzten mit Kfz-Beteiligung (Pkw-Kraftrad)
- 1 Einbiegeunfall nur mit Kfz-Beteiligung
- 2 Überschreiten-Unfälle
- 2 Unfälle mit Rad- und Kfz-Beteiligung, davon 1 Einbiegeunfall, 1 Abbiegeunfall

Der Linksabbieger ist hier nicht getrennt signalisiert. Weiterhin ermöglicht die große Aufweitung der Fahrbahn hohe Geschwindigkeiten beim Abbiegen und erhöht so das Konfliktpotenzial gegenüber den bedingt verträglichen Verkehrsströmen.

Einmündung und FGÜ Feldstraße / Bergstraße

- 1 schwerer Abbiegeunfall mit Fußgänger- und Kfz-Beteiligung
- 1 Überschreiten-Unfall mit Fußgänger- und Kfz-Beteiligung
- 1 Unfall im Längsverkehr nur mit Kfz-Beteiligung
- 2 Einbiegeunfälle mit Rad- und Kfz-Beteiligung

Die wichtige Rad- und Fußverkehrsquerung wird durch Schüler:innen stark frequentiert. Die Nutzung des FGÜ durch Radverkehr sorgt in Verbindung mit schlechten Sichtverhältnissen zwischen aus Norden kommenden Kfz und vom Schulstandort im Osten kommenden Radfahrenden für Konfliktpotenzial. Zusätzlich begünstigt die stark aufgeweitete Einmündung der Bergstraße schnelles und damit gefahrenträchtiges Abbiegen.

Einmündung L 158 Obernstraße / Kleine Kirchenstraße

- 3 Unfälle mit Kfz-Beteiligung , davon 1 Einbiegeunfall, 1 Unfall im Längsverkehr und 1 sonstiger Unfall

Auch hier liegen aufgrund der vorragenden Häuserkante schlechte Sichtbeziehungen vor.

Einmündung L 167 Embser Landstraße / Cordstraße

- 5 Unfälle mit Kfz-Beteiligung, davon, 2 Abbiegeunfälle, 2 Unfälle im Längsverkehr, 1 Fahrnfall
- 1 Einbiegeunfall mit Rad- und Kfz-Beteiligung

Embser Landstraße L 167 auf der Brücke

- Ein schwerer Unfall im Längsverkehr nur mit Kfz-Beteiligung
-

4.3 Fußverkehr und öffentlicher Raum

Der Fußverkehr bildet die Basis eines städtischen Verkehrssystems. Zu- und Abgangswege zu Radverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV werden in den meisten Fällen zu Fuß abgewickelt und viele kurze Strecken lassen sich vollständig zu Fuß bestreiten. Der Fußverkehr umfasst im planerischen Sinne auch alle besonderen Fortbewegungsmittel für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Sinne des § 24 StVO. Der Fußverkehr ist besonders zu schützen und eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit anzustreben.

Grundsätzlich herrschen aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur der Achimer Kernstadt, der nahegelegenen Ortsteile Bierden und Uesen und dem engmaschigen Wegenetz gute Bedingungen für den Fußverkehr. Die weiteren Ortsteile sind dagegen zu weit entfernt, um für den Fußverkehr in die bzw. aus der Innenstadt im Alltag attraktiv zu sein.

Aufgrund der Dichte an wichtigen Quellen und Zielen für den Fußverkehr mit teils starker Überlagerung der Einflussbereiche gelten im Großteil der Innenstadt erhöhte Anforderungen an die Gehwege und Querungsmöglichkeiten gemäß den EFA⁴⁵.

Wichtige Verbindungen und Bereiche

Wichtigstes Element der Achimer Fußverkehrsinfrastruktur ist die in den frühen 1990er Jahren nach Verlagerung der Landesstraße eingerichtete Fußgängerzone in der Obernstraße⁴⁶, Herbergstraße, Langenstraße, Heilbronstraße und auf dem Bibliotheksplatz. Sie versieht die Innenstadt mit ihrer Versorgungsfunktion als räumliches, soziales, kulturelles Zentrum mit einer für den Fußverkehr hohen Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Die wichtigste Fußverkehrsverbindung für die Achimer Innenstadt verläuft durch die Fußgängerzone und verbindet die historische Altstadt mit dem Bahnhof und dementsprechend auch der nördlichen Innenstadt. Weitere wichtige Fußverkehrsverbindungen verbinden die Innenstadt mit dem Schulzentrum über die Bergstraße sowie mit den angrenzenden Wohngebieten über die Achimer Brückenstraße, die Feldstraße, die Langenstraße und über die L 158 Bremer Straße.

Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und Fußgängerzone wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung schlecht bewertet. Demnach fehlen eine vollständig barrierefreie Oberfläche, Begrünung und Stadtmöbel. Auch wurden teils Konflikte durch den Radverkehr bemängelt.

⁴⁵ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. S. 16 f.

⁴⁶ Stadt Achim (2015): Integriertes städtisches Entwicklungskonzept der Stadt Achim (ISEK) 2014-2020. S. 12.

Gehwege

Die wesentlichen raumbezogenen Analyseerkenntnisse zum Fußverkehr und öffentlichen Räumen werden zusammenfassend in der Karte 7 dargestellt.

Die straßenbegleitenden Gehwege in der Achimer Innenstadt weisen vielerorts eine geringere Breite auf als die in den RASt geforderte Regelbreite von 2,50 m⁴⁷. Nur in einzelnen Bereichen werden die Regelbreiten erfüllt. Besonders kritisch hervorzuheben sind Bereiche, in denen Gehwege eine Breite von 1,00 m unterschreiten. Diese Bereiche bieten Zufußgehenden keine Möglichkeit sich sicher zu begegnen, die Benutzung für Menschen im Rollstuhl ist nicht möglich, sie sind gezwungen auf den Radweg oder die Fahrbahn auszuweichen. Zu nennen sind hier mehrere Bereiche der L 158 Am Schmiedeberg, wo meist Straßenbäume die verfügbaren Gehwegbreiten einschränken (Abbildung 22). Auch die L 158 Obernstraße und Feldstraße im Bereich des Knotenpunktes sind hier zu nennen. Weiter betroffen sind die nördliche Seite der Bergstraße vor der Einmündung Feldstraße mit dem vom Schulverkehr frequentierten FGÜ, die südliche Seite Am Marktplatz vor der Feldstraße, die Anspacherstraße, die Borsteler Landstraße im Knotenpunktbereich Georgstraße und westlich davon. An all diesen Stellen muss gemäß EFA ein Verzicht auf Flächen für den fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr geprüft werden⁴⁸.

- **Abbildung 22:** Gehwegengstellen Am Schmiedeberg und in der Feldstraße



Die Oberflächenbeschaffenheit ist auf weiten Teilen der Gehwege gut. Im Bereich der Fußgängerzone ist das unebene Pflaster negativ zu bewerten. Weiterhin weisen die Gehwegoberflächen entlang der Georgstraße und Asmusstraße Mängel auf.

⁴⁷ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. S. 81.

⁴⁸ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. S. 17.

Positiv hervorzuheben sind die mittels Schrägbordsteinen auf einer Höhe durchgezogenen Gehwegüberfahrten an jüngst umgebauten Grundstückszufahrten und Einmündungen von Nebenstraßen. Diese verbessern die Nutzbarkeit für Menschen mit Rollator oder im Rollstuhl erheblich und erhöhen auch die Verkehrssicherheit aufgrund geringerer Geschwindigkeiten von Kfz beim Ab- und Einbiegen.

Querungsmöglichkeiten

Das Queren von Fahrbahnen zu Fuß inklusive Personen mit Mobilitätseinschränkungen muss barrierefrei, sicher und möglichst angenehm möglich sein. An allen Stellen mit besonderem Querungsbedarf (Knotenpunkte, wichtige Gehverbindungen, Strecken mit intensiver beidseitiger Nutzung, punktuelle Quellen und Ziele) sollen gemäß den EFA Querungshilfen vorhanden sein⁴⁹.

Grundsätzlich erzeugen breite Fahrbahnen und hohe Verkehrsstärken eine Barrierewirkung für den querenden Fußverkehr. Im Untersuchungsgebiet bietet sich dahingehend ein gemischtes Bild. Einerseits sind teilweise Querungsanlagen vorhanden, so z. B. die Mittelinsel Am Schmiedeberg / Wurthweg (allerdings mit 2,00 m zu geringe Tiefe), die FGÜ an den beiden Kreisverkehren und anderen wichtigen Querungsstellen wie auch Aufpflasterungen zur besseren Überquerbarkeit und Beruhigung des Kfz-Verkehrs z. B. entlang der Feldstraße.

Dem gegenüber stehen Straßenabschnitte mit Querungsbedarf, wo Querungsanlagen fehlen (Achimer Brückenstraße, Am Schmiedeberg im Bereich Eckstraße). An einigen Einmündungen wird die Querung durch aufgeweitete Fahrbahnen erschwert und der Kfz-Verkehr beim Abbiegen nicht ausreichend beruhigt, wie z. B. Am Marktplatz / Feldstraße, L 158 Obernstraße / Paulsbergstraße (Abbildung 23), Fritz-Lieken Eck / An der Eisenbahn.

- **Abbildung 23:** FGÜ am Gieschen-Kreisel, schlechte Überquerbarkeit Einmündung Paulsbergstraße / L 158 Obernstraße



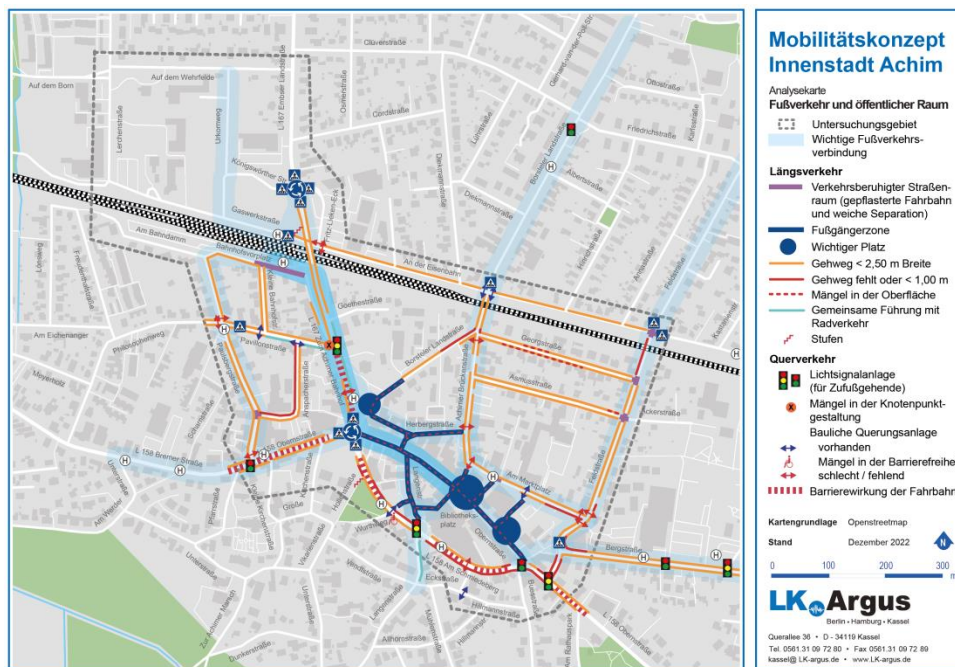
⁴⁹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. S. 17.

Ein vornehmlicher Querungsbedarf ergibt sich für den Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße, da hier die Fußverkehrsachse zur Verbindung von Innenstadt und Bahnhof die stark befahrene L 167 kreuzt. An der Einmündung muss sowohl die Pavillonstraße als auch die Landesstraße per LSA-Furt überquert werden. Der Verlauf der abknickenden Straße Zum Achimer Bahnhof mit ihrer durch die spitzwinklige Führung überdimensionierten Kfz-Verkehrsfläche erhöht die Barrierewirkung der verkehrsreichen Landesstraße im Kreuzungsbereich.

● **Abbildung 24:** L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße



● **Karte 7:** Analysekarte Fußverkehr und öffentlicher Raum (siehe vergrößert im Anhang)



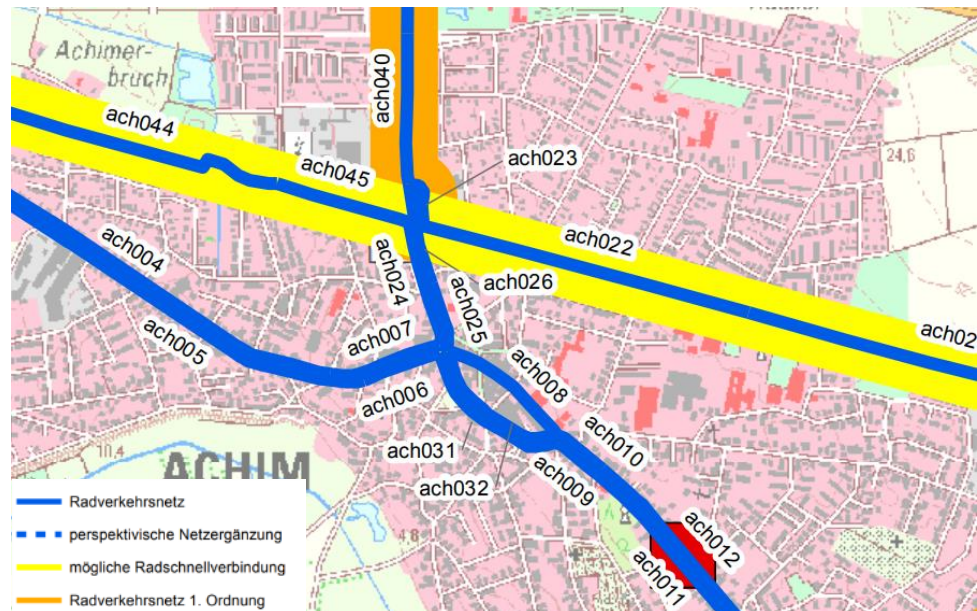
4.4 Radverkehr

In Achim herrschen aufgrund des relativ flachen Geländereiefs, der kompakten Siedlungsstruktur der Kernstadt und der Entfernung der Ortsteile von der Kernstadt unter 5 km grundsätzlich gute Bedingungen zum Radfahren. Neben dem Alltagsradverkehr gibt es auch touristischen Radverkehr insbesondere auf dem Weser-Radweg.

Radverkehrsnetz

Für Achim und damit auch das Untersuchungsgebiet in der Achimer Innenstadt bestehen Planungen für das Radverkehrsnetz des Regionalen Mobilitätskonzepts Radverkehr (RMK:R) des Kommunalverbunds Niedersachsen/Bremen. Dieses sieht in Achim folgende Straßenzüge vor (siehe Abbildung 25):

- Gaswerkstraße – An der Eisenbahn: Radschnellweg Achim – Bremen als leistungsfähige Pendelverbindung
- L 167 Embser Landstraße: Radvorrangroute Achim – Oyten
- L 158 Bremer Straße – Am Schmiedeberg – Obernstraße: Radroute
- Obernstraße (Fußgängerzone) – L 167 Zum Achimer Bahnhof: Radroute
- **Abbildung 25: Radverkehrsnetz aus RMK:R⁵⁰**



⁵⁰ Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. (2019): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr. Anlagenband 1 zum Erläuterungsbericht: Pläne zu Radverkehrsnetz und zum Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur.

Weitere örtliche Radverkehrsverbindungen sind:

- Zum Achimer Bahnhof
- Am Marktplatz – Achimer Brückenstraße – Borsteler Landstraße
- Feldstraße
- Bergstraße
- Bahnhofsvorplatz – Paulsbergstraße – Philosophenweg

Radwegeinfrastruktur

An Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet gibt es für den Radverkehr größtenteils ein Angebot an straßenbegleitenden Radwegen. Die Radwege sind ohne Benutzungspflicht. So können zügig fahrende, souveräne Radfahrende die Fahrbahn benutzen und eher Schutzbedürftige oder bei Kfz-Stau den Radweg im Seitenraum. Die Mindestbreite für Radwege von 2,00 m⁵¹ wird jedoch nur in kurzen Abschnitten erfüllt. Die Radwegbreiten betragen meist unter 1,60 m oder 1,60 m bis 2,00 m (Tabelle 3). Insbesondere in Bereichen mit Breiten von unter 1,60 m besteht Handlungsbedarf, da hier Fahrräder nicht im Seitenraum überholen können.

- **Tabelle 3:** Radwegbreiten in der Achimer Innenstadt

Radwegbreiten unter 1,60 m	Radwegbreiten von 1,60 bis 2,00 m
<ul style="list-style-type: none"> ● L 158 Am Schmiedeberg (Abbildung 26) ● Östliche L 158 Obernstraße ● Südliche Feldstraße ● Bergstraße ● Nördliche Borsteler Landstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gieschenkreisel ● Feldstraße ● Brücke Borsteler Landstraße

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Qualität der Radwege in die Achimer Innenstadt eher schlecht bewertet. Dabei wurden häufig eine mangelnde bauliche Trennung (insbesondere Schutzstreifen an L 158 Obernstraße – Bremer Straße) sowie die Breiten und Belagsqualitäten der Radwege kritisiert. Dies betrifft auch Radwege außerhalb des Untersuchungsgebiets Innenstadt, die für den Weg in die Innenstadt selbstverständlich relevant sind.

⁵¹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RAS Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. S. 79.

● **Abbildung 26:** Radwege in Unterbreite Obernstraße und Am Schmiedeberg



Entlang der relativ schmalen L 158 Obernstraße – Bremer Straße zwischen Gieschen-Kreisel und Scharnstraße stellen die Schutzstreifen eine Ausnahme in der Führungsform dar. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der schmalen Fahrgasse zwischen den Schutzstreifen werden diese regelmäßig von Kfz befahren. Wie auch in der Bürgerbeteiligung genannt wurde, ergibt sich dadurch ein geringes Sicherheitsgefühl und damit auch eine geringe Attraktivität für den Radverkehr.

Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist in Bereichen mit viel Rad- und Fußverkehrsaufkommen problematisch, da das Geschwindigkeitsniveau zwischen den Verkehrsarten nicht verträglich ist. Auf der Ostseite der L 167 Zum Achimer Bahnhof wird der Wichtigkeit der Fuß- und Radverkehrsachse bei einer Breite von 2,50 m des gemeinsamen Geh- und Radwegs keine Rechnung getragen.

Die Achimer Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben. Dies ist für die Attraktivität des Radverkehrs in der Achimer Innenstadt positiv hervorzuheben. Hier entstehen aber auch potenzielle Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, insbesondere bei Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit.

Gemäß Nr. IV zu Z 220 VwV-StVO sollen Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden. Dies wird auch von der ERA gefordert und durch die Verkehrssicherheitsforschung unterstützt⁵². Da Linienbusverkehr oder vermehrter Schwerverkehr in den betreffenden Einbahnstraßen nicht gegeben ist, reicht bereits eine Fahrbahnbreite von 3,00 m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten aus. Problematisch können schlechte Sichtverhältnisse in Kurven oder an Knotenpunkten sein, hier kann das Auftragen von Piktogrammen sowie ggf. die Anpassung von Parkständen Abhilfe leisten⁵³. In Achim sollte die Einbahnstraße Eckstraße freigegeben werden. Zum Achimer Bahnhof

⁵² FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. S. 62 f.

Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen. S. 10

⁵³ Ebd.

und Pavillonstraße sollten mit der Verlegung der Buslinien auf die Bahnhofsnordseite ebenfalls freigegeben werden, die Kleine Kirchenstraße ist dagegen mit unter 3,00 m Breite zu schmal.

Am Marktplatz und in der südlichen Achimer Brückenstraße sorgt das unebene Pflaster für mangelhafte Befahrbarkeit im Radverkehr.

Knotenpunkte

An dem signalisierten Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße sind alle Fahrbeziehungen für den Radverkehr aufgrund der Lage zwischen Bahnhof und Innenstadt von hoher Relevanz. Dabei erhält der Radverkehrsstrom von Süden aus Richtung Innenstadt kommend in die Einbahnstraße Zum Achimer Bahnhof bisher eine völlig unzureichende Führung. Er muss entweder den Linksabbiegestreifen mit dem Kfz-Verkehr nutzen oder die Furt über die L 167, wo er sich linkerhand in der Pavillonstraße wiederfindet. Mit der rund 25 m langen Fahrradfurt über zwei Knotenpunktarme ist auch der Strom aus Norden von der Brücke kommend Richtung Innenstadt unattraktiv geführt.

- **Abbildung 27:** Radfurt am Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße



An der Einmündung Kleine Bahnhofstraße / Pavillonstraße muss der in Gegenrichtung auf dem Gehweg geführte Radverkehr zum Rechtsabbiegen den in der Einbahnstraße fahrenden Kfz-Verkehr kreuzen. Die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr ist nach Herausnahme des Linienbusverkehrs zu prüfen.

Schlechte Sichtbeziehungen führen zur Gefährdung an der Einmündung Bergstraße / Feldstraße, wo aus der Bergstraße kommende Radfahrende bei (unsachgemäßer) FGÜ-Nutzung erst spät von Kfz-Fahrenden aus nördlicher Richtung gesehen werden können. An der Einfahrt zum privaten Sammelstellplatz auf der Nordseite Am Schmiedeberg zwischen Eckstraße und Buesstraße bestehen schlechte Sichtbeziehungen der abbiegenden Kfz auf den bevorrechtigten Radverkehr auf dem Radweg.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

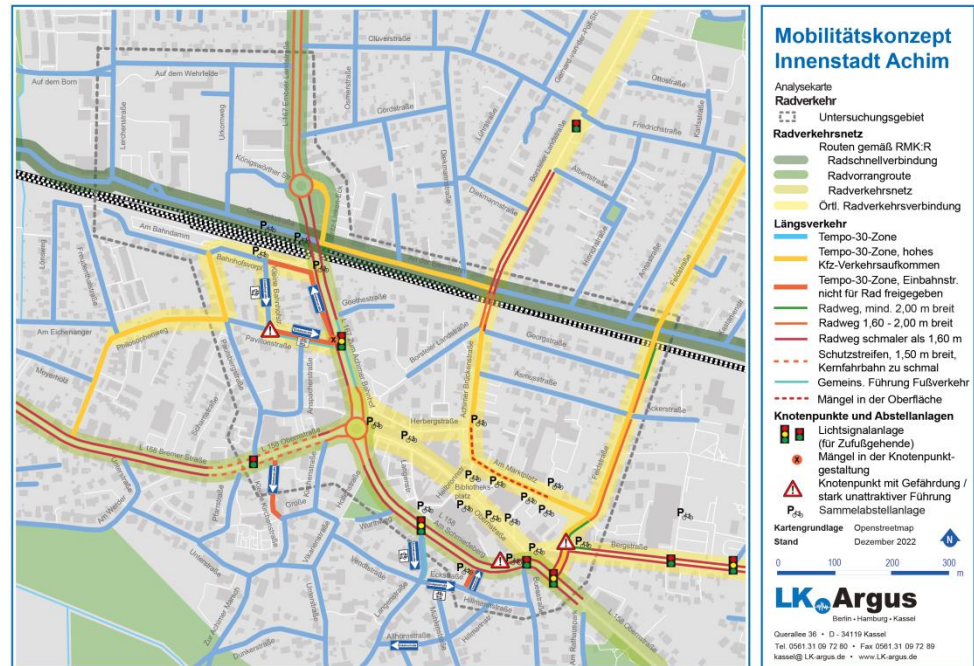
März 2023

- **Karte 8:** Analysekarte Radverkehr (siehe vergrößert im Anhang)

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023



Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen sind in Achim rund um den Bahnhof und auch im Bereich der Innenstadt vorhanden. Am Bahnhof sind neben Sammelabstellanlagen ebenfalls eine moderne Sammelschließanlage mit Luftpumpe und Werkzeug sowie Fahrradboxen eingerichtet (Abbildung 28). In der Fußgängerzone sind Abstellanlagen und einzelne Bügel flächenmäßig verteilt. Eine hohe Auslastung der öffentlichen Abstellanlagen in der Innenstadt und insbesondere am Bahnhof deutet darauf hin, dass eine hohe Nachfrage besteht.

- **Abbildung 28:** Sammelschließanlage am Bahnhof und Sammelabstellanlage in der Innenstadt





Service und Kommunikation

Im Rahmen der Planung einer Mobilitätsstation am Bahnhof sollen ein öffentliches Bikesharing-Angebot sowie E-Bike-Ladestationen geschaffen werden. Perspektivisch ist eine weitere Mobilitätsstation in der Fußgängerzone geplant.

Ein unternehmensgebundenes Bikesharing, das über die AzweiO-App zugänglich ist, wird bereits betrieben. Dies wird aktuell durch 4 Unternehmen genutzt und umfasst 140 Fahrräder und 10 E-Bikes.

Für Ortsfremde sind Radverkehrsverbindungen in die angrenzenden Ortsteile sowie zum Weser-Radweg mit Wegweisern beschildert. Der Weser-Radweg wird über die Große Kirchenstraße und den Gieschen-Kreisel in die Fußgängerzone geführt und an ihrem Ende über die L 158 Obernstraße und Am Rathauspark wieder in Nebenstraßen geleitet.

Auf der Website der Stadt Achim können Tourenvorschläge sowie Informationen zum Stadtradeln-Event gefunden werden⁵⁴.



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

⁵⁴ Stadt Achim (0. J.): Radfahren und Wandern. URL: <https://www.achim.de/wohnen/nachhaltige-mobilitaet-in-achim/weserradweg-und-mehr/> (Zugriff 23.03.2023).

4.5 Öffentlicher Verkehr

Die öffentlichen Verkehrsangebote in der Achimer Innenstadt setzen sich aus den Regionalzügen, den Regionalbussen, Schulverkehrsbussen und Bürgerbussen, dem Taxiangebot sowie neueren Sharing-Angeboten zusammen. Für die Attraktivität sind insbesondere die räumliche Erschließung, die möglichen Verbindungen, die zeitliche Bedienung sowie der Tarif, die Annehmlichkeit und die Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsangebote maßgeblich.

Im Landkreis Verden dominiert der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) das Fahrgastaufkommen. Im Quelle-Ziel-Verkehr hatten in den Jahren 2017 bis 2019 die Regionalverkehrszüge einen Anteil von 77 % am Fahrgastaufkommen und die Regional- und Stadtbusse 23 %. Im Binnenverkehr des Landkreises Verden, der allerdings nur halb so viele Fahrgäste wie der Quelle-Ziel-Verkehr aufweist, waren dagegen 77 % der Fahrgäste im Regionalbus und 23 % im SPNV unterwegs.⁵⁵ Für Achim liegen keine gesonderten Zahlen vor. Dabei sind im Sinne der Daseinsvorsorge jedoch auch die Busverbindungen und weiteren öffentlichen Verkehrsangebote in der Fläche wichtig.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung stellte sich heraus, dass das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vielen unbekannt ist. Konkret bemängelt wurden von den Teilnehmenden insbesondere eine dünne Taktung von Bus und Bahn, die Anbindung der Ortsteile sowie die Sauberkeit und der zu kleine Aufzug am Bahnhof.

⁵⁵ ZVBN Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2022): Nahverkehrsplan 2023 – 2027. Teil B. Entwurf Stand Juli 2022. S. B-18f.

Bahnhof und SPNV-Angebot

In der Tabelle 4 ist das schienengebundene Regionalverkehrsangebot am Bahnhof Achim dargestellt. Nach Bremen Hbf und Verden ergibt sich durch die Überlagerung von RS1, RE1, RE8 und RB37 annähernd ein Viertelstundentakt. Nach Hannover verkehren RE1 und RE8 stündlich.

● **Tabelle 4:** SPNV-Angebot am Bahnhof Achim

Linien-nummer	Fahrtweg	Bedienung montags bis freitags (Schultage)	Bedienung samstags, sonntags und feiertags
RS1	Bremen – Achim – Langwedel – Verden	5:30 – 9 Uhr, 12 – 21 Uhr halbstündlich, sonst stündlich bis 22 Uhr	6 – 22 Uhr stündlich (So+Fei 7 – 22 Uhr) Einzelfahrt 1:30 Uhr
RE1, RE8	Bremen – Achim – Verden – Nien- burg – Hannover	5:30 – 7:30 Uhr halbstündlich, 4:30 – 0:30 Uhr stündlich	4:30 – 0:30 Uhr stündlich, Einzelfahrt 2:30 Uhr
RB37	Bremen – Achim – – Visselhövede [– Uelzen]	7 – 9 Uhr, 15 – 19 Uhr stündlich, sonst 5 – 23 Uhr zweistündlich	7 – 23 Uhr zweistündlich

Der Bahnhof Achim ist Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs in Achim. Hier besteht Zugang zu den Regionalverkehrszügen, die Buslinien werden gebündelt. Am Bahnhof Achim stiegen in den Jahren 2017 bis 2019 an einem Werktag Mo-Fr im Schnitt 3.900 Personen im SPNV ein oder aus. Das waren 18 % mehr als an einem durchschnittlichen Werktag 2012 bis 2015.⁵⁶

Der Bahnsteig am ehemaligen Bahnhofsgebäude auf der Südseite ist direkt zugänglich. Der Mittelbahnsteig ist über eine Unterführung mit Treppen und Aufzügen zu erreichen. Dabei ist der Aufzug zu klein für Rollstuhlfahrende und Fahrräder. Die Bahnsteige sind auf 76 cm über Schienenoberkante barrierefrei ausgebaut. Ein durch die NordWestBahn betriebener Fahrkartenschalter ist vorgesehen. Der Übergang zum Busverkehr soll durch einen Zentralen Omnibusbahnhof auf der Nordseite des Bahnhofs verbessert werden.

Sammelparkplätze für das Park+Ride sind auf der Nord- und Südseite vorhanden. Auf der Südseite befinden sich auch Kurzzeit- (Kiss+Ride) und Behindertenparkplätze. Eine neue Parkpalette für das P+R inklusive E-Ladestationen und E-Carsharing-Fahrzeugen ist auf der Nordseite vorgesehen.

⁵⁶ ZVBN Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2022): Nahverkehrsplan 2023 – 2027. Teil B. Entwurf Stand Juli 2022. S. B-11.

Radabstellanlagen für das Bike+Ride sind ebenfalls auf der Nord- und Südseite vorhanden. Dort befinden sich offen zugängliche und zum Teil überdachte Fahrradbügel als Sammelabstellanlagen, die hoch ausgelastet sind. Auf der Südseite sind unter dem Brückenbauwerk der L 167 zudem eine Sammel-schließanlage, Fahrradboxen und eine Reparaturstation im AzweiO-Verbund errichtet worden (Abbildung 29). Weitere Radabstellanlagen sind in der neuen Parkpalette auf der Nordseite bereits vorgesehen.

Die Fuß- und Radverkehrsanbindung des Achimer Bahnhofs an die Innenstadt ist bisher unattraktiv (siehe Kapitel 4.3 und 4.4). Für den Radverkehr gibt es bisher keine Unterführung unter dem Bahnhof. In der Gaswerkstraße ist die Einrichtung der Radschnellverbindung Achim – Bremen vorgesehen.

- **Abbildung 29:** Bahnhof Achim – Bahnsteig am Gleis 1 und Sammel-schließanlage



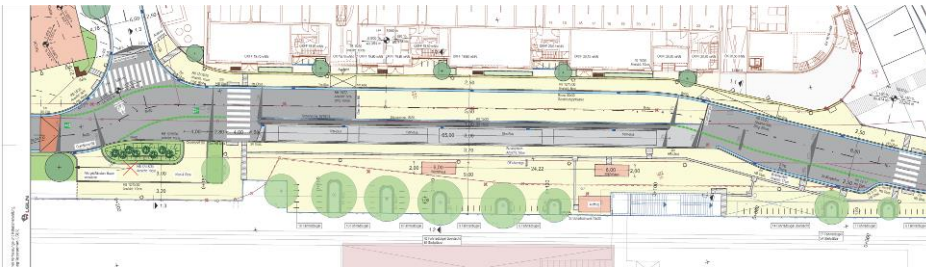
Bushaltestellen

Für die Erschließung der Achimer Innenstadt sind die Bushaltestellen am Bahnhof, Markt/Schmiedeberg sowie am Schulzentrum von hoher Bedeutung. Daneben gibt es innerhalb des Untersuchungsgebiets Innenstadt die nur in eine Richtung bedienten Haltestellen Am Alten Markt, Rathaus und Paulsbergstraße. Die Aufteilung von Buslinien und Fahrrichtungen auf zwar räumlich nicht weit entfernte, aber verschiedene Bushaltestellen ist unübersichtlich und für die intuitive und verlässliche Nutzbarkeit kontraproduktiv.

Erschließungsradien wurden in der Karte 9 nur um Haltestellen mit Bedienung in beiden Richtungen gelegt. Entlang der Hauptverkehrsstraßen L 158 und L 167 ist die Erschließung überwiegend gegeben. Lücken in der räumlichen Erschließung im Untersuchungsgebiet zeigen sich insbesondere in der nordöstlichen Innenstadt im Bereich Georgstraße und Asmusstraße.

Am Bahnhof halten bisher die Regionalbuslinie 740 und die Bürgerbuslinien 791, 792, 793 und 794 auf der Südseite, während die Regionalbuslinien 702, 703, 705, und 745 auf der Nordseite halten. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit und Verbesserung der Wartebereiche ist ein Zentraler Omnibusbahnhof mit 4 Halteplätzen für Standardbusse und 2 Halteplätzen für Bürgerbusse sowie dynamischer Fahrgastinformation auf der Nordseite des Bahnhofs vorgesehen.

- **Abbildung 30:** Lageplan neuer ZOB am Achimer Bahnhof (Ausschnitt)



Die Haltestelle Markt/Schmiedeberg ist die wichtigste Bushaltestelle in Achim neben dem Bahnhof und dient der Erschließung der Fußgängerzone, des Gymnasiums am Markt und der Wohngebiete Langenstraße / Vendtstraße sowie dem Umstieg zwischen Buslinien. Es halten die Regionalbuslinien 740, 702, 703, 739, 745 und 748, die Bürgerbuslinien 792, 793 und 794 sowie die Nachtbuslinie N74. Die beiden Richtungshaltestellen sind um ca. 100 m versetzt jeweils vor der LSA L 158 Am Schmiedeberg / Langenstraße angeordnet und als Busbuchten mit Hochbord, Bodenindikatoren, Fahrgastunterständen, Sitzgelegenheiten und dynamischer Fahrgastinformation ausgeführt. Aufgrund der Busbuchten sind die Seitenräume für den Wartebereich, den Fußverkehr und den Radverkehr eher schmal und das Bord für normale Linienbusse eher schlecht anfahrbar.

- **Abbildung 31:** Haltestelle Markt/Schmiedeberg Fahrtrichtung West (links) und Fahrtrichtung Ost (rechts)



Am Schulzentrum sind die Haltestellen Wendepplatz und Hallenbad vorhanden. Dabei halten die Regionalbuslinien 702, 703, 733, 745 und 748 am Schulzentrum/Wendepplatz, während die Regionalbuslinie 740 und die Bürgerbuslinie 794 am Schulzentrum/Hallenbad halten. Beide Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut und es fehlen Sitzgelegenheiten. Gitter sollen die Schulkinder zu den Einstiegstüren leiten. Die Bushaltestelle Schulzentrum/Hallenbad ist aufgeteilt in um ca. 100 m versetzte Richtungshaltestellen. Am Schulzentrum/Wendepplatz sind 6 Haltepunkte vorhanden.

- **Abbildung 32:** Haltestellen Schulzentrum/Hallenbad und Schulzentrum/Wendeplatz



Die Haltestelle Am Alten Markt (Abbildung 33) wird ausschließlich von allen Bürgerbuslinien 791, 792, 793 und 794 in nördlicher Richtung bedient. Sie ist mit Hochbord auf ca. 10 m Länge, Bodenindikatoren und Sitzbank ausgestattet, allerdings als Busbucht mit Führung eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegs durch den Wartebereich sowie ohne Fahrgastunterstand ausgebaut. In südöstlicher Fahrtrichtung kann als nächstes die ca. 200 m entfernte Haltestelle Markt/Schmiedeberg, in westlicher Fahrtrichtung die ebenfalls ca. 200 m entfernte Haltestelle Paulsbergstraße genutzt werden.

Die Haltestelle Paulsbergstraße (Abbildung 33) wird von der Regionalbuslinie 740, der Bürgerbuslinie 791 und der Nachtbuslinie N74 in westlicher Fahrtrichtung angefahren. Sie ist als Kaphaltestelle mit Hochbord, Bodenindikatoren und Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten ausgestattet. Die nächsten Haltestellen in östlicher Fahrtrichtung sind Am Werder (ca. 150 m), Am Alten Markt (ca. 200 m) und Markt/Schmiedeberg (ca. 250 m Entfernung).

- **Abbildung 33:** Haltestelle Am Alten Markt und Haltestelle Paulsbergstraße



Die Haltestelle Rathaus wird nur von der Bürgerbuslinie 793 in östlicher Fahrtrichtung im Sinne des Richtungsbetriebs der Linie bedient. Es ist lediglich ein Haltestellenschild vorhanden.

Der Standort der Haltestelle Schulzentrum Nord / An der Eisenbahn steht im Konflikt mit der geplanten Radschnellverbindung Achim – Bremen in der Straße An der Eisenbahn.

Buslinien

Das Fahrplanangebot auf den verschiedenen Buslinien ist gemäß Nahverkehrsplan des ZVBN aufgeteilt in verschiedene Bedienungsebenen. Das Bedienungsangebot der Buslinien in der Achimer Innenstadt ist in der Tabelle 5 und die Buslinienführung in der Karte 9 dargestellt.

Auf der Bedienungsebene 1 mit dem höchsten Standard verkehrt die Regionalbuslinie 740 von Bremen über Achim und Langwedel nach Verden montags bis freitags stündlich mit Verstärkerfahrten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Die Buslinie verkehrt parallel zur Eisenbahnlinie und übernimmt die Erschließung der Orte und Ortsteile ohne Bahnhof. Dabei verliert sie ca. 6 Minuten Fahrzeit für die Erschließungsfahrten zum Schulzentrum.

Auf der Bedienungsebene 2 verkehren die Regionalbuslinie 702 nach Thedinghausen sowie die 745 nach Oyten und Ottersberg, wobei das Fahrtenangebot bisher noch stark auf den Schulverkehr ausgerichtet ist. Daneben übernimmt die Buslinie 705 die Anbindung der Achimer Gewerbegebiete an den Bahnhof sowie die Buslinie 739 die Anbindung des Einkaufszentrums Dodenhof.

Die Bedienungsebene 3 dient dem Schulverkehr. Die Linien 703, 722, 733 und 748 binden Ortsteile der Stadt Achim sowie Nachbarorte an das Schulzentrum in der Bergstraße an.

Die Nachtbuslinie N74 bietet auf der Route der Linie 740 in den Nächten zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen jeweils ein Fahrtenpaar an. Auf der Linie 702 nach Thedinghausen werden in den „Feiernächten“ 4 Fahrtenpaare angeboten.

In Achim gibt es ein ehrenamtlich getragenes Bürgerbus-Netzwerk. Der BürgerBus Achim bietet auf vier Linien jeweils einen anderthalbstündlichen Takt zur Anbindung der Achimer Ortsteile an die Innenstadt und den Bahnhof an. Bedient wird der Zeitraum montags bis freitags ca. von 8 bis 19 Uhr sowie samstagvormittags. Damit dient der Bürgerbus vor allem der Daseinsvorsorge. Es werden achtsitzige Fahrzeuge eingesetzt und Haltestellen angefahren, die vom regulären Busverkehr nicht bedient werden. Es gilt der VBN-Tarif. Mit dem Angebot „Bürgerbus und Taxi“ besteht die Möglichkeit für Senioren und Menschen mit Schwerbehinderung, nach Nutzung des Bürgerbusses per Gutschein kostenlos ein Taxi in Anspruch zu nehmen.

- **Tabelle 5:** Bedienungsangebot im Linienbusverkehr (FP = Fahrtenpaare)

Linie	Fahrweg	Bedienung montags bis freitags (Schultage)	Bedienung samstags	Bedien. sonn- und feiertags
702	Achim – Thedinghausen [– Emtinghausen – Achim]	Schulverkehr + ergänzende Fahrten	4 FP tagsüber, 4 FP nachts	3 FP nachts

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

703	Bassen – Badenermoor – Achim	Schulverkehr	-	-
705	Achim – Gewerbegebiet Achim – Baden	Stündlich in HVZ + ergänzende Fahrten	-	-
722	Uphusen – Sagehorn – Oyten	Schulverkehr	-	-
733	Badenermoor – Achim	Schulverkehr	-	-
739	Bremen – Achim – Posthausen (Dodenhof)	2 FP	4 FP	-
740	Bremen – Achim – Langwedel – Verden	6 – 7:30 Uhr halbstündlich, 8:30 – 19:30 Uhr stündlich	10 – 19 Uhr zweistündlich	2 FP
745	Achim – Oyten [– Fischerhude – Otters- berg – Narthauen]	Schulverkehr + ergänzende Fahrten	1 FP	-
748	Achim – Embsen	Schulverkehr	-	-
N74	Bremen – Achim – Baden	-	1 FP nachts	1 FP nachts
791	Achim – Bierden – Uphusen	8:30 – 19 Uhr anderthalbstündlich	8:30 – 13 Uhr anderthalbst.	-
792	Achim – Uesen - Baden	7:45 – 18:15 Uhr anderthalbstündlich	7:45 – 12:15 Uhr anderths.	-
793	Achim → Embsen → Borstel → Achim	8:30 – 17:30 Uhr anderthalbstündlich	8:30 – 11:30 Uhr anderths.	-
794	Achim – Uesen – Baden – Badenermoor	8 – 18:30 Uhr anderthalbstündlich	9:30 – 12:30 Uhr anderths.	-

Bei Stauungen auf den Hauptverkehrsstraßen kommt es auch im Busverkehr zu Verzögerungen. Das Fahrplanangebot des regulären Busverkehrs ist aufgrund nicht stringenter Taktung und abweichender Fahrwege insgesamt als wenig intuitiv und verlässlich nutzbar (im erweiterten Sinne⁵⁷) zu bewerten. Am Sonn- und Feiertag verkehren im Gegensatz zur Aufrechterhaltung des Schienenver-

⁵⁷ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2017): Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr. Köln.

kehrs kaum Busse. Von einer flächendeckend und zeitlich umfassend attraktiven Bedienung mit öffentlichen Verkehrsangeboten zur Erreichung der Achimer Innenstadt kann noch nicht gesprochen werden.

Sharing-Angebote

In der Achimer Innenstadt gibt es bisher eine Carsharing-Station des Anbieters cambio mit 2 Pkw auf dem Baumplatz am Rathaus. Darüber hinaus gibt es ein unternehmensgebundenes Bikesharing, das über die AzweiO-App zugänglich ist. Dieses wird aktuell durch 4 Unternehmen genutzt und umfasst 140 Fahrräder und 10 E-Bikes.

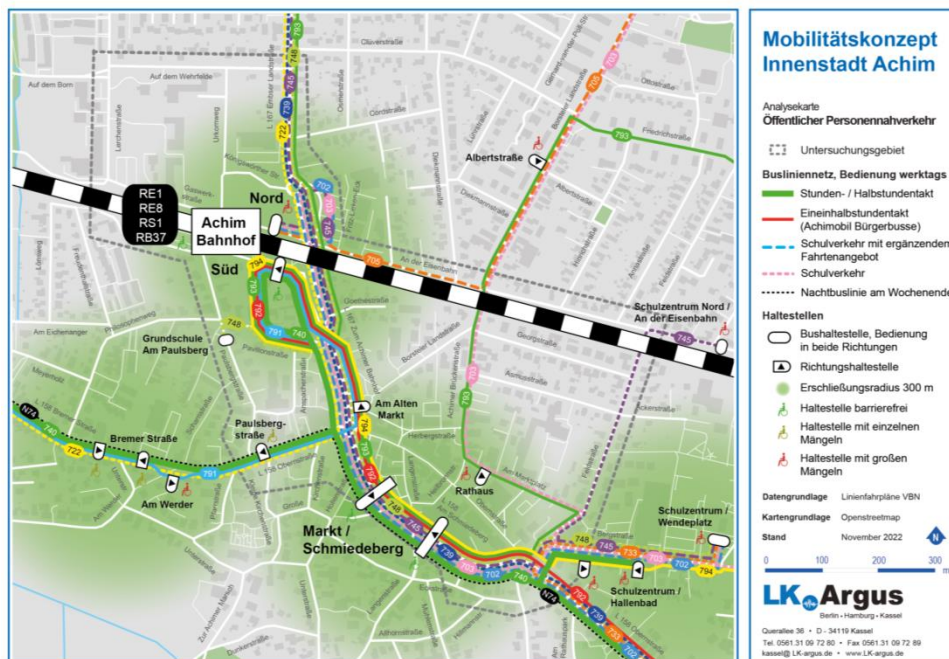
Vorgesehen ist die Etablierung eines öffentlichen Bikesharing-Angebotes in Achim sowie die Einrichtung weiterer Carsharing-Stationen. Bisher kann noch von keinem attraktiven Sharing-Angebot zur Ergänzung des Linienverkehrs als Alternative zum privaten Pkw gesprochen werden.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

- **Karte 9:** Analysekarte öffentlicher Personennahverkehr (siehe vergrößert im Anhang)



4.6 Fließender Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr wird differenziert in fließenden Kfz-Verkehr und ruhenden Kfz-Verkehr. Im folgenden Kapitel werden hinsichtlich des fließenden Kfz-Verkehrs das Straßennetz, das Verkehrsaufkommen sowie die Knotenpunkte in der Achimer Innenstadt untersucht, bevor im darauffolgenden Kapitel der ruhende Kfz-Verkehr betrachtet wird.

In weniger dicht besiedelten Räumen mit einer bisher eher schlechten ÖPNV-Erschließung und Wegelängen, die im Alltagsradverkehr oft nicht realisierbar sind, bewältigt der motorisierte Individualverkehr den Großteil der Verkehrsleistung und ist damit integraler Bestandteil des Verkehrssystems.

Straßennetz und Verkehrsaufkommen

Die wesentlichen raumbezogenen Analyseergebnisse zum Kfz-Verkehr werden zusammenfassend in der Karte 10 dargestellt.

Das Kfz-Verkehrsnetz der Achimer Kernstadt wird gegliedert durch die am Gieschen-Kreisel aufeinandertreffenden Landesstraßen L 158 (Abbildung 34), die Achim mit Bremen im Westen und Verden im Osten verbindet, und die L 167, die zur nördlich verlaufenden BAB 27 und weiter nach Oyten führt. Als kommunale Hauptverkehrsstraße im Umfeld der Innenstadt ist die Borsteler Landstraße ausgewiesen, die in nördlicher Richtung zur L 156 führt. Im Nebenstraßennetz sind flächenhaft Tempo 30-Zonen ausgewiesen.

- **Abbildung 34:** L 158 Am Schmiedeberg und Obernstraße



Die Verkehrsbelastung auf den Landesstraßen ist mit 14.000 Kfz/Tag auf der L 158 Am Schmiedeberg und 14.400 auf der L 167 Zum Achimer Bahnhof hoch⁵⁸, sodass sich zu Stoßzeiten kleinere Rückstaus vor Knotenpunkten bilden. Das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen der Schulen trägt zu Stoßzeiten zu einer Überlastung der Verbindung Bergstraße – Feldstraße – L 158 Obernstraße.

⁵⁸ Stadt Achim 2019: Verkehrsuntersuchung zum Neubau der AS Achim-West. PGT Umwelt und Verkehr GmbH. Anlage A-1.3.

ße bei. Abkürzungsmöglichkeiten führen zu Ausweich- und Schleichverkehr auf verschiedenen Neben- und Wohnstraßen mit unerwünschten Belastungen für die Wohnbevölkerung und den Fuß- und Radverkehr dort. Davon betroffen sind nach gutachterlicher Einschätzung die Achimer Brückenstraße, Am Marktplatz, Feldstraße, An der Eisenbahn und der Philosophenweg. Durch diese Umfahrungsmöglichkeiten werden die Landesstraßen ihrem Zweck der Bündelung des Kfz-Verkehrs und der Entlastung der Innenstadt nicht gerecht.

Besondere Spitzen in der Verkehrsbelastung treten weiterhin auf, wenn auf umliegenden Autobahnabschnitten Sperrungen zu Bedarfsumleitungsverkehr auf den Achimer Hauptverkehrsstraßen führen. Hierdurch treten auch Verzögerungen im Linienbusverkehr auf.

Mit Ausnahme der Fußgängerzone entsprechen die Straßenräume in der Achimer Innenstadt weitgehend einem nicht mehr aktuellen, Kfz-zentrierten Planungsverständnis von Straßenräumen. Dies äußert sich in überbreiten Fahrbahnen und aufgeweiteten Knotenpunkten, wo dem Fuß- und Radverkehr bisher wenig Raum zusteht.

Knotenpunkte

Knotenpunkte stellen die Konfliktpunkte im Straßennetz dar, haben die Aufgabe verschiedene Verkehrsströme möglichst verträglich abzuwickeln und bestimmen als Engpässe den innerörtlichen Verkehrsfluss. Eine Analyse der Verkehrssicherheit enthält Kapitel 4.2. Positiv für Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss ist die Einrichtung der Kreisverkehre Gieschen-Kreisel (Abbildung 35) und am Lieken-Areal zu bewerten. Hier fehlt die bauliche Abgrenzung der Innenringe, welche für eine größere Umlenkung und damit ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau sorgen würden, was insbesondere Abbiegeunfällen beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr mit dem Fuß- und Radverkehr vorbeugt. Die Knotenpunkte L 158 Obernstraße / Feldstraße (Abbildung 35) und L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße sind voll signalisiert.

- **Abbildung 35:** Gieschen-Kreisel und Einmündung L 158 Obernstraße / Feldstraße



Einige Kreuzungsbereiche in Nebenstraßen, wie z. B. in der Feldstraße, Paulsbergstraße und An der Eisenbahn sind mit Aufpflasterungen ausgestattet.

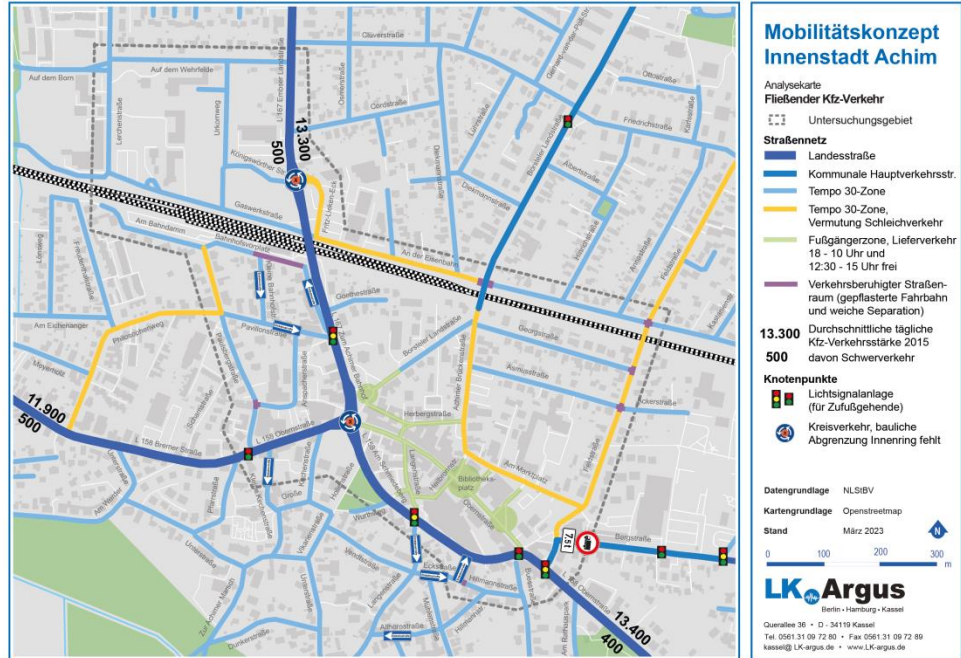
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

So wird die Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr an den Rechts-vor-links-geregelten Kreuzungen und Einmündungen im Sinne der Verkehrssicherheit gedämpft.

- **Karte 10:** Analysekarte Fließender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang)



4.7 Ruhender Kfz-Verkehr

Das ausreichende Vorhandensein von Parkraum ist eine Prämisse für die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem privaten Pkw. Zu geringe oder schlecht zugängliche Kapazitäten erzeugen Parksuchverkehr und belasten somit die Straßen zusätzlich. Deutlich zu große Parkkapazitäten sind dagegen u. a. aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen zu vermeiden.

Angebot an Parkplätzen

Die Achimer Innenstadt ist durch zahlreiche Sammelparkplätze für den Kfz-Verkehr gut erschlossen (Tabelle 6 und Karte 11). Anhand der verzeichneten Erschließungsradien von 300 m wird ersichtlich, dass von diesen aus die gesamte Innenstadt fußläufig zu erreichen ist.

Am Bahnhof sind umfangreiche Park+Ride-Parkplätze auf Nord- und Südseite vorhanden. Behindertenparkplätze befinden sich Am Marktplatz, auf dem Baumplatz und auf der Bahnhofssüdseite. Taxistände sind Am Marktplatz sowie am Gieschen-Kreisel eingerichtet. E-Ladestationen sind auf dem Baumplatz und am Fritz-Lieken-Eck vorhanden. Weitere sind auf der Bahnhofsnordseite geplant.

Das Fahrbahnrandparken ist in der Achimer Innenstadt von untergeordneter Bedeutung. Entlang der Landesstraßen sind nur wenige Parkbuchten angeordnet. In Sammelstraßen, wie der Feldstraße und Achimer Brückenstraße, ist es ebenfalls oft untersagt, in Erschließungsstraßen dagegen die Regel.

Festzustellen ist, dass bisher keine Stellplatzsatzung (auch zur Regelung weiterer Mobilitätsangebote) vorhanden ist. Eine solche Stellplatzsatzung kann effektiv als verkehrsplanerisches Instrument genutzt werden.

- **Tabelle 6:** Parkregelungen auf Sammelparkplätzen

Sammelparkplatz	Anzahl Parkplätze	Regelung
P1 Clüverhaus	37	Parkscheibe 3 Stunden Mo-Fr 8-16 h, Sa 8-14 h
P2 Marktpassage	119	Gebührenpflichtig (1 €/h, 1 h für Kunden kostenfrei)
P3 Kasch	144	Parkscheibe 3 Stunden Mo-Fr 8-16 h, Sa 8-14 h
P5 Achimer Brückenstraße	80	Parkscheibe 3 Stunden Mo-Fr 8-16 h, Sa 8-14 h, teilweise ohne

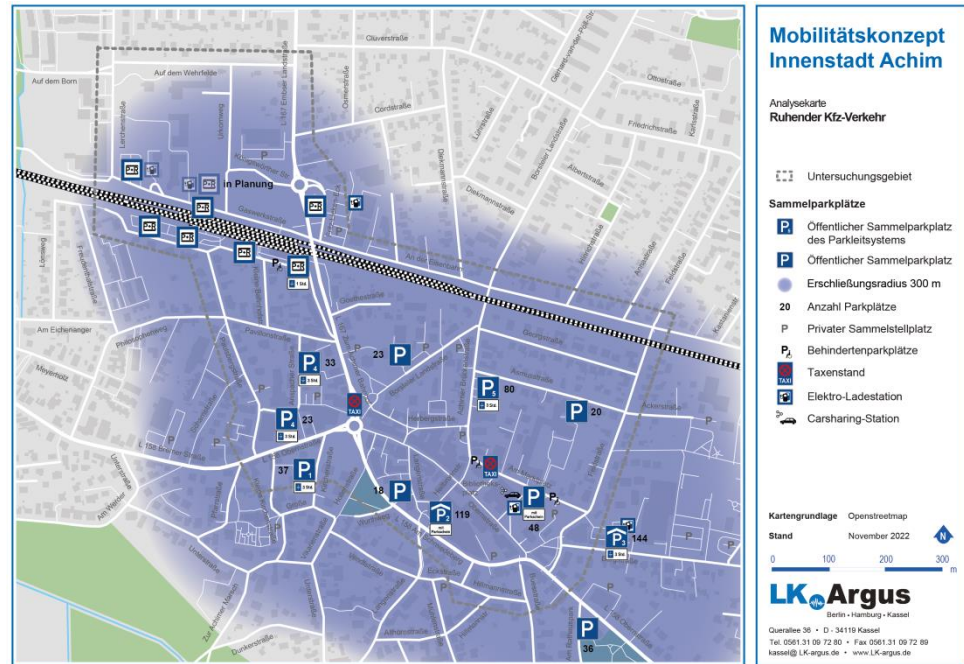
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

P6 Anspacherstraße	33	Parkscheibe 3 Stunden Mo-Fr 8-18 h, Sa 8-14 h
P Rathaus (Baumplatz)	48	Parkschein Mo-Fr 8-16 h, Sa 8-14 h, Elektro-Kfz frei

- **Karte 11:** Analysekarte Ruhender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang)



Nachfrage nach Parkplätzen

Die Nachfrage nach Parkraum wird nach Zielgruppen und Parkdauer differenziert. Kundschaft und Besucher:innen der Innenstadt parken in der Regel nur wenige Stunden. Beschäftigte parken tagsüber während der Arbeitszeiten, während Bewohner:innen als „Dauerparker“ am längsten und auch nachts ihr Kfz abstellen möchten. Mit zunehmender Parkdauer steigt i. d. R. die Akzeptanz für Fußwege zum Parkplatz und sinkt dafür Parkgebühren zu entrichten.

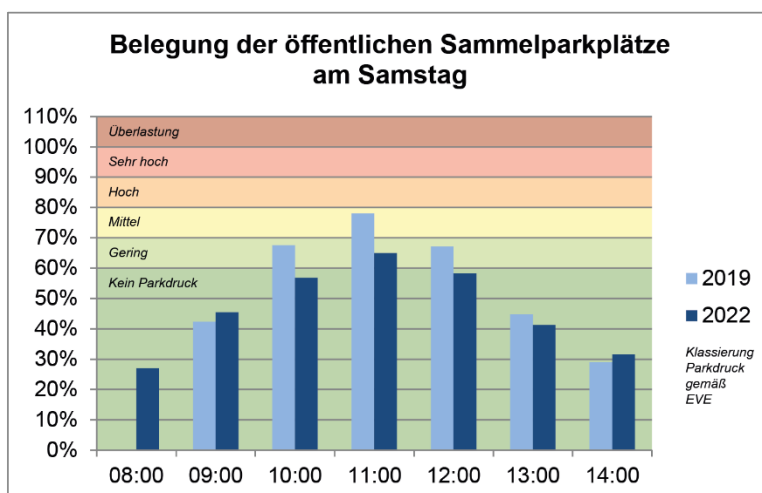
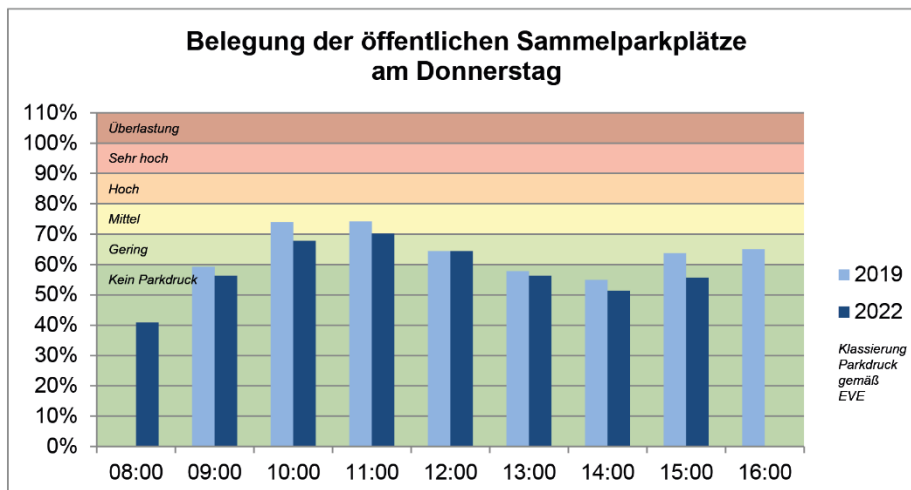
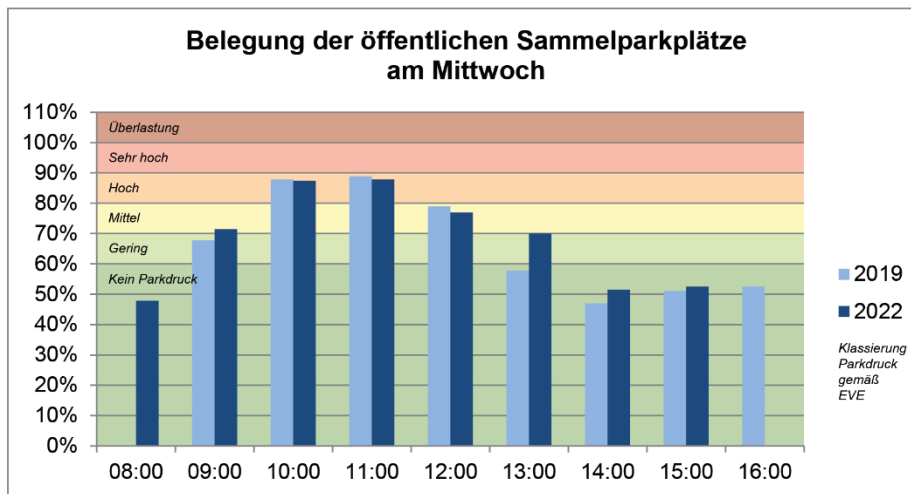
Die Stadt Achim hat im Mai 2022 eine Parkraum-Belegungserhebung auf den Sammelparkplätzen an repräsentativen Normalwerktagen, an einem Freitag und an einem Samstag durchgeführt (siehe Kapitel 3.5). Die Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass der Bedarf an Parkraum durch die vorhandenen Sammelparkplätze gedeckt wird. Hoher Parkdruck entsteht nur mittwochs zwischen 10 und 11 Uhr aufgrund des Wochenmarktes. Überwiegend liegt jedoch kein oder nur geringer Parkdruck vor (Abbildung 36).

- **Abbildung 36:** Belegung der öffentlichen Sammelparkplätze (eigene Darstellung nach Stadt Achim (2022): Parkplatzanalyse – Auslastung der Parkplätze im erweiterten Innenstadtbereich)

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023



4.8 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Für die lokale Wirtschaft und insbesondere den Einzelhandel ist es unabdingbar, dass die Belieferung reibungslos funktioniert. Dafür existiert in der für den allgemeinen Kfz-Verkehr nicht befahrbaren Fußgängerzone eine Lieferverkehrsregelung. Diese sieht vor, dass Lieferungen von 18 bis 10 Uhr und von 12.30 bis 15 Uhr, also außerhalb der Hauptgeschäftszeiten, sowie an Markttagen von 14 bis 15 Uhr zulässig sind. Insbesondere an Markttagen wird die Fußgängerzone von Lieferfahrzeugen stark frequentiert. Die Einfahrt vom Gieschen-Kreisel aus ist per Z 267 StVO unterbunden, d. h. Lieferfahrzeuge nutzen vor allem die östliche Einfahrt in die Fußgängerzone am Amtsgericht.

- **Abbildung 37:** Lieferzeitenregelung Fußgängerzone



Ladezonen wurden bisher in Achim nicht eingerichtet, daher müssen Lieferverkehre außerhalb der Fußgängerzone reguläre Parkmöglichkeiten mitbenutzen. Größere Probleme sind beim Lieferverkehr nicht bekannt.

In der Bergstraße besteht ein Verbot für Lkw mit zulässigem Gesamtgewicht über 7,5 t. Insbesondere bei Bedarfsumleitungsverkehr ist die erhöhte Schwerverkehrsanteil auf den Achimer Hauptverkehrsstraßen kritisch zu sehen. Perspektivisch ist ein Lastenrad-Lieferservice geplant.

4.9 Zusammenfassung: SWOT-Analyse

Als übersichtliche Zusammenfassung der Bestandsanalyse (Kapitel 4) inkl. der Hinweise aus der Beteiligung (Kapitel 2) dient eine sogenannte SWOT-Analyse. SWOT steht dabei für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (von englisch Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) als grundsätzliche Bewertungskategorien, in welche sich die wesentlichen Inhalte eingruppiieren lassen. Die SWOT-Analyse wurde fachlich und politisch abgestimmt und dient als Referenz für die Zielsetzungen (Kapitel 5) und die Maßnahmenarbeit (Kapitel 6).

Zusammenfassend lässt sich in der Bestandssituation der Achimer Innenstadt weder in der Verteilung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums noch in der Ausstattung der Verkehrsnetze eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten erkennen. Aufgrund der Bevorzugung seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts dominiert der Kfz-Verkehr zulasten des Umweltverbundes.

- **Tabelle 7:** Zeichenerklärung für die SWOT-Analyse

+	Stärke (positiv Bewertetes im Bestand)
-	Schwäche (negativ Bewertetes im Bestand)
+	Chance (positiv bewertete Entwicklung bzw. Möglichkeit für die Zukunft)
-	Risiko (negativ bewertete Entwicklung)

- **Tabelle 8:** SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen) für das Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Allgemein / Stadtstruktur	
+	Innenstadt mit zentralörtlichen Funktionen ist fußläufig und mit dem Rad aus der Kernstadt sowie den Ortsteilen gut erreichbar
+	Fußgängerzone und Bibliotheksplatz als räumlicher, kultureller, (wirtschaftlicher) Mittelpunkt von Achim
+	Demografischer Wandel führt i. d. R. zu kürzeren täglichen Wegelängen
-	Einkaufszentren im Umland sowie Onlinehandel in Konkurrenz zur Innenstadt

Umweltverbund



- + Starke Bahnanbindung nach Bremen und Verden, barrierefreier Bahnhof
- + Barrierefreiheit von Bushaltestellen
- + Bürgerbus-Netzwerk
- + Fußgängerzone in angemessener Größe für kleine Mittelstadt
- + Radabstellanlagen am Bahnhof und in der Innenstadt
- Zentrale Achse Innenstadt – Bhf für Fuß & Rad bisher unattraktiv
- Buslinienführung teils unübersichtlich; aufgeteilte Richtungshaltestellen
- Mangelnde Taktung und Bedienung der Buslinien (insb. Oyten, Thedinghausen)
- Radwege an den Hauptverkehrsstraßen meist deutlich zu schmal
- Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen und in Wohnstraßen meist zu schmal
- Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstraßen teils erschwert
- Gehwegoberflächen (u. a. Fußgängerzone) nicht vollständig barrierefrei
- Einbahnstraßen teils nicht in Gegenrichtung für Radverkehr frei
- Carsharing-Angebot noch eingeschränkt
- + Mobilitätsstation Bhf, Radstationen, Bike-, Carsharing, Lastenrad-Lieferservice
- + Radschnellverbindung Achim – Bremen

Kfz-Verkehr



- + Landesstraßen zur Bündelung des Kfz-Verkehrs und Entlastung der Innenstadt
- + Neue Kreisverkehre verbessern Verkehrsfluss und -sicherheit
- + Aufpflasterungen an Kreuzungen in Nebenstraßen
- + Schrägbordsteine an neuen Grundstückszufahrten
- + Gute Erschließung der Innenstadt durch Sammelparkplätze
- + Überwiegend kein oder geringer Parkdruck auf Sammelparkplätzen
- Hoher Parkdruck mittwochs um 10 und 11 Uhr (Markttag)
- Bauliche Abgrenzung der Innenringe fehlt an Kreisverkehren
- Landesstraßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung
- BAB-Bedarfsumleitung führt teils zu Überlastung der Landesstraßen; auch Busverkehr wird beeinträchtigt
- Wohn- und Innenstadtstraßen mit Kfz-Schleichverkehr
- Schulen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen (Feldstraße überlastet)
- Bisher keine Stellplatzsatzung (auch zur Regelung weiterer Mobilitätsangebote)

5 Zielsetzungen und Handlungsstrategie

Als Schnittstelle zwischen der Analyse und Bewertung der Bestandssituation (Kapitel 4) und der Erarbeitung von konkreten Maßnahmen (Kapitel 6) fungieren die Zielsetzungen für das Mobilitätskonzept Innenstadt Achim. Anhand allgemeiner gesellschaftlicher Anforderungen an einen nachhaltigen und inklusiven Verkehr und der konkreten Situation in Achim treffen sie Aussagen darüber, wie sich das Verkehrssystem zukünftig entwickeln soll. Dies tun sie auch auf Grundlage der fachlichen Abstimmung, der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung und der anfänglichen Leistungsbeschreibung. Die übergeordneten Leitziele werden durch die Handlungsziele für die weitere Konzepterstellung konkretisiert.

5.1 Leitziele



Stärkung des Zentrums

Belebung & Aufenthaltsqualität in der Altstadt, Barrierefreiheit, kurze Wege



Mobilitätswende



Kfz-Verkehr verringern, Erreichbarkeit für Umweltverbund verbessern



Verkehrssicherheit

Objektive und subjektive Gefährdungen im Verkehr reduzieren

Mit den Leitziele für das Mobilitätskonzept Innenstadt Achim sollen eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, eine Erhöhung der Lebensqualität und eine Stärkung der Achimer Innenstadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort zugleich gefördert werden.

5.2 Handlungsziele

Auf Basis der übergeordneten Leitziele (Kapitel 5.1), der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse (Kapitel 4) sowie der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 2.1) wurden Handlungsziele formuliert und fachlich wie auch politisch abgestimmt. Die Handlungsziele beziehen sich auf das durch die öffentliche Hand steuerbare Verkehrsangebot und dienen als konsensfähige Arbeitsgrundlage für die Entwicklung konkret umsetzbarer Maßnahmen. Die Handlungsziele werden jeweils einem Leitziel schwerpunktmäßig zugeordnet, auch wenn sie teilweise mehreren Leitzielen zugleich dienen.

Wichtige Gehwegverbindungen ausbauen, insb. Innenstadt – Bahnhof



Barrierewirkung von Fahrbahnen reduzieren

Radrouten stärken, Radvorrangroute Innenstadt – Bahnhof

Kfz-Verkehre außerhalb Zentrum organisieren, Erschließung sichern

Busangebot auf allen wichtigen Relationen takten und ausweiten



Fahrradparken ausbauen, Umweltverbund insgesamt stärken

Neue, digitale und verknüpfte Mobilitätsangebote fördern

Radwege an Hauptverkehrsstraßen attraktiv und sicher gestalten



Kfz-Verkehr in Nebenstr. beruhigen, Durchgangsverkehr vermeiden

Knotenpunkte und Querungsanlagen sicher & barrierefrei gestalten



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

6 Integriertes Maßnahmenkonzept

Zur Behebung der in der Bestandsanalyse (Kapitel 4) herausgearbeiteten und in der SWOT-Analyse (Kapitel 4.9) kondensierten Problemstellungen sowie zur Erreichung der Leit- und Handlungsziele für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in der Achimer Innenstadt (Kapitel 5) wurden in einem planerischen und dialogorientierten Prozess konkret umsetzbare Maßnahmen entwickelt. Dabei wurden die Rahmenbedingungen und bestehenden Planwerke für die Achimer Innenstadt berücksichtigt (Kapitel 3) sowie in mehreren Bearbeitungsstufen die Öffentlichkeit konsultiert und intensive fachliche und politische Abstimmungen durchgeführt (Kapitel 2).

Als Ergebnis des Prozesses wurde ein abgestimmtes, integriertes Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die Maßnahmen wurden dabei nach dem jeweils maßgeblich verfolgten Leitziel in entsprechenden Handlungsfeldern strukturiert, wobei häufig ein Beitrag zu mehreren Leitzielen erreicht wird. Die Maßnahmen sind in der Tabelle 9 zur Übersicht dargestellt und in den Maßnahmensteckbriefen der Kapitel 6.1 bis 0 erläutert.

In der Zusammenfassung (s. u.) werden die wesentlichen Inhalte des integrierten Maßnahmenkonzeptes auch vor dem Hintergrund des erfolgten Abwägungsprozesses erklärt und der räumliche Zielzustand in der Karte 12 dargestellt. Zudem gab es Maßnahmen, die im Prozess intensiv diskutiert wurden, letztlich aber nicht als sinnvoll eingestuft wurden (Kapitel 6.10).




Tabelle 9 dient auch dem Ablesen von **Prioritäten**. So wurden für jede Maßnahme die Dringlichkeit und die Umsetzbarkeit abgeschätzt. Dabei enthalten die Maßnahmen jeweils mehrere Handlungsempfehlungen. Die Einschätzung wird durch die Ausführungen in den Maßnahmensteckbriefen begründet.

Die **Dringlichkeit** beschreibt, wie stark Maßnahmen zur Zielerreichung beitragen. Es wurde eine zweistufige Skala mit *sehr wichtig* und *wichtig* angelegt. Dabei werden Maßnahmen, welche die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen, maßgeblich zur Stärkung des Zentrums beitragen oder die Mobilitätswende fördern, als *sehr wichtig* eingestuft. Maßnahmen, die einen mittleren Beitrag zur Zielerreichung erwarten lassen, werden dagegen als *wichtig* eingeschätzt. Auch die Bewertung in der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde berücksichtigt.

Die **Umsetzbarkeit** beschreibt, wie viel Aufwand für Maßnahmen zu leisten ist. Es wurde eine dreistufige Skala von *leicht* über *mittel* bis *komplex* angelegt. Maßnahmen, für die nur noch einige Detailplanungen notwendig sind, bevor sie umgesetzt werden können, werden als *leicht* umsetzbar eingestuft. Dagegen werden Maßnahmen, für die umfangreiche Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren und vertiefende Planungsleistungen erforderlich sind, als *komplex* angesehen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass besonders Maßnahmen mit einer hohen Dringlichkeit und einer leichten Umsetzbarkeit **mit Priorität und zeitnah** angegangen werden sollten.

• **Tabelle 9:** Maßnahmenkatalog mit Dringlichkeit und Umsetzbarkeit

Nr.	Maßnahme	Dringlichkeit	Umsetzbarkeit
Verkehrssicherheit			
1	Knotenpunkte	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Mittel</i>
2	Hauptstraßen mit Radwegen	<i>Wichtig</i>	<i>Mittel</i>
Stärkung des Zentrums			
3	Fußgängerzone	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Leicht</i>
4	Sammelparkplätze	<i>Wichtig</i>	<i>Leicht</i>
5	Busverbindungen	<i>Wichtig</i>	<i>Komplex</i>
Mobilitätswende			
6	Fahrradstraßen	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Mittel</i>
7	Fahrradparken	<i>Wichtig</i>	<i>Leicht</i>
8	Bahnhof	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Komplex</i>
9	Mobilitätsmanagement	<i>Wichtig</i>	<i>Mittel</i>

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte des Konzepts

Die **Verkehrssicherheit muss erhöht werden**, um einerseits unfallbedingte Schäden an Leib und Leben sowie Sachgütern abzuwenden und andererseits das gesellschaftliche Miteinander im öffentlichen Straßenraum zu fördern. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen Knotenpunktgestaltungen verändert und weniger komplex gestaltet und hierfür auch die Nebenstraßen Zum Achimer Bahnhof und Langenstraße zur Reduzierung von Konfliktpunkten abgebunden werden (siehe Steckbrief 6.1). Aufgrund widersprüchlicher Interessen liegt hier ein hoher Abstimmungsbedarf vor. Die Möglichkeit, Kreuzungen zu Kreisverkehren umzubauen, wurde für die Innenstadt geprüft, aber zunächst verworfen (Kapitel 6.10). Entlang der Landesstraßen sollen Rad- und Fußwege in Regelbreite und zur besseren Überquerbarkeit auch Querungsanlagen eingerichtet werden. Hierzu sind überbreite Fahrbahnen rückzubauen. In zentralen Abschnitten kann eine innenstadtverträgliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Verkehrssicherheit weiter verbessern (siehe Steckbrief 6.2).

Die **Stärkung des Zentrums** soll es der Achimer Innenstadt im Rahmen der Möglichkeiten der Verkehrsplanung erleichtern, angesichts vielfältiger Herausforderungen ihre Rolle als zukunftsfähiger und attraktiver Wohn-, Begegnungs- und Wirtschaftsstandort wahrzunehmen. Dafür soll insbesondere die Fußgängerzone in ihrer Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität im Miteinander mit dem Radverkehr weiter gestärkt werden. Die Fußgängerzone wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung von allen Maßnahmen als wichtigste bewertet und dementsprechend auch planerisch priorisiert. Durch eine vollständig barrierefreie und ansprechende Aufwertung für Lauf- und Radkundschaft sowie durch nahegelegene Sammelparkplätze und Bushaltestellen soll zusätzliches Potenzial für den lokalen Einzelhandel geschaffen werden (siehe Steckbrief 0). Die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr muss durch das Vorhalten von leicht anfahrbaren und Orientierung bietenden Sammelparkplätzen rund um die Innenstadt gewährleistet werden. Parkflächen in Zentrumsnähe müssen dabei als Kurzzeitparkplätze für Kundschaft und Besuchende freigehalten werden (siehe Steckbrief 6.4). Schließlich sollen in Abstimmung mit den zuständigen Betreibern auch die Busverbindungen in die Achimer Innenstadt im Sinne der Daseinsvorsorge und als Alternative zum Kfz aufgewertet werden (siehe Steckbrief 6.5).

Die Förderung einer **Mobilitätswende** und damit einer zukunftsfähigen und nachhaltigen, d. h. gesellschaftlich dauerhaft aufrecht haltbaren Ausrichtung des Achimer Verkehrssystems in Bezug auf die Innenstadt ist das dritte Leitziel des Mobilitätskonzeptes. Neben der Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs spielt dabei die Verlagerung von Fahrten auf die ressourcen-, flächen- und energieeffizienteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Sharing) die Hauptrolle. Es wird die Stadtverträglichkeit des Verkehrs verbessert und ein Beitrag zur Lebensqualität und gleichberechtigten Teilhabe aller Achimerinnen und Achimer geleistet, wenn Wohnumfelder und die für alle nutzbaren Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktiver werden.

Hierfür gilt es in Achim wichtige Fuß- und Radverkehrsachsen mit angemessener Infrastruktur auszustatten. Fahrradstraßen bieten dafür hohe Qualitäten, wenn sie attraktiv und sicher gestaltet werden. Die wichtigsten Strecken bilden wegen der Erschließung des Bahnhofs und des Zentrums die Zufahrt zum Achimer Bahnhof und die Achimer Brückenstraße – Am Marktplatz. Hier kann durch bauliche und regulatorische Maßnahmen die Rad- und auch die Fußverkehrsqualität extrem verbessert werden. Dazu gehört insbesondere auch, dass Kfz-Durchgangsverkehr wirksam unterbunden und damit die Kfz-Belastung in der Fahrradstraße gering gehalten wird. Dies ist – wie auch in der Beteiligung gesehen – nicht ohne Kompromisse und nur mit intensiver Abstimmung möglich, die Erschließung und Erreichbarkeit aller Grundstücke muss gesichert bleiben. Als Synergieeffekt werden die Kfz-Verkehrsströme auf den (dafür vorgesehenen) Hauptverkehrsstraßen gebündelt und Wohnstraßen entlastet (siehe Steckbrief 6.6). Um den zukünftig steigenden Radverkehr zu bewältigen, sollten auch weitere Radabstellmöglichkeiten sowohl dezentral als auch in Form von hochwertigen Sammelanlagen bereitgestellt werden (siehe Steckbrief 6.7). Der Bahnhof Achim muss als sehr wichtiger Dreh- und Angelpunkt einer zukünftig stärker ÖPNV-orientierten, nachhaltigen Mobilität weiter gefördert werden. Neben der Einbettung in die Entwicklung der nördlichen Innenstadt und der Anbindung an das Zentrum über eine attraktive Fuß- und Radverkehrsachse sollte aus den inhärenten Stärken schienengebundenen Nahverkehrs (z. B. schnelle Verbindung nach Bremen, Verkehrssicherheit, Nutzbarkeit für alle) weiter Kapital geschlagen werden. In diesem Sinne bedarf es eines Ausbaus des SPNV-Angebots durch Taktverdichtungen, wie auch der weitergehenden Verzahnung mit dem Busverkehr am neuen ZOB, mit dem Fahrradverkehr und weiteren Mobilitätsangeboten wie Carsharing und Bikesharing. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auch die Verbesserung des Personenaufzugs, der Sauberkeit, des Erscheinungsbilds und der sozialen Sicherheit betont (siehe Steckbrief 6.8). Im Rahmen eines gezielten Mobilitätsmanagements soll es ein differenziertes Angebot an E-Carsharing-Fahrzeugen den Bürger:innen in ganz Achim erleichtern ohne privaten Pkw zu leben. Für Besucher:innen der Stadt und Einpendelnde soll stationsbasiertes Bikesharing als Bindeglied zum ÖPNV dienen. Zusammengefasst in Mobilstationen können solche Angebote im ganzen Stadtgebiet mit ansprechendem Corporate Design im AzweiO-Verbund vermarktet und auch auf digitalen Kanälen, wie der AzweiO-Mobilitätsapp verbreitet werden. Schließlich kann ein zeitgemäße Stellplatzsatzung (oder „Mobilitätsgewährleistungssatzung“) die Zahl notwendiger Kfz- und Fahrradstellplätze bei Neubauvorhaben regeln und im Sinne eines Win-Wins eine Reduzierung ermöglichen, wenn sich Bauherren an neuen Mobilitätsangeboten beteiligen (z. B. Bereitstellung Deutschlandtickets, Beteiligung an Carsharing-, Bikesharing-Station) (siehe Steckbrief 0).

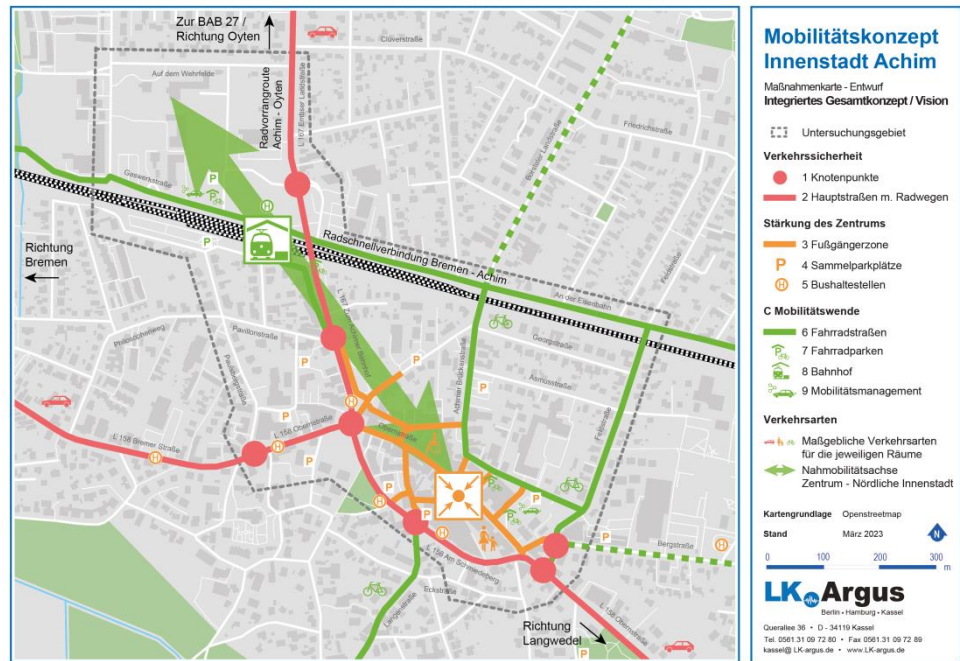
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

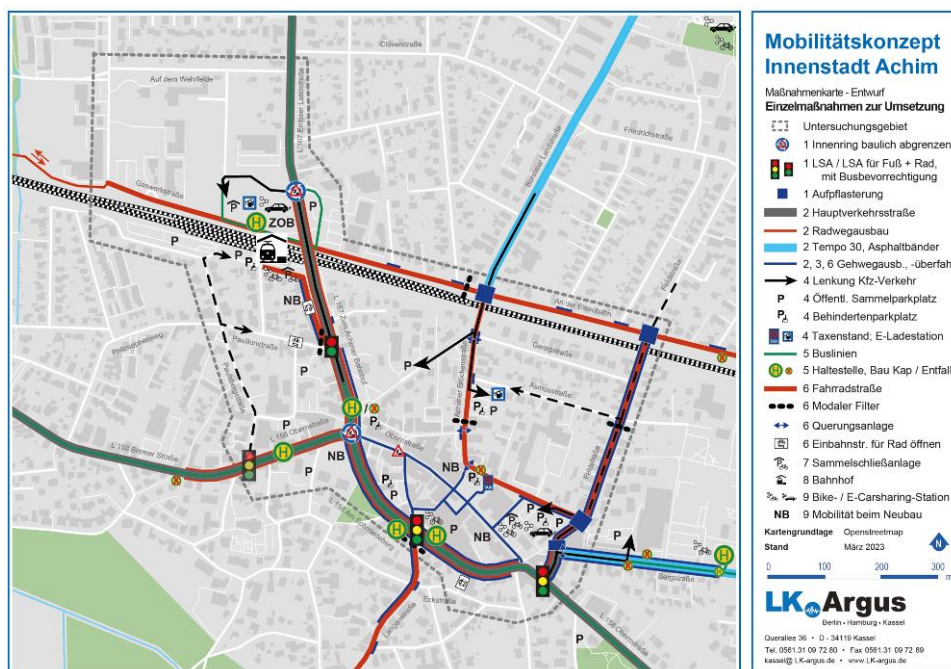
Die Karte 12 zeigt als „VISIONSKARTE“ den Zielzustand. Dabei wird die zentrale Achse nördliche Innenstadt – Bahnhof – Fußgängerzone (und weiter Richtung Südost) für den Fuß- und Radverkehr zu einer attraktiven Verbindung aufgewertet. Der überörtliche Kfz-Verkehr wird auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt (rot) und erreicht Sammelparkplätze auf allen Seiten der Innenstadt. Fahrradstraßen und -verbindungen (grün) verbinden die Fußgängerzone (orange) mit den umgebenden Gebieten und Ortschaften.

● **Karte 12:** Maßnahmenkarte – Vision (siehe vergrößert im Anhang)



Die Karte 13 zeigt die Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der „Vision“. Die Einzelmaßnahmen werden in den Steckbriefen 6.1 bis 0 erläutert, Zeichnungen sind vergrößert im Anhang enthalten. Dabei greifen die Maßnahmen ineinander und ergeben ein integriertes Gesamtkonzept für eine nachhaltige Aufstellung von Mobilität und Verkehr in der Achimer Innenstadt. Die Landesstraßen L 158 und L 167 dienen der Aufnahme des Kfz-Verkehrs ohne Quelle oder Ziel in der Innenstadt. Die Erschließung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr wird durch aus allen Richtungen anfahrbare Sammelparkplätze gewährleistet. Die Seitenräume entlang der Hauptverkehrsstraßen ebenso wie die Nebenstraßen und Knotenpunkte werden für Fuß- und Radverkehr aufgewertet. Attraktive Fahrradstraßen ohne Kfz-Durchgangsverkehr werden eingerichtet. Der ÖPNV wird übersichtlicher gestaltet und Haltestellen ausgebaut. Das Herzstück der Achimer Innenstadt bildet die aufgewertete Fußgängerzone.


- **Karte 13:** Maßnahmenkarte – Entwurf (siehe vergrößert im Anhang)

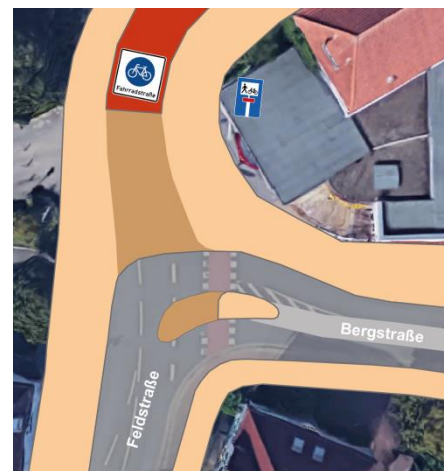


Im Detail werden alle Maßnahmen mit Begründungen sowie konkrete Umsetzungshinweise in den folgenden Maßnahmensteckbriefen erläutert. In den Maßnahmensteckbriefen wird zudem eine grobe Investitionskostenschätzung (abzüglich Förderung) vorgenommen:

€ = bis 50.000 Euro; € € = 50.000 bis 500.000 Euro; € € € = über 500.000 Euro


6.1 Knotenpunkte

1	Knotenpunkte	Verkehrssicherheit	
<p>An den Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet soll durch die Verringerung der Konfliktpunkte die Verkehrssicherheit und nach Möglichkeit auch der Verkehrsfluss erhöht werden. Geprüft wurden Veränderungen der Knotenpunktgestaltung in Form von Einrichtung eines Kreisverkehrs, Änderung der Vorfahrtsituation, der LSA-Steuerung, der Abbiegeradien und des Abbindens von Nebenstraßen. Dadurch können teils auch die Fahrbahnflächen zugunsten angepasster Geschwindigkeiten und der Anlage von Radwegen reduziert werden ohne eine Verschlechterung des Kfz-Verkehrsflusses.</p> <p>L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße → siehe Fokus</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Wichtigste Rad- und Fußverkehrsverbindung von Achim-Südost und der Innenstadt zum Bahnhof, erhebliche Verbesserung für Fuß- und Radverkehr erforderlich ● Vorzugsvariante: Zufahrt Zum Achimer Bahnhof und Pavillonstraße abbinden ● Umsetzung nach Verlegung der Haupt-Kfz-Andienung des Bahnhofs auf die Nordseite (→ Maßnahme 8) ● Erheblicher Abstimmungs- und Konfliktlösungsbedarf für die Abbindung ● Grundstückszufahrt Zum Achimer Bahnhof 16A möglichst über Parkplatz Goethestraße 3 abwickeln <p>L 158 Obernstraße / L 167 Zum Achimer Bahnhof (Gieschen-Kreisel)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Zweirichtungsradwegfurten über alle Zu- und Ausfahrten, 2,50 m breit, flächig rot eingefärbt mit Piktogrammen ● Zz 1000-32 Radfahrende kreuzen von links und rechts über dem Z 205 StVO ● Innenring baulich abgrenzen zur Dämpfung der Geschwindigkeiten im Kreis <p>Feldstraße / Bergstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Baulich angelegte abknickende Vorfahrt mit überfahrbarer Mittelinsel ● Kfz-Fahrbeziehung südliche Feldstraße – Bergstraße wird gestärkt und Verkehrsfluss verbessert ● „Eingangstor“ in beruhigte Fahrradstraße → Maßnahme 6 ● Bessere Verkehrssicherheit durch <ul style="list-style-type: none"> - Zugewinn an Seitenraumflächen - Überquerbarkeit Bergstraße durch Mittelinsel - Überquerbarkeit Feldstraße durch bauliche Gehwegüberfahrt ● Kfz-Verkehr geradeaus wartepflichtig, aber geringes Aufkommen durch Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Feldstraße → Maßnahme 6 			



<p>L 158 Am Schmiedeberg / Langenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Haltestellenkaps vor LSA und LSA-Bevorrechtigung für Bus ● Vergrößerung der Seitenraumflächen für wartende Fahrgäste sowie für Fuß- und Radverkehr ● Vorschlag: Langenstraße abbinden für Attraktivität der Fahrradstraße Langenstraße (→ Maßnahme 6) sowie Gewinnung Seitenraumflächen Am Schmiedeberg für Geh- und Radwegverbreiterung durch Entfall des Abbiegestreifens; Kfz-Erschließung Wohngebiet über Kirchenstraße und Am Rathauspark <p>L 158 Bremer Straße / Paulsbergstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Seitenraumvorstreckungen an Einmündung Paulsbergstraße ● Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes bei Abbinden Pavillonstraße von L 167 prüfen, ggf. voll signalisieren <p>L 167 Embser Landstraße / Fritz-Lieken-Eck</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Innenring baulich abgrenzen zur Dämpfung der Geschwindigkeiten im Kreis <p>L 158 Am Schmiedeberg / Buesstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Versatz der Furt und Anpassen LSA-Phasen zur Attraktivierung der LSA für querenden Fuß- und Radverkehr prüfen <p>Borsteler Landstraße / Am Freibad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Kleinen Kreisverkehr prüfen 		
<p>Akteure</p> <p>Stadt Achim, NLStBV, Straßenverkehrs- behörde, Polizei</p>	<p>Schritte</p> <p>Detailplanungen, Abstimmungen</p>	<p>Kosten / Förderung⁵⁹</p> <p>€ € €</p> <p>Klimaschutz durch Radverkehr (75 %), Förderung von Klimaschutzprojekten (40 %), Sonderprogramm „Stadt und Land“ (75 %)</p>
<p>!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig</p>		<p>→ → Umsetzbarkeit: Mittel</p>

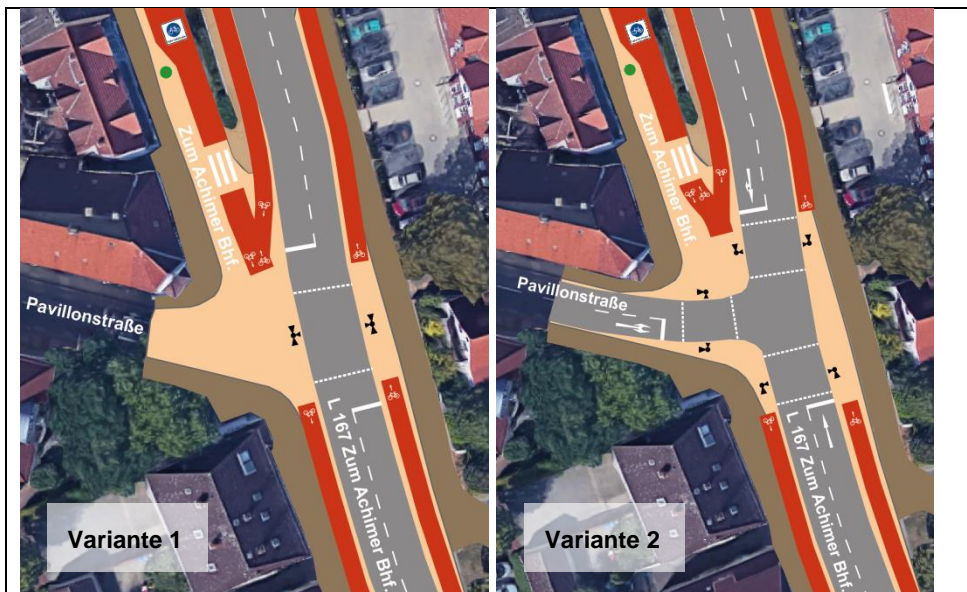
⁵⁹ Bundesamt für Logistik und Mobilität (o. J.): Förderbibel. Mobilitätsforum Bund. URL: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderbibel_Formular.html?nn=3750392 (Zugriff 23.03.2023)

1	Fokus: Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße	
<p>Der Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße stellt eine besondere Herausforderung dar, weil hier die wichtige, aber bisher unattraktive Fuß- und Radverkehrsachse vom Bahnhof in die Innenstadt und Südost-Achim die stark befahrene L 167 kreuzt. Durch die in spitzen Winkel abzweigende Zufahrt Zum Achimer Bahnhof und die zurückgezogenen Seitenräume entsteht eine erhebliche Barrierewirkung. Ziel der Maßnahme ist hier, den Knotenpunkt insbesondere für den Fuß- und Radverkehr aufzuwerten, die Querungssituation zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen und zugleich den Verkehrsfluss auf der L 167 nach Möglichkeit zu verbessern und die Kfz-Erschließung des Bahnhofs und aller Grundstücke zu gewährleisten.</p> <p>Dabei ist anzuerkennen, dass hier ein hoher Abstimmungs- und Konfliktlösungsbedarf aufgrund vielfältiger Interessen vorliegt. Nachfolgend werden die planerisch abgewogenen Kompromiss-Vorschläge vorgestellt.</p> <p>Variante 1 – Vorzugsvariante: Zufahrt Zum Achimer Bahnhof und Pavillonstraße abbinden</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit durch konfliktärmere und einfachere Rad- und Fußverkehrsführung (nur eine Querung der Fahrbahn per LSA) ● Deutlicher Flächengewinn für eine attraktive Rad- und Fußverkehrsführung ● Seitenraumvorstreckungen auf ehemaliger Verkehrsfläche der abgebundenen Knotenpunktarme und Umwidmung der Abbiegestreifen → Maßnahme 2: Fläche für Ausbau Radwege an L 167 ● Verlegung der Haupt-Kfz-Erschließung des Bahnhofs auf die Nordseite, hier Kreisverkehrsplatz als Knotenpunkt vorhanden ● Verbesserung des Kfz-Verkehrsflusses auf der L 167 ohne Ab- und Einbiegen ● Bedarfsgesteuerte LSA kann Querung für Fuß- und Radverkehr verbessern und Kfz-Fluss gewährleisten ● Kfz-Erschließung des Gebiets (inkl. Bahnhofssüdseite mit Park+Ride-Parkplatz) über Paulsbergstraße und Philosophenweg ● Umwege für Anlieger:innen mit Kfz ● Unterbindung von Kfz-Schleichverkehr Philosophenweg – Pavillonstraße ● Angemessene Kfz-Verkehrsqualität auch ohne zusätzliche Linksabbiegestreifen auf L 158 von Bremer Straße in Paulsbergstraße⁶⁰ 		

⁶⁰ Überschlägige Abschätzung: Ca. 2.000 Kfz-Bewegungen pro Tag im Gebiet gegenüber 12.000 Kfz/Tag auf L 158 erfordern keinen Linksabbiegestreifen nach FGSV 2006 und FGSV 2022. Der Linksabbiegestrom von der L 158 in die Paulsbergstraße nimmt nur geringfügig zu.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RAS Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. S.108.

Ableitung 12.000 Kfz/Tag aus: Stadt Achim 2019: Verkehrsuntersuchung zum Neubau der AS Achim-West. Anlage A-2.4




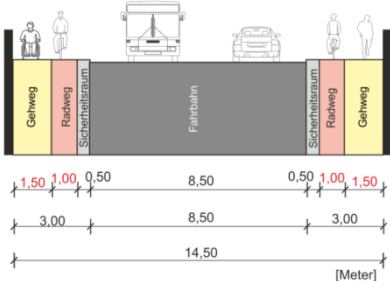
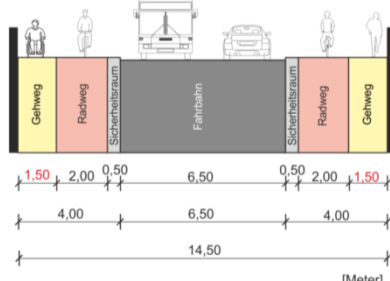
Variante 2: Zufahrt Zum Achimer Bahnhof abbinden, Pavillonstraße Zweirichtungsverkehr

- Abbinden der Zufahrt Zum Achimer Bahnhof analog zu V1
- Pavillonstraße für Zweirichtungsverkehr öffnen
 - Linksabbiegen von L 167 unterbinden, Verkehrsstrom nutzt Paulsbergstraße
 - Weiche Separation in Engstelle zwischen Kleiner Bahnhofsstraße und Anspacherstraße, um Kfz-Begegnungen zu ermöglichen
 - Verkehrsleitung: nördliche Paulsbergstraße zwischen Pavillonstraße und Bahnhofsvorplatz als Einbahnstraße Richtung Bahnhof, Einbahnstraße Kleine Bahnhofsstraße in südlicher Richtung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bessere Fuß- und Radverkehrsführung und Reduktion der Komplexität gegenüber Bestand
- Direktere Kfz-Erschließung für Anlieger:innen, aber geringere Fuß- und Radverkehrsqualität gegenüber Variante 1 durch weitere LSA-Furten und kleineren Seitenraum
- Schlechterer Kfz-Verkehrsfluss auf der L 167 gegenüber Variante 1

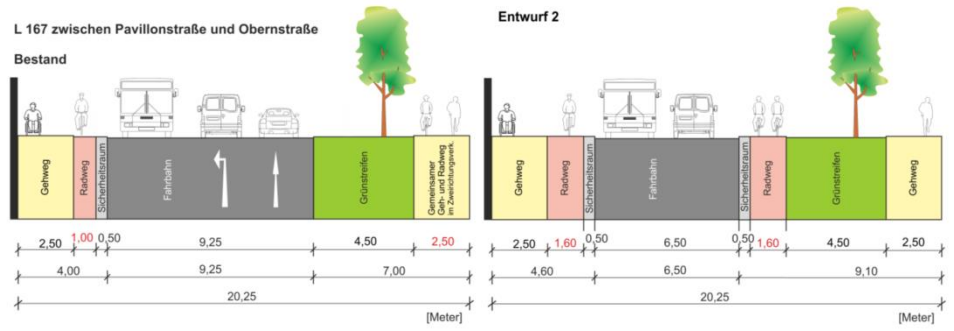
Abschätzung nach FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): E Klima 2022 – Steckbriefe. Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. S. 6.

6.2 Hauptstraßen mit Radwegen

2	Hauptstraßen mit Radwegen	Verkehrssicherheit	
<p>Zur effektiven Verkehrsleitung gilt es, den überörtlichen Kfz-Verkehr auf den dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln und Wohnstraßen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Es sollen den Regelwerken entsprechende Fuß- und Radwege eingerichtet und die Geschwindigkeit innenstadtverträglich angepasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Überprüfung des Verkehrsflusses an Knotenpunkten → Maßnahme 1 ● Auflösung von Längsparkständen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit und zur Flächengewinnung (→ siehe auch Maßnahme 4) ● Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr in parallelen Wohnstraßen → Maßnahme 6 ● Zulässige Höchstgeschwindigkeit in zentralen Abschnitten auf 30 km/h herabsetzen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes ● Fahrbahnen 6,50 m Regelbreite, 6,00 m bei Tempo 30 ● Seitenraumverbreiterung: Radweg mindestens 2,00 m, Gehwege 2,50 m ● Baumbestand erhalten, ggf. neben Bäumen Radwege verschmälert verschwenken ● Barrierewirkung mittels Querungsanlagen reduzieren ● Bauliche Geh- und Radwegüberfahrten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ● Sanierung und Ausbau von Radwegen auch außerhalb des Untersuchungsgebiets Innenstadt in den Ortsteilen für den Weg in die Innenstadt wichtig <p>L 167 Embser Landstraße (Eisenbahnüberführung) - Radvorrangroute -</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Fahrbahn in Regelbreite 6,50 m → beidseitig je 2,00 m breite Radwege anlegen ● Nachträgliche Machbarkeit am Ingenieurbauwerk prüfen <p>Brücke L 167 Embser Landstraße</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Bestand</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Entwurf - nachträgliche Machbarkeit zu prüfen -</p>  </div> </div> <p>L 167 Zum Achimer Bahnhof (Pavillonstr. – Gieschen-Kreisel) - Radvorrangroute -</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Fuß- und Radverkehrsverbindung Bahnhof und nördliche Innenstadt – Zentrum ● Prüfung der Verlängerung der Radvorrangroute Oyten – Achim über die L 167 von Pavillonstraße bis Gieschen-Kreisel ● Seitenraumgewinn durch Aufhebung Linksabbiegestreifen → Maßnahme 1 ● Einrichtungsradwege 1,60 m Breite beidseitig, dafür Beibehaltung Grünstreifen ● Ehemaliger Geh- und Radweg durch Grünanlage wird zu reinem Gehweg 			

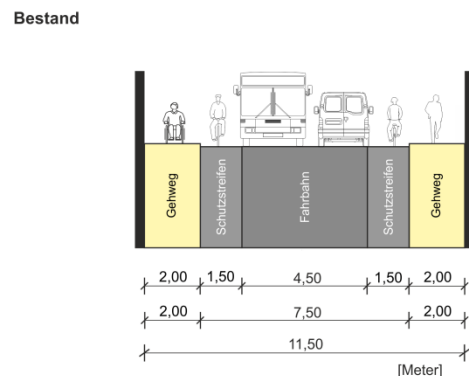
● Kap-Ausbau Bushaltestelle Alter Markt → Maßnahme 5



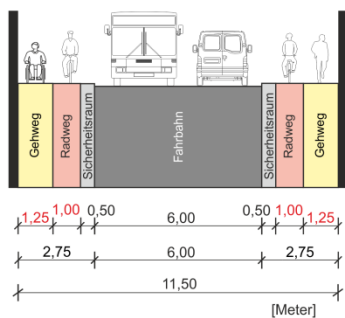
L 158 Bremer Straße – Oberstraße (Scharnstraße – Gieschen-Kreisel)

- Straßenbegleitende Radwege in Unterbreite anlegen
- Einheitlichkeit der Führung, Seitenraumangebot bei hoher Kfz-Belastung von werktäglich 12.500 Kfz, keine Benutzungspflicht rechtfertigen Radwege
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (LAP) → Fahrbahn 6,00 m Breite
- Engstelle Oberstraße 6 und 8: Fahrbahnverengung auf 5,00 m Breite zugunsten gleichbleibend breiter Geh- und Radwege empfohlen⁶¹

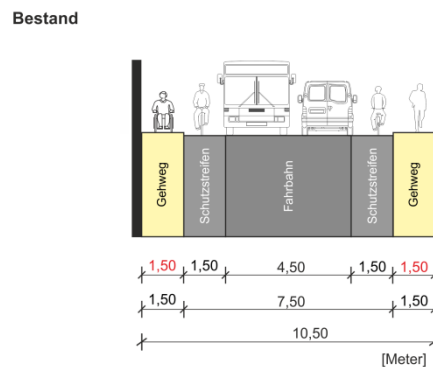
L 158 Oberstraße - Bremer Straße



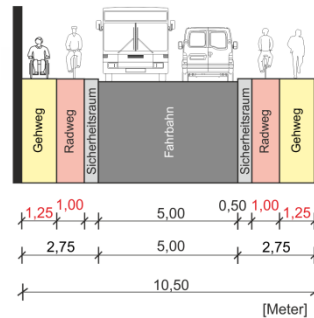
Entwurf



L 158 Oberstraße 6 und 8 Engstelle



Entwurf



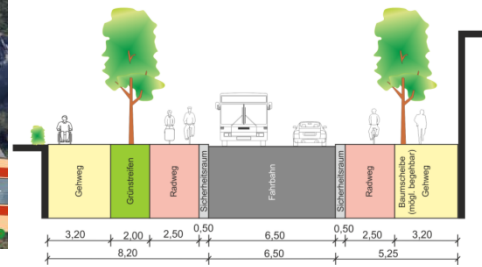
⁶¹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): E Klima 2022 – Steckbriefe. Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. S. 21.

L158 Am Schmiedeberg

- Beidseitig Radwege in 2,00 m Regelbreite, bei Flächenüberschuss 2,50 m Breite
- Reduzierung Fahrbahnbreite, Umwandlung Längsparkstände, Ausbau Bushaltestellenkaps, ggf. Entfall oder Umwandlung Linksabbiegestreifen zu Aufstellbereichen
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (LAP) → Fahrbahn 6,00 m Breite
- In Engstellen an Bäumen wird Radweg verschwenkt und verschmälert



L 158 Am Schmiedeberg zwischen Wurthweg und Hollenstraße
Entwurf



Bergstraße (Feldstraße – Meislahnstraße) und Borsteler Landstraße (Am Freibad – An der Eisenbahn)

- Abstufung zu Tempo 30-Zone im Wohngebiet mit Rechts vor Links
- Vorschlag: Bau gepflasterter Mittelstreifen zur Verkehrsberuhigung, Radverkehr auf den Asphaltbändern, „bewusste“ Überholvorgänge Kfz-Rad
- Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs gegenüber schmalen Hochbordradwegen
- Gehwegverbreiterung um ehemalige Radwege
- Bergstraße (Feldstraße – Meislahnstraße):
 - Entfernung LSA Waldenburger Str., Rechts vor Links fördert einbiegenden Busverkehr
 - Bündelung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf L 158 Obernstraße – L 156 Uesener Feldstraße
 - Zum P3 Kasch nur Einfahrt, keine Ausfahrt
 - Tempo 30-Zone in Feldstr. ab L 158 Obernstr.
- Borsteler Landstraße (Am Freibad – An der Eisenbahn):
 - Kfz-Durchgangsverkehr Am Freibad – L 167
 - Kleinen Kreisverkehr am Ortseingang (Borsteler Landstraße / Am Freibad) prüfen

Abbildung 38: DIfU 2021, S. 27



Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
Stadt Achim, NLStBV, Straßenverkehrsbehörde, Polizei	Detailplanungen, Abstimmung	€ € € Klimaschutz durch Radverkehr (75 %), Kommunale Radwege und -infrastruktur (75 %), Sonderprogramm „Stadt und Land“ (75 %)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

6.3 Fußgängerzone

3	Fußgängerzone	Stärkung des Zentrums	
<p>Die Achimer Fußgängerzone mit ihrer hohen Qualität für den Fuß- und Radverkehr sowie der ihr besonderen linearen Überquerbarkeit und Aufenthaltsqualität gilt es weiter zu fördern. Dabei muss sie die ihr inhärenten Stärken ausspielen, um sich von Konkurrenz in Form peripher gelegener, autogerechter Einkaufszentren abzuheben. Die Aufwertung der Fußgängerzone war in der Öffentlichkeitsbeteiligung das wichtigste Thema und es konnten einige Anregungen eingesammelt werden. Dabei soll die Freigabe für den Radverkehr beibehalten werden, um eine gute Erreichbarkeit mit dem Rad zu erhalten⁶². Kfz-Verkehr soll dagegen nicht zugelassen werden, damit die Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität als Kernstärken der Fußgängerzone nicht Schaden nehmen. Durch die weitere Förderung des Fuß- und Radverkehrs und das Vorhalten von Parkplätzen und Haltestellen kann ein Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung geleistet werden, da durch mehr Laufkundschaft die Kundenfrequenz erhöht und Spontankäufe gefördert werden. Für die gesamthafte Aufwertung der Fußgängerzone sind Ansätze über das Mobilitätskonzept hinaus hinsichtlich der Gestaltung und Belebung des öffentlichen Raums sowie der Stärkung der Laden- und Wohnnutzung nötig.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Barrierefreier Ausbau der gesamten Oberfläche mit eben verlegtem Pflaster ● Gestalterische Elemente zur Reduzierung des Konfliktpotenzials zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden durch mittige, aber entschleunigte Führung des Radverkehrs, insbesondere auch im Bereich Obernstraße / Langenstraße ● Prüfung der Integration von Begrünung im Einklang mit der Wochenmarktnutzung ● Integration weiterer Stadtmöbel zum Aufenthalt und Kinderspiel ● Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige samt Wegweisung zu Haltestellen von Bus und Bahn und Sharing-Angeboten z. B. am Bibliotheksplatz ● Ggf. Prüfung der Linienführung von Bürgerbussen durch die Fußgängerzone → Maßnahme 5 ● Gezielte Kommunikationskampagnen für umsichtiges Radfahren in Fußgängerzone ● Die Fußgängerzone profitiert von einer besseren Erreichbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des ÖPNVs und der Radwege (→ Maßnahme 5; → Maßnahme 8) - Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder (→ Maßnahme 4; → Maßnahme 7) - Sharing-Angebote (→ Maßnahme 9) 			

⁶² AGFK Bayern (2016): WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel. URL: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/AGFK-WirtschaftsRad.pdf (Zugriff 12.03.2023).

DIfU Deutsches Institut für Urbanistik (2011): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. URL: <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/186400/1/DS0453.pdf> (Zugriff 12.03.2023).



Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
Stadt Achim, Einzelhandel	Detailplanung	€ €
!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig		→ → → Umsetzbarkeit: Leicht

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

6.4 Sammelparkplätze

4	Sammelparkplätze	Stärkung des Zentrums	
<p>Zur Stärkung des Zentrums ist die Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit dem privaten Pkw zu gewährleisten. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollte zwar ein Rückgang des Kfz-Verkehrs durch die Förderung umweltfreundlicher Alternativen insgesamt erreicht werden. Allerdings können viele Menschen aus verschiedenen Gründen nicht auf den privaten Pkw verzichten. Daher muss die Innenstadt weiter attraktiv angefahren werden können. Die Zukunft des Parkens besteht dabei aus der Kombination von öffentlichen Sammelparkplätzen und Stellplätzen auf Privatgrundstücken. Der verfügbare Straßenraum wird dagegen für die gestiegenen Ansprüche an Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Straßengrün benötigt⁶³. Durch das Vermeiden von Ein- und Ausparkvorgängen im fließenden Verkehr wird zudem die Verkehrssicherheit erhöht und durch das direkte Anfahren von Sammelparkplätzen werden Parksuchverkehre reduziert. Kurze Fußwege vom Parkplatz zum Ziel sind notwendig, da der öffentliche Raum begrenzt ist. Mit der Fußgängerzone und nahegelegenen Sammelparkplätzen wird ein zukunftsfähiger Kompromiss aus Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit geschlossen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Erhaltung der Sammelparkplätze wichtig für Innenstadt-Kundschaft ● Keine Notwendigkeit für Ausweitung der Kapazitäten (Kapitel 4.7) ● Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung bzw. Parkscheibenregelung verbessert Verfügbarkeit von Parkraum für die Innenstadt-Kundschaft (z. B. Parkscheibenregelung auf gesamtem Sammelparkplatz Achimer Brückenstraße) ● Kontrollen verstetigen ● Verwendung von bestehenden Einnahmen aus Parkgebühren für Ausbau des Umweltverbundes (auch Sharing-Angeboten) ● Einrichtung öffentl. E-Ladestationen und E-Carsharing-Parkplätze (→ Maßnahme 9) ● Befestigung bisher wassergebundener Decken zur Erhöhung der Attraktivität ● Beleuchtung und ggf. Begrünung für soziale Sicherheit und Attraktivität 			



⁶³ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): Neue Entwurfsregelwerke bevorzugen Fuß- und Radverkehr. URL: <https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/neue-entwurfsregelwerke-bevorzugen-fuss-und-radverkehr> (Zugriff 23.01.2023).

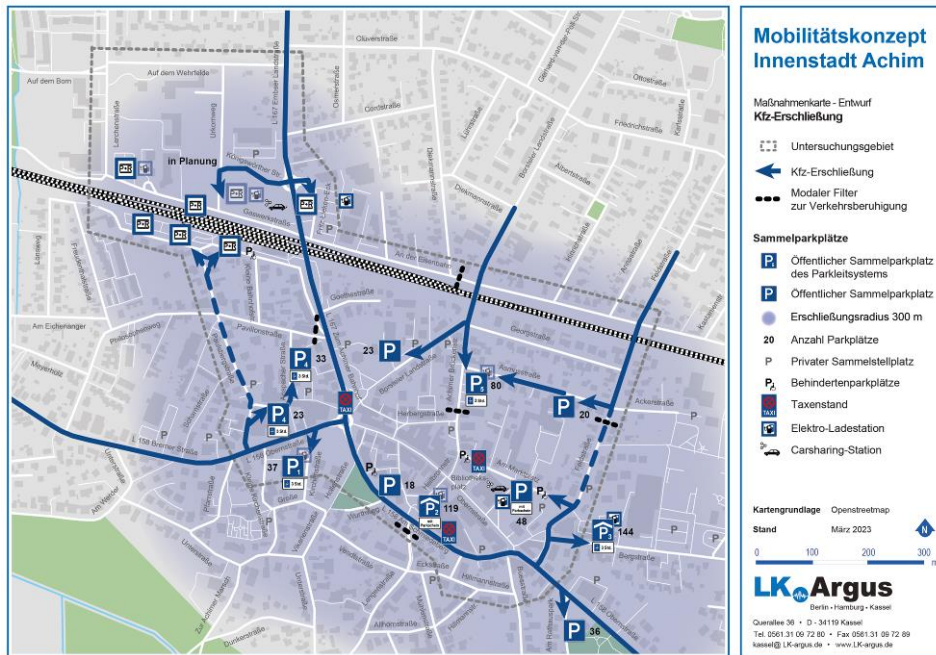
FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): E Klima. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln.

- Parkvorgänge länger als 3 Stunden → Dauerparkplätze auf der Bahnhofssüdseite
- Dynamisches Parkleitsystem kann Auslastung und Parksuchverkehre optimieren
- Taxistände erhalten, zusätzlich: Am Schmiedeberg → Maßnahme 2
- Behindertenparkplätze im Straßenraum und auf Sammelparkplätzen vorsehen
- **Karte 14: Maßnahmenkarte – Kfz-Erschließung** (siehe vergrößert im Anhang)

Stadt Achim


Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

März 2023



Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
Stadt Achim	Detailplanungen	€
!!	Dringlichkeit: Wichtig	→ → → Umsetzbarkeit: Leicht

6.5 Busverbindungen

5	Busverbindungen	Stärkung des Zentrums 
<p>Auch wenn die Voraussetzungen für die Bündelung von Verkehrsnachfrage im suburbanen und ländlichen Raum aufgrund disperser Siedlungsstrukturen grundsätzlich begrenzt sind, sollen die Busverbindungen in die Achimer Innenstadt im Sinne der Gewährleistung eines überall verlässlich nutzbaren ÖPNV-Angebots verbessert werden. Dies betrifft einerseits Anregungen an den Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und das Bürgerbus-Netzwerk Achim zum Ausbau des Fahrplanangebots und andererseits abzustimmende Maßnahmen an den Haltestellen und der konkreten Linienführung zur Erhöhung der Übersichtlichkeit und intuitiven Nutzbarkeit des Busverkehrs.</p> <p>Allgemein bestehen gute Aussichten für eine Stärkung der Nachfrage und des Angebots im ÖPNV aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets, des wachsenden Umweltbewusstseins, der steigenden Energiepreise (höhere Ressourcen- und Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr), der Möglichkeiten der Digitalisierung (vollautomatisierte Busse, Nutzung von Apps für den Umweltverbund) und ggf. auch des demografischen Wandels.</p> <p>Damit öffentliche Verkehrsangebote auch im suburbanen und ländlichen Raum tatsächlich zur Alternative zum Kfz werden, müssen sie räumlich und zeitlich konkurrenzfähig sein. Hier kommt neben Sharing-Angeboten zur Ergänzung des Linienverkehrs (→ Maßnahme 9) vor allem die Einführung eines bedarfsorientierten („On Demand“) Verkehrsangebotes zur flexiblen, intelligenten Bündelung von Fahrgastnachfrage (Vorbild z. B. kvgOF Hopper). Hier scheinen zusammen mit dem VBN, dem Bürgerbus Achim und ggf. den Taxi- und Verkehrsunternehmen Überlegungen wert, ob perspektivisch die Umstellung der Bürgerbusse mit dem hohen Wert des ehrenamtlichen Engagements auf einen On Demand-Betrieb denkbar ist. Wichtig hierfür sind u. a. ein geringer zeitlicher Vorlauf von Buchungsanfragen und eine leistungsfähige Disposition der Fahrzeuge.</p> <p>Regionalbuslinien</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Vereinheitlichung von Linienfahrwegen und Taktungen ● Anstreben von Stundentakten Mo-Fr und mind. Zweistundentakten am Wochenende ● Ggf. Nutzung bisheriger Standzeiten möglich ● 702 Achim – Thedinghausen: <ul style="list-style-type: none"> - Vertaktung und Angebotsausweitung gemäß Entwurf NVP (Bedienungsebene 2) - 1-h-Takt Mo-Fr und 2-h-Takt Sa vorgesehen; 2-h-Takt auch für So anregen ● 703 Achim – Badenermoor – Bassen: <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenfassung mit Linie 733 prüfen zur Erhöhung der Übersichtlichkeit - Keine Fahrt über Achimer Brückenstraße, stattdessen über L 167 oder L 156 (Verkehrsberuhigung in Fahrradstraße → Maßnahme 6) ● 740 Bremen – Achim – Langwedel – Verden: <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausweitung gemäß Entwurf NVP (Bedienungsebene 1) - 1-h-Takt Mo-Sa, 2-h-Takt So vorgesehen - Reduzierung des Zeitverlustes bei Erschließungsfahrt Schulzentrum prüfen 		

- 745 Achim – Oyten – Ottersberg:
 - Vertaktung und Angebotsausweitung gemäß Entwurf NVP (Bedienungsebene 2)
 - 2-h-Takt Mo-Sa vorgesehen; 1-h-Takt Mo-Fr (702) und 2-h-Takt für So anregen

Bürgerbuslinien

- Verdichtung zu Stundentakt prüfen für bessere Merkbarkeit, attraktiveres Angebot – Bedarf an weiterem ehrenamtlichen Fahrpersonal und Fahrzeugen
- Alternativ:
 - Umstellung 793, 794 auf Stundentakt
 - Umstellung 791, 792 auf Zweistundentakt (ähnlicher Fahrweg wie Linie 740)
- Beim VBN anregen: Kurzstreckentickets beim Bürgerbus für 6 Haltestellen (dichteres Netz als Regional- und Stadtbusse), Ortsteiltickets als bereichsbezogenes Kurzstreckenticket
- 791 Achim – Uphusen
 - Verlängerung nach Bollen inkl. Anbindung der Campingplätze als zusätzliches Kundenpotenzial prüfen (Nutzung bisheriger Standzeiten am Bahnhof)
- 793 Achim – Borstel
 - Umstellung Zweirichtungsbetrieb: Alter Markt – Bahnhof – Achim-Nord – Borstel – Embsen oder – Embsen – Borstel
- Prüfung der Führung der Linien 792, (793) und 794 durch die Fußgängerzone in der Oberstraße für bessere ÖPNV-Erschließung, Erhöhung der Sichtbarkeit und Reduzierung der Stauanfälligkeit; Einrichtung Haltestelle Rathaus auf Bibliotheksplatz
- Perspektivisch Umstellung auf On-Demand-Betrieb prüfen (siehe oben)

Haltestellen und Infrastruktur

- Zusammenlegung nicht weit entfernter Haltestellen zur Verbesserung der intuitiven und verlässlichen Nutzbarkeit durch räumliche Bündelung der Verkehrsangebote, keine Einzelbedienung naher Haltestellen durch nur Regional- oder Bürgerbusse
- Nachrüstung von LSA-Bevorrechtigung prüfen
- Grundsätzlich Ausbau von Haltestellenkaps gemäß EAÖ⁶⁴
 - Busbuchten sollen außer bei regelmäßigen betriebsbedingten Aufenthaltszeiten gemäß den Empfehlungen nicht mehr angelegt werden
 - Barrierefreie, spaltfreie Anfahrbarkeit für Busse an Hochbord
 - Vergrößerte Seitenraum- und Wartebereiche; Radwegführung hinter der Haltestelle, als Mischfläche oder als 1,00 m breites Asphaltband im Abstand von 0,50 m zur Haltestellenkante
 - Busse als Pulkführer im fließenden Verkehr
 - Verträgliche Kfz-Verkehrsstärken gemäß EAÖ liegen aufgrund langer Taktfolgen absehbar an allen Haltestellen in Achim vor

⁶⁴ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. S. 62ff.

- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Bahnhof Achim
 - Neubau ZOB Nordseite Bahnhof für alle am Bahnhof haltenden Buslinien
 - Dynamische Fahrgastinformation für alle Busse inkl. Bürgerbuslinien sowie Züge, attraktiver Übergang Bahnunterführung – Bussteige, attraktive Wartebereiche
- Markt/Schmiedeberg
 - Ausbau als Haltestellenkaps: verträgliche Kfz-Verkehrsstärke, betriebsbedingte Aufenthaltszeiten liegen soweit bekannt nicht vor, sonst Verlegung dieser an ZOB
 - Seitenraumverbreiterung zugunsten Wartebereich und Radweg → Maßnahme 2
 - LSA-Bevorrechtigung L 158 Am Schmiedeberg / Langenstraße
- Am Werder (791)
 - Verlegung zur Erhöhung der Übersichtlichkeit (bisher Einzelbedienung durch Bürgerbus in einer Fahrtrichtung)
 - Gegenüberliegende Haltestelle Paulsbergstraße in beiden Richtungen einrichten, an denen Bürgerbus und Regionalbusse halten; hilfswise Halt an Bremer Straße
- Am Alten Markt (791, 792, 793, 794)
 - Ausbau gegenüberliegender Haltestellenkaps in beiden Richtungen (Aufenthaltszeit 793 möglichst am ZOB), hilfswise Busbucht nordwärts belassen
 - Halt aller Regional- und Bürgerbusse in beiden Richtungen
- Rathaus (793)
 - Variante 1 (Vorzug): Verlegung zur Verkehrsberuhigung Achimer Brückenstraße und Am Marktplatz → Maßnahme 6, dafür verkehrt 793 im attraktiveren Zweirichtungsbetrieb und hält am Alten Markt
 - Variante 2: Barrierefreier Ausbau als Kaphaltestelle, Buslinienführung durch die Fahrradstraße → Maßnahme 6
- Schulzentrum/Wendeplatz
 - Barrierefreier Ausbau inkl. erweiterten Fahrgastunterständen + Sitzgelegenheiten, Halt aller Buslinien zum Schulzentrum
- Schulzentrum Nord / An der Eisenbahn (745)
 - Verlegung wegen Umwegigkeit der Buslinienführung und Radschnellverbindung
 - Halt der Linie 745 am Schulzentrum/Wendeplatz, Fußweg zur Erich-Kästner-Schule ca. 300 m vertretbar
- Schulzentrum / Hallenbad (740, 794)
 - Verlegung wegen Unübersichtlichkeit, Halt der Linien 740 und 794 am Schulzentrum/Wendeplatz
 - Anlage einer Haltestelle an der Bergstraße Ecke Waldenburger Straße für die Linie 794 in direkter Nähe zum Wendeplatz, Entfernung der LSA → Maßnahme 2

Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
Stadt Achim, VBN, Bürgerbus Achim	Abstimmungen, Detailplanungen, Machbarkeitsstudie On Demand-Verkehr	€ € € LNVG-Förderung für Stationsbezogene Vorhaben und Beschleunigungsvorhaben im straßengebundenen ÖPNV
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ Umsetzbarkeit: Komplex

6.6 Fahrradstraßen

6	Fahrradstraßen	Mobilitätswende
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 60%;"> <p>Um die Mobilitätswende voranzutreiben und Verlagerungspotenziale auszuschöpfen, muss die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur ansprechender und sicherer werden. Dafür gilt es in Achim wichtige Achsen ins Zentrum für den Radverkehr und zugleich auch den Fußverkehr aufzuwerten. Da hier eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr, eine hohe und in Umsetzung weiter erhöhte Radverkehrsdichte sowie eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr vorliegt, sind die Kriterien für die Einrichtung von Fahrradstraßen erfüllt (Nr. I zu Z 244 VwV-StVO). Der Kfz-Durchgangsverkehr soll auf den dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen L 158 und L 167 gebündelt werden (→ Maßnahme 2). Die Ausgestaltung der Fahrradstraßen ist wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Beschilderung Fahrradstraße Z 244 StVO mit Anlieger frei ● Rot durchgefärbter Asphalt ● Fahrbahnen in maximaler Breite von 5,00 m ● Fahrbahnverengung und Entfall von Parkständen zugunsten von Gehwegverbreiterung auf möglichst > 2,50 m ● Kein Straßenraumparken, da ausreichende Kapazitäten auf Sammelparkplätzen vorhanden (→ Maßnahme 4) und Verkehrssicherheitsvorteile entstehen ● Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr durch gezielt gesetzte modale Filter (Pollerreihen) – Konfliktthema, hoher Abstimmungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung wird gesichert, Kfz-Belastung gering gehalten → Radverkehrsqualität - Für Linienbusse, Einsatzfahrzeuge und ggf. Anlieger-Kfz überfahrbare Filter möglich ● Linienbusverkehr möglich⁶⁵, für Bürgerbus-Verkehr keine breitere Fahrbahn nötig ● Gegenüber einmündenden und kreuzenden Straßen Vorfahrt per begleitender Gehwegüberfahrten ● Seitenraumvorstreckungen an Knotenpunkten ● Aufpflasterungen an gleichrangigen Knotenpunkten ● Barrierefreie Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren </div> <div style="width: 35%; text-align: center;">  <p>Abbildung 40: DIfU 2021, S. 27</p>  <p>Abbildung 40: BMDV 2022, S. 16</p>  </div> </div>		

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

⁶⁵ DIfU Deutsches Institut für Urbanistik:(2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. S. 28.

Abbildung 41: Beispiele für durch Kfz überfahrbare modale Filter – links Grüneburgweg, Frankfurt (Quelle: <https://twitter.com/JuliaKrohmer/status/1565627419964366848/photo/1>), rechts Oeder Weg, Frankfurt (Quelle: https://www.radfahren-ffm.de/media/modalfilter_h325.jpg)



Zufahrt Zum Achimer Bahnhof (Bahnhofsvorplatz – L 167)

- Wichtigste Rad- und Fußverkehrsverbindung aus Achim zum Bahnhof für den Pendel- und Freizeitverkehr, bisher völlig unzureichende Erfüllung dieser Aufgabe
- Abbinden vom Knotenpunkt L 167 zur verkehrssicheren Führung des Rad- und Fußverkehrs, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Landesstraße und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Fahrradstraße → siehe Maßnahme 1; Kfz-Erschließung des Bahnhofs auf der Nordseite
- Kfz-Verkehr über Paulsbergstraße bzw. Kleine Bahnhofstraße; Erschließung der Grundstücke in Zufahrt Zum Achimer Bahnhof aus Richtung Bahnhofsvorplatz, Aufhebung Einbahnstraßenregelung
- Gehwegverbreiterung Westseite um Längsparkstände
- Neue Fuß- und Radverkehrsunterführung Lerchenstraße – Bahnhofsvorplatz prüfen



Borsteler Landstraße – Achimer Brückenstraße – Am Marktplatz

- Anbindung Radschnellverbindung An der Eisenbahn an das Zentrum
- Modaler Filter zwischen Herbergstraße und Sammelparkplatz Achimer Brückenstr.
 - Variante 1 (Vorzugsvariante): Steckpfosten, für Kfz nicht durchfahrbar, Verlegung Buslinien auf L 167 (793 auch für Zweirichtungsbetrieb, 703) → Maßnahme 5
 - Variante 2: Für Linienbusse und ggf. Anlieger-Kfz in südl. Richtung durchfahrbar
- Unterbindung Kfz-Durchgangsverkehr, Beruhigung nordöstlicher Innenstadt, Bündelung auf L 158 – L 167
- Sammelparkplätze Achimer Brückenstraße + Borsteler Landstraße von Norden, Baumplatz + Kasch von Süden anfahrbar
- Gehwegverbreiterung prüfen; Fahrbahnbelag insb. in Kurve verbessern



Einmündung Feldstraße / Am Marktplatz

- Seitenraumvorstreckungen zu 5,00 m Fahrbahnbreite und Aufpflasterung

Feldstraße (An der Eisenbahn – Bergstraße)

- Verbindung der nördlichen Wohngebiete an die Innenstadt und das Schulzentrum
- Modaler Filter südlich Asmusstraße
 - Variante 1: Steckpfosten, für Kfz nicht durchfahrbar
 - Variante 2: Für Anlieger-Kfz in nördlicher Richtung durchfahrbar
 - Variante 3 (Vorzugsvariante): Für Kfz (und als Ausweichstrecke Linienbusse) in beiden Richtungen mit gemäßigter Geschwindigkeit durchfahrbar; Beschilderung der Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Kfz frei“ statt „Anlieger frei“ für die Erreichbarkeit von Zielen (z. B. Geschäfte) auch jenseits der Feldstraße selbst
- Unterbindung weiträumiger Kfz-Durchgangsverkehr, Beruhigung nordöstlicher Innenstadt, Bündelung auf L 158 – L 167
- Gehwegverbreiterung Westseite mit Begrünung bzw. Baumpflanzung, Gehweg Ostseite ohne Radverkehr

Gaswerkstraße – An der Eisenbahn

- Radschnellverbindung Achim – Bremen
- Modaler Filter (Pollerreihe) zwischen Borsteler Landstraße und Dieckmannstraße
 - Variante 1: Steckpfosten, für Kfz nicht durchfahrbar
 - Variante 2: Für Anlieger-Kfz (und als Ausweichstrecke Linienbusse) in beiden Richtungen durchfahrbar
- Unterbindung Kfz-Durchgangsverkehr, Bündelung auf L 158 – L 167 bzw. Leipziger Straße – Am Freibad
- Bevorrechtigung über Borsteler Landstraße und Feldstraße mit Gehwegüberfahrten

Langenstraße

- Anbindung der südlichen Wohngebiete an die Innenstadt
- *Kurzfristig*: Aufhebung des unzulässigen Gehwegparkens (Vendtstraße – Allhornstr.) (Nr. I zu Z 315 und Nr. II zu Anlage 2 lfd. Nr. 74 VwV-StVO) – Parken muss in umliegenden Nebenstraßen oder auf Grundstücken erfolgen
- Abbinden von L 158 Am Schmiedeberg zur Unterbindung Kfz-Durchgangsverkehr
- Kfz-Verkehr über Große Kirchenstraße, Eckstraße und Am Rathauspark
- Ggf. Gehwegverbreiterung Westseite, Reduzierung Fahrbahnbreite auf 3,50 m (Am Schmiedeberg – Vendtstraße)

Prüfung weiterer möglicher Fahrradstraßen auch außerhalb des Untersuchungsgebiets Innenstadt z. B. Am Werder Richtung Bierden

Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
Stadt Achim, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Anlieger	Abstimmungen (konkrete Ausgestaltung), Behördl. Anordnung, Evaluation	€ € Klimaschutz durch Radverkehr (75 %), Kommunale Radwege u. -infrastruktur (75 %), Förderung von Klimaschutzprojekten (40 %), Sonderprogramm „Stadt und Land“ (75 %)
!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel

6.7 Fahrradparken

7	Fahrradparken	Mobilitätswende 	
<p>Um dem zukünftig ansteigenden Radverkehrsanteil gerecht zu werden und diese Entwicklung zu fördern sind verschiedene Formen von Radabstellanlagen einzurichten. Neben einzelnen Abstellbügeln gehören dazu überdachte Sammelabstellanlagen und Fahrradstationen. Die Kapazitäten sind den umliegenden Nutzungen entsprechend zu dimensionieren. Eine Beteiligung durch Bauherren ist bei Neubauvorhaben sinnvoll (→ Maßnahme 9).</p> <p>Abstellbügel</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Dezentral verteilt ● Je nach Bedarf auch Lastenradabstellplätze <p>Überdachte Sammelabstellanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Witterungsschutz, Beleuchtung ● Lastenradabstellplätze ● Orte: Cato Bontjes van Beek-Gymnasium, Integrierte Gesamtschule, Hallenbad; weitere Möglichkeiten: Soziale Einrichtungen, großflächige Einzelhandelsbetriebe <p>Fahrradstationen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Sammelschließanlage ● E-Bike-Ladestation ● Bikesharing-Angebot ● Reparaturstation ● Gestaltung im AzweiO-Verbund ● Öffentlichkeitswirksame Kommunikation zur Nutzungssteigerung ● Orte: Baumplatz und Alte Feuerwache / Herbergstraße (Dimensionierung siehe Tabelle 10), weitere kleinere Anlagen entsprechend Bedarf umliegender Nutzungen dimensioniert ● Wichtig: Fußläufig sehr schnelle Erreichbarkeit der relevanten umliegenden Ziele und simple Nutzbarkeit 			
<p>Akteure</p> <p>Stadt Achim, Einbezug Einzelhandel, Bauherren</p>		<p>Schritte</p> <p>Detailplanungen, Abstimmungen Eigentümer</p>	<p>Kosten / Förderung</p> <p>€ €</p> <p>Klimaschutz durch Radverkehr (75 %), Förderung von Klimaschutzprojekten (40 %), Sonderprogramm „Stadt und Land“ (75 %)</p>
<p>!! Dringlichkeit: Wichtig</p>		<p>→ → → Umsetzbarkeit: Leicht</p>	



• **Tabelle 10:** Dimensionierung Fahrradstation Innenstadt




Sammelschließenanlage Fahrradstation Innenstadt – Kenngrößenbasierte Bedarfsermittlung gemäß Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV (2012)				
Nutzung	Maßzahl	Radverkehrsanteil (Zielwert)	Bedarf Radabstellplätze	In Fahrradstation
Gymnasium am Markt	670 Schüler:innen	40 % der Schüler:innen	270 für Schüler:innen	20
	85 Beschäftigte	30 % der Mitarbeitenden	25 für Mitarbeitende	20
Rathaus	45 Beschäftigte 10 Besuchende	40 %	22	15
Amtsgericht	25 Beschäftigte 5 Besuchende	30 %	10	10
Einzelhandel (und Wochenmarkt)	??? Verkaufsfläche	40 % 1 Abstellplatz je 15 m ² Verkaufsfläche	???	Ca. 20 Ggf. mehr
Wohnen	??? Wohnfläche	40 % 1 Abstellplatz je 25 m ² Wohnfläche	???	Ca. 15 Ggf. mehr
SUMME				100

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

6.8 Bahnhof

8	Bahnhof	Mobilitätswende	
<p>Der Bahnhof als Ankerpunkt nachhaltiger Mobilität mit seinem leistungsfähigen Anschluss an den Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene soll Verkehrsströme zukünftig noch stärker bündeln und Intermodalität fördern.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ● SPNV-Angebot ausbauen <ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des Fahrtenangebots (15-Min-Takt der Linie RS1) - Durch Taktverdichtungen kürzere Umsteigezeiten am Bremer Hauptbahnhof - SPNV-Haltepunkt Uphusen forcieren ● Konzept zur Aufwertung des Bahnhofs mit Erhöhung der Sauberkeit und sozialen Sicherheit (Reinigungs- und Sicherheitsdienst, Beleuchtung, Kameraüberwachung) ● ZOB mit allen Buslinien auf Nordseite (Übersichtlichkeit) → Maßnahme 5 ● Taxi-, Kiss+Ride- und Kurzzeitparkplätze auf der Nordseite ● Parkpalette für P+R inkl. E-Ladestationen und Carsharing-Station auf Nordseite ● Bikesharing-Station auf Südseite ● Angebotsorientierter Ausbau Radabstellanlagen <ul style="list-style-type: none"> - überdachte, offene Sammelabstellanlagen - Sammelschließanlagen und Fahrradboxen ● Neue Fuß- und Radverkehrsunterführung am Bahnhof zw. Lerchenstraße – Bahnhofsvorplatz <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Kapazität für steigenden Bedarf (Verlegung Grundschule Am Paulsberg auf Nordseite der Gleise, Überlastung des Tunnels zu Stoßzeiten) - Geräumiger Personenaufzug für barrierefreien Zugang zum Bahnsteig - Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr verbessert Anbindung des Bahnhofs und der Achse zur Innenstadt an Radschnellweg nach Bremen und die Nördliche Innenstadt - Falls nicht machbar Verbreiterung bestehender Unterführung prüfen - Häufigere Reinigung der bestehenden und der vorgesehenen Unterführung 			
			
!!! Dringlichkeit: Sehr wichtig	→ Umsetzbarkeit: Komplex		
Akteure	Schritte	Kosten / Förderung	
Stadt Achim, ZVBN, Nord-WestBahn, Deutsche Bahn, Grundstückseigentümer	Detailplanung, Abstimmungen	€ € Klimaschutz durch Radverkehr (75 %) Bike+Ride Offensive (Kommunalrichtlinie) (70 %) Förderung von Klimaschutzprojekten (40 %) Radinfrastruktur an ÖPNV-Haltestellen und SPNV-Stationen (75 %) Sonderprogramm „Stadt und Land“ (75 %)	




Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

6.9 Mobilitätsmanagement

9	Mobilitätsmanagement	Mobilitätswende 
<p>Mobilitätsmanagement ist ein Instrument, das durch Information, Kommunikation, Koordination und Serviceangebote versucht, die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten und damit zu erhöhen.</p> <p>Carsharing: insb. Erleichterung für Einwohner:innen, ohne Pkw-Besitz zu leben</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Stationsbasiertes E-Carsharing in ganz Achim inkl. der Ortsteilzentren ausbauen ● Differenziertes Angebot: Pkw klein / groß, Transporter; mögl. elektrisch ● Einbindung Firmen-Pkw außerhalb Dienstzeiten (Win-Win) ● Neue Standorte: Bahnhof, Bürgerzentrum Nord, Ortsteilzentren <p>Bikesharing: insb. Erleichterung für ÖPNV-Gebundene für Wege innerhalb Achims</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Einführung eines stationsbasierten Bikesharings für die Allgemeinheit ● Angebot: Standard-Fahrräder und E-Lastenräder ● Einbindung Firmen-Lastenräder außerhalb Dienstzeiten (Win-Win) ● Neue Standorte: Bahnhof, Fahrradstation Innenstadt, Markt / Schmiedeberg, Schulzentrum, Bürgerzentrum Nord, Zentren möglichst aller Ortsteile <p>„Mobilstationen“: Design-Zusammenfassung von Angeboten im AzweiO-Verbund, Standorte: Bahnhof, Markt/Schmiedeberg, Baumplatz; Haltestellen in Ortsteilzentren</p> <p>Stellplatzsatzung – zeitgemäß („Mobilitätsgewährleistungssatzung“)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aufstellung Satzung zur Regelung der Zahl notwendiger Stellplätze aufgrund § 84 Abs. 1 Nr. 2 und 3 NBauO ● Zahl notwendiger Kfz-, Fahrrad- und Lastenrad-Abstellplätze regeln (Inspiration⁶⁶), dabei mind. 40 % Radverkehrsanteil heranziehen ● Prüfen: Einschränkung der Zahl an Stellplätzen im 1-km-Radius um die Bahnhöfe in der Satzung bzw. als örtliche Bauvorschrift gemäß § 84 Abs. 2 NBauO, Zahlung eines Geldbetrages im Werte der Differenz an Stellplätzen zur sonst erforderlichen Zahl gemäß § 47 Abs. 5 und 6 NBauO an die Stadt Achim zum Ausbau von Anlagen des ÖPNVs und von Radverkehrsanlagen gemäß § 47 Abs. 7 Nr. 2 und 3 NBauO im Sinne der Förderung der Gesamtnutzung des Umweltverbundes als Alternative zum Kfz im Einzugsbereich der Bahnhöfe als „Umweltverbund-Erschließungsbeitrag“ 		

⁶⁶ Stiftung Lebendige Stadt (2021): Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. URL: <https://lebendige-stadt.de/pdf/Stellplatz-Publikation-Lebendige-Stadt.pdf> (Zugriff 23.03.2023)

Universitätsstadt Tübingen (2017): Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung). URL: https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/kfz_stellplatzsatzung.pdf (Zugriff 23.03.2023)

- Anreizsystem zur freiwilligen Verringerung der Zahl notwendiger Stellplätze und Schaffung von Mobilitätsangeboten im Umweltverbund durch die Bauherren, indem letztere leicht kostengünstiger als erstere ausfallen:
 - Leistung eines Geldbetrages an die Stadt Achim zum Ausbau von Anlagen des ÖPNVs und von Radverkehrsanlagen (gemäß § 47 Abs. 7 Nr. 2 und 3 NBauO)
 - Starke Bezuschussung bzw. Bereitstellung von Deutschlandticket-Abos für Beschäftigte und Bewohner:innen (gemäß § 47 Abs. 3 NBauO)
 - Mehr Fahrrad- und Lastenrad-Abstellplätze als per Satzung mindestens erforderlich
 - Einrichtung oder Beteiligung an einer Carsharing-Station, Bikesharing-Station oder auch Lastenrad-Sharing-Station

Örtliche Neubauvorhaben: Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote durch Bauherren; alle Neubauvorhaben zentral und in Bahnhofsnähe gelegen

- Zum Achimer Bahnhof: Beteiligung an Bikesharing- und ggf. Carsharing Station am Bahnhof
- Herbergstraße: ebenerdige Radabstellanlagen; Beteiligung an Bikesharing-Station
- Obernstraße 49-53: ca. 60 Radabstellplätze erforderlich (bisher 44 geplant) + Überdachung
- Gieschen-Kreisel: 50 Radabstellplätze geplant, davon 30 innen; Beteiligung an Bikesharing-Station, Einbindung von Dienstwagen in Carsharing

Weitere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

- Marketingkampagne des Umweltverbundes zur Förderung der multimodalen Nutzung von Rad, Bus und Bahn, Carsharing ggf. in Kooperation mit dem VBN (Slogan z. B. „Achim nachhaltig bewegt“)
- Vergünstigtes Faltrad-Angebot ggf. in Kooperation mit dem ADFC und VBN
- Gemeinsamer Lastenrad-Lieferservice für Läden der Innenstadt und den Wochenmarkt, ggf. Einbindung KEP-Lieferungen über Mikro-Depot
- Fortführung des kommunalen Mobilitätsmanagements der Stadt Achim in Zusammenarbeit mit der AzweiO
- Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen
- Schulisches Mobilitätsmanagement unterstützen
- Mobilitätsmanagement der Kreisbaugesellschaft Verden unterstützen

Akteure	Schritte	Kosten / Förderung
Stadt Achim, AzweiO, Landkreis Verden, Bauherren, Sharing-Anbieter	Rechtsprüfung Detailplanungen	€ € Förderung von Klimaschutzprojekten (40 %)
!! Dringlichkeit: Wichtig		→ → Umsetzbarkeit: Mittel

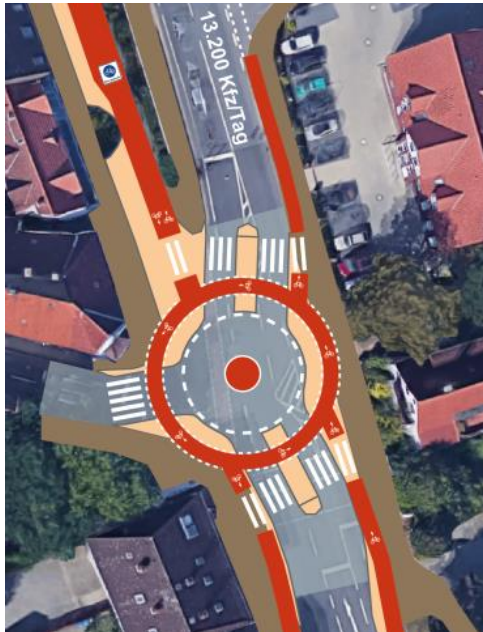
6.10 Nicht weiterverfolgte Handlungsansätze

Im Prozess der Konzepterstellung wurden einige Handlungsansätze diskutiert, die letztlich aus verschiedenen fachlichen Gründen verworfen wurden. In der Tabelle 11 werden die wichtigsten aufgeworfenen Maßnahmenansätze kurz beschrieben und der jeweilige Grund für die Ablehnung sowie die ggf. bestehende Perspektive der Maßnahme bzw. der mit der Maßnahme verfolgten Intentionen dargestellt.

- **Tabelle 11:** Diskutierte, aber nicht weiterverfolgte Maßnahmenansätze

Maßnahmenansatz	Grund für Ablehnung / Perspektive
Mini-Kreisverkehr L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße (Abbildung 42)	<ul style="list-style-type: none"> ● Großer Unterschied der Verkehrsbedeutung und große Differenz der Verkehrsstärken (deutlich über lt. FGSV noch akzeptablen Verhältnis von 1 zu 10) ● Großer Querungsbedarf im Fuß- und Radverkehr führt zu verringerter Kapazität / Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr ● Radweg kann aus Platzmangel nicht abgesetzt werden → Nachteil für Kfz-Kapazität und Radverkehrssicherheit ● Radverkehrsführung im Seitenraum bei Mini-Kreisverkehren nicht vorgesehen, zu wenig Platz für kleinen Kreisverkehr ● Stattdessen Abbinden Nebenstraße → Maßnahme 1
Mini-Kreisverkehre L 158 Obernstraße / Feldstraße (Abbildung 43) und Feldstraße / Bergstraße (Abbildung 44)	<ul style="list-style-type: none"> ● Radweg kann aus Platzmangel nicht abgesetzt werden → Nachteil für Kfz-Kapazität und Radverkehrssicherheit ● Radverkehrsführung im Seitenraum bei Mini-Kreisverkehren nicht vorgesehen, zu wenig Platz für kleinen Kreisverkehr ● Stattdessen Abknickende Vorfahrt an Feldstraße / Bergstraße → Maßnahme 1
Fahrradzone Achimer Brückenstraße, Feldstraße, Georgstraße, Asmusstraße	<ul style="list-style-type: none"> ● Kein flächenhafter Bedarf für eine Qualifizierung der Straßen, insbesondere Georgstraße und Asmusstraße nicht zielführend ● Stattdessen Fahrradstraßen → Maßnahme 6
Umkehrung Einbahnstraße Zum Achimer Bahnhof (aus Städtebaulichem Rahmenplan nördliche Innenstadt)	<ul style="list-style-type: none"> ● Weitergehende Aufwertung für den Rad- und Fußverkehr notwendig ● Einrichtung Fahrradstraße und Abbinden vom Knotenpunkt L 167 → Maßnahme 1 und 6

- **Abbildung 42:** Mini-Kreisverkehr L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

- **Abbildung 43:** Mini-Kreisverkehr L 158 Obernstraße / Feldstraße mit nicht ausreichend abgesetztem Radweg



- **Abbildung 44:** Mini-Kreisverkehr Feldstraße / Bergstraße mit nicht ausreichend abgesetztem Radweg



Zu Maßnahme 1 – Knotenpunkte

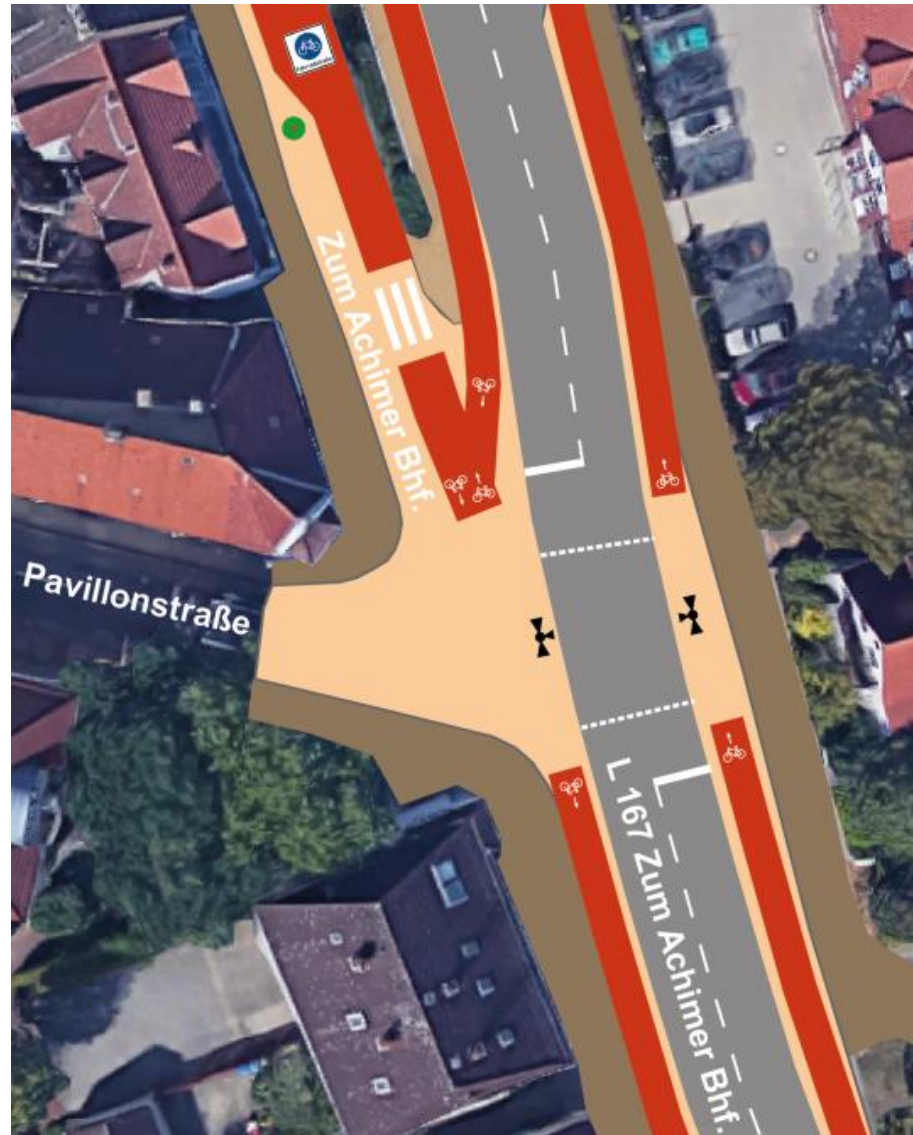
Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße

Variante 1 (Vorzugsvariante)

Stadt Achim

Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim

März 2023



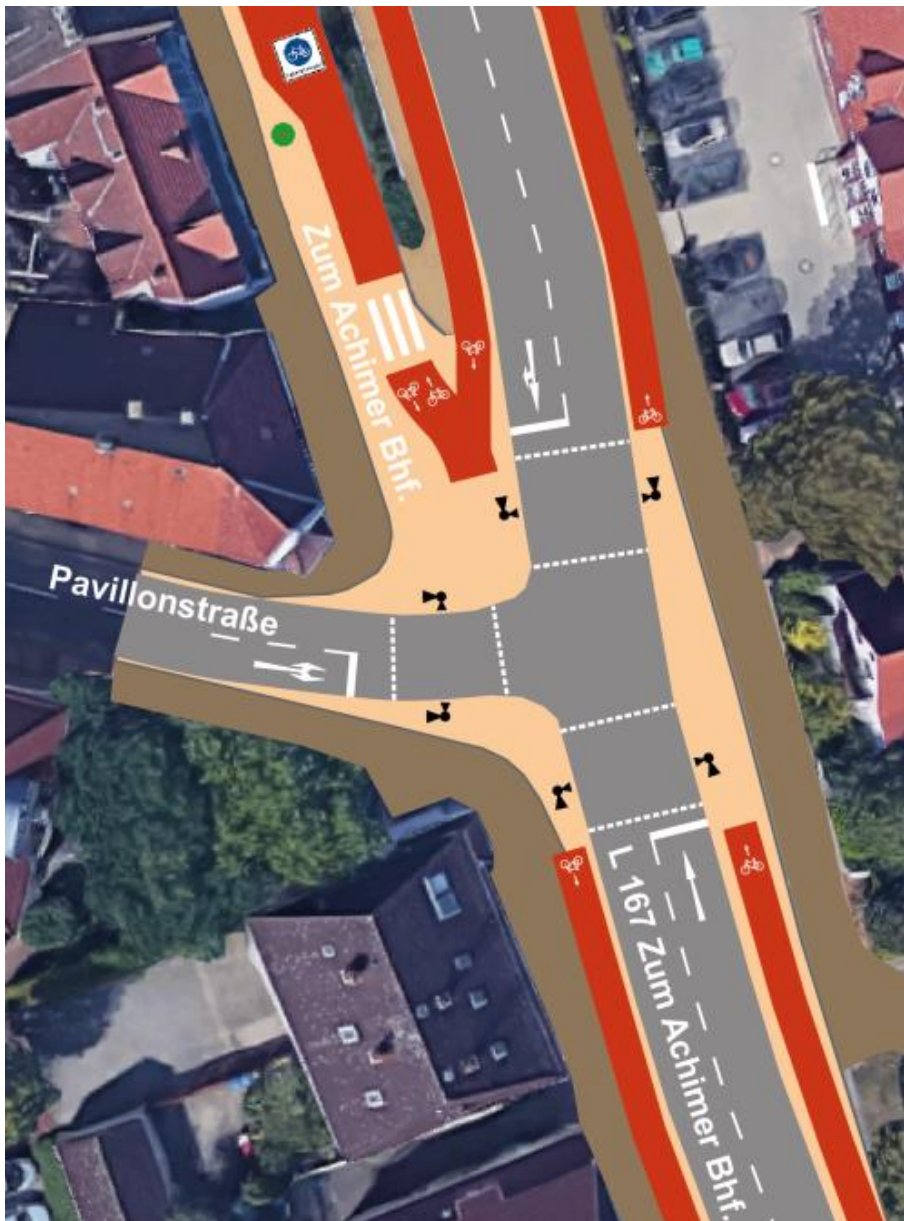
Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße

Variante 2

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023



Feldstraße / Bergstraße

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

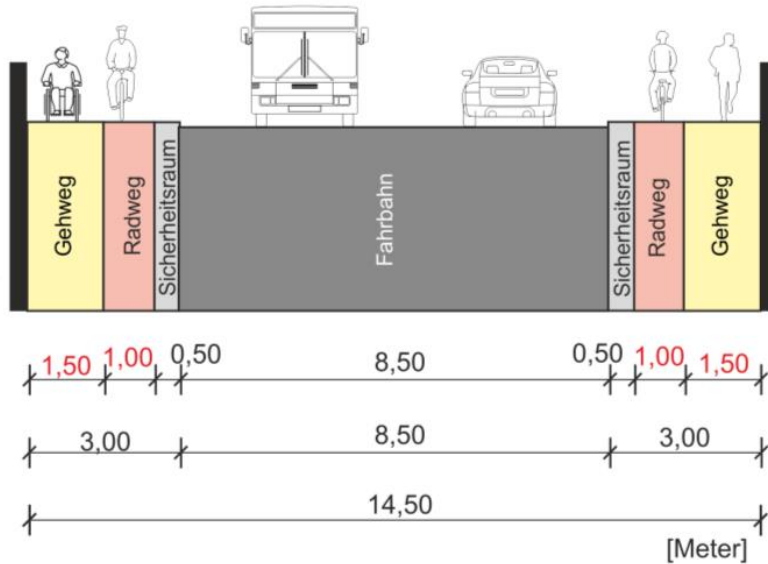
März 2023



Zu Maßnahme 2 – Hauptstraßen mit Radwegen

Brücke L 167 Embser Landstraße

Bestand

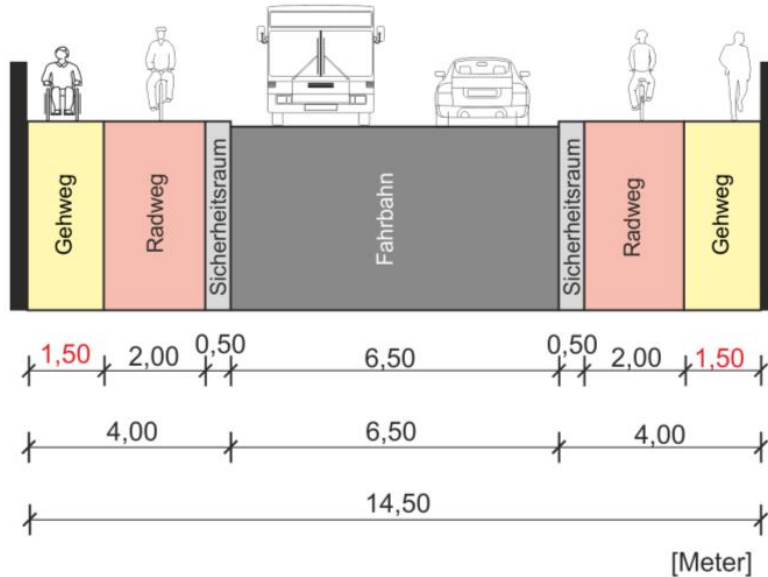


Stadt Achim

Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim

März 2023

Entwurf - nachträgliche Machbarkeit zu prüfen -



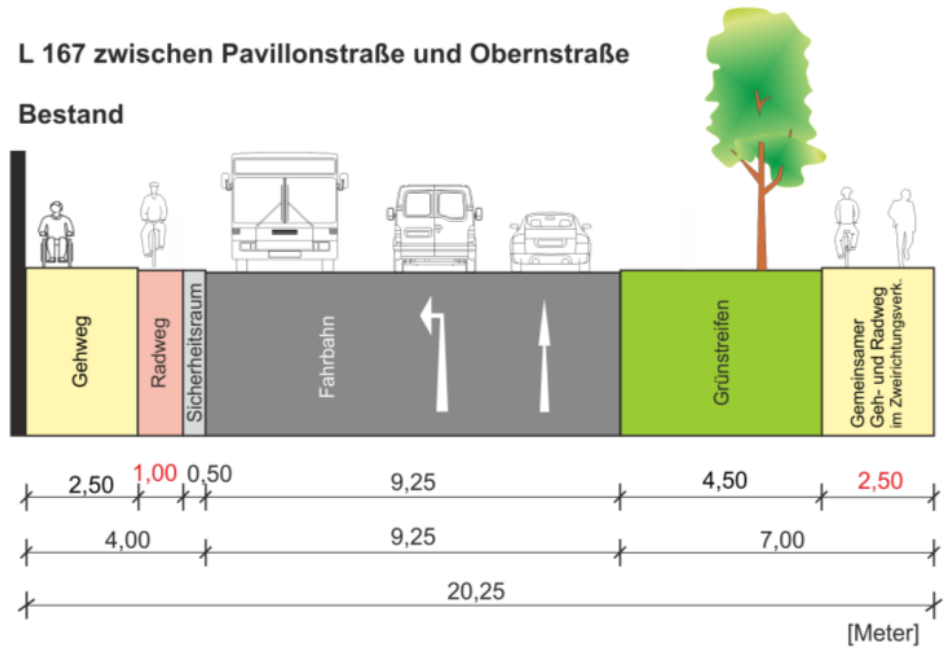
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

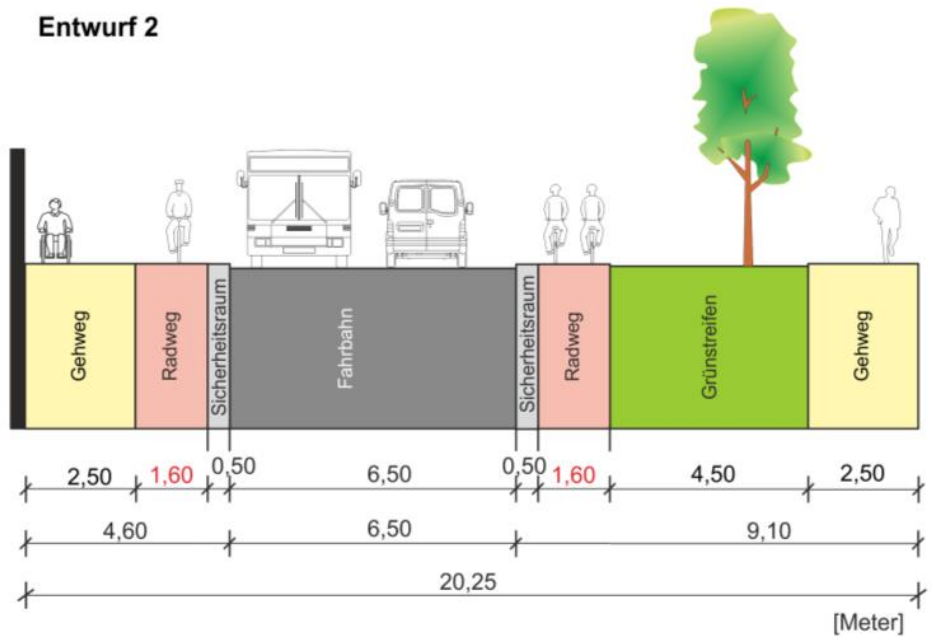
März 2023

L 167 zwischen Pavillonstraße und Oberstraße

Bestand



Entwurf 2



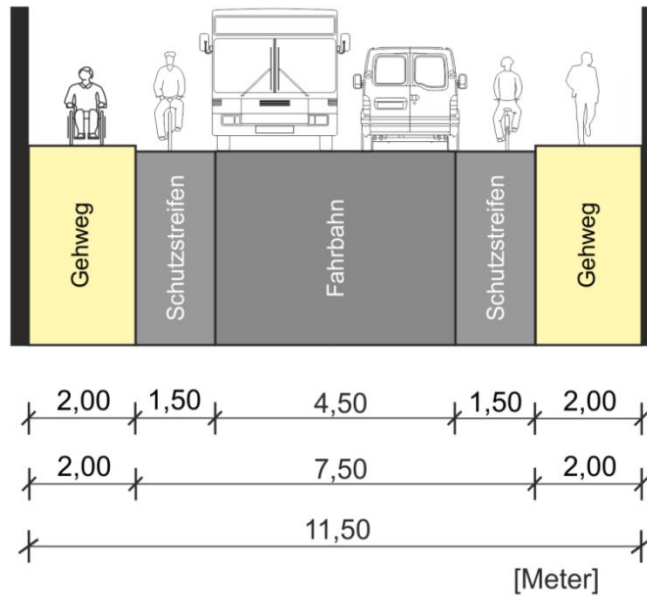
L 158 Oberstraße - Bremer Straße

Bestand

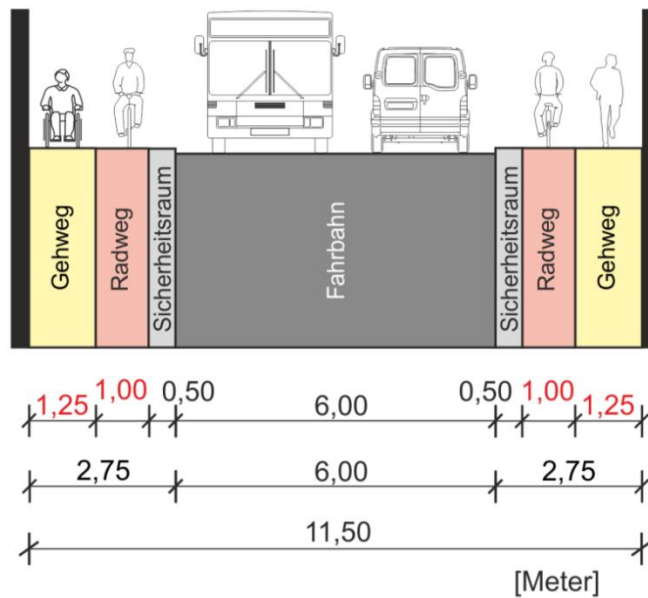
Stadt Achim

Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim

März 2023



Entwurf



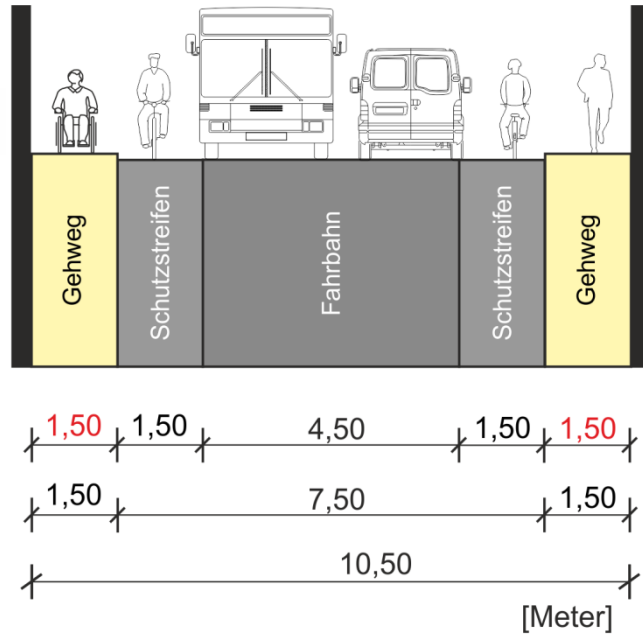
L 158 Obernstraße 6 und 8 Engstelle

Bestand

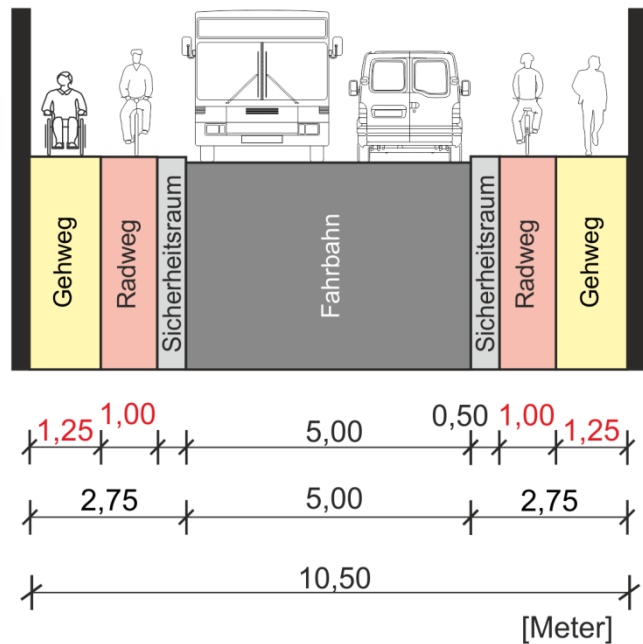
Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023



Entwurf



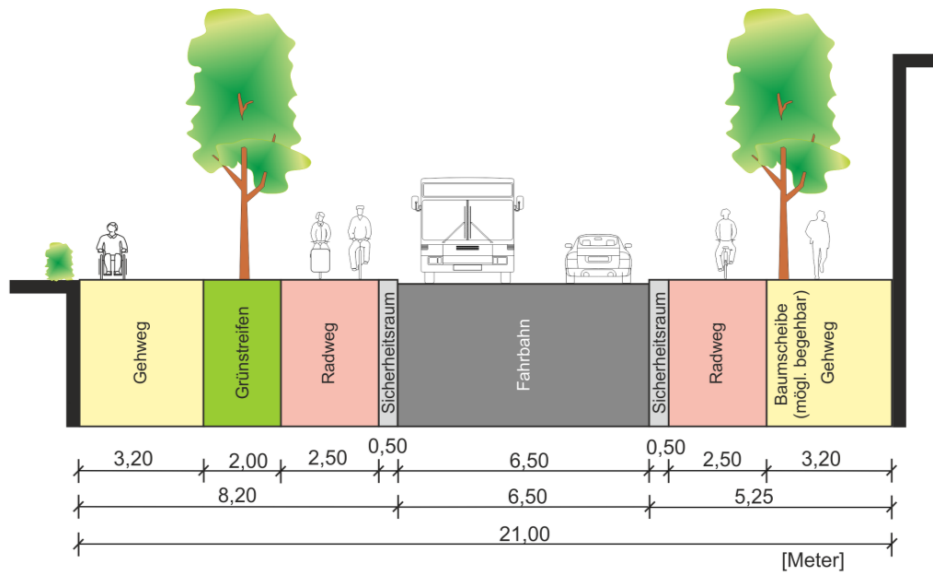
L 158 Am Schmiedeberg zwischen Wurthweg und Hollenstraße

Entwurf

Stadt Achim

Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim

März 2023



L 158 Am Schmiedeberg



Zu Maßnahme 6 Fahrradstraßen

Einmündung Feldstraße / Am Marktplatz

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023



Quellenverzeichnis

AGFK Bayern (2016): WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel. URL https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/AGFK-WirtschaftsRad.pdf (Zugriff 12.03.2023).

AzweiO AöR / PGV (2020): AzweiO Mobilitätsregion – Verkehrstechnische Untersuchung. Erläuterungsbericht.

BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Berlin.

Bundesamt für Logistik und Mobilität (o. J.): Förderbibel. Mobilitätsforum Bund. URL: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392 (Zugriff 23.03.2023)

DIfU Deutsches Institut für Urbanistik (2011): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Forschung Radverkehr international. URL: <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/186400/1/DS0453.pdf> (Zugriff 12.03.2023).

DIfU Deutsches Institut für Urbanistik:(2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. URL: <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis> (Zugriff 23.03.2023)

ECF European Cyclists' Federation (2016): Shopping By Bike: Best Friend Of Your City Centre. URL: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf (Zugriff 12.03.2023).

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2017): Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr. Köln.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): E Klima 2022 – Steckbriefe. Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln.

Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e. V. (2022): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr – Hierarchisierung. Aktualisierte Karte vom 25.05.2022. Inhaltsgleich in: Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e. V. / PGV / KEEA (2019): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr. Anlagenband 1 zum Erläuterungsbericht. Pläne zu Radverkehrsnetz und zum Handlungsbedarf Weeginfrastruktur.

Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e. V. / PGV / KEEA (2019): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr. Anlagenband 1 zum Erläuterungsbericht. Pläne zu Radverkehrsnetz und zum Handlungsbedarf Weeginfrastruktur.

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017. URL:
https://www.ml.niedersachsen.de/startseite/themen/raumordnung_landesplanung/landes_raumordnungsprogramm/ (Zugriff am 27.12.2022)

Openrouteservice Maps (o. J.) URL: <https://classic-maps.openrouteservice.org/>

Stadt Achim (2015): Integriertes städtisches Entwicklungskonzept der Stadt Achim (ISEK) 2014-2020.

Stadt Achim (2016): Zahlen – Daten – Fakten des Wirtschaftsstandorts Achim. URL:
<https://www.achim.de/downloads/datei/OTAyMDAyNzk5Oy07L3Vzci9sb2NhbC9odHRwZC92aHRkb2NzL2Ntcy9hY2hpbS9tZWRpZW4vZG9rdW1lbnRIL2luZm9ibGF0dF96ZGZfMDVfMjAxNi9kcjVjay5wZGY%3D> (Zugriff am 27.12.2022).

Stadt Achim (2019): Verkehrsuntersuchung zum Neubau der AS Achim-West in der Stadt Achim. PGT Umwelt und Verkehr GmbH.

Stadt Achim (2022): Einwohnerzahlen. URL:
<https://www.achim.de/rathaus/stadt/einwohnerzahlen/> (Zugriff am 27.12.2022)

Stadt Achim (2022): Parkplatzanalyse – Aktualisierung Mai 2022 – Auslastung der Parkplätze im erweiterten Innenstadtbereich.

Stadt Achim (2022): Projektantrag Klimaschutz durch Radverkehr. Förderantrag bei der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Stadt Achim (2022): RASCH Radschnellweg Achim. URL: <https://www.rasch-achim.de/> (Zugriff am 11.10.2022).



- Stadt Achim (o. J.): Achim, eine lebenswerte Stadt. URL:
<https://www.achim.de/rathaus/stadt/> (Zugriff am 07.10.2022).
- Stadt Achim (o. J.): Einwohnerzahlen. URL:
<https://www.achim.de/portal/seiten/einwohnerzahlen-902000266-20601.html> (Zugriff am 07.10.2022).
- Stadt Achim (o. J.): Radfahren und Wandern. URL:
<https://www.achim.de/wohnen/nachhaltige-mobilitaet-in-achim/weserradweg-und-mehr/> (Zugriff 23.03.2023)
- Stadt Achim (o. J.): Stadtradeln. URL:
<https://www.achim.de/wohnen/nachhaltige-mobilitaet-in-achim/stadtradeln/>
(Zugriff 23.03.2023)
- Stadt Achim / BPW baumgart+partner (2017): Städtebaulicher Rahmenplan
Nördliche Innenstadt Achim. Erläuterungsbericht.
- Stadt Achim / bulwiengesa (2017): Standortanalyse Einzelhandel Achim.
- Stadt Achim / KGSt (2018): Leitbild der Stadt Achim.
- Stadt Achim / Kramer, Peter H. (2018): Entwicklungspfade der Stadt Achim bis
zum Jahr 2035.
- Stadt Achim / LK Argus (2020): Lärmaktionsplan der 3. Stufe Stadt Achim.
- Stiftung Lebendige Stadt (2021): Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler
Stellplatzschlüssel. URL: <https://lebendige-stadt.de/pdf/Stellplatz-Publikation-Lebendige-Stadt.pdf> (Zugriff 23.03.2023)
- Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Fahrradstraßen und geöffnete
Einbahnstraßen.
- Universitätsstadt Tübingen (2017): Örtliche Bauvorschrift über die
Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1
Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung). URL:
https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/kfz_stellplatzsatzung.pdf
(Zugriff 23.03.2023)
- ZVBN Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2022):
Nahverkehrsplan 2023 – 2027. Entwurf Stand Juli 2022.

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Eckdaten zu Beschäftigung und Pendlerverflechtungen in Achim	21
• Tabelle 2: Übersicht über bestehende Konzeptplanungen und Materialien	23
• Tabelle 3: Radwegbreiten in der Achimer Innenstadt	45
• Tabelle 4: SPNV-Angebot am Bahnhof Achim	51
• Tabelle 5: Bedienungsangebot im Linienbusverkehr (FP = Fahrtenpaare)	55
• Tabelle 6: Parkregelungen auf Sammelparkplätzen	61
• Tabelle 7: Zeichenerklärung für die SWOT-Analyse	65
• Tabelle 8: SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen) für das Mobilitätskonzept Innenstadt Achim	65
• Tabelle 9: Maßnahmenkatalog mit Dringlichkeit und Umsetzbarkeit	71
• Tabelle 10: Dimensionierung Fahrradstation Innenstadt	95
• Tabelle 11: Diskutierte, aber nicht weiterverfolgte Maßnahmenansätze	100

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan zur Erstellung des Mobilitätskonzepts	2
• Abbildung 2: Interessierte Bürger:innen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung	3
• Abbildung 3: Plakat zur Bewertung des Kfz-Verkehrs in der Öffentlichkeitsbeteiligung	5
• Abbildung 4: Beteiligungskarte Fahrradverkehr	6
• Abbildung 5: Plakat zum Stimmungsbild	8
• Abbildung 6: Teilnehmende nach Wohnort (n=361)	9
• Abbildung 7: Teilnehmende nach Altersgruppe (n=361)	10
• Abbildung 8: Beispiel-Screenshot der Benutzeroberfläche in der Dialograumübersicht nach anonymer Angabe des Wohnorts und des Alters („Anmeldung“)	10
• Abbildung 9: Wie oft kommen Sie in die Achimer Innenstadt? (n=349)	11
• Abbildung 10: Zu welchen Zwecken kommen Sie in die Achimer Innenstadt? (n=351)	11
• Abbildung 11: Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie meistens in die Achimer Innenstadt? (n=346)	12

• Abbildung 12: Beispiel-Screenshot der Benutzeroberfläche aus dem Dialog 1	12
• Abbildung 13: Bewertung der Bestandssituation	13
• Abbildung 14: Bewertung der Maßnahmen	14
• Abbildung 15: Exemplarische Kommentare der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung	17
• Abbildung 16: Beispiel-Screenshot der Benutzeroberfläche aus dem Dialog 2	17
• Abbildung 17: Die Stadt Achim mit ihren Ortsteilen und Ortschaften	18
• Abbildung 18: Bevölkerungsprognose Stadt Achim	20
• Abbildung 19: Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Innenstadt Achim – Kartenausschnitt mit Bahnhof	26
• Abbildung 20: Potenzial für neue Verkaufsflächen Stand 2014	27
• Abbildung 21: Kartenausschnitt Bestandsbewertung der Radwegeinfrastruktur (grün = gut befahrbar; gelb = eingeschränkt befahrbar; rot = nicht befahrbar)	30
• Abbildung 22: Gehwegengstellen Am Schmiedeberg und in der Feldstraße	41
• Abbildung 23: FGÜ am Gieschen-Kreisel, schlechte Überquerbarkeit Einmündung Paulsbergstraße / L 158 Obernstraße	42
• Abbildung 24: L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße	43
• Abbildung 25: Radverkehrsnetz aus RMK:R	44
• Abbildung 26: Radwege in Unterbreite Obernstraße und Am Schmiedeberg	46
• Abbildung 27: Radfurt am Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße	47
• Abbildung 28: Sammelschließanlage am Bahnhof und Sammelabstellanlage in der Innenstadt	48
• Abbildung 29: Bahnhof Achim – Bahnsteig am Gleis 1 und Sammelschließanlage	52
• Abbildung 30: Lageplan neuer ZOB am Achimer Bahnhof (Ausschnitt)	53
• Abbildung 31: Haltestelle Markt/Schmiedeberg Fahrtrichtung West (links) und Fahrtrichtung Ost (rechts)	53
• Abbildung 32: Haltestellen Schulzentrum/Hallenbad und Schulzentrum/Wendeplatz	54
• Abbildung 33: Haltestelle Am Alten Markt und Haltestelle Paulsbergstraße	54
• Abbildung 34: L 158 Am Schmiedeberg und Obernstraße	58

Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

• Abbildung 35: Gieschen-Kreisel und Einmündung L 158 Obernstraße / Feldstraße	59
• Abbildung 36: Belegung der öffentlichen Sammelparkplätze (eigene Darstellung nach Stadt Achim (2022): Parkplatzanalyse – Auslastung der Parkplätze im erweiterten Innenstadtbereich)	63
• Abbildung 37: Lieferzeitenregelung Fußgängerzone	64
Abbildung 38: DIfU 2021, S. 27	82
Abbildung 40: DIfU 2021, S. 27	91
Abbildung 40: BMDV 2022, S. 16	91
Abbildung 41: Beispiele für durch Kfz überfahrbare modale Filter – links Grüneburgweg, Frankfurt (Quelle: https://twitter.com/JuliaKrohmer/status/1565627419964366848/photo/1), rechts Oeder Weg, Frankfurt (Quelle: https://www.radfahren-ffm.de/media/modalfilter_h325.jpg)	92
• Abbildung 42: Mini-Kreisverkehr L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße	101
• Abbildung 43: Mini-Kreisverkehr L 158 Obernstraße / Feldstraße mit nicht ausreichend abgesetztem Radweg	101
• Abbildung 44: Mini-Kreisverkehr Feldstraße / Bergstraße mit nicht ausreichend abgesetztem Radweg	101

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Untersuchungsgebiet Achimer Innenstadt (siehe vergrößert im Anhang)	1
• Karte 2: Analysekarte Stadt- und Nutzungsstruktur (siehe vergrößert im Anhang)	19
• Karte 3: Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit dem Fahrrad in Isochronen und fußläufigem 2-km-Radius (siehe vergrößert im Anhang)	34
• Karte 4: Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit dem Pkw in Isochronen (siehe vergrößert im Anhang)	35
• Karte 5: Erreichbarkeit der Achimer Innenstadt mit dem ÖPNV (siehe vergrößert im Anhang)	36
• Karte 6: Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr 2017-2021 (siehe vergrößert im Anhang)	37
• Karte 7: Analysekarte Fußverkehr und öffentlicher Raum (siehe vergrößert im Anhang)	43
• Karte 8: Analysekarte Radverkehr (siehe vergrößert im Anhang)	48
• Karte 9: Analysekarte öffentlicher Personennahverkehr (siehe vergrößert im Anhang)	57
• Karte 10: Analysekarte Fließender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang)	60

- Karte 11: Analysekarte Ruhender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang)
- Karte 12: Maßnahmenkarte – Vision (siehe vergrößert im Anhang)
- Karte 13: Maßnahmenkarte – Entwurf (siehe vergrößert im Anhang)
- Karte 14: Maßnahmenkarte – Kfz-Erschließung (siehe vergrößert im Anhang)

62

74

75

87



Stadt Achim

**Mobilitätskonzept
Innenstadt Achim**

März 2023

Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte

Stadt- und Nutzungsstruktur

Untersuchungsgebiet

Flächennutzungen

- Wohnbaufläche
- Gemeinbedarfsfläche
- Mischbaufläche
- Gewerbliche Baufläche
- Einkaufszentrum
- Grünfläche
- Zentraler Versorgungsbereich
- Aktuelle städtebaul. Entwicklung

Räumliche Ziele

- Bahnhof
- Achse Innenstadt - Bahnhof
- Bushaltestelle
- Arztpraxis; Apotheke
- Nahversorger
- Schule
- Kindergarten
- Jugendzentrum
- Spielplatz
- Seniorenwohneim
- Kirche / Moschee
- Stadtverwaltung

Datengrundlage Flächennutzungsplan Achim

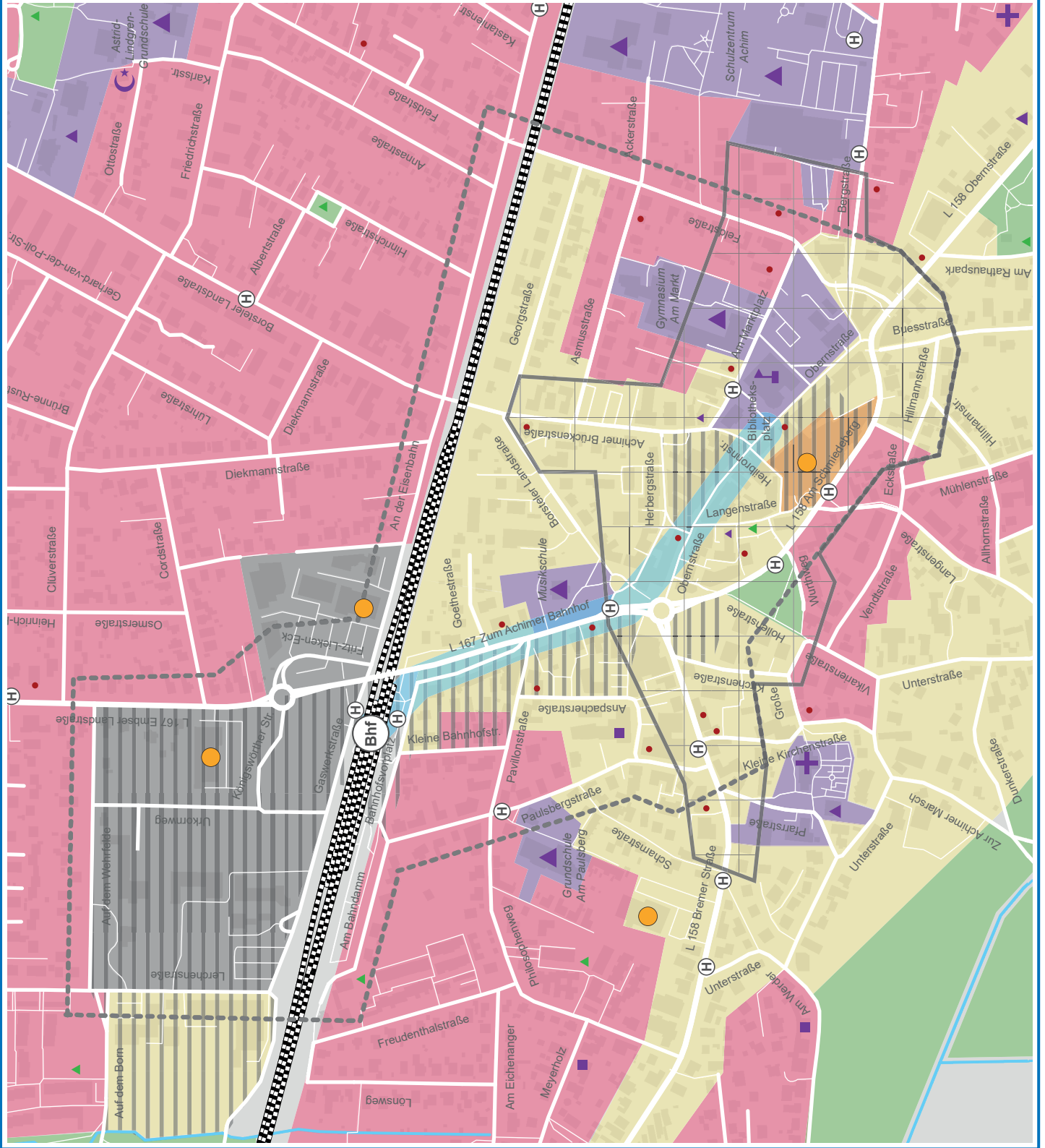
Kartengrundlage Openstreetmap

Stand November 2022



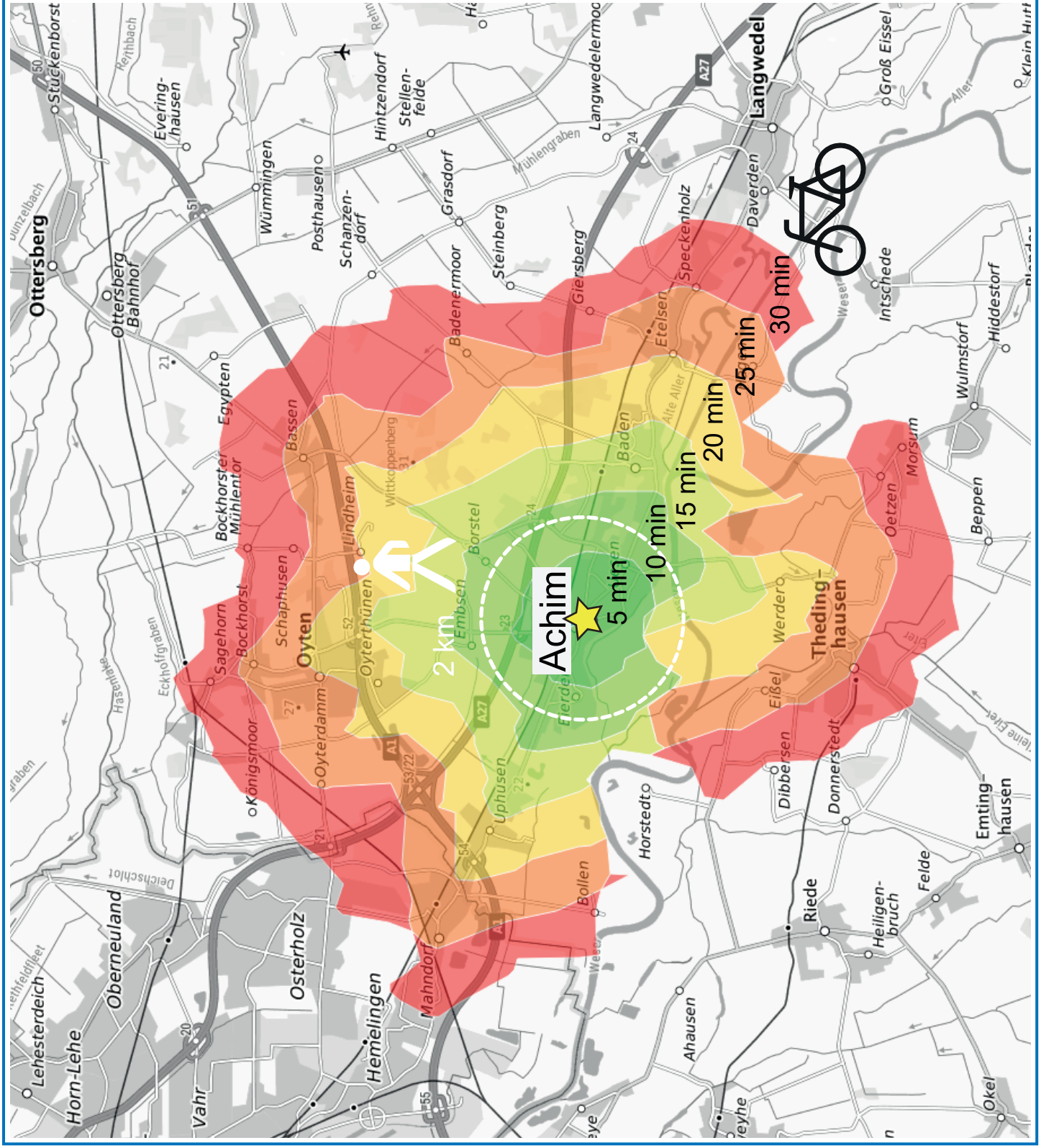
LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte
Erreichbarkeit der Achimer
Innenstadt mit dem Fahrrad
und zu Fuß



Datengrundlage: Openrouteservice

Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Stand: November 2022



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte
Erreichbarkeit der Achimer
Innenstadt mit dem Pkw

Datengrundlage Openrouteservice

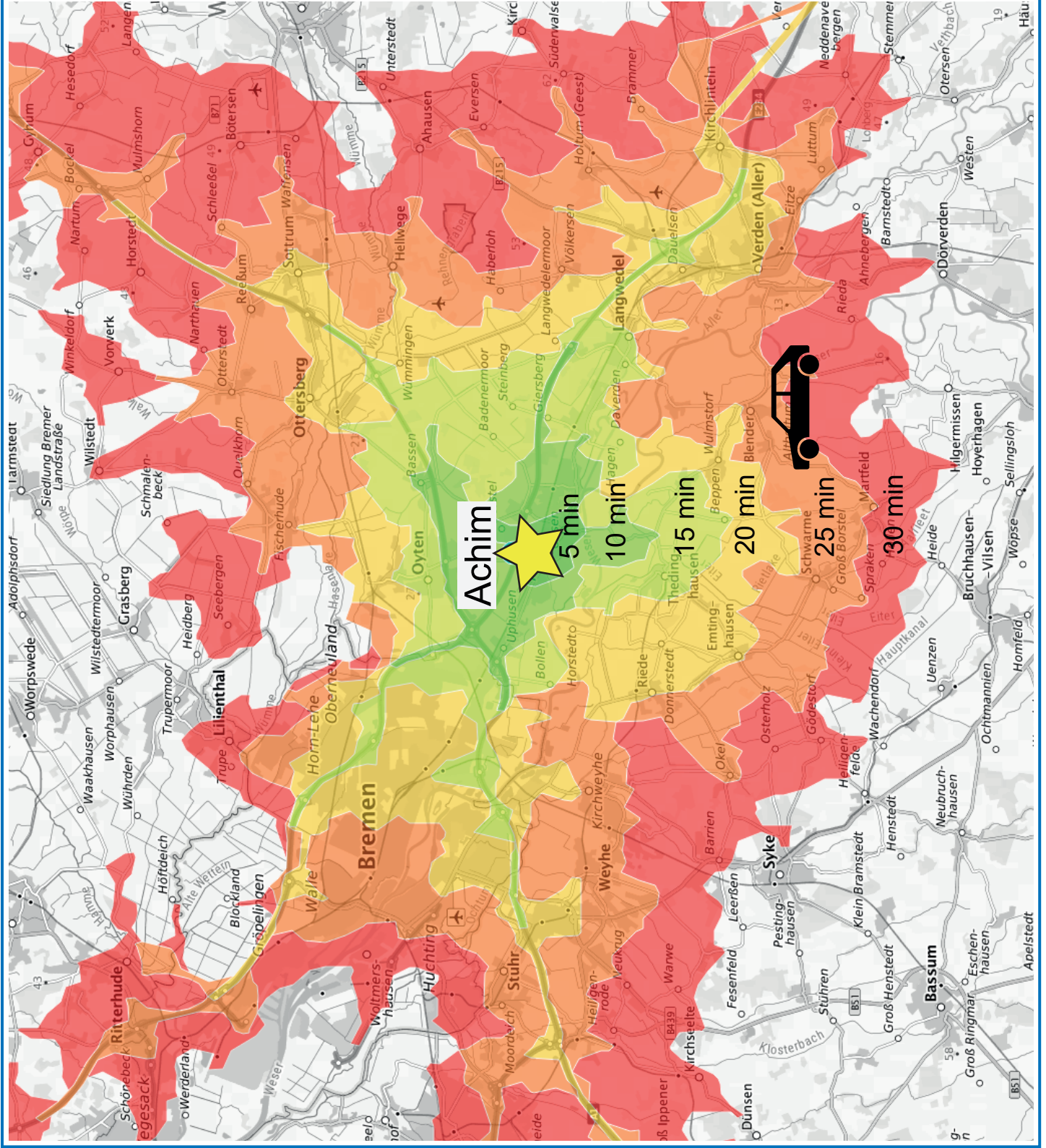
Kartengrundlage Bundesamt für Kartographie
und Geodäsie

Stand November 2022



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte
**Unfälle mit Personenschaden
im Straßenverkehr 2017 - 2021**



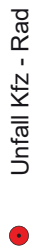
Untersuchungsgebiet

Unfall schwere und -beteiligung

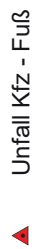
Min. 1 schwerverletzte Person,



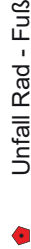
Unfall Kfz - Kfz



Unfall Kfz - Rad

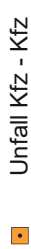


Unfall Kfz - Fuß

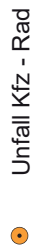


Unfall Rad - Fuß

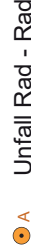
Min. 1 leichtverletzte Person,



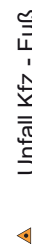
Unfall Kfz - Kfz



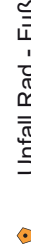
Unfall Kfz - Rad



Unfall Rad - Rad / Alleinunfall



Unfall Kfz - Fuß



Unfall Rad - Fuß

Datengrundlage

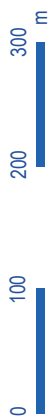
Statistische Ämter
des Bundes und der Länder

Kartengrundlage

Openstreetmap

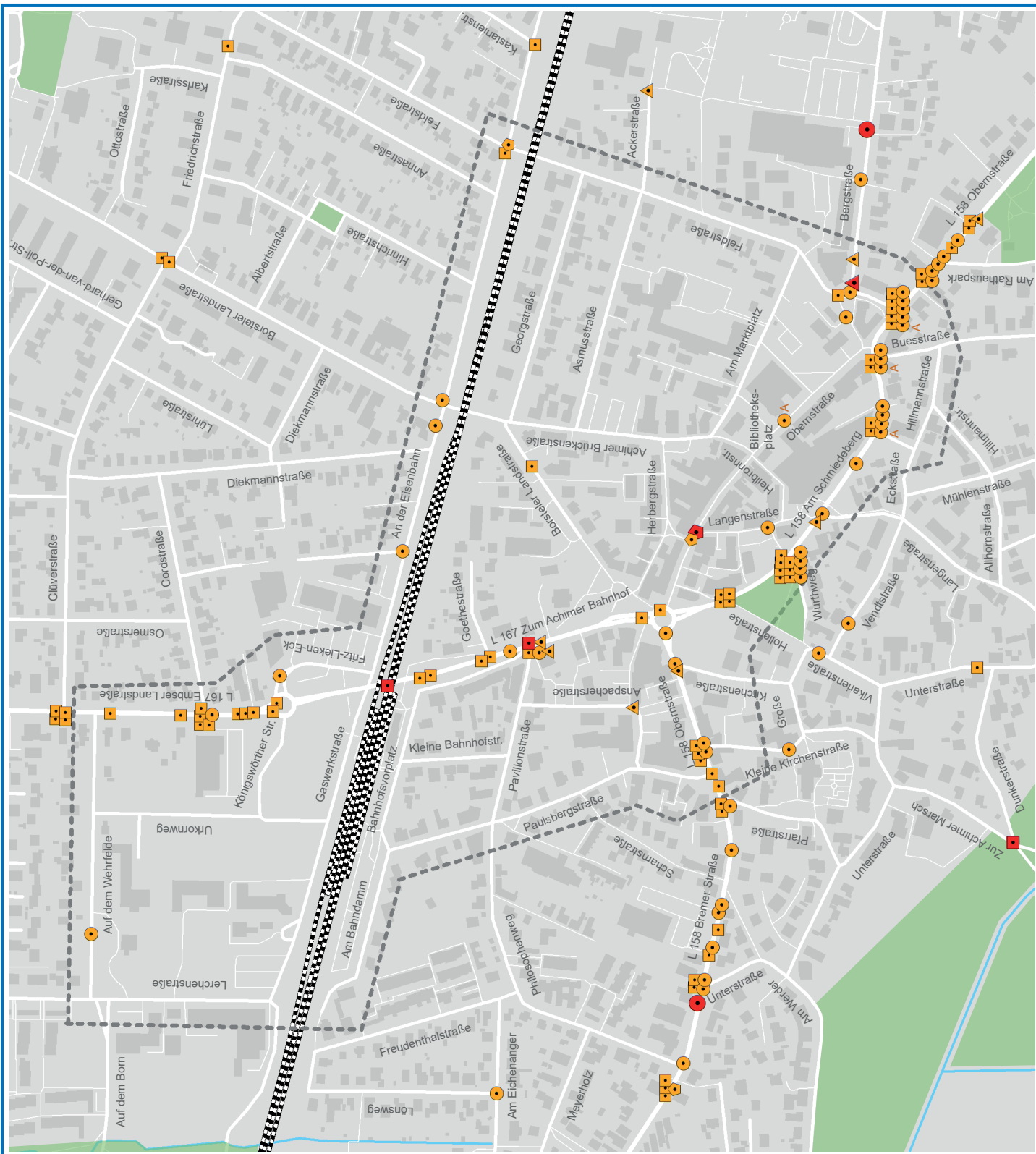
Stand

Dezember 2022



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte







Fußverkehr und öffentlicher Raum

-  Untersuchungsgebiet
-  Wichtige Fußverkehrs-
verbindung



Längsverkehr

-  Verkehrsberuhigter Straßen-
raum (gepflasterte Fahrbahn
und weiche Separation)

Fußgängerzone

-  Wichtiger Platz
-  Gehweg < 2,50 m Breite
-  Gehweg fehlt oder < 1,00 m
-  Mängel in der Oberfläche
-  Gemeinsame Führung mit
Radverkehr
-  Stufen

Querverkehr

-  Lichtsignalanlage
(für Zufußgehende)
-  Mängel in der Knotenpunkt-
gestaltung
-  Bauliche Querungsanlage
vorhanden
-  Mängel in der Barrierefreiheit
schlecht / fehlend
-  Barrierewirkung der Fahrbahn

Kartengrundlage Openstreetmap

Stand

Dezember 2022



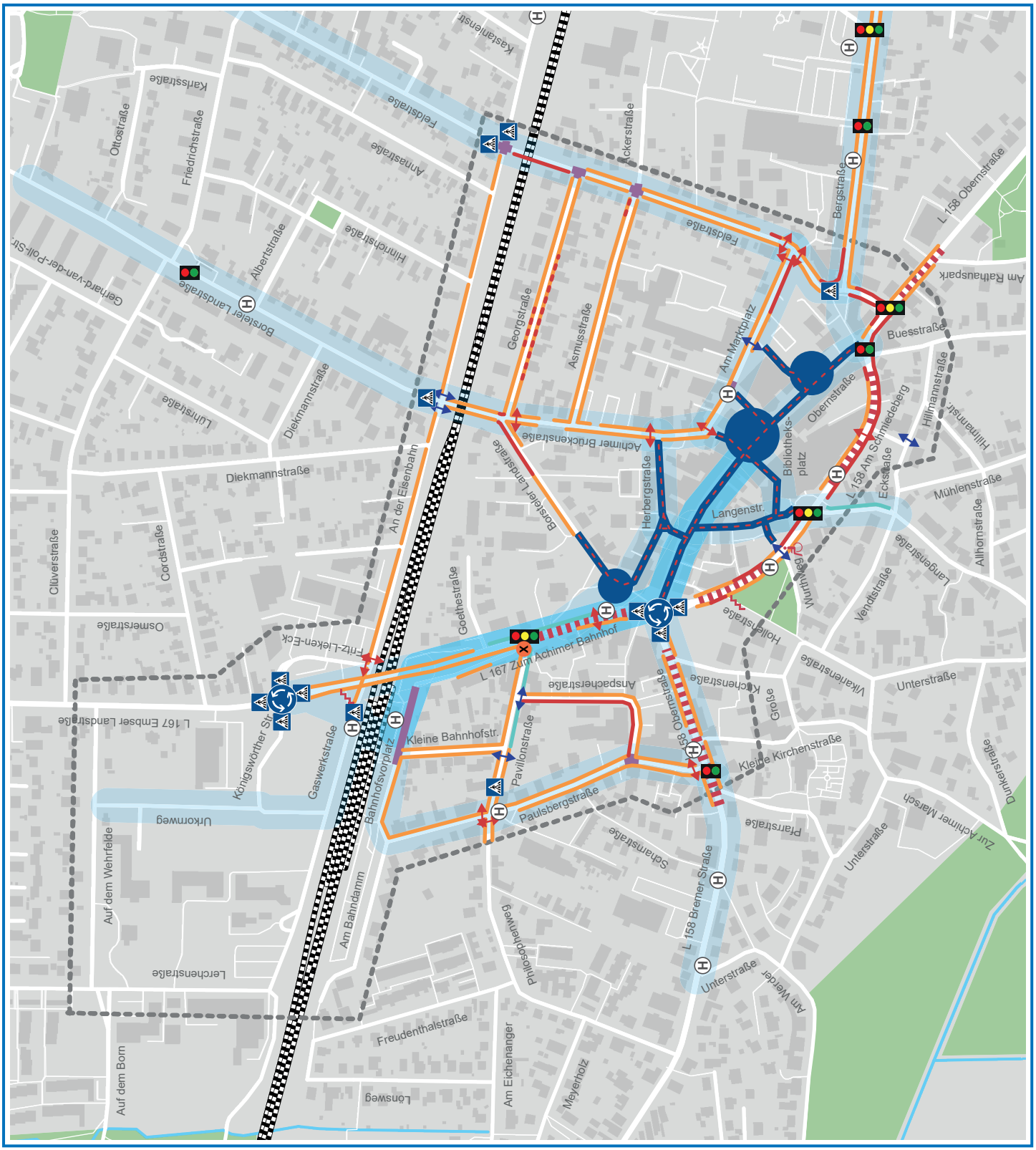
LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte

Radverkehr



Untersuchungsgebiet

Radverkehrsnetz



Routen gemäß RMK:R



Radschnellverbindung



Radvorrangroute



Radverkehrsnetz



Örtl. Radverkehrsverbindung

Längsverkehr



Tempo-30-Zone



Tempo-30-Zone, hohes Kfz-Verkehrsaufkommen



Tempo-30-Zone, Einbahnstr. nicht für Rad freigegeben



Radweg, mind. 2,00 m breit



Radweg 1,60 - 2,00 m breit



Radweg schmaler als 1,60 m



Schutzstreifen, 1,50 m breit, Kernfahrbahn zu schmal



Gemeins. Führung Fußverkehr



Mängel in der Oberfläche



Knotenpunkte und Abstellanlagen



Lichtsignalanlage (für Zufußgehende)



Mängel in der Knotenpunktgestaltung



Knotenpunkt mit Gefährdung / stark unattraktiver Führung



Sammelabstellanlage



Kartengrundlage



Openstreetmap



Stand



Dezember 2022



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m



0 100 200 300 m

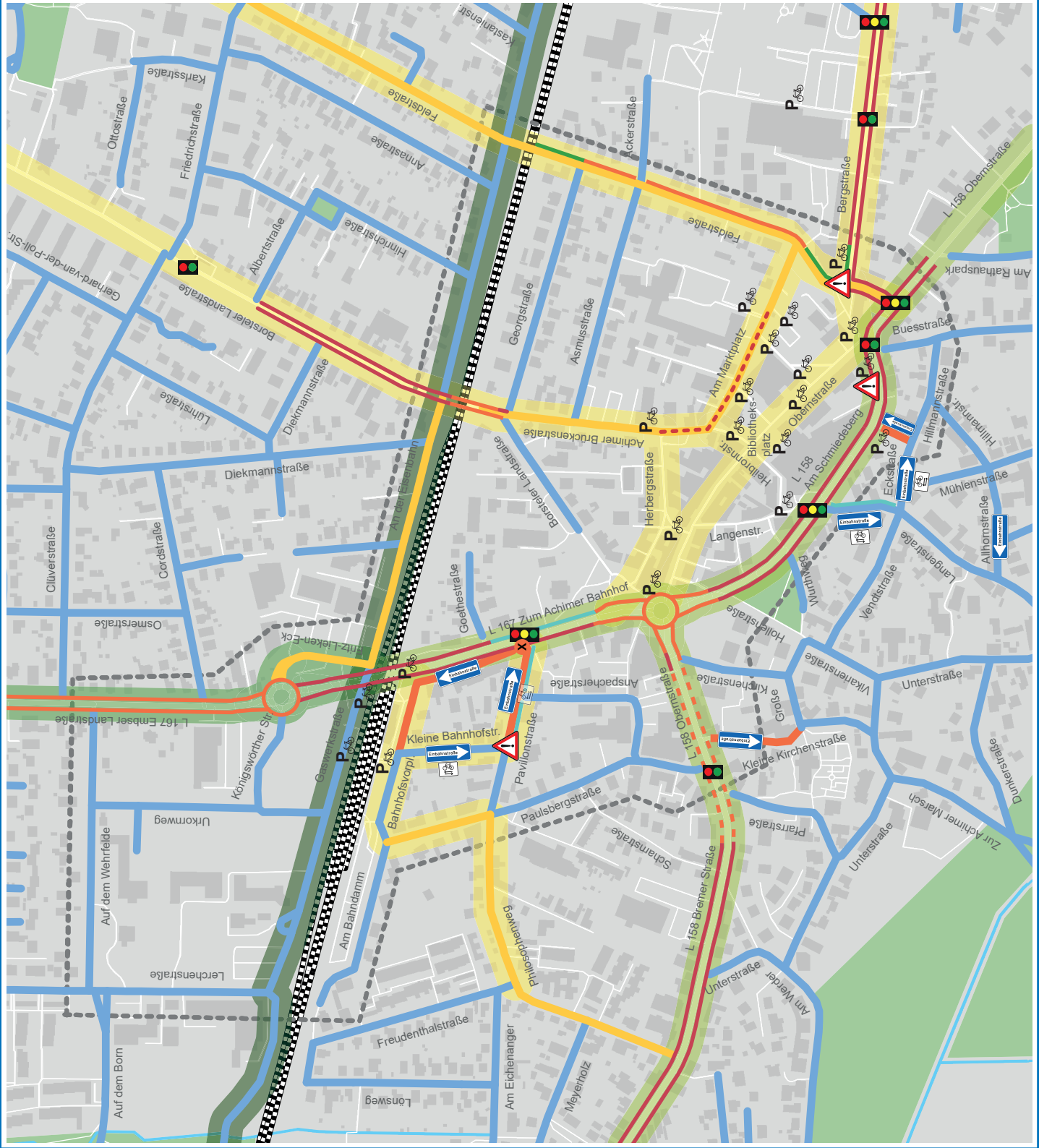
LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte
Öffentlicher Personennahverkehr



Untersuchungsgebiet

Busliniennetz, Bedienung werktags

Stunden- / Halbstundentakt

Eineinhalbstundentakt
(Achimobil Bürgerbusse)

Schulverkehr mit ergänzendem
Fahrtenangebot

Schulverkehr

Nachtbuslinie am Wochenende

Haltestellen

Bushaltestelle, Bedienung
in beide Richtungen

Richtungshaltestelle

Erschließungsradius 300 m

Haltestelle barrierefrei

Haltestelle mit einzelnen
Mängeln

Haltestelle mit großen
Mängeln

Datengrundlage Linienfahrpläne VBN

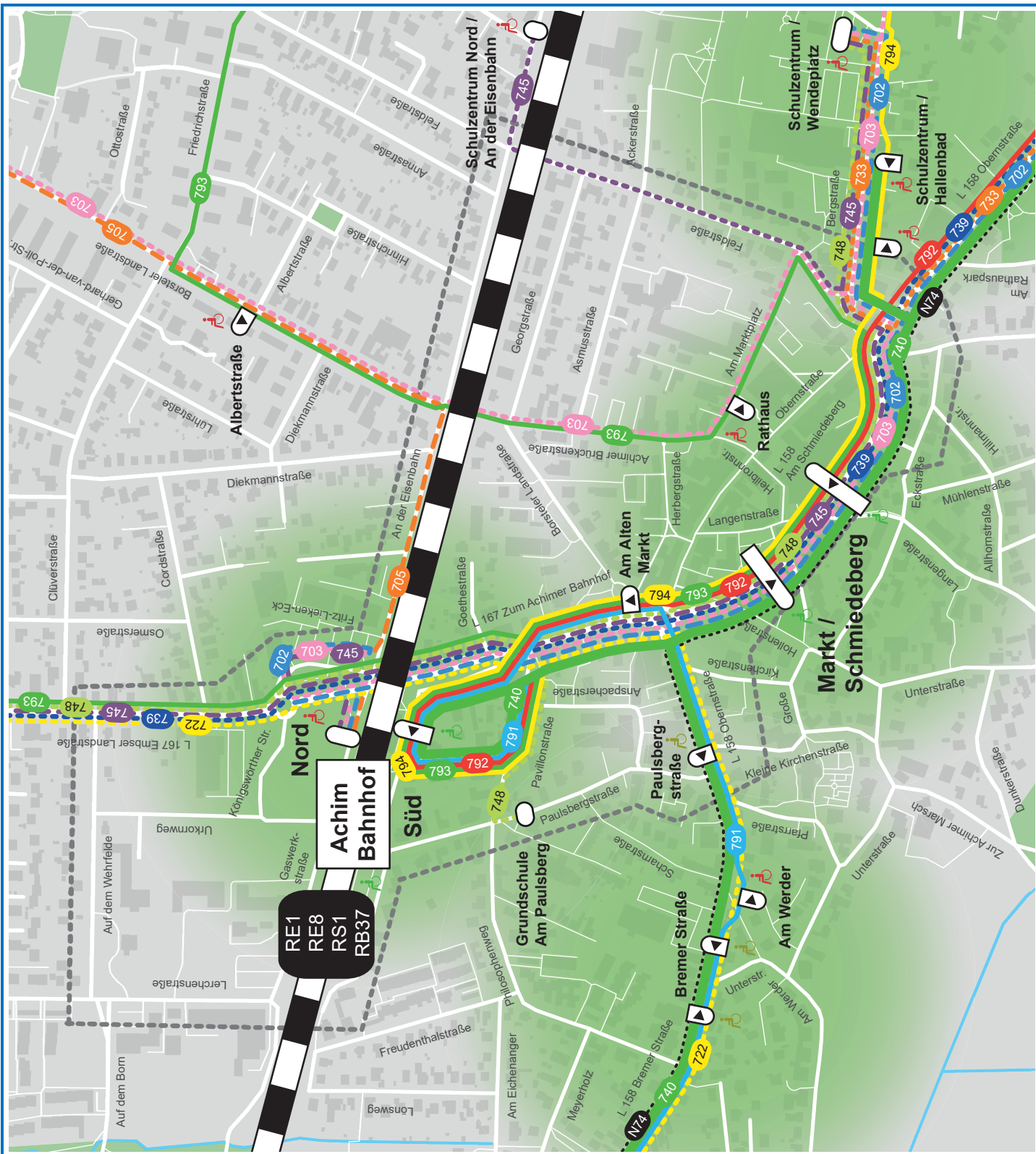
Kartengrundlage Openstreetmap

Stand November 2022



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte

Fließender Kfz-Verkehr

Untersuchungsgebiet

Straßennetz

Landesstraße

Kommunale Hauptverkehrsstr.

Tempo 30-Zone

Tempo 30-Zone, Vermutung Schleichverkehr

Fußgängerzone, Lieferverkehr

18 - 10 Uhr und 12:30 - 15 Uhr frei

Verkehrsberuhigter Straßenraum (gepflasterte Fahrbahn und weiche Separation)

Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke 2015

500 davon Schwerverkehr

Knotenpunkte

Lichtsignalanlage (für Zufußgehende)

Kreisverkehr, bauliche Abgrenzung Innering fehlt

Datengrundlage NLS/BV

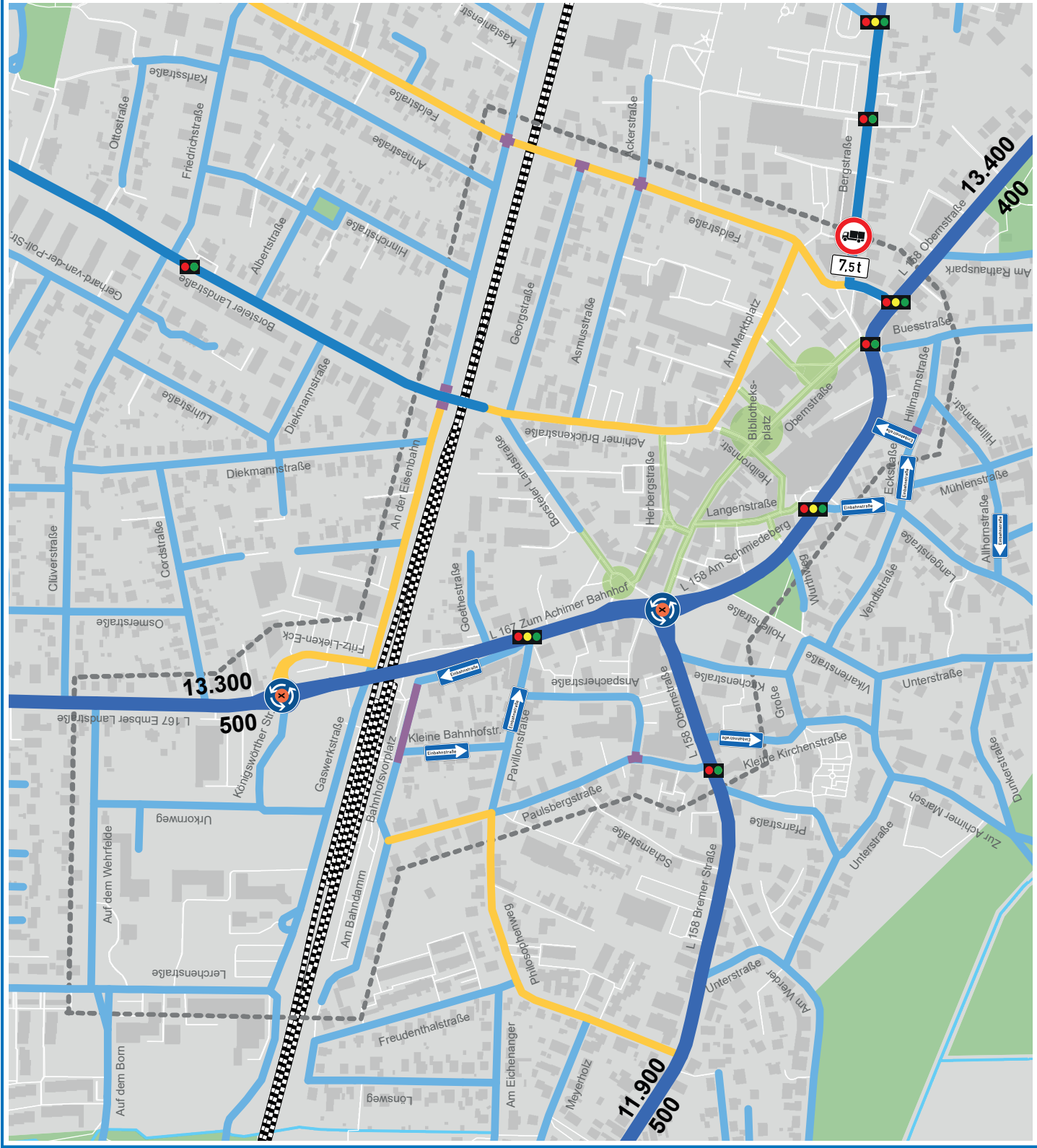
Kartengrundlage Openstreetmap

Stand März 2023

0 100 200 300 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Analysekarte
Ruhender Kfz-Verkehr



Untersuchungsgebiet

Sammelparkplätze

P₆ Öffentlicher Sammelparkplatz
des Parkleitsystems

P Öffentlicher Sammelparkplatz

● Erschließungsradius 300 m

20 Anzahl Parkplätze

P Privater Sammelstellplatz

P_h Behindertenparkplätze

TAXI Taxenstand

EV Elektro-Ladestation

CS Carsharing-Station

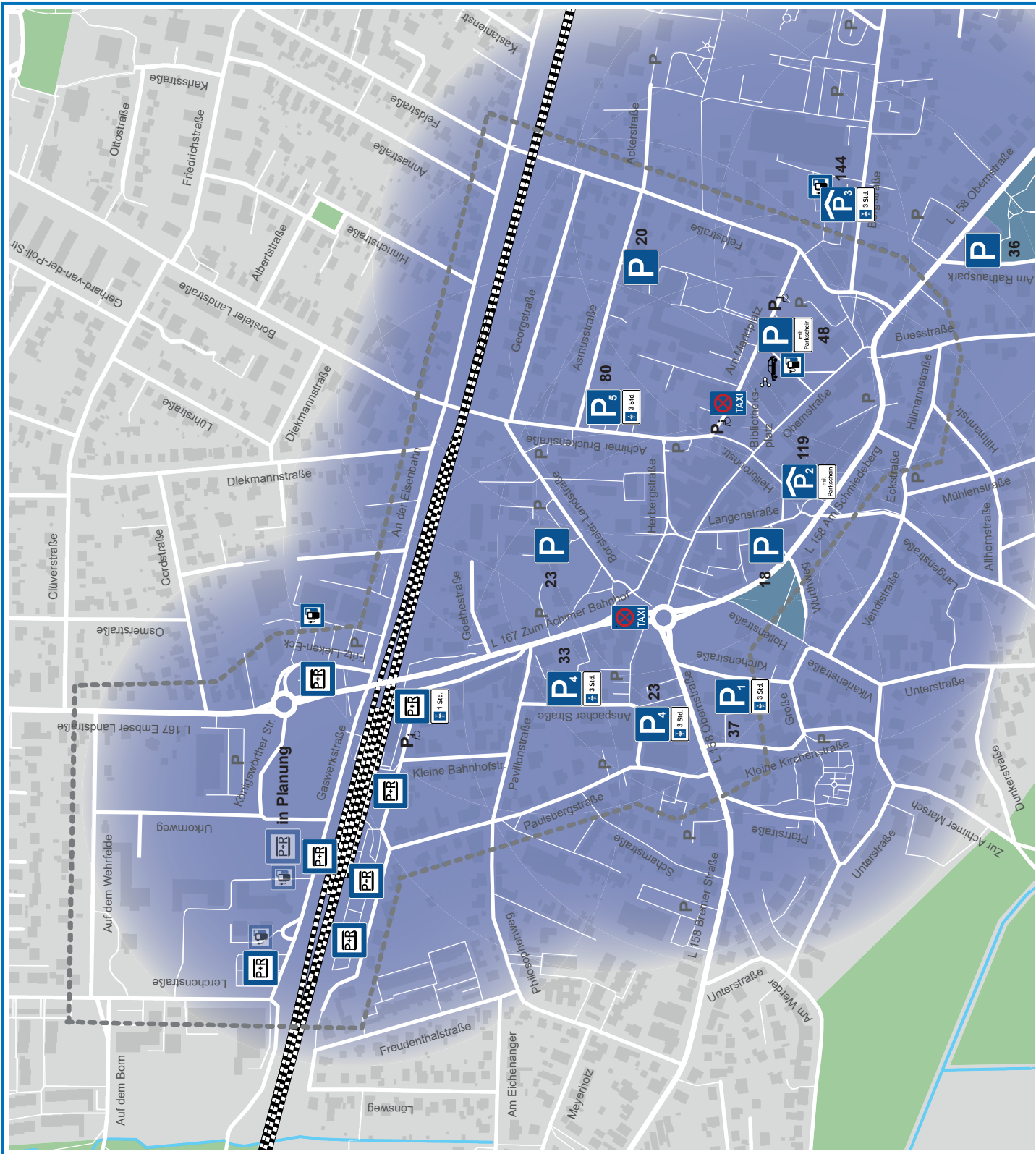
Kartengrundlage Openstreetmap

Stand November 2022



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Maßnahmenkarte - Entwurf
Integriertes Gesamtkonzept / Vision



Untersuchungsgebiet

Verkehrssicherheit

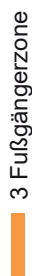


1 Knotenpunkte



2 Hauptstraßen m. Radwegen

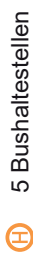
Stärkung des Zentrums



3 Fußgängerzone



4 Sammelparkplätze



5 Bushaltestellen

C Mobilitätswende



6 Fahrradstraßen



7 Fahrradparken



8 Bahnhof



9 Mobilitätsmanagement

Verkehrsarten



Maßgebliche Verkehrsarten für die jeweiligen Räume



Nahmobilitätsachse
Zentrum - Nördliche Innenstadt

Kartengrundlage Openstreetmap

Stand

März 2023



0 100 200 300 m

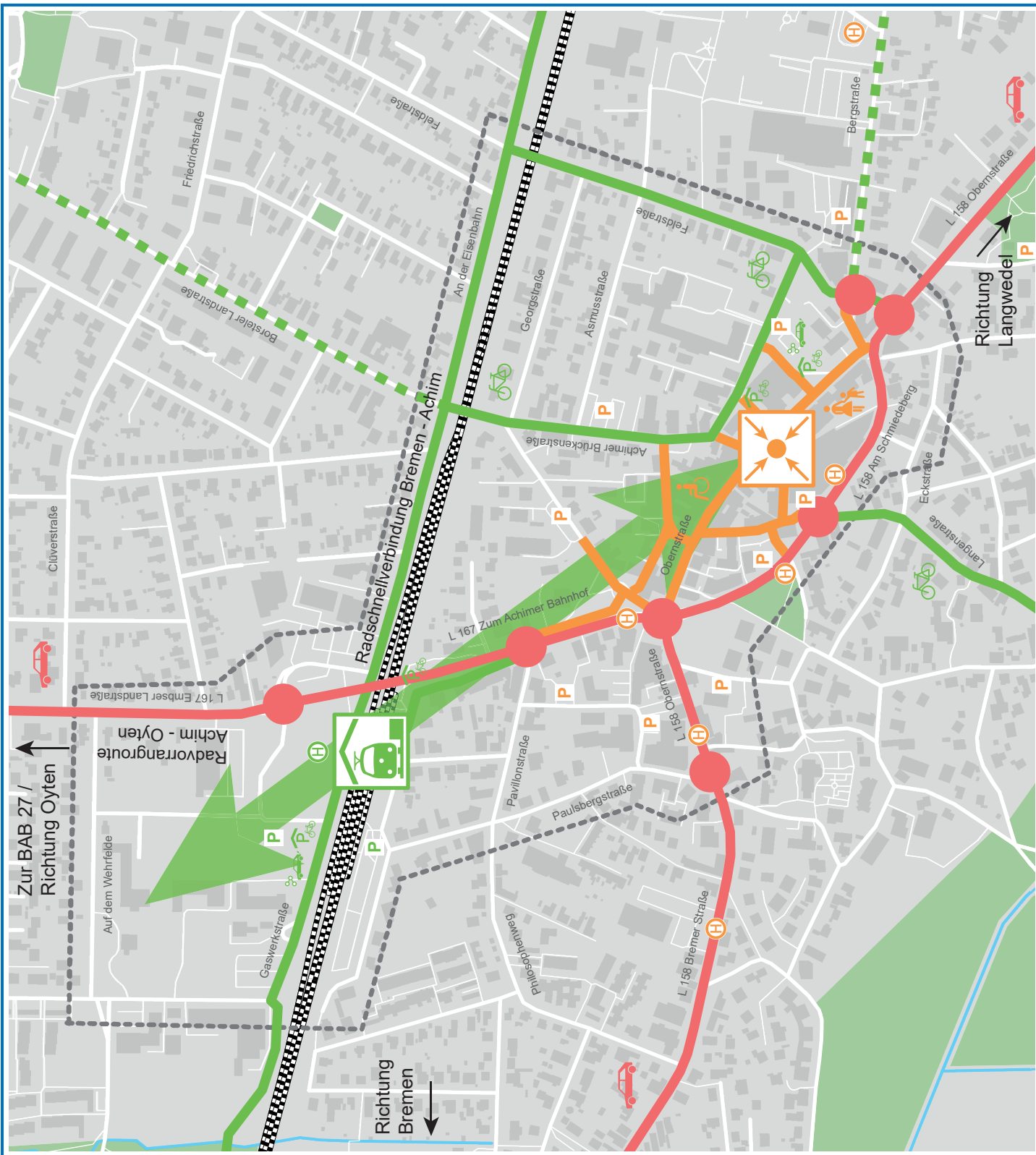
LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Maßnahmenkarte - Entwurf

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung

- Untersuchungsgebiet
- 1 Innenring baulich abgrenzen
- 1 LSA / LSA für Fuß + Rad, mit Busbevorrechtigung
- 1 Aufpflasterung
- 2 Hauptverkehrsstraße
- 2 Radwegausbau
- 2 Tempo 30, Asphaltbänder
- 2, 3, 6 Gehwegausb., -überfahrt
- 4 Lenkung Kfz-Verkehr
- 4 Öffentl. Sammelplatz
- 4 Behindertenparkplatz
- 4 Taxenstand; E-Ladestation
- 5 Buslinien
- 5 Haltestelle, Bau Kap / Entfall
- 6 Fahrradstraße
- 6 Modaler Filter
- 6 Querungsanlage
- 6 Einbahnstr. für Rad öffnen
- 7 Sammelschließanlage
- 8 Bahnhof
- 9 Bike- / E-Carsharing-Station
- 9 Mobilität beim Neubau

Kartengrundlage Openstreetmap

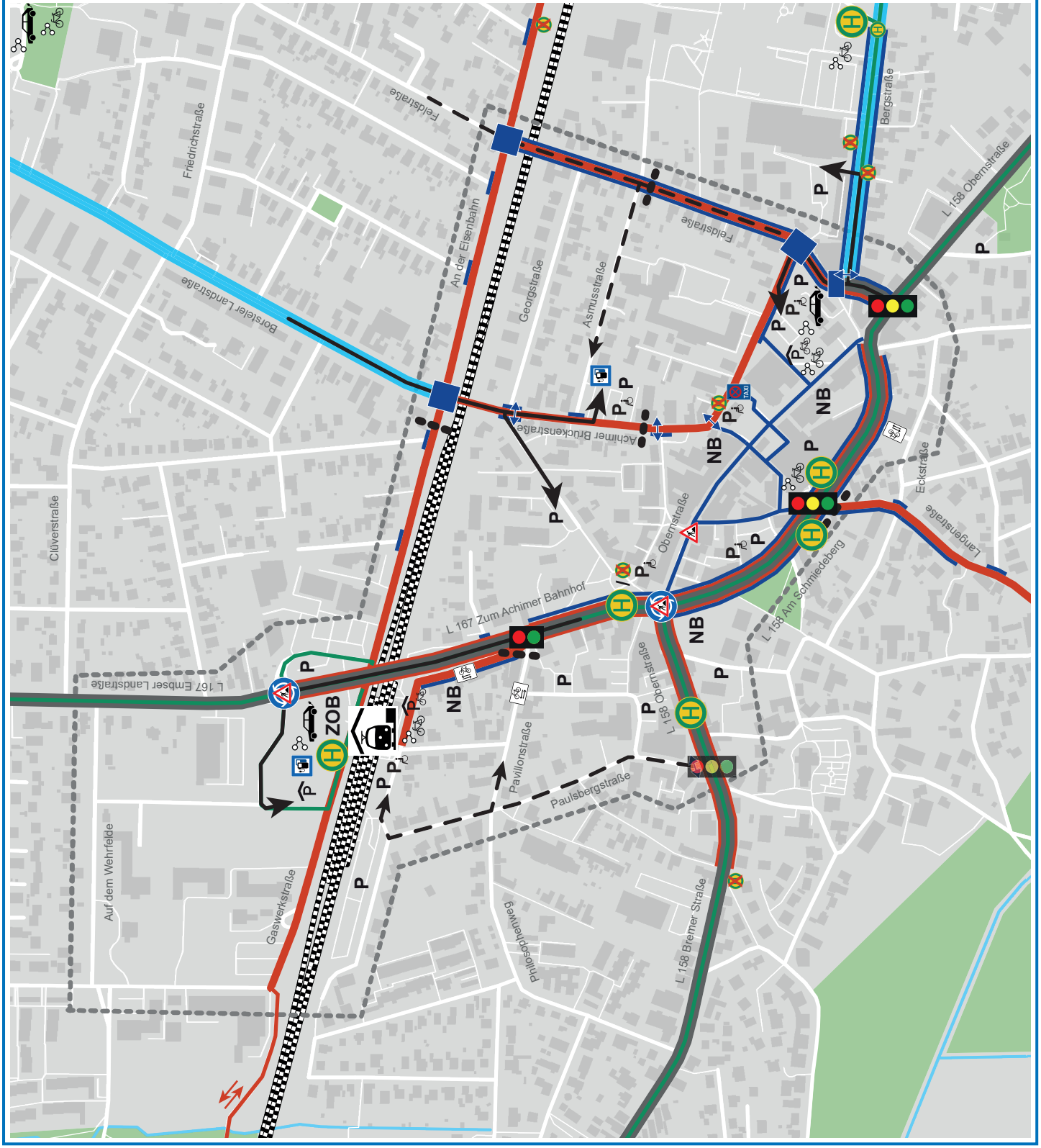
Stand März 2023



LK Argus




Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de












Mobilitätskonzept Innenstadt Achim

Maßnahmenkarte - Entwurf
Kfz-Erschließung

-  Untersuchungsgebiet
-  Kfz-Erschließung
-  Modaler Filter zur Verkehrsberuhigung

Sammelparkplätze

-  Öffentlicher Sammelparkplatz des Parkleitsystems
-  Öffentlicher Sammelparkplatz
-  Erschließungsradius 300 m
-  Anzahl Parkplätze
-  Privater Sammelstellplatz
-  Behindertenparkplätze
-  Taxenstand
-  Elektro-Ladestation
-  Carsharing-Station

Kartengrundlage Openstreetmap

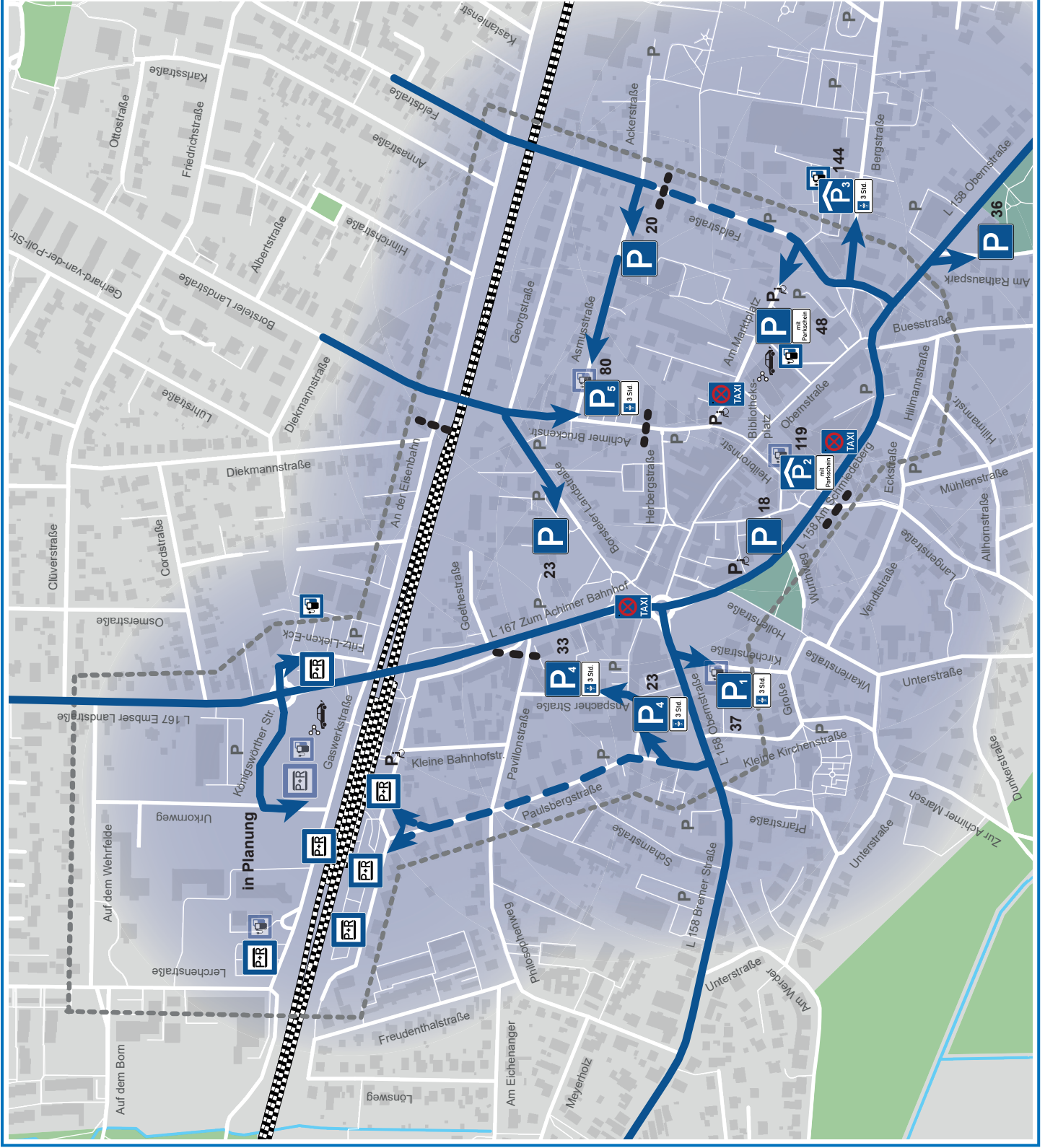
Stand

März 2023



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus.de



LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de