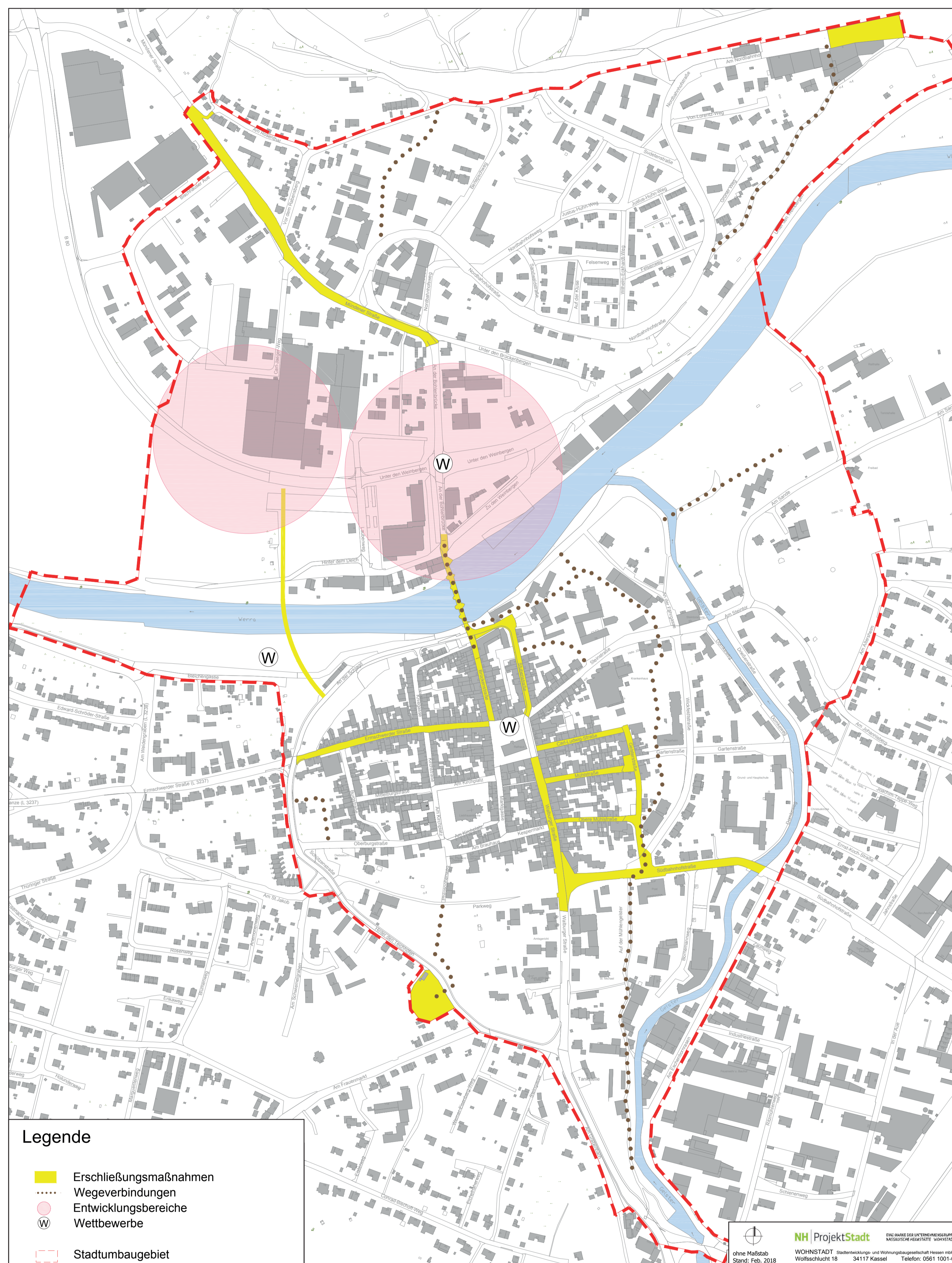
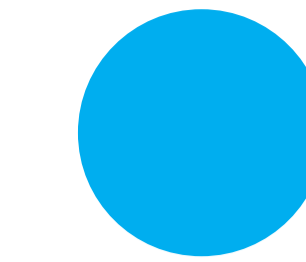


HF Verkehr & Mobilität



	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Überörtliche Anbindung	Witzenhausen ist über die A7 und die B 80, sowie die B 27 und B 451 gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden.	Die B 80 hat eine Barrierewirkung und verstärkt die Trennung des nördlichen und südlichen Stadtgebietes. Die B 451 ist die Erschließungsstraße der Altstadt und hat ein hohes Verkehrsaufkommen (nochmals verstärkt bei Stau auf der A7). Im Bereich der Brückenköpfe der Werra-Brücke und im weiteren Verlauf der Stadtfahrt entstehen vielfältige Gefahrenbereiche durch schlechte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.	Durch Stärkung der Achse Brückenstraße - Brücke - An der Bohlenbrücke wird die Verbindung der beiden Stadtteile betont, grünstrukturelle Maßnahmen entlang der B 80 werden den Ortseingang auf. Es müssen geeignete Instrumente entwickelt werden, die eine Einflussnahme ermöglichen.	Es besteht nur bedingt öffentlicher Zugriff auf die Flächen. Noch ist unklar, welche Instrumente eine Einflussnahme ermöglichen.
innerörtliche Erschließung	Im Altstadtgebiet gibt es Erschließungsstraßen mit Freiraumqualitäten aufgrund eines ortsgerechten Ausbaus.	Aufgrund der oftmals geringen Straßenquerschnitte entstehen Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern (z.B. Erm-schwerer Straße, Marktplatz, Brückenstraße). Eine Barrierefreiheit ist nicht überall gewährleistet und es bestehen Defizite beim baulichen Zustand der Oberflächen.	Der Ansatz des „Shared Space“ ist in Witzenhausen z.T. schon konkrete Realität (z.B. in der Burgstraße, die von einer Hauskante bis zur anderen durchgängig gepflastert ist) bzw. wird gerade erprobt. In einigen Bereichen wäre dieser Ansatz aber noch ausbaufähig (Stubenstraße, Walburger Straße), müsste aber an die besonderen Rahmenbedingungen angepasst werden (Ladengeschäfte im EG, Parkplätze). Anhand von Erfahrungen konkret umgesetzter Beispiele an anderen Standorten, könnten wichtige Aspekte im Vorfeld herausgearbeitet werden, damit sie in die weitere Planung einfließen können.	Dieser Ansatz lebt in hohem Maße von der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, der von denselben mitgetragen werden muss. Hier gilt es viel Überzeugungsarbeit zu leisten, um eine Mitwirkungsbereitschaft zu erreichen.
klima-freundlicher Verkehr	Es gibt ein Verkehrskonzept zum klimafreundlichen Verkehr, dessen Grundziele von der StaVo als wichtig erachtet werden und insbesondere bei geplanten Umgestaltungen berücksichtigt werden.	Die Ziele (Verbesserungen für Fuß- und Radwegeverkehr) lassen sich nur bedingt umsetzen, da die vorhandenen Straßenquerschnitte oftmals für eine getrennte Führung der Verkehrsarten nicht ausreichen. Einbahnstraßenregelungen kommen erschwerend hinzu.	Aktuell werden verschiedene Ansätze modellhaft erprobt. Dies liefert Erkenntnisse zur tatsächlichen Umsetzbarkeit (z.B. Radfahren gegen die Einbahnstraße, in der Fussgängerzone bzw. auf dem Marktplatz).	Die räumlichen Rahmenbedingungen stecken enge Grenzen, deshalb muss ein grundlegendes Umdenken in der Richtung „alle Verkehrsteilnehmer müssen mehr Rücksicht nehmen“...erfolgen, was nicht einfach zu erreichen ist.
Erschließungsmaßnahmen	Aktuell werden Erschließungsmaßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen umgesetzt.	Einige Planungen sind bereits so weit fortgeschritten, dass nur noch bedingt Änderungen integriert werden können.	Dort, wo noch die Möglichkeit besteht, sollten Planungen ggf. überdacht, bzw. einer erneuten Prüfung unterzogen werden. Insbesondere sollten Querungsmöglichkeiten und Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer bzw. die Integration von Radwegen und „Grünen Bausteinen“ integriert werden.	Die Planung ist teilweise bereits zu weit fortgeschritten.
Neue Werra-Brücke	Durch den Bau der Neuen Werra-Brücke soll die Alte Werra-Brücke entlastet werden, so kann diese ggf. zu einer Brücke mit Schwerpunkt im Bereich Fuß- und Radwegeverkehr entwickelt werden.	Wird die Neue Werra-Brücke im aktuell vorgesehenen Bereich (An der Schlagd) realisiert, werden wichtige Grünstrukturen, Wegeverbindungen und Nutzungen (Basketballplatz, Werraue, Radweg usw.) beeinträchtigt. Aktuell wird dann von einer Zunahme des LKW-Verkehrs auf der B 451 ausgegangen.	Die Alte Werra-Brücke kann entlastet und ggf. mit Schwerpunkt im Bereich Fuß- und Radwegeverkehr entwickelt werden. Eine entsprechende Regelung des Verkehrs macht die Unterführung obsolet und eröffnet völlig andere Gestaltungsspielräume im Bereich Südlicher Brückenkopf/ Brückenstraße / Zollamtsplatz, Eingang Torhaus Universität und Stubenstraße.	Der Standort der neuen Brücke ist noch nicht abschließend gesichert, die Nutzungsoptionen der Alten Brücke sind noch ungeklärt.
Geplante Einrichtung einer Mobilitätsstation	Im Altstadtbereich am Zollamtsplatz sind eine Bushaltestelle, eine E-Ladestation für E-Bikes sowie Fahrradabstellmöglichkeiten geplant.	Die Anlage einer Mobilitätsstation an sich wird positiv bewertet, der aktuell geplante Standort am Zollamtsplatz schränkt jedoch die Möglichkeiten zur Gestaltung eines Platzes an der Werra (Stadt am Fluß) ein und der als wichtig erachtete Zugang zur Universität (Torhaus) kann nicht qualitativ gestaltet werden.	Da sich im Werrauferebereich viele Aspekte verändern werden (Erhöhung des Damms aufgrund neuer Anforderungen zum Hochwasserschutz, ungeklärter Verbleib der Unterführung, noch nicht absehbare Nutzung der Alten Werra-Brücke als Fuß- und Radwegeverkehr) sollte der Standort nochmals diskutiert werden. Insbesondere, weil sich die Bereitschaft des Studentenwerkes abzeichnet, die Eingangssituation durch das Torhaus öffentlicher zu gestalten.	
ZOB	Derzeit wird eine Planung zur Neuanlage des bestehenden ZOB am selben Platz erstellt.	Die Erschließung des ZOB vom Stadtpark über die B 451 ist nicht optimal.	Weitere Anforderungen, wie z.B. ein Bushalt für Touristenbusse, konnten in die Planung integriert werden.	Durch Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der B 451 durch den Bau der Neuen Werra Brücke, wird deren Barrierewirkung zum Stadtpark erhöht.
Bahnhof	Der Bahnhof ist ein wichtiges ÖPNV Angebot, das von vielen Studenten und als Park&Ride Standort genutzt wird.	Der Bahnhof liegt am nördlichen Rand des Stadtgebietes am höchsten Punkt der Nordstadt. Es gibt Verbesserungsbedarf bei der Abstimmung der Anschlussverbindungen und beim Fußwegeangebot. Das Bahnhofsgebäude weist Modernisierungsbedarf im Innenbereich auf.	Das Park&Ride Angebot kann noch ausgebaut werden und auch die Radabstellmöglichkeiten und die Busanbindung in die Altstadt können verbessert werden. Ein ergänzendes Fußwegeangebot (Öffnung Campus Nord, Weinbergweg) wird in die längerfristige Planung integriert.	Das Bahnhofsgebäude befindet sich in privater Hand, die Einflussnahme auf die Modernisierungsmaßnahmen ist daher begrenzt.
Parkplätze	In Witzenhausen bestehen verschiedene private und öffentliche Parkplatzangebote auch innerhalb der Altstadt.	Es wird zuviel Park-Such-Verkehr in die Stadt hineingeleitet, der die Aufenthaltsqualität der Altstadtstraßen beeinträchtigt. Es gibt kein Parkleitsystem, das die auswärtigen Besucher auf die außerhalb des Kerns liegenden Parkplätze leitet.	Wenn der Park-Verkehr der auswärtigen Besucher auf den gekennzeichneten Parkplätzen vor der „Stadtmauer“ abgefangen werden kann, ergeben sich in der engen Altstadt mehr Benutzungsoptionen und Aufenthaltsqualitäten für die vorhandenen Stadträume - was Bewohnern und Besuchern zugute kommt.	Für mobilitätseingeschränkte Personen müssen innenstadtnahe Parkplätze vorgehalten werden. Alte Park- und Fahr-Gewohnheiten zu durchbrechen, bedarf Überzeugungsarbeit; Hier muss nicht nur mit baulichen, sondern auch mit kommunikativen Mitteln gearbeitet werden.

