

# Verkehrliches Leitbild Rosdorf

## → Ziele und Aufgaben



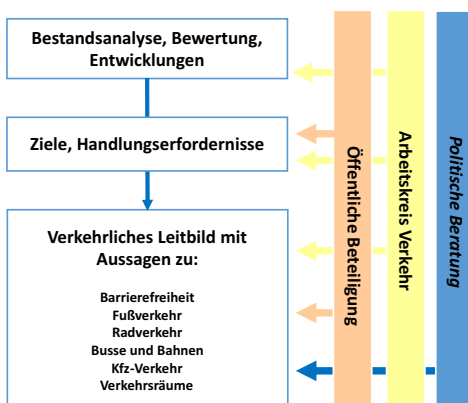
### Ausgangslage

Immer wieder gibt es Klagen zur Verkehrssituation in der Ortschaft Rosdorf. Während im Ortskern (= hist. Siedlungskern) zu viele Autos und ein chaotisches Zusammentreffen aller Verkehrsarten kritisiert werden, gibt es auf den Hauptverkehrsstraßen besonders Probleme für den Rad- und Fußverkehr. Die fehlende Barrierefreiheit sowie das Radwegenetz werden ebenfalls genannt. Die Gemeinde möchte im Rahmen des Verkehrlichen Leitbildes mit den Bürger/-innen gemeinsam Verbesserungsmaßnahmen erarbeiten.

### Was ist ein Verkehrliches Leitbild?

Ein Verkehrliches Leitbild setzt den strategischen Rahmen für die nachhaltige, verkehrliche und städtebauliche Entwicklung der nächsten Jahre. Es berücksichtigt alle Verkehrsarten und nimmt auf besonders schützenswerte bzw. wichtige Verkehrsräume direkten Bezug. Die Entwicklungspotenziale einzelner Verkehrsarten werden auch in Abwägung zur Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel zueinander dargestellt. Grundlage für die Aufstellung eines verkehrlichen Leitbildes sind valide Daten der Einwohner- und Mobilitätsstatistik.

### Ablauf „Verkehrliches Leitbild“



### Ablauf

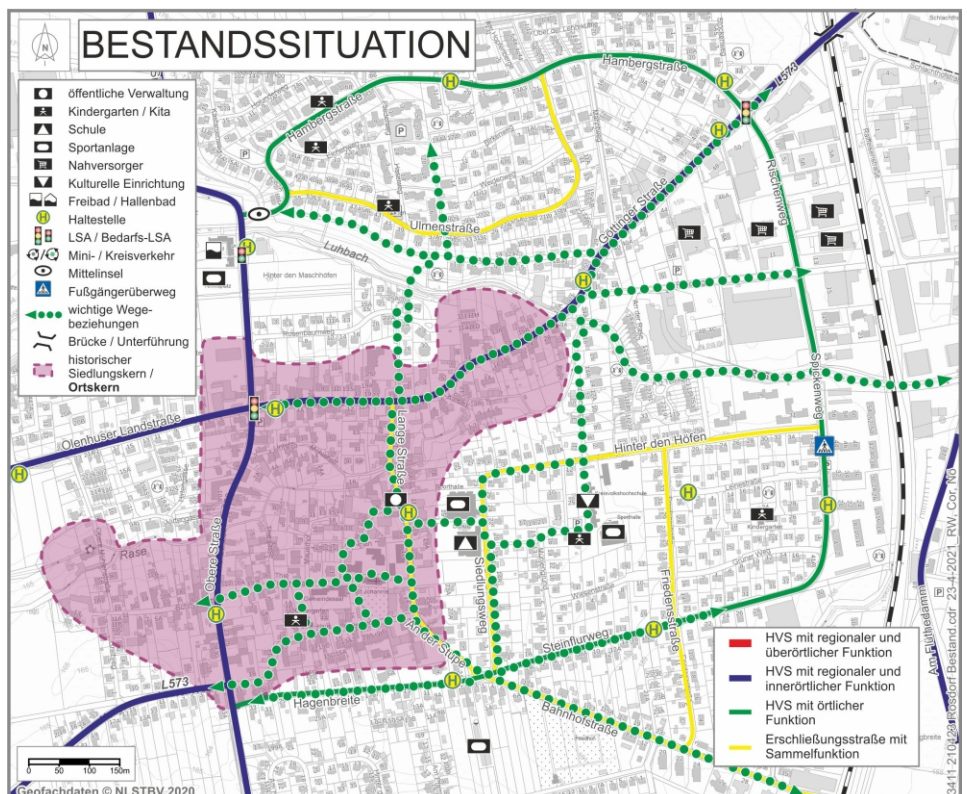
Ausgehend von einer umfangreichen Bestandsanalyse und Bestandsbewertung wurden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Die bisherigen Inhalte wurden im Rahmen eines begleitenden Arbeitskreises diskutiert. Mit Beginn der Beteiligungsphase wird nun die Öffentlichkeit mit einer Befragung eingeladen, die Ergebnisse des Verkehrlichen Leitbildes intensiv zu diskutieren. Anschließend folgen vertiefende Workshops zu einzelnen Themen, in denen die Inhalte vorgestellt und diskutiert werden. Abschließend wird der Entwurf der Politik vorgestellt und soll beschlossen werden.

### Ziele

Rosdorf strebt an, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten Radverkehr, ÖPNV und das „zu Fuß gehen“ deutlich zu steigern. Auch die

Barrierefreiheit soll verbessert werden. Dabei soll der Autoverkehr im Ortskern nicht eingeschränkt, aber in seinen negativen Auswirkungen gedämpft werden. Die Erreichbarkeit verschiedener Ziele soll für die nicht motorisierten Verkehrsarten verbessert werden. Weitere übergeordnete Ziele sind:

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- kurze Wege fördern
- Fußverkehr verbessern
- Barrierefreiheit sichern
- Radverkehrsanteil erhöhen
- Radverkehrsnetz optimieren
- wichtige Knotenpunkte optimieren
- Verkehrssicherheit verbessern
- Orientierung im Verkehr verbessern
- ruhenden Verkehr sortieren
- Öffentlichkeits- und Bürgerdialoge pflegen



## Ihre Meinung ist wichtig!

Beantworten Sie uns einige Fragen und nehmen Sie Stellung zum Verkehrlichen Leitbild. Scannen Sie mit Ihrem Smartphone den QR-Code oder nutzen Sie auf den folgenden Link:

<https://www.surveymonkey.de/r/663FW55>

**Machen Sie mit!**



### Impressum

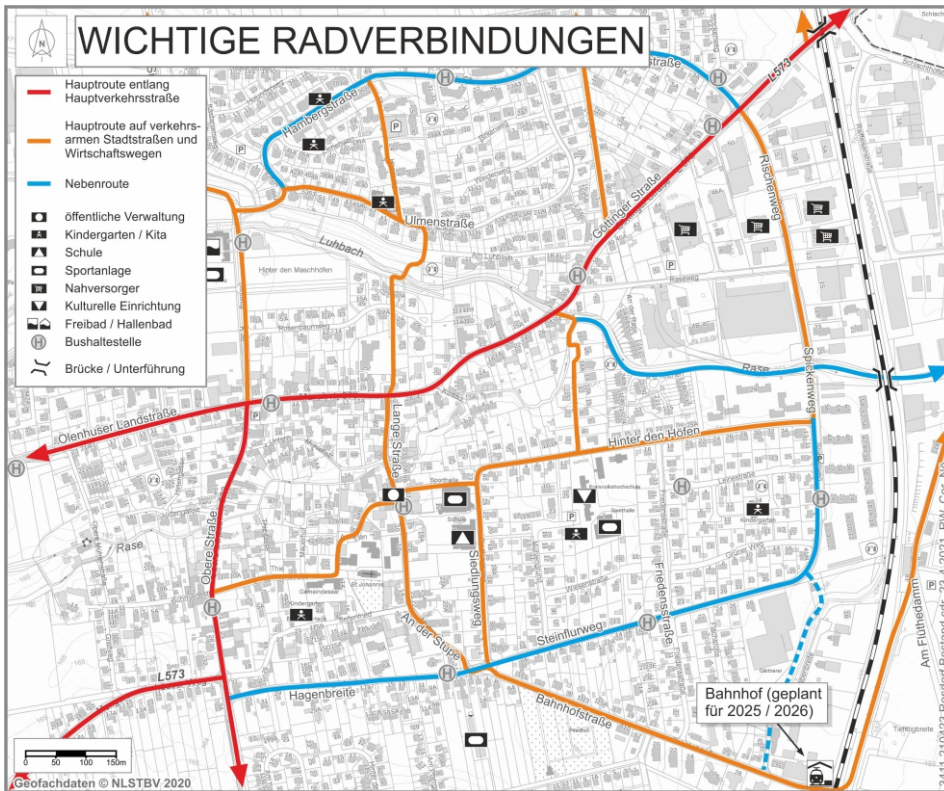
Gemeinde Rosdorf  
Lange Straße 12  
D-37124 Rosdorf  
Tel.: +49 551 / 78901-0  
E-Mail: [gemeinde@rosdorf.de](mailto:gemeinde@rosdorf.de)  
<https://www.rosdorf.de/>

### Fachliche Beratung und Redaktion

**PGT** Umwelt und Verkehr GmbH  
Vordere Schöneworth 18  
D-30167 Hannover  
Tel.: 0511 / 38 39 4-0  
Fax: 0511 / 38 39 450  
E-Mail: [post@pgt-hannover.de](mailto:post@pgt-hannover.de)  
[www.pgt-hannover.de](http://www.pgt-hannover.de)



# → Bestandssituation



weiten Teilen der Ortschaft auf 30 km/h begrenzt. Das Verkehrsaufkommen, ermittelt auf Basis von aktuellen Erhebungen, ist nicht hoch aber im engen Straßenraum dennoch konfliktträchtig. Die teilweise breiten Straßen in der Ortsdurchfahrt führen stellenweise zu höheren Fahrgeschwindigkeiten.

## Busse und Bahnen

Die Busanbindung an Göttingen ist gut. Die Haltestellen im Ortsgebiet sind teilweise barrierefrei ausgebaut. Die Anbindung nach Göttingen ist ab Herbst 2021 durch halbstündige Fahrten weiter verbessert worden. Zurzeit ist Rosdorf nicht mit einem eigenen Haltepunkt an das Schienennetz angebunden. Im Jahr 2025 / 2026 soll die Bahnstrecke RB83 / RB87 mit Haltepunkt in Rosdorf reaktiviert werden. Der Umbau des Bahnhofsumfeld mit P+R- sowie B+R-Parkplätzen ist bereits vorbereitet.

## Verkehrsmengen

Vor den Sommerferien wurden Verkehrserhebungen an verschiedenen Knotenpunkten Rosdorfs durchgeführt. Es wurden mehrere Knotenpunkte sowie Querungsbereiche erhoben. Im Vergleich zur Erhebung aus 2014 ergab sich ein Rückgang der Verkehrsmengen entlang der Hauptstraßen.

## Fußverkehr



Die Wege in Rosdorf sind kurz. Besonders straßenunabhängige Wege müssen zu einem durchgehenden Netz verbunden werden.

Barrierefreie Wege sind nicht durchgängig vorhanden. Zur Verbesserung der Fußwegesituation ist die Entwicklung eines gut ausgebauten Fußwegenetzes, welches wichtige Ziele verbindet, erforderlich.

## Kfz-Verkehr



Es bestehen nur wenige Konflikte für den Kfz-Verkehr. Hierzu zählen bspw. Stausituationen an der

Anbindung nach Göttingen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in

## Radverkehr

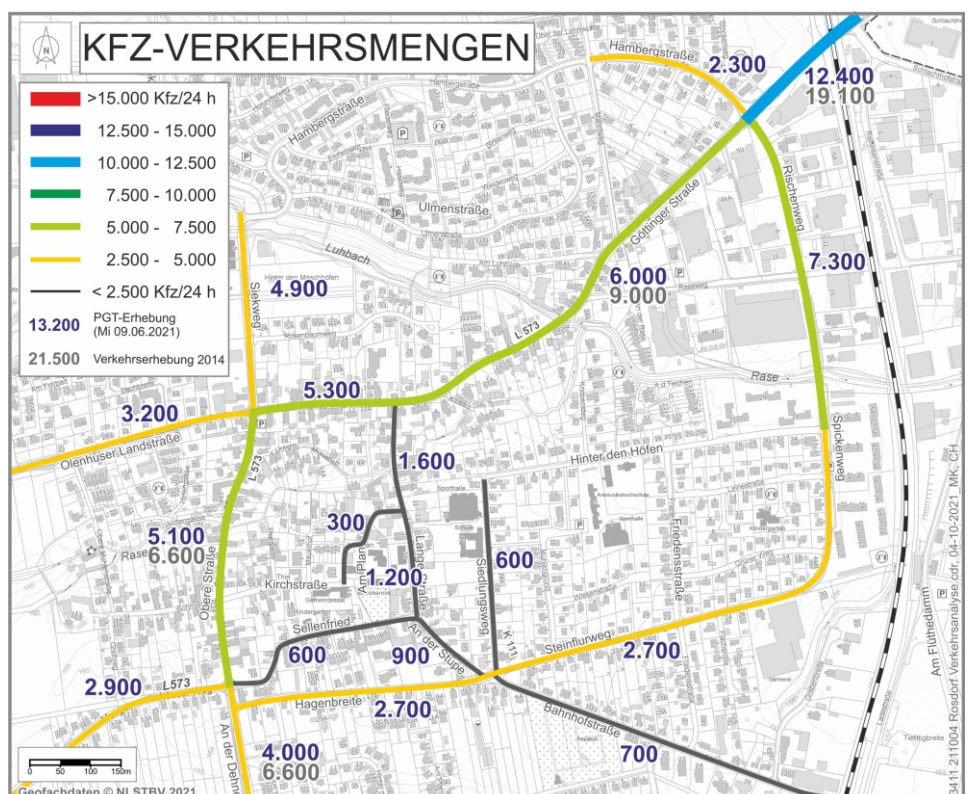


Rosdorf bietet durch verschiedene vorhandene Wege und den geplanten Radschnellweg nach Göttingen eine gute Basis für den Radverkehr. Die Fort-

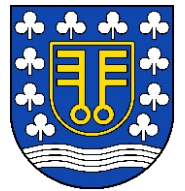
führung des Radschnellweges verbessert die Anbindung weiter. Die Infrastruktur für den Radverkehr ist verbesserungswürdig, da nicht alle Verbindungen durchgehend gut befahrbar sind.

Eine Schlüsselmaßnahme ist das Radverkehrsnetz zu entwickeln, welches sukzessive routenbezogen ausgebaut werden soll.

Erste radverkehrsunterstützende Markierungen sollen möglichst kurzfristig auf den Hauptverkehrsstraßen umgesetzt werden.



# Handlungsbedarf und Schlüsselmaßnahmen



## Handlungsbedarfe im Ortskern

Ein Schwerpunkt der Handlungsbedarfe liegt in der Verbesserung der Situation im Ortskern, im Bereich von Schule, Kindergarten, Kirche und Rathaus.

## Einbahnstraßenführung im Ortskern

Um den Verkehr zu reduzieren, wurden verschiedene Varianten zur Verkehrsführung mit Einbahnstraßen untersucht. Die Erreichbarkeit bleibt

unverändert - die Erschließung ändert sich, um Schleichverkehr in der Ortsmitte zu vermeiden.

Bei der Bewertung der Varianten bzw. möglicher weiterer Varianten ist der Bürgerdialog besonders gefordert. Sämtliche Varianten verändern die Erreichbarkeit bzw. die Wege im Ortskern mit dem Ziel, den Verkehr zu ordnen und einen für alle Verkehrsteilnehmer sichereren Raum zu schaffen. Ein Verkehrsversuch mit

Einbahnstraßenführung kann im Vorgriff auf die anvisierte Umgestaltung Erkenntnisse liefern, die für den weiteren Prozess der Umsetzung von Bedeutung sind. Verkehrsversuche sollten allerdings immer mindestens ein halbes Jahr Dauer umfassen. Auch die Verkehrssituation im Bereich der Schule, entlang der Langen Straße, und des Kindergartens sind dahingehend zu verbessern, dass Hol- und Bringverkehre sicherer abgewickelt werden. Der mit hoher gestalterischer Qualität verbundene Umbau des Ortskerns soll in jedem Fall so erfolgen, dass unterschiedliche Verkehrsführungen denkbar sind und ausprobiert werden können. In Fortführung der Verkehrs-

beruhigungsideen soll der Ortskern grundsätzlich aufgewertet werden, um somit auch die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

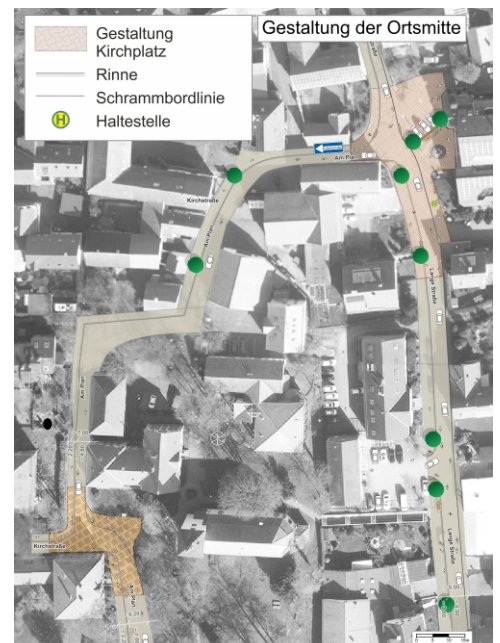
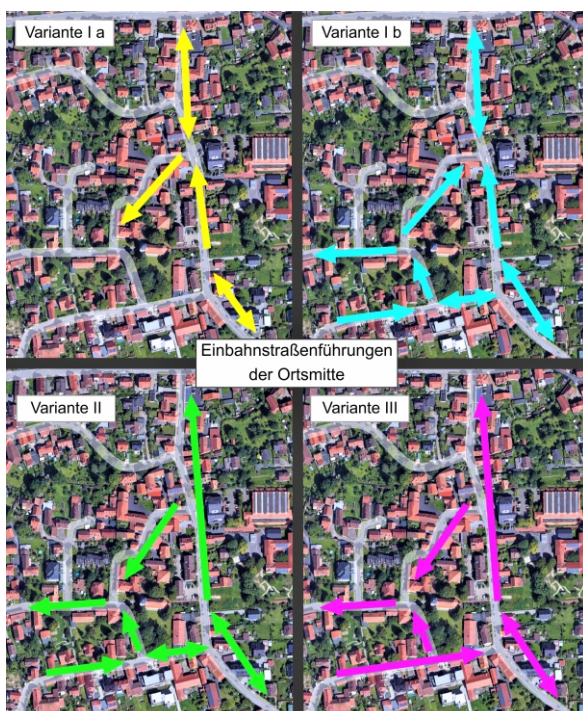
Schwerpunkt ist der Bereich zwischen Rathaus, Schule und Am Plan sowie die Situation am Kirchplatz. Hier kann durch die veränderte Verkehrsführung mit Einrichtungsverkehren wesentlich mehr Platz für den Fußgänger im Seitenraum und für die Sicherung von Querungsstellen gewonnen werden.

## Querungssicherheit und Barrierefreiheit

Im Zuge von wichtigen Wegeverbindungen sollen Querungsstellen barrierefrei hergestellt werden. Dies gilt besonders für Querungen in Richtung Leineau und der Göttinger Straße sowie Querungen, die für den Schulweg relevant sind, wie zum Beispiel in der Bahnhofstraße und der Göttinger Straße / Masch beim Radverkehr.

Schwerpunkt ist die Verbesserung vorhandener Wege. Eine neue Verbindung für Radfahrer und Fußgänger kann die Situation im Bereich der Schule durch eine neue Verbindung nördlich der Sporthalle grundsätzlich verbessern. Damit können auch Ziele westlich bzw. östlich des Ortskerns auf kurzem Wege erreicht werden. Diese Verbindung soll dazu führen, dass die südliche Hauptschulwegverbindung vom Radverkehr entlastet wird.

Auf der östlichen Seite der Schule am Siedlungsweg soll eine Hol- und Bringzone den Bereich des Ortskerns vom Hol- und Bringverkehr entlasten.





# Handlungsbedarf und Schlüsselmaßnahmen

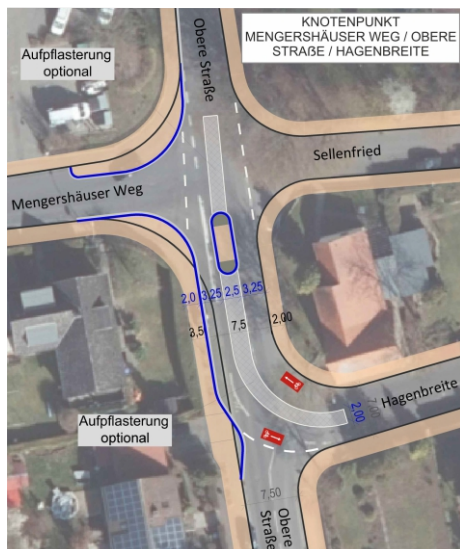
## Knotenpunkt Steinflurweg / Hagenbreite / Bahnhofstraße

Für die Anbindung des neu zu eröffnenden Bahnhaltelpunktes und ebenso für den Schulweg von besonderer Bedeutung, ist die Querungssituation am Steinflurweg.

Die bestehende Bushaltestelle ist nur in einer Fahrtrichtung barrierefrei. Ein Umbau der Bushaltestelle kann so erfolgen, dass die Querung für die Fußgänger auf direktem Wege möglich ist. Einfache Verbesserungsmöglichkeiten, wie Fußweg-Absenker und ergänzend gepflasterte Fußwege sind auch denkbar. Darüber hinaus wird mit einem Minikreisverkehrsplatz die Situation der Schulanfahrt über den Siedlungsweg ebenfalls verbessert.

## Knotenpunkt Mengershäuser Weg / Obere Straße / Sellenfried

Am Knotenpunkt soll insbesondere die Querbarkeit verbessert werden. Im nördlichen Bereich der Oberen Straße ist aus Platzgründen keine Querungshilfe möglich. Eine mögliche Mittelinsel südlich der Einfahrt des Mengershäuser Wegs kann durch gepflasterte (Aufmerksamkeits-) Flächen südlich nach Norden als auch nach Süden verlängert werden und bietet Querenden Schutz. Zur Reduzierung der Fahrgeschwin-



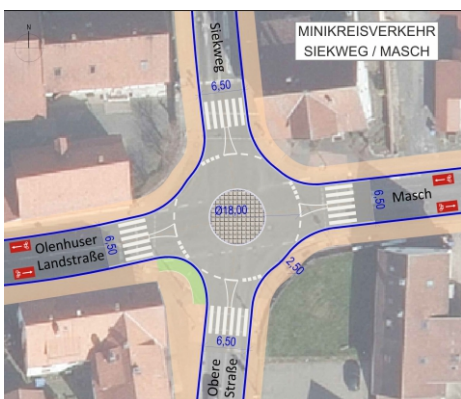
digkeiten soll eine gradlinige Verkehrsführung entlang der Oberen Straße durch eine Ausbuchtung am westlichen Fahrbahnrand unterbrochen werden.

Der Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz bringt keinen wesentlichen Vorteil im Verkehrsfluss, sondern dient im Wesentlichen der Querungssicherheit. Der Mengershäuser Weg wird zukünftig für den Durchfahrtsverkehr gesperrt.

## Minikreisverkehr Siekweg / Masch

An dem Kreuzungspunkt Siekweg / Masch wird mit einem Minikreisverkehr die Querungssituation für die Fußgänger wesentlich verbessert.

Der Verkehrsversuch am Kreisverkehr der Göttinger Straße schafft hier Klarheit und Sicherheit, um auch diesen Knotenpunkt umzugestalten.

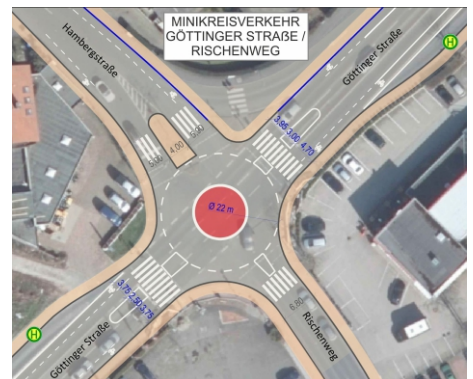


## Fahrgeschwindigkeiten



Im Hauptverkehrsstraßennetz wird Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit angestrebt.

Auch in der Masch und in der Obere Straße wird eine solche Geschwindigkeit gewünscht, weil der Radverkehr in der Fahrbahn geführt werden muss. Weitere sinnvolle Maßnahmen sind u.a. ein überfahrbarer Minikreisverkehrsplatz entlang der Göttinger Straße.



## Minikreisverkehr Göttinger Straße / Rischenweg

Dieser Minikreisel dämpft die Fahrgeschwindigkeiten im Ortseingangsbereich deutlich und verbessert den Verkehrsfluss. Der Minikreisel kann im bestehenden Straßenraum versuchsweise umgesetzt werden, um Erfahrungen zu sammeln.

Ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses zur Aufstellung des Verkehrlichen Leitbildes und der Umsetzung von Maßnahmen ist die Einbindung der Öffentlichkeit. Sie als Bürgerinnen und Bürger Rosdorfs sind nun gefragt, zum vorliegenden Leitbild und zu den Vorschlägen Stellung zu nehmen. Hierzu wurde ein Fragebogen erarbeitet, in dem wesentliche Fragestellungen zur verkehrlichen Entwicklung Rosdorfs thematisiert werden, und Ihnen unter dem beigefügten [Link](#) und [QR-Code](#) zur Verfügung stehen. **Machen Sie mit! Ihre Meinung zählt!**

<https://www.surveymonkey.de/r/663FW55>

