

Planungsbeginn

- 02.2018

Einführungsdatum

- 02.2018

Zielsetzung

- Attraktivitätssteigerung
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Sicherheit steigern

Zielgruppe

- Fußgängerinnen und Fußgänger
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Fahrtzweck

- Beruf
- Erledigung
- Freizeit
- Schule

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad
- Zu Fuß

Projektstatus

- in Umsetzung

Bundesland

- Hessen

Gemeinde

- Rotenburg a. d. Fulda, Stadt

Neugestaltung von Innenstadtbereichen: Wohnzimmer von Rotenburg



Quelle: MER

Ausgezeichnet im Rahmen des Wettbewerbes „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ (2023) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Was ist das Wohnzimmer von Rotenburg?

Das Wohnzimmer von Rotenburg beschreibt ein umfassendes Konzept für die Neudefinition und Umgestaltung der Innenstadt hin zu mehr Aufenthaltsqualität und nachhaltigen Mobilitätsformen. Um das zu erreichen, werden auf der einen Seite bisher als Verkehrsräume genutzte Flächen umgebaut, um einen Aufenthalt dort attraktiv zu machen. Parallel werden Mobilitätsmaßnahmen ergriffen, um die Mobilitätsarten des Umweltverbundes zu stärken und damit die Erreichbarkeit in der Innenstadt zu gewährleisten.

Konkret werden so Plätze in der Altstadtstraße, am Fuldaufer und eine attraktive Verbindung zwischen der Alt- und Neustadt geschaffen. Eine verkehrsplanerische Zielplanung legt eine weitreichende Reduktion des MIV aus der Innenstadt, den Ausbau der Fahrradabstellanlagen, den Halbstundentakt des innerörtlichen Busverkehrs und die Umgestaltung von Kfz-Stellplätzen zu Aufenthaltsräumen fest. Ergänzende Maßnahmen wie die Bewerbung des Radverkehrs in der Aktion STADTRADELN sowie die konzeptionelle Fassung der Nahmobilität und des Schulverkehrs runden das Projekt ab.

Welche Ziele werden mit dem Wohnzimmer von Rotenburg verfolgt?

Das Projekt soll zu einem Umdenken der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer führen. Bisher ungenutzte und zugeparkte Orte sollen wieder eine neue Wertschätzung erhalten und für Aufenthaltsqualität und Besuchsgründe sorgen. Der Umbau von zentralen öffentlichen Bereichen und der Ausbau der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr zusammen mit der Erhöhung des Bustaktes stärkt die Alternativen zur Autonutzung.

Der Nutzen liegt insgesamt in positiven Umweltauswirkungen, durch reduzierte Emissionen und weniger Lärm, aber auch in einer gesteigerten Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele der Stadt durch die Erhöhung der Mobilitätsmöglichkeiten von mehreren Verkehrsmitteln. Die Aufwertung der Freiräume und Stellplätze führt aber auch zu einer Verbesserung des Wohnumfeldes und der Attraktivität der eigenen Stadt. So kann diese durch die eigene Bevölkerung, aber auch durch Touristinnen und Touristen mehr wertgeschätzt und besser zum Aufenthalt und Treffen genutzt werden.

Mit den Konzepten für die Nahmobilität, den Parkraum und den Schulwegverkehr wird in all diesen Bereichen ein planvolles Agieren vorbereitet und eine Abstimmung der Bedarfe erreicht.

Wie erfolgte die konkrete Umsetzung?

Die Umsetzung erfolgte in verschiedenen Phasen. Initiativ ermöglichte der langfristige Förderhorizont des Stadtumbaus sowie dessen planerische Vorbereitung im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) die nötigen Grundlagen für weitreichende Anpassungen der örtlichen Mobilität. Die Korrektur städtebaulicher Defizite ergab die Chance, den Umweltverbund zu stärken. Mit dem Fortschreiten des Stadtumbauprozesses wurden begleitend Konzepte und Planungen erstellt, die eine Anpassung der innerstädtischen Mobilität zum Ziel hatten. Die Realisierung der Konzepte und Ideen wurde wiederum durch weitere Förderprogramme begünstigt und möglich gemacht. So ergab sich ein sich stetig fortentwickelnder und gegenseitig bestärkender Prozess, der in der Gesamtmasse einen großen Schritt in Richtung Mobilitätswende ergeben hat und weitere Schritte in der Zukunft vorbereitete. Für die verschiedenen Schritte verantwortlich zeichnete sich die Stadtverwaltung, unterstützt durch die stadteigene Entwicklungsgesellschaft und für spezifische Planungen und Konzipierungen beauftragte Fachbüros.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Die hohe Kosten der Umsetzung erforderten einen entsprechend hohen Aufwand bei der Akquirierung von Fördermitteln. Zudem ergab sich ein großer Koordinierungs- und Planungsaufwand.

Verwandte Maßnahmen

Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)
Modale Filter zur Verkehrsberuhigung (<https://www.mobilikon.de/massnahme/modale-filter-zur-verkehrsberuhigung>)
Radabstellanlagen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/radabstellanlagen>)

Weitere Beispiele aus der Praxis

Umgestaltung Altstadt West Freising (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/umgestaltung-altstadt-west-freising>)

Verwandte Instrumente

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept>)

Publikationen zum Thema

Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten (<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps-massnahmen-und-ihre-wirkungen>)

Weiterführende Informationen

Website der Marketing- und Entwicklungsgesellschaft Rotenburg [abgerufen am 11.01.2024].

Meilensteine

März 2017:

Aufnahme im Stadtumbau Hessen

Ende 2019:

Fertigstellung ISEK

2019-2022:

Planung und Bau Wegeverbindung Altstadt-Neustadt

April 2020:

Empfehlungen für ein Verkehrs- und Parkraumkonzept der MER

2020- voraussichtlich 2025:

Wettbewerb, Planung und Bau Fuldaufer

2021-2023:

Erstellung Nahmobilitätskonzept

Quellen

Marketing- und Entwicklungsgesellschaft Rotenburg a. d. Fulda mbh, 2023.