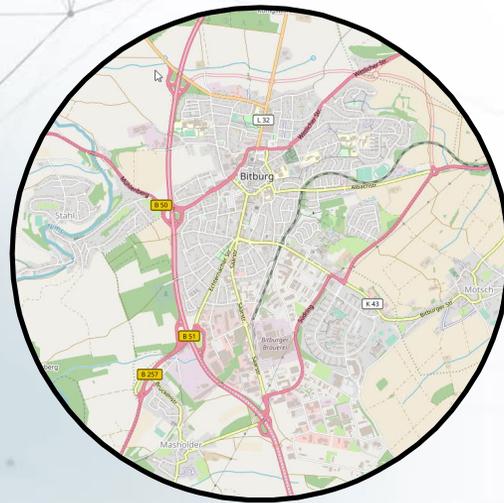




VEP Bitburg - Bestandsaufnahme Stärken- und Schwächenanalyse



Fußgänger

- ▶ Überprüfung hinsichtlich des Vorhandenseins von Gehwegen.
 - ▶ Das gänzliche Fehlen von Gehwegeverbindungen entlang des Hauptstraßennetzes ist in Bitburg nicht anzutreffen. Die Erschließung durch Gehwege in Bitburg erscheint ausreichend. Einseitige Gehwege sind weitestgehend in Bereichen mit wenig Fußgängeraufkommen vorzufinden (Wohngebiete).
 - ▶ Nur vereinzelt sind in schwach befahrenen Nebenstraßen einseitige oder keine Gehwege vorhanden, was aber bei derartigen Erschließungsstraßen (einseitige Bebauung und/oder geringe Verkehrsmengen) akzeptabel ist.
- ▶ Überprüfung auf eine ausreichende Breite der Gehwege
 - ▶ Die EFA 2002 empfiehlt innerorts bei straßenbegleitenden Gehwegen Mindestbreite von 2,50 m (Nutzbare Breite 1,80 m). In Bitburg sind diese breiten kaum vorzufinden. Regelbreite in Bitburg ist ca. 1,50 m.
- ▶ Überprüfung auf Beschaffenheit und Zustand
 - ▶ Defizite insbesondere durch wechselnde oder ungeeignete Gehwegbeläge (Nutzung vor allem durch mobilitätseingeschränkte Personen erschwert). Zudem beeinträchtigen Unebenheiten der Oberfläche den Gehkomfort. Qualitative Defizite hinsichtlich der Gehwege sind punktuell im gesamten Stadtbereich anzutreffen

Fußgänger

Keine Querung am Gehwegende



Unklare Querungssituation



Unebener Gehweg



Bordabsenkung als Quermöglichkeit nicht vorhanden



Freihalteraum Parkstreifen >5 m Sichtbarkeit eingeschränkt



Wenige korrekt ausgeführte Überwege

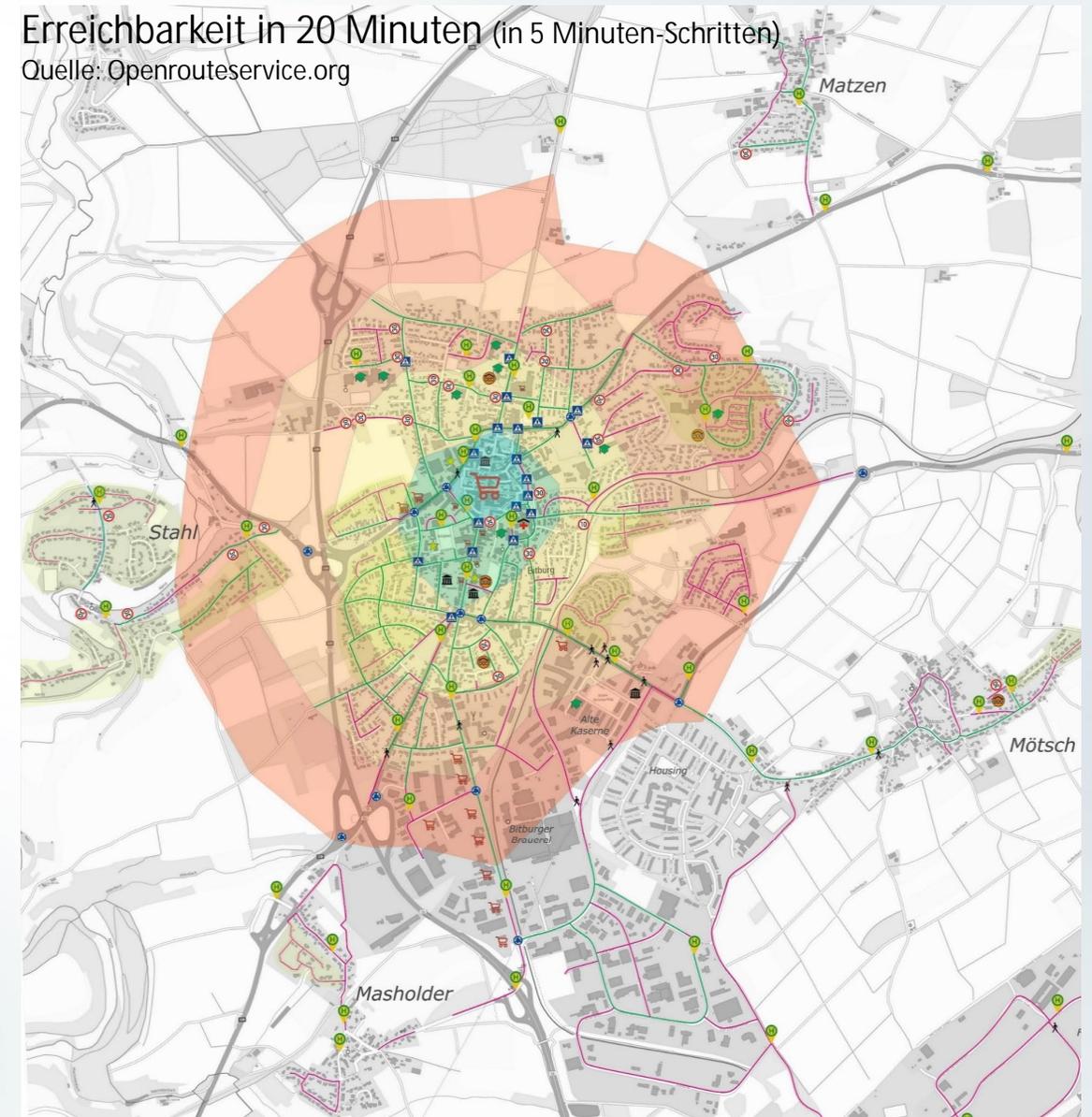


Fußgänger

- Fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt
 - durchschnittliche Wegelänge im Fußverkehr $\leq 1,7$ Km
 - 20 Minuten Fußweg = ca. 1,7 Km
- Innenstadt Fußläufig erreichbar
- Stadtteile liegen in größerer Entfernung
 - Wahrscheinlichkeit für Fußweg nimmt stark ab
 - Wahl eines alternativen Fortbewegungsmittels

Erreichbarkeit in 20 Minuten (in 5 Minuten-Schritten)

Quelle: Openrouteservice.org



Fußgänger - Stärken-Schwächen-Profil

Stärken

- + Vollständigkeit des Wegenetzes
Netzlücken im Gehwegenetz sind in der Stadt Bitburg kaum vorhanden.
- + Querungsstellen im Innenstadtbereich
Im Stadtkern findet sich eine angemessene Zahl an Fußgängerüberwegen oder Querungshilfen.
- + Zugänglichkeit / Barrierefreiheit von öffentlichen Gebäuden
- + Erreichbarkeit
Die Erreichbarkeit von täglichen Zielen in der Innenstadt ist gut.

Schwächen

- Bemessung der Gehwege
Die Breite der Gehwege entspricht in Teilen nicht den Anforderungen/Empfehlungen. Die Qualität der Wege ist für mobilitätseingeschränkte Personen teilweise unzureichend.
- Barrieren im öffentlichen Raum
Engstellen und nicht-abgesenkte Bordsteine führen zu Barrieren bei Wegebeziehungen.
- Barrieren an ÖPNV-Haltestellen
Nur wenige Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind barrierefrei gestaltet.
- Querungsstellen außerhalb des Stadtkerns
Anzahl der Überwege sinkt (Saarstr., Mötscher Str., Albachstr., etc.)
- Erreichbarkeit
Stadtteile sind auf Fortbewegungsmittel angewiesen.

Radverkehr - Stärken-Schwächen-Profil

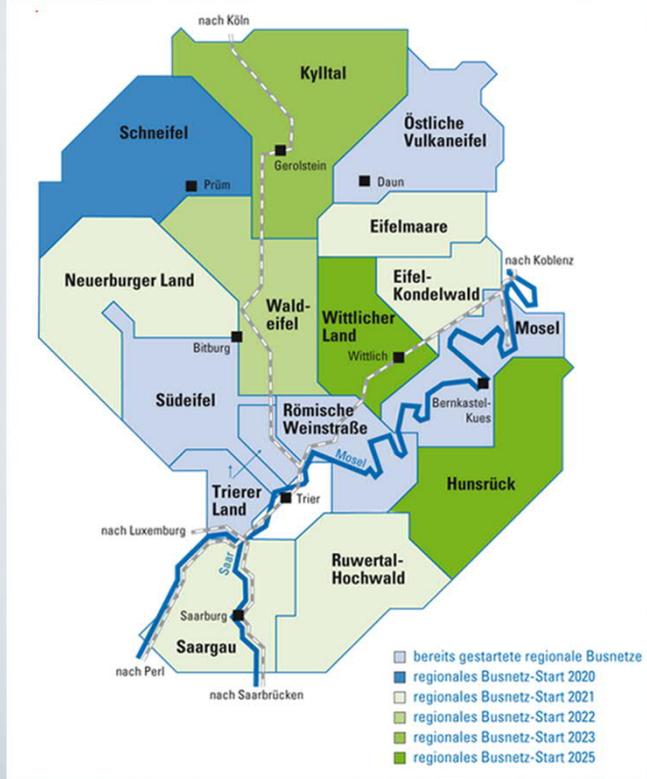
- Radverkehrskonzept im Auftrag der Stadt Bitburg wurde im Jahr 2019 erarbeitet
- Es wurden Schwachstellen analysiert und Vorschläge zur Verbesserung der Radinfrastruktur erarbeitet
- Hieraus entspringt ein Maßnahmenkataster aus welchem (nach Umsetzung) ein vollumfängliches Radverkehrsnetz für Bitburg mit allen notwendigen Belangen (Verbindung Stadtteile, sichere Führung innerstädtisch, schließen von Netzlücken etc.) hervorgeht
- Es wird auf eine Analyse der Stärken und Schwächen an dieser Stelle verzichtet
- Das Radverkehrskonzept wird im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes integriert und alle Maßnahmen des VEP auf Basis des Wunschliniennetzes im Radverkehr abgeglichen und auf Machbarkeit geprüft



Maßnahmenbeschreibung Radwegenetz Bitburg

Quelle: Radwegekonzept Stadt Bitburg

ÖPNV - Stärken-Schwächen-Profil



Neues VRT-Busnetz wird bis 2025 schrittweise umgesetzt. Genauere Informationen (Linien, Taktung etc.) liegen z.Zt. nicht vor.

Linienanbindung von Bitburg



Bordabsenkung vor Haltestelle



Busbord nicht an beiden Einstiegsfeldern



Gute Ausführung (fehlende Sehbehindertenführung)



Haltestelle ohne alles!

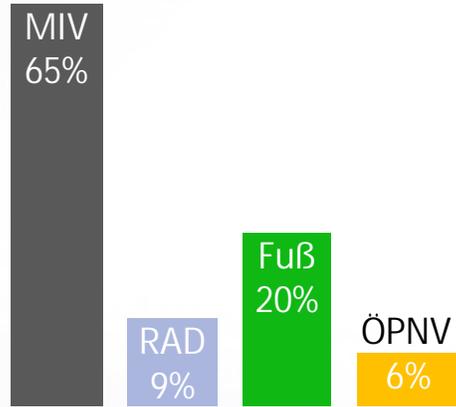
ÖPNV - Stärken-Schwächen-Profil

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">+ Netzdichte / Liniendichte<ul style="list-style-type: none">ca. 60 Haltepunkte in Gesamtstadt (25 Innenstadt;Erreichbarkeit für Großteil der Einwohner weniger als 500mLinien decken Bitburg und das Umland ausreichend ab+ Neues Busnetz im VRT bis 2025<ul style="list-style-type: none">Neues Liniennetz im VRT wird schrittweise umgesetzt- erhöhtes Fahrtangebot (neue Linien/mehr Fahrten)- Änderungen im Schülerverkehr- verbesserte Umsteigemöglichkeiten- strengere Qualitätsrichtlinien	<ul style="list-style-type: none">- Taktichte<ul style="list-style-type: none">Linien verkehren nicht alle nach Taktsystem, sondern richten sich nach Spitzenzeiten- Bahnhof<ul style="list-style-type: none">Hauptbahnhof Bitburg ca. 6km von Stadt entferntLinienerschließung zwischen Stadt und Bahnhof maßgebend zu Hauptverkehrszeiten- Barrierefreiheit der Bushaltestellen<ul style="list-style-type: none">Nur wenige Haltestellen im Stadtgebiet befinden sich in einem barrierefreien Zustand. Der Zugang zum ÖV wird hierdurch für mobilitätseingeschränkte Personen eingeschränkt / erschwert. Zudem befinden sich einige Haltestellen in einem sanierungsbedürftigen Zustand

Umsetzung und Wirkung des neuen Busnetzes bleibt abzuwarten.

MIV

So bewegt sich Bitburg: Zahlen aus der MiD 2017 (Mobilität in Deutschland)



65% aller Wege werden mit dem MIV zurückgelegt



1,2 Pkw pro Haushalt und 1,5 Personen pro Fahrt mit dem Pkw



 32 Kilometer pro Tag und 13 Kilometer pro Weg

46% aller Wege zwischen 0 und 5 Kilometer werden mit dem Pkw zurückgelegt

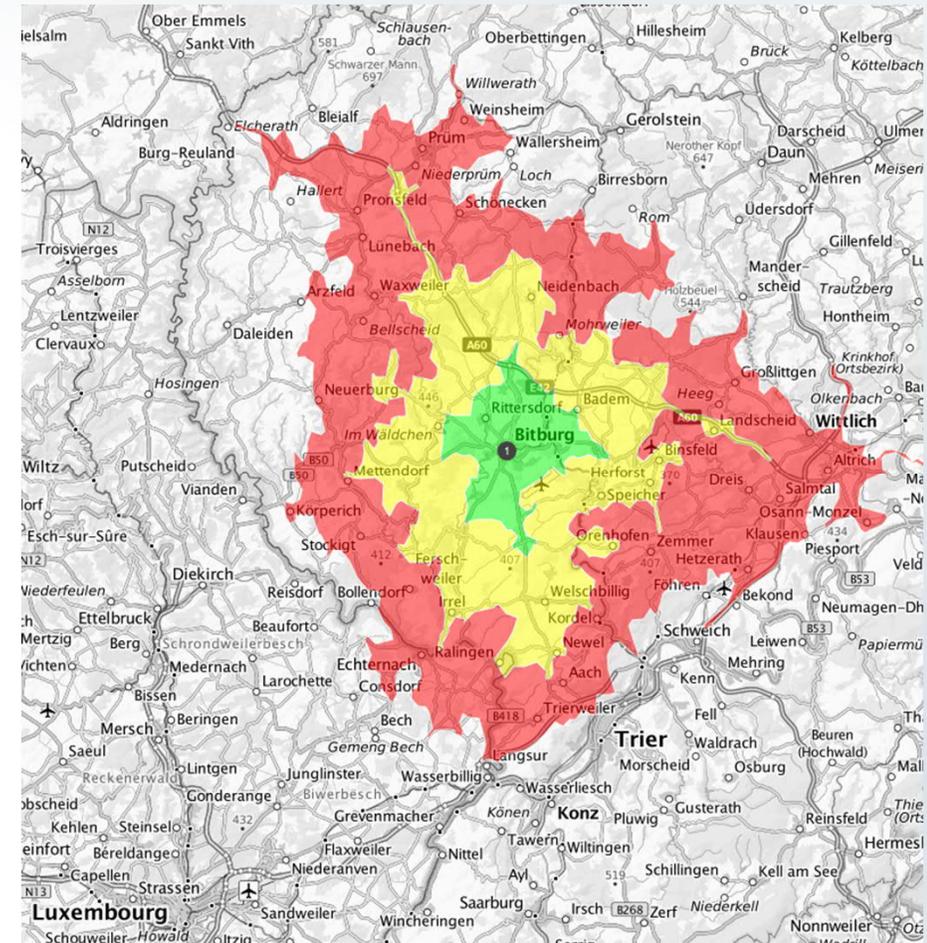
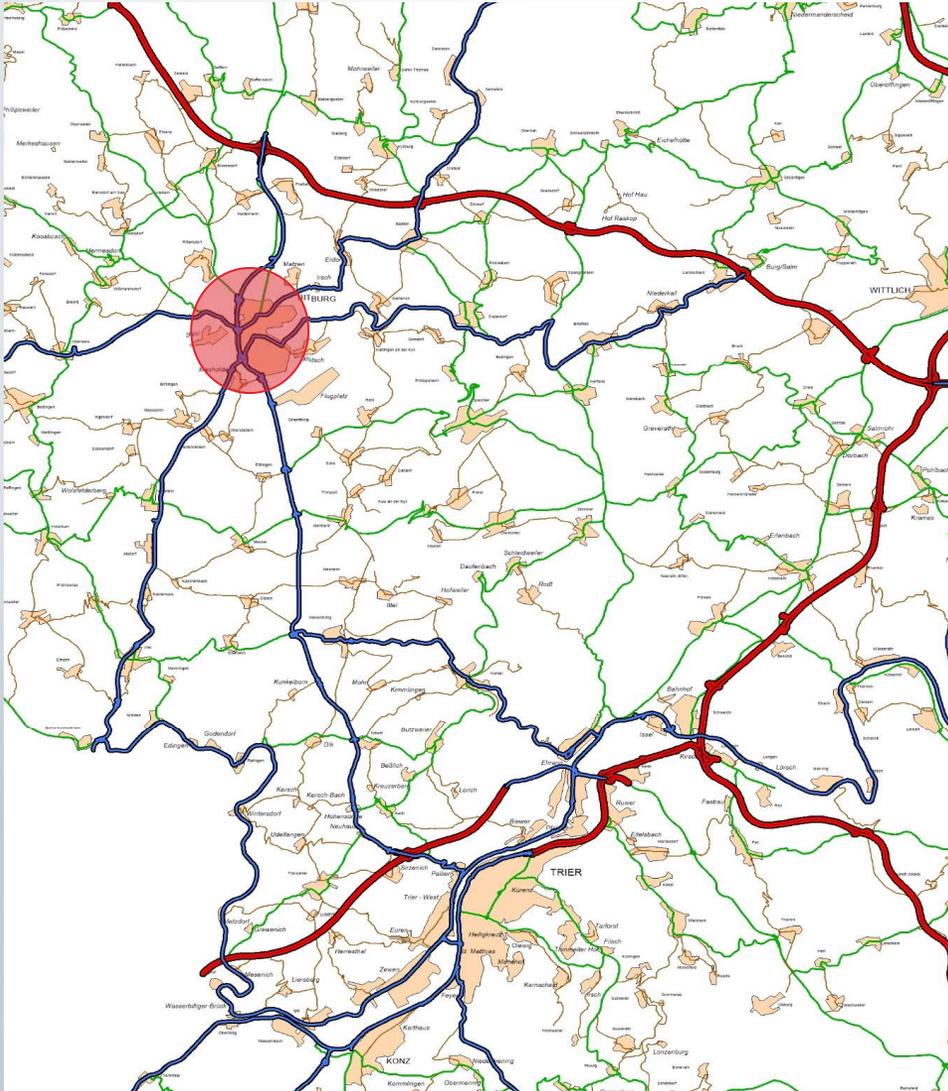


 23 Minuten pro Weg

 74 Minuten pro Tag im Verkehr

MIV

Erreichbarkeit von und nach Bitburg

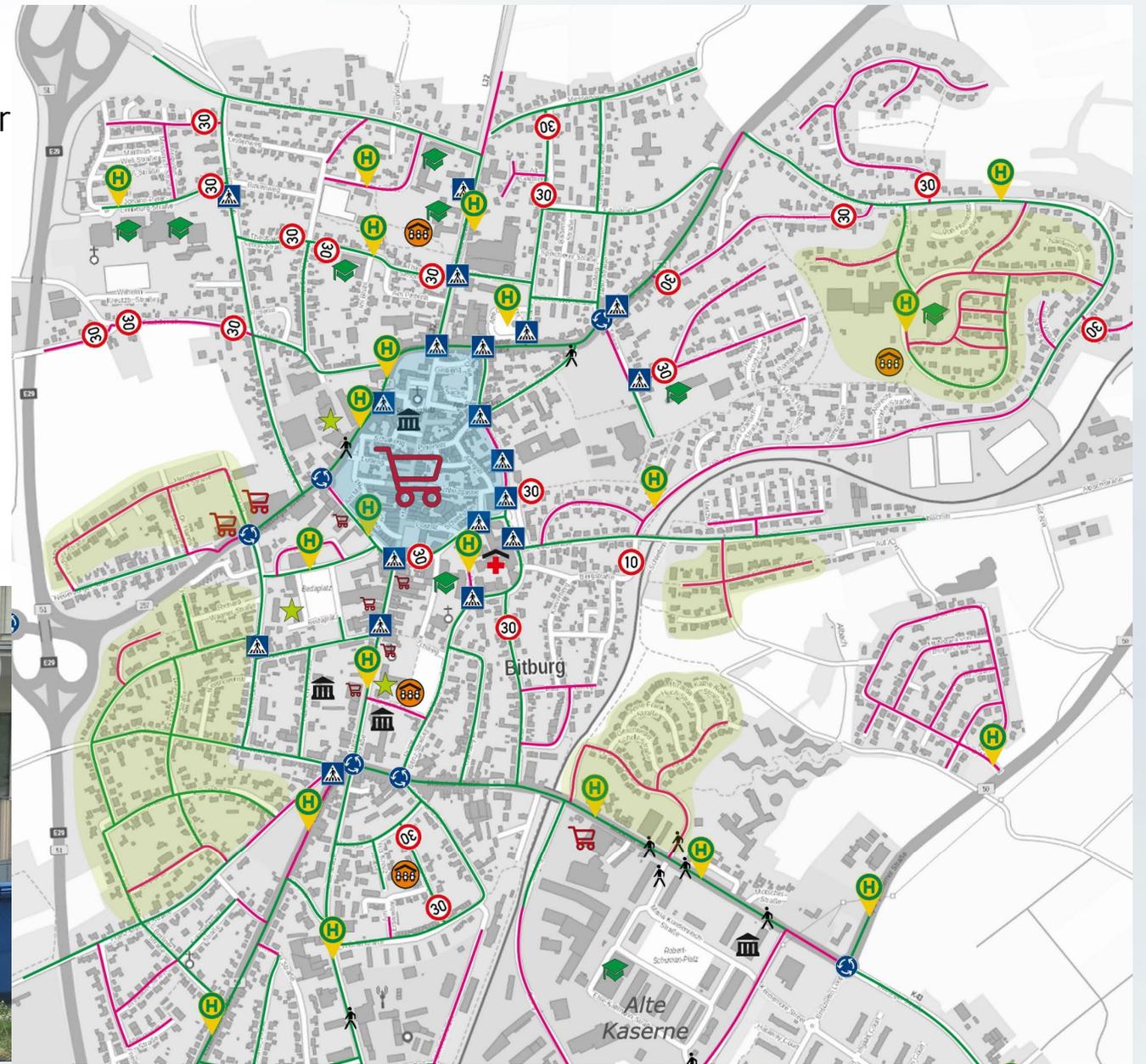


Erreichbarkeit in 30 Minuten (in 10 Minuten-Schritten)
Quelle: Openrouteservice.org

Erreichbarkeit von/nach Bitburg im klassifizierten Straßennetz sehr gut

MIV - Stärken-Schwächen-Profil

- Fast alle Ziele in Bitburg sind mit dem Pkw direkt erreichbar (Ausnahme Fußgängerzone)
- Uneinheitliches Geschwindigkeitsbild innerstädtisch (viele kurze Abschnitte mit Beschränkung in Wohngebieten)



MIV - Stärken-Schwächen-Profil

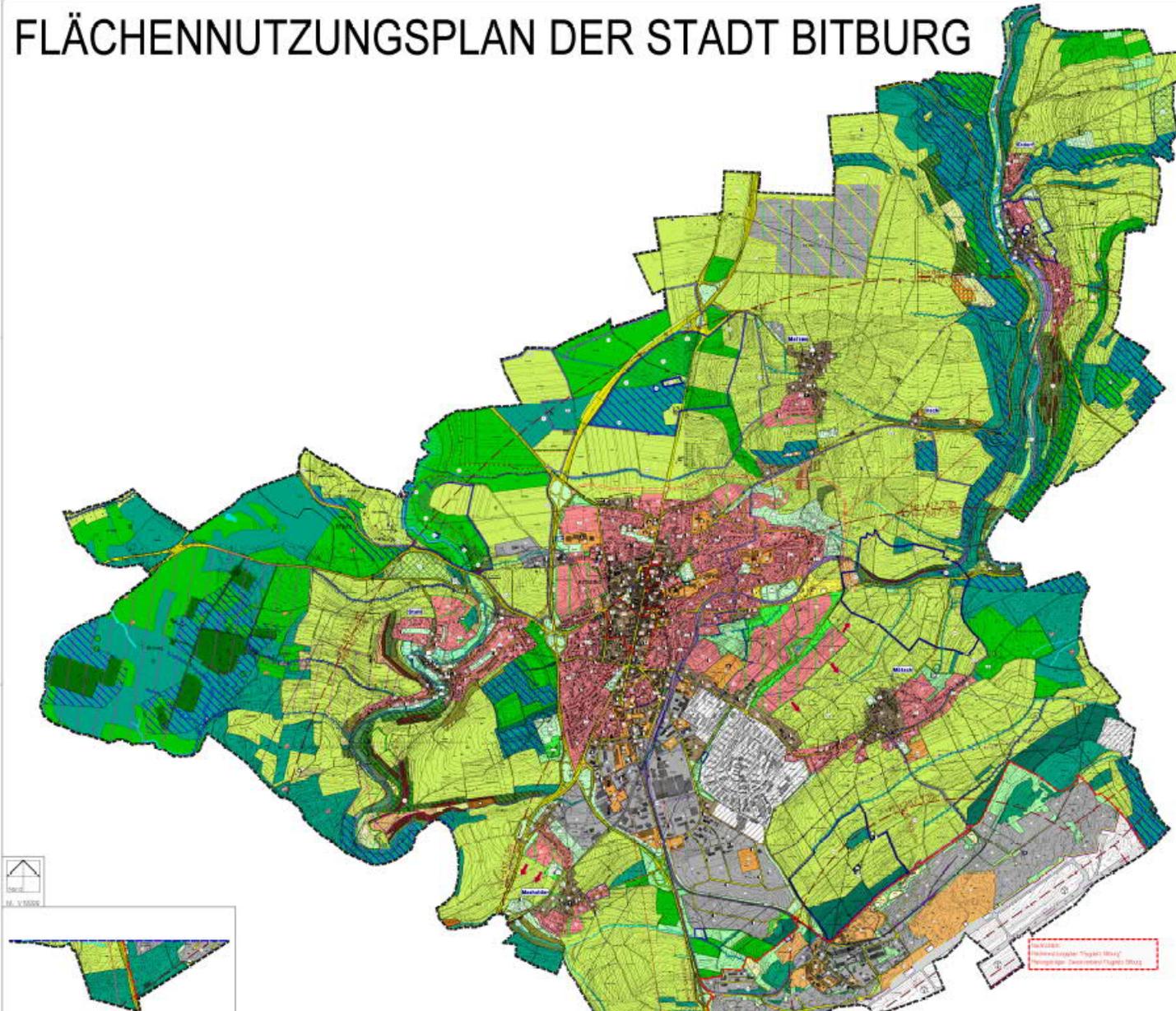
Stärken

- + Mittelzentrum mit sehr guter verkehrlicher Anbindung im klassifizierten Straßennetz (B50, B51, B257, A60, A1) und damit direkte Anbindung an umliegende Städte Trier und Wittlich, sowie an BeNeLux und NRW
- + Trier, Wittlich, Prüm, Grenze Luxemburg innerhalb von 30 Minuten zu erreichen
- + Durchgangsverkehre in Nord-Südrichtung laufen über die B51 (außerhalb Innenstadt)
- + Innerstädtische Infrastruktur stark auf MIV ausgelegt
- + Mir Nord-Ost-Tangente (Baubeginn 2020) ist Bitburg von einem gesamten Umring für den Durchgangsverkehr umschlossen

Schwächen

- B50 und B257 verlaufen durch die Stadt und weisen hohe Verkehrsbelastungen auf
- Diverse Knotenpunkte im Stadtbereich sind während Spitzenzeiten überlastet (KVP B257/Brodeneckstraße, Trierer Straße, Neuerburger Straße)
- Uneinheitliche kleinere Abschnitte mit Geschwindigkeitsbegrenzungen (siehe Karte); Tempozonen sind vorhanden – könnten aber deutlich ausgeweitet werden (vor allem in Wohngebieten)

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER STADT BITBURG



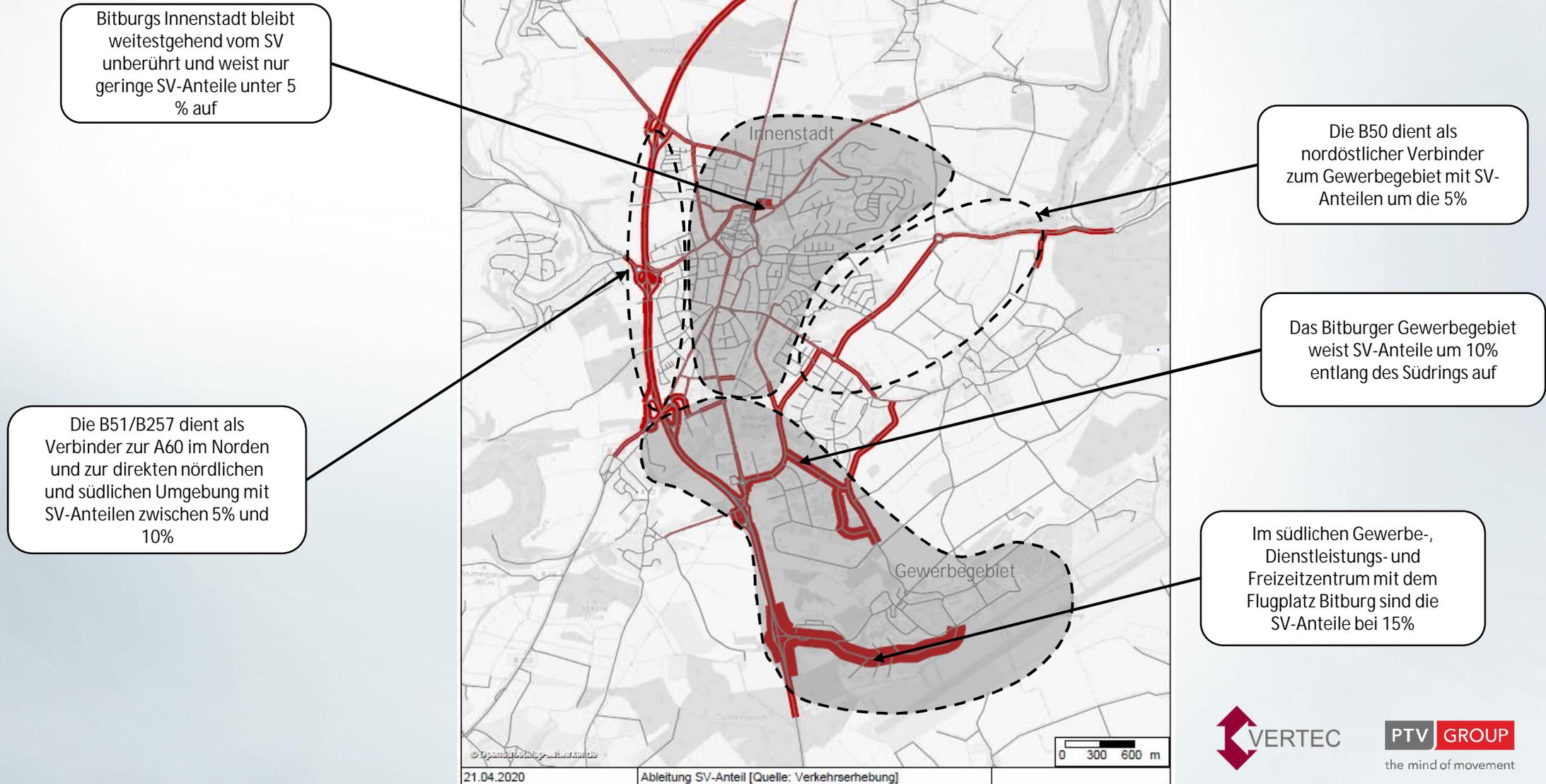
LEGENDE:

ART DER BAULICHEN NUTZUNG

(§ 5 Abs. 2 Nr. 1)

Bestand	Planung	
		Wohnbauflächen
		Gemischte Bauflächen
		Gewerbliche Bauflächen
		Sonderbauflächen
		Sondergebiet Einzelhandel
		Sondergebiet Sportanlage

Wirtschaftsverkehr – SV-Anteile



Wirtschaftsverkehr - Stärken-Schwächen-Profil

Stärken

- + Gebündelte Lage der Gewerbeflächen am südlichen Stadtrand (Saarstraße / Echternacher Straße) sowie im Bereich des Flugplatzes
- + Geringes Schwerverkehrsaufkommen im gesamten Innenstadtbereich, welches maßgeblich durch den ÖPNV erzeugt wird
- + Hauptrouten des Schwerverkehrs liegen im höher-klassigen Straßennetz. Dieses wird zukünftig zusätzlich durch die Nord-Ost-Tangente erweitert, so dass eine vollständige Umfahrung der Innenstadt möglich ist

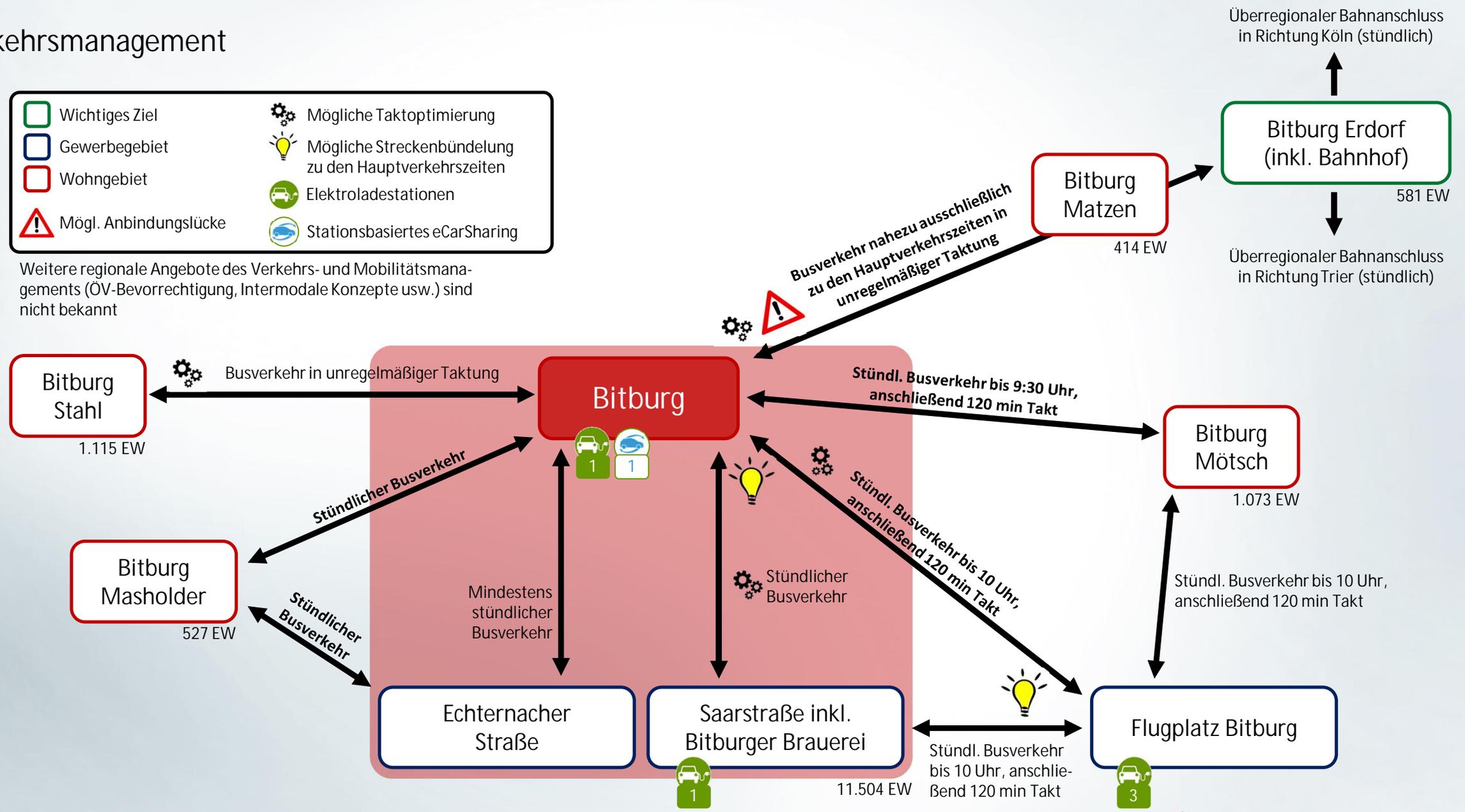
Schwächen

- Ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs in der Verbindung zwischen der A60 und den südlichen Gewerbestandorten verläuft derzeit über die B51/B257

Verkehrsmanagement

 Wichtiges Ziel	 Mögliche Taktoptimierung
 Gewerbegebiet	 Mögliche Streckenbündelung zu den Hauptverkehrszeiten
 Wohngebiet	 Elektroladestationen
 Mögl. Anbindungslücke	 Stationsbasiertes eCarSharing

Weitere regionale Angebote des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements (ÖV-Bevorrechtigung, Intermodale Konzepte usw.) sind nicht bekannt



Verkehrsmanagement - Stärken-Schwächen-Profil

Stärken

- + Nahezu alle Stadtteile sind grundsätzlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar (meist Grund-versorgung zu typischen Arbeits- und Schulzeiten)
- + Bestandsnetz an Elektroladestationen, welches kurz- und mittelfristig beständig erweitert werden soll
- + Das Bestandsnetz enthält zusätzlich ein eCarSharing-Fahrzeug an einem zentralen Standort als „Einblick in die zukunftsweisende Mobilitätsform“

Schwächen

- Taktung auf wichtigen ÖV-Verbindungen nicht ausreichend, um Verlagerungseffekte zu generieren (siehe hierzu auch Abschnitt ÖPNV)
- Z.T. uneinheitliche Bewirtschaftung der zentrumsnahen öffentlichen Parkplätze sowie fehlende Steuerung des Verkehrs (z.B. durch ein statisches Parkleitsystem)
- Ein Klimaschutzkonzept mit (verpflichtenden) Maßnahmen liegt derzeit nicht vor

Verkehrssicherheit - Ergebnisse Unfallkommission

- Georeferenzierung von Verkehrsunfällen erfolgt lediglich im klassifizierten Straßennetz
 - Bestimmung von Unfallhäufungen nach offizieller FGSV-Regelung (M UKO 2012)
 - Referenzierung von Einzelunfalldaten der letzten 5 Jahre auf das digitale Straßennetz
 - Sicherheitsanalyse von Straßennetzen nach den ESN (FGSV 2003) und Kategorisierung des Netzes nach Handlungsbedarf für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

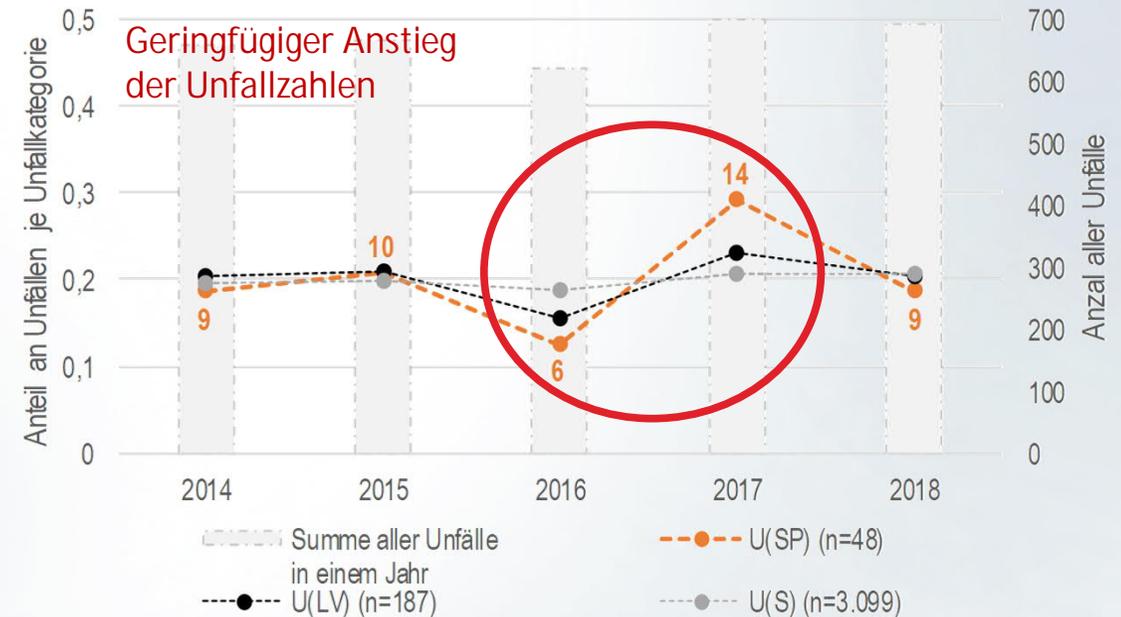
Arbeitsschritte gemäß Angebot lediglich für das klassifizierte Straßennetz!

Ausprägung der Unfallumstände

	Innerorts Bitburg	Innerorts Deutschland
Winter	17 %	30 %
Wochenende	17 %	25 %
Spitzenzeiten	31 %	45 %
Nacht	33 %	30 %
Nässe/Glätte	26 %	30 %

- Teilweise deutliche Unterschreitung der Erwartungswerte im Winter, am Wochenende sowie in Spitzenzeiten
- Geringfügige Überschreitung im nächtlichen Verkehr

Unfallentwicklung innerorts (2014 – 2018)



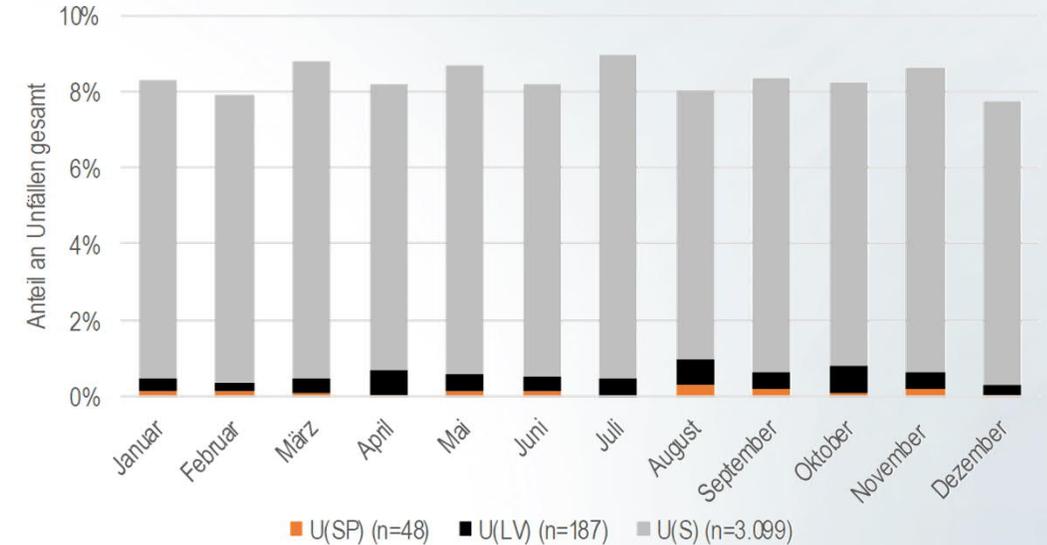
Verkehrssicherheit - Ergebnisse Unfallkommission

- Verteilung über die Monate ist, bis auf eine geringe Erhöhung der Unfälle mit Personenschaden im August, unauffällig
- Geringfügig höhere Unfallzahlen an Dienstagen, Donnerstagen und Freitagen. Dienstags und Freitags tendenziell mehr Unfälle mit schweren Personenschäden
- Unfälle ereignen sich hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten an Werktagen

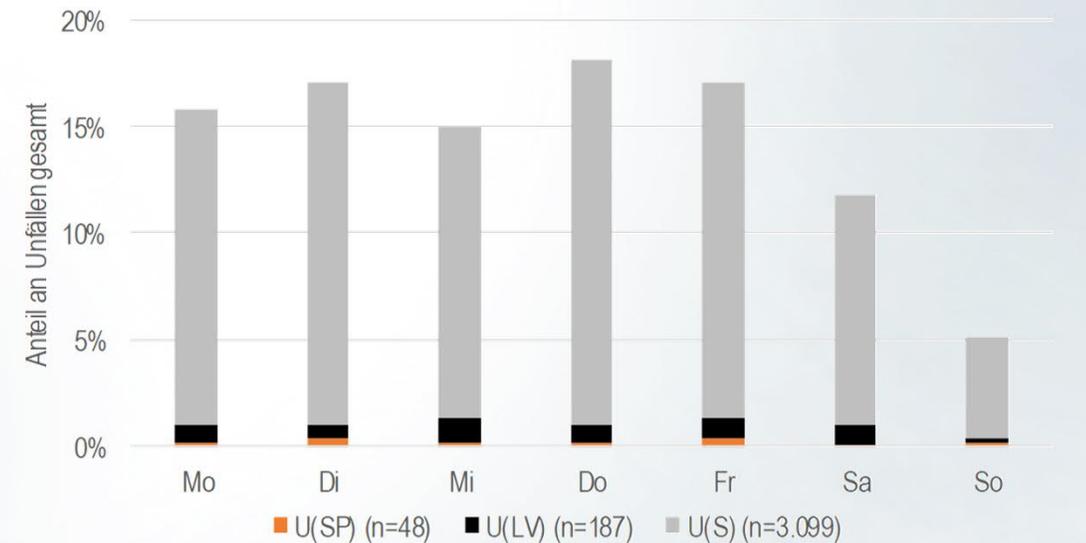
Unfallverteilung innerorts nach Uhrzeit (2014 – 2018)



Unfallverteilung innerorts nach Monat (2014 – 2018)

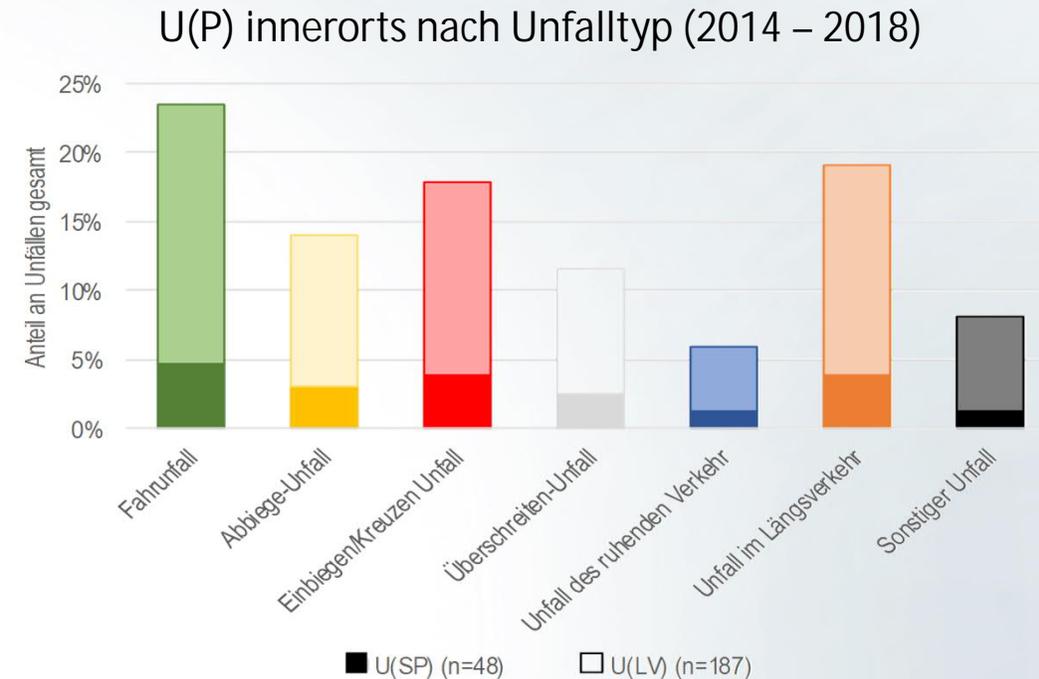


Unfallverteilung innerorts nach Wochentag (2014 – 2018)



Verkehrssicherheit - Ergebnisse Unfallkommission

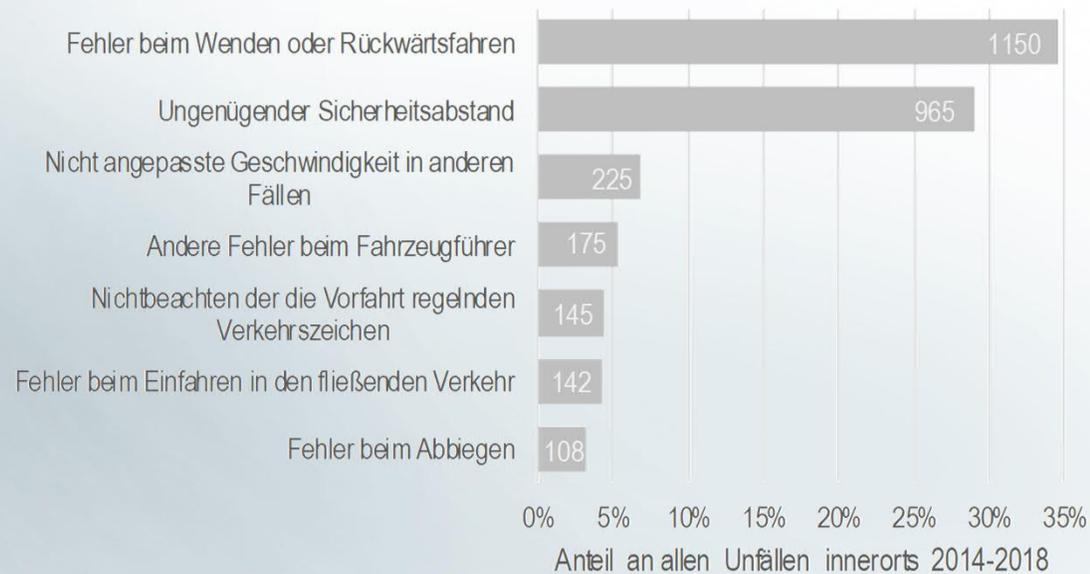
- Häufigste Unfalltypen über alle Unfallkategorien sind „Sonstiger Unfall“ (39 %) und „Unfall durch ruhenden Verkehr“ (26 %)
 - Überwiegend Sachschadenumfälle
- Typ 1 „Fahrerunfall“: Unfälle durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug und ohne die Einwirkung weiterer Verkehrsteilnehmer
- Typ 2 „Abbiege-Unfall“: Unfälle durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer
- Typ 3 „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“: Unfälle durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer und einem vorfahrtberechtigten Verkehrsteilnehmer
- Typ 4 „Überschreiten-Unfall“: Unfälle durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn in Querrichtung überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug
- Typ 5 „Unfall durch ruhenden Verkehr“: Unfälle durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn ruhenden Fahrzeug
- Typ 6 „Unfall im Längsverkehr“: Unfälle durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten
- Typ 7 „Sonstiger Unfall“: Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind



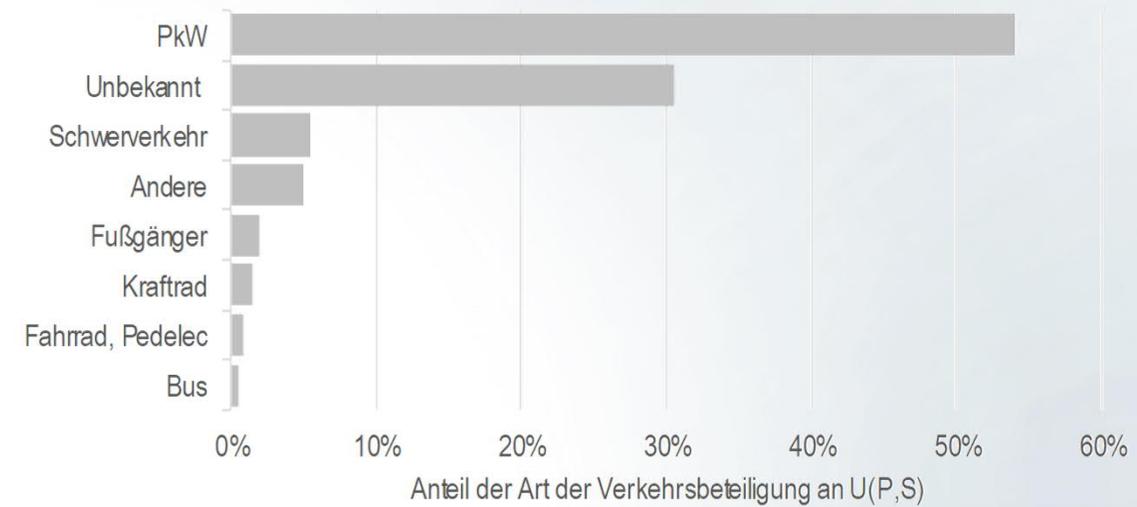
Verkehrssicherheit - Ergebnisse Unfallkommission

- Pkw grundsätzlich am stärksten vertreten
- Hoher Anteil an unbekannter Verkehrsbeteiligung (u.a. Nicht-erfassung der zweiten Beteiligten aufgrund von Fahrerflucht)
- Ungefähr die Hälfte aller Unfälle resultiert aus Fehlern beim Wenden oder Rückwärtsfahren bzw. im Zusammenhang mit einem ungenügenden Sicherheitsabstand

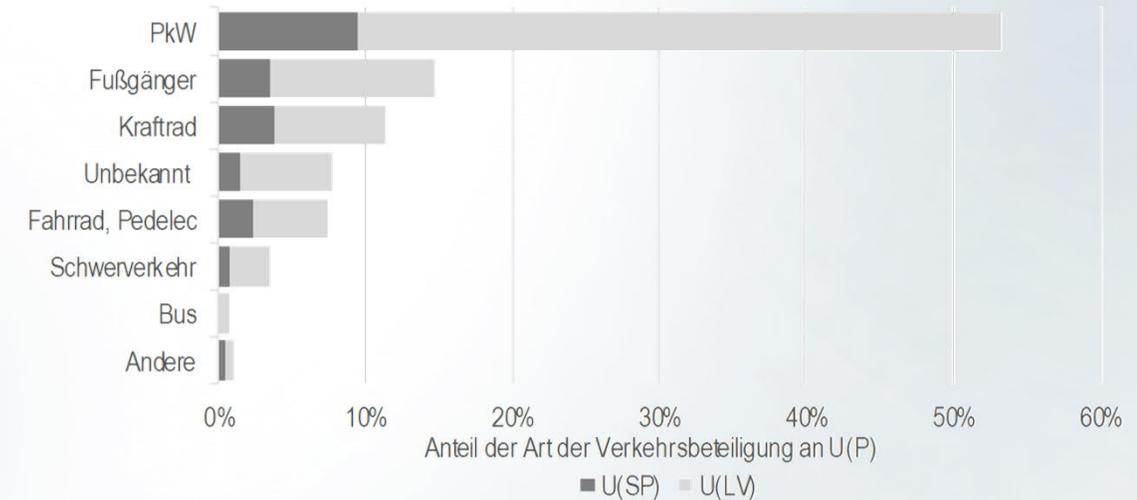
Häufigste Unfallursachen (2014 – 2018, n > 100)



U(P,S) innerorts (2014 – 2018, n = 4.381)



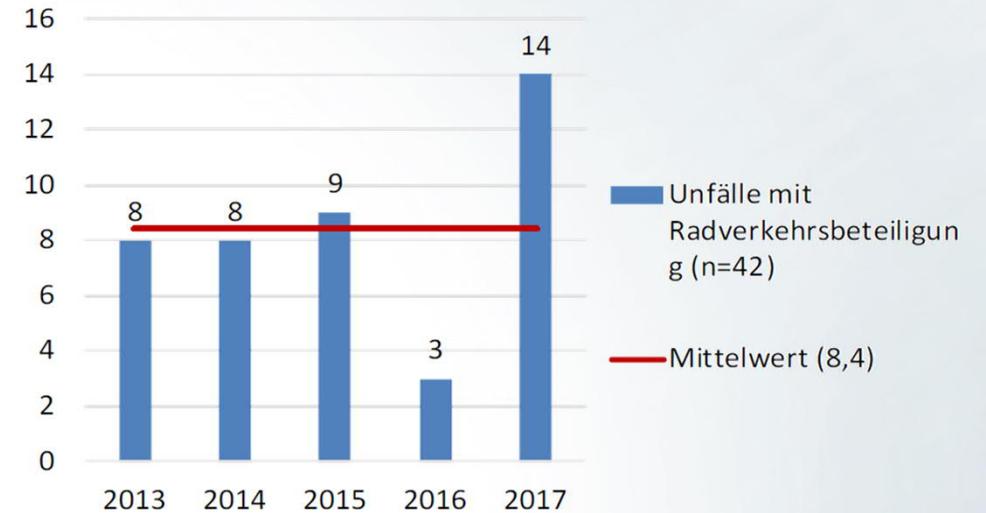
U(P) innerorts (2014 – 2018, n = 387)



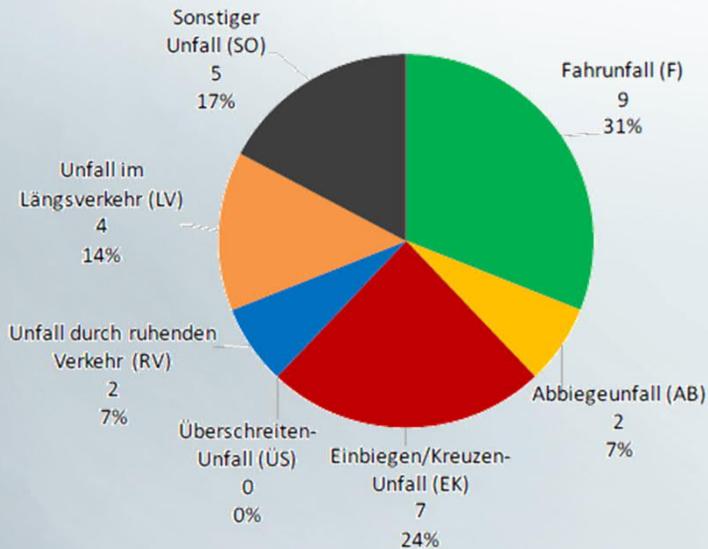
Verkehrssicherheit - Radverkehrsunfälle

- 41 % aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschäden haben Schwerverletzte zur Folge
- 66 % aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung haben einen Pkw als Unfallgegner (in etwa 75 % davon ist der Pkw der erste Unfallbeteiligte)

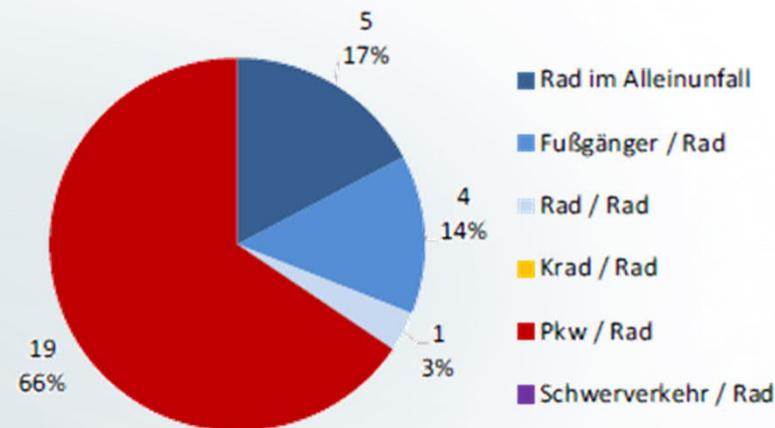
Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (2013 – 2017)



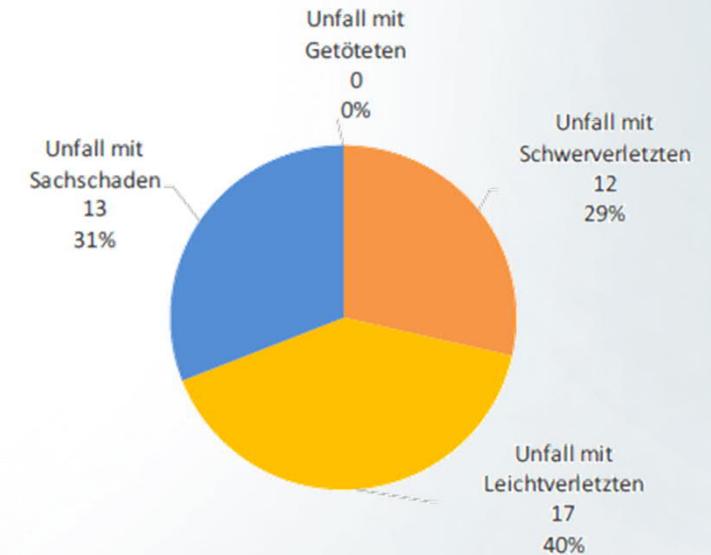
Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp (2013 – 2017)



Unfälle mit Personenschaden nach Beteiligung (2013 – 2017)



Unfälle nach Unfallkategorie (2013 – 2017)



Verkehrssicherheit - Stärken-Schwächen-Profil

Stärken

- + Unauffälliges Unfallgeschehen ohne Unfallhäufungsstellen oder besonders gefährdete Altersgruppen
- + Überwiegend konstante Unfallzahlen sowohl im Kfz- als auch im Radverkehr (der geringe Radverkehrsanteil ist dabei zu berücksichtigen)
- + Mängel und Potenziale bzgl. Radverkehr sind bereits in einem umfangreichem Radverkehrskonzept gebündelt (siehe hierzu auch Abschnitt Radverkehr)

Schwächen

- Lückenhafte Verortung der Verkehrsunfälle ermöglicht lediglich unvollständige und z. T. nicht repräsentative Auswertungen
- Mehr als die Hälfte aller Unfälle und 2/3 der Unfälle mit dem Radverkehr resultieren aus einer Pkw-Beteiligung
- Radverkehrsunfälle überwiegend im Mischverkehr
- Überschreitung der Erwartungswerte im nächtlichen Verkehr deutet auf mögliche Mängel im Hinblick auf die Erkennbarkeit der Straßenführung, die innerörtliche Beleuchtung oder das Geschwindigkeitsverhalten bei geringem Verkehrsaufkommen hin