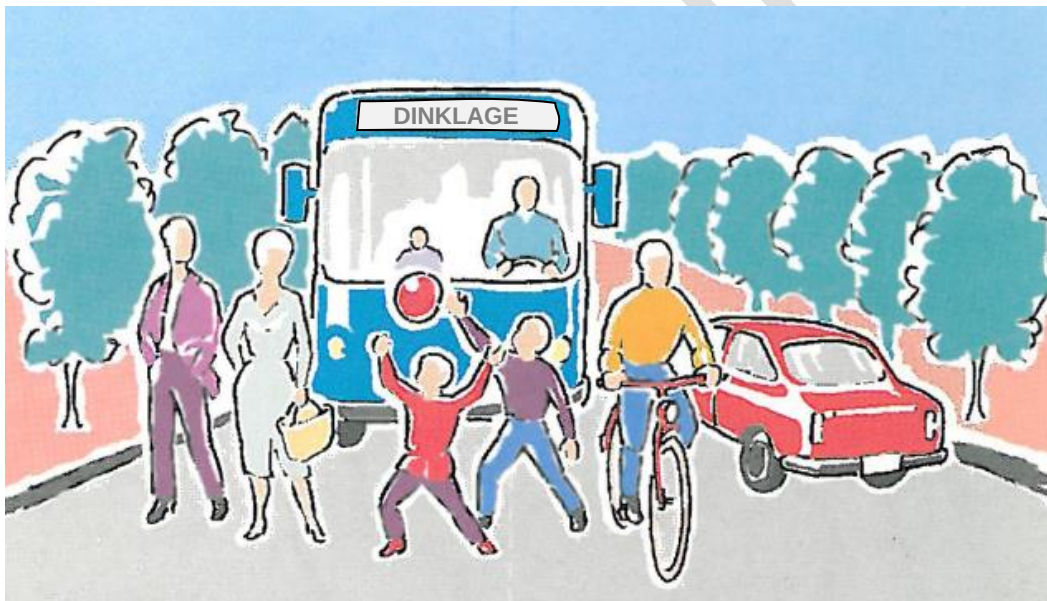


Verkehrsentwicklungsplan Stadt Dinklage



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Dinklage

- Entwurf -

Stand 05.05.2022

Auftraggeber: Stadt Dinklage,
Am Markt 1
49413 Dinklage

Auftragnehmer: PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18, 30167 Hannover
Telefon: 0511 / 38 39 40
Telefax: 0511 / 38 39 450
EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE

Bearbeitung: **DIPL.-ING.** H. MAZUR
K. MENKING, M. Sc.

Grafik: **DIPL.-GEOGR.** R. NÖLLGEN
G. HERNER
R. WEBER

Hannover, 05. Mai 2022

P3238_T_220505_VEP_Dinklage.docx

INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage	1
2	Aufgaben und Vorgehen	2
3	Heutige Situation.....	5
3.1	Lage im Raum und Siedlungsstruktur	5
3.2	Kfz-Verkehr	7
3.3	Fußverkehr / Barrierefreiheit	10
3.4	Radverkehr	11
3.5	Busse und Bahnen.....	14
3.6	Ruhender Verkehr.....	16
3.7	Verkehrsraum Innenstadt.....	17
3.8	Zusammenfassende Bewertung.....	19
4	„Stadt im Wandel“ / Prognose 2040	21
4.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung	21
4.2	Örtliche Entwicklungsprognose	22
4.3	Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung	24
5	Ziele	26
5.1	Allgemeine Ziele des VEP.....	26
5.2	Handlungsfelder für Dinklage	1
6	Maßnahmenempfehlungen	5
6.1	Fußverkehr / Barrierefreiheit	5
6.2	Radverkehr fördern!	9
6.3	Nutzung von Bussen erleichtern	8
6.4	Verkehrssicherheit erhöhen	9
6.5	Stadtverträglicher Straßenumbau / Innenstadterschließung	11
6.6	Leitlinien zum stadtverträglichen Straßenumbau.....	17
6.7	Stadtverträglicher ruhender Verkehr	18
6.8	Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen.....	19
6.9	Öffentlichkeit herstellen / Transparenter Planungsprozess.....	20
7	Schlüsselmaßnahmen.....	22
8	Fazit / Weiteres Vorgehen.....	24
	Anhang – Schlüsselmaßnahmen VEP.....	I

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Dinklage	3
Abb. 3.1:	Klassifiziertes Straßennetz Stadt Dinklage.....	6
Abb. 3.2:	Quellen und Ziele der Stadt Dinklage.....	7
Abb. 3.3:	Kfz-Verkehrsmengen Kfz/24 h	8
Abb. 3.4:	Schwerverkehrsmengen SV/24 h.....	9
Abb. 3.5:	Sanderstraße / Goetheallee - Knotenströme Rad und Kfz	12
Abb. 3.6:	Anforderungen an die Führung des Radverkehrs.....	12
Abb. 3.7:	Buslinien und Fahrtenangebot	15
Abb. 4.1:	Städtebauliche Entwicklung	24
Abb. 4.2:	Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose (eigene Darstellung)	25
Abb. 6.1:	Hauptfußwegnetz Dinklage	8
Abb. 6.2:	Leitlinien Radverkehr Dinklage	1
Abb. 6.3:	Radnetzkonzept Dinklage	3
Abb. 6.4:	Möglichkeiten zur Radverkehrsunterstützung	5
Abb. 6.5:	Ausschnitt aus Markierungsplan	6
Abb. 6.6:	Variante Anforderungstaster	7
Abb. 6.7:	Entwurfsplan Kardinal-von-Galen Schule Hol- und Bringsituation und Parkplatz.....	10
Abb. 6.8:	Innenstadtkonzept Dinklage.....	12
Abb. 6.9:	Konzeptskizze Schulstraße / Kösters Gang (bereits umgesetzt)	13
Abb. 6.10:	Kösters Gang – Planung Pilotversuch.....	14
Abb. 6.11:	Konzeptskizze Am Markt	15
Abb. 6.12:	Konzeptskizze Kreisverkehrsplatz Sandestraße / Bahnhofsstraße / Am Markt	16
Abb. 6.13:	Standards Straßenumbau	17
Abb. 6.14:	Standards Ausbau Radverkehr	18

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 4-1:	Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen	22
Tab. 7-1:	Schlüsselmaßnahmen	22

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
RROP	Regionaler Raumordnungsplan des Landes Niedersachsen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle (Geländelimousine)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Ausgangslage

Die Stadt Dinklage hat im Rahmen eines mehrjährigen Prozesses den Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dinklage soll die Weichen für eine verträgliche Verkehrsentwicklung stellen.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen möglichen Entwicklung sollen Szenarien der Verkehrsmittelentwicklung und ihrer Auswirkungen auf das örtliche Straßennetz ebenso bewertet werden, wie die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Entwicklungen auf das Stadtgebiet.

Für einzelne Verkehrsarten sollen Entwicklungsperspektiven und konkrete Maßnahmen für die nächsten 15 Jahre vorgeschlagen und abgestimmt werden.

2 Aufgaben und Vorgehen

Aufgaben der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Aufgaben des VEP sind im Baugesetzbuch definiert. Als verwaltungsverbindlicher Rahmen soll er die städtebauliche Entwicklung begleiten und die verkehrlichen Gegebenheiten sowie die Stellung der einzelnen Verkehrsarten zueinander darstellen und ordnen. Als Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Raumplanung gehört er zur Bauleitplanung.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden sowohl Ursachen als auch Auswirkungen von Verkehr und Verkehrsabläufen behandelt. Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung ist die „zielorientierte, systematische, vorausschauende und informierte Vorbereitung von Entscheidungen über Handlungen, die den Verkehr (Angebot, Nachfrage, Abwicklung und Auswirkungen) nach den jeweils festgelegten Zielen beeinflussen sollen“¹. Die Sicherung der Mobilität und die verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Bezug auf Ressourcenbeanspruchung und Umweltbelastungen stellen wichtige Ziele dar². „Verkehrsentwicklungsplanung ermöglicht die Ableitung einer Maßnahmenplanung aus einer konzeptionellen an integrierten Zielen orientierten Strategie unter Beachtung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung“³.

Der Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt alle Verkehrsarten, -träger und -zwecke, nimmt auf besonders schützenswerte bzw. wichtige Verkehrsräume direkten Bezug und stellt verkehrliche Potenziale auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander dar.

Vorgehen

Ausgehend von einer umfangreichen Analyse der aktuellen Mobilität in Dinklage wurde eine Vision für ein „Dinklage 2030 / 40“ mit darauf abgestimmten Handlungsfeldern entwickelt und der Rahmen für die Handlungserfordernisse und der daraus folgenden Maßnahmen gesetzt.

¹ FGSV, Leitfaden für Verkehrsentwicklungsplanungen, Köln, 2001.

² FIS, Verkehrsentwicklungsplanung, 2018, online unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/414987/>

³ FGSV, Hinweise zur Verkehrsplanung, Köln, 2013

Die Bearbeitung des VEPs ist mit einer intensiven Abstimmung durchgeführt worden. Ein Arbeitskreis bestehend aus Verwaltungsfachleuten und Vertretern aus Politik, Schulen, der Kaufmannschaft, der Initiative *Dinklusive*, dem Seniorenbeirat fand im August und November 2019, im Juli 2020, im Mai 2021 und im Januar 2022 statt. Der Arbeitskreis ist als „richtungsweisend“ zu verstehen.

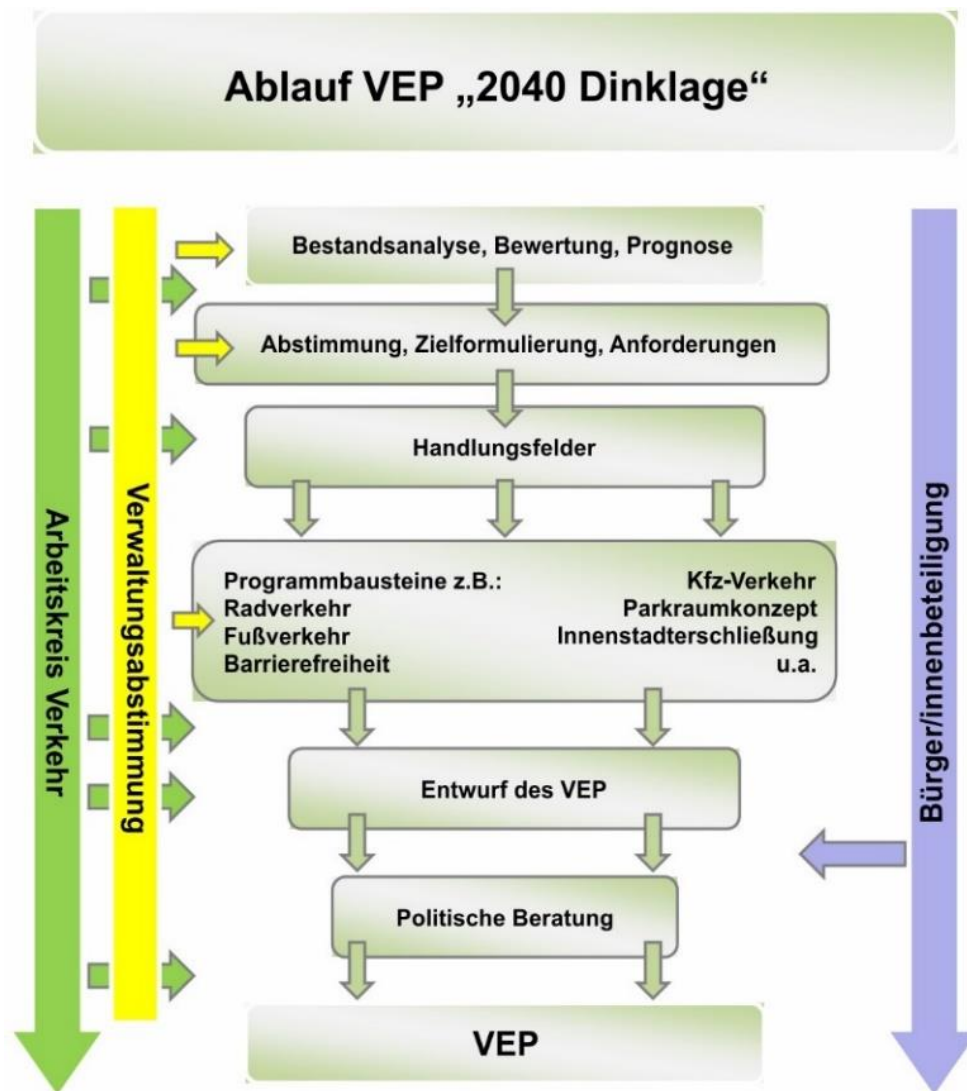


Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Dinklage

In den ersten beiden Sitzungen des Arbeitskreises wurden die Bestandssituation und Bewertung sowie Handlungsfelder und Maßnahmen vorgestellt und diskutiert. Im Rahmen des dritten AK wurden Maßnahmen festgelegt, die weiterverfolgt werden sollen. Im Rahmen einer Wegebereisung wurden zudem einzelne Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans dem

Bauausschuss vorgestellt, um anschließend den Entwurf des VEP in der Öffentlichkeit und mit Anliegern zu diskutieren.

Der vierte Arbeitskreis umfasste die Vorgehensweise der Öffentlichkeitsbeteiligung und der fünfte Arbeitskreis behandelte die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Schlüsselmaßnahmen für Dinklage.

Mit dem vorliegenden Bericht soll die politische und öffentliche Beratung fortgesetzt werden.

3 Heutige Situation

Die heutige Situation innerhalb des Stadtgebietes wurde durch Befahrungen, Begehungen (insbesondere im Bereich der Innenstadt) sowie einer videogestützten Verkehrszählung für den Rad- und Kfz-Verkehr untersucht.

3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur

Die Stadt Dinklage ist ein Grundzentrum im Landkreis Vechta mit ca. 13.000 Einwohnern. Neben der Stadt Dinklage mit ca. 11.000 Einwohner gehören ebenfalls die Bauernschaften Bahlen, Bünne, Höne, Langwege, Schwege und Wulfenau zum Stadtgebiet. „Die Stadt Dinklage verfügt über eine kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt und darüber hinaus über sechs Bauernschaften, die z.T. als Streusiedlungen über das Stadtgebiet verteilt sind“⁴. Die Funktion eines Oberzentrums übernimmt die ca. 50 km entfernt liegende Stadt Osnabrück. Mittelzentren in der Nähe sind die ebenfalls im Landkreis liegenden Städte Vechta und Lohne sowie Quakenbrück außerhalb des Landkreises⁵.

Die Stadt kann mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreicht werden:

- Dinklage ist entlang des klassifizierten Straßennetzes sowie über regionale, überwiegend selbstständig geführte Radrouten mit den Nachbarorten verbunden.
- Die Stadt ist über verschiedene Landes- und Kreisstraßen (L 845, L 849, L 861, K 267) erschlossen und an das überregionale Straßennetz angebunden. Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle Dinklage / Lohne (BAB 1) liegt ca. 2,5 km von der Innenstadt entfernt (vgl. Abb. 3.1).
- Die Stadt ist nicht direkt an das Schienennetz angebunden. Die nächstgelegenen Bahnhöfe sind in Lohne und Quakenbrück (jeweils 13 km).

⁴ BBE, Einzelhandels- und Standortkonzept für die Stadt Dinklage, Köln, 2008

⁵ ebenda

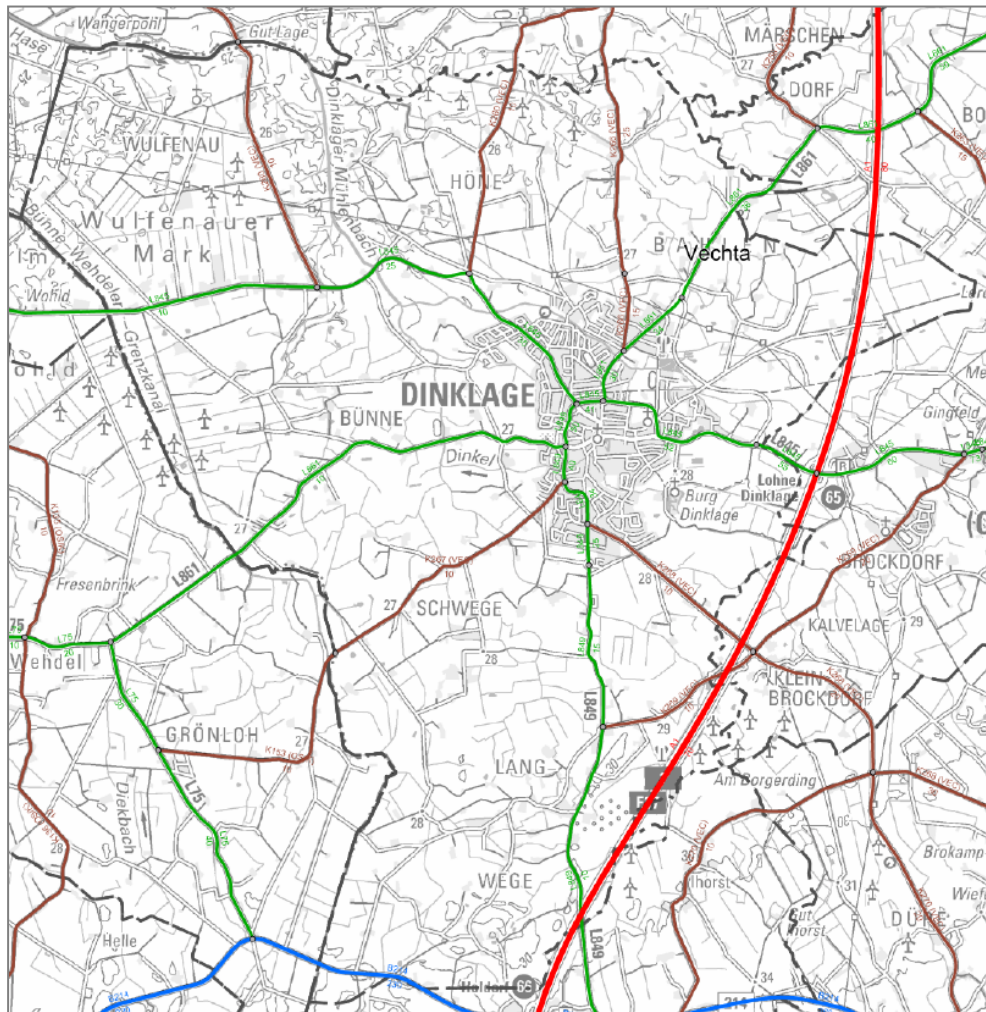


Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Dinklage

Dinklage weist ein negatives Pendlersaldo auf. Etwa 3.800 Erwerbstätige pendeln aus, während etwa 2.600 Erwerbstätige einpendeln. Das stärkste Pendlersaldo besteht zu den ebenfalls im Landkreis liegenden Städten Lohne und Vechta, welches sich insbesondere durch 50 % an Auspendlern feststellen lässt.

Eine Übersicht über die Lage wichtiger Quellen und Ziele sind der Abb. 3.2 zu entnehmen. Diese sind zum großen Teil im Innenstadtbereich zu finden. Der Einzelhandel konzentriert sich vor allem in der Innenstadt und befindet sich dort insbesondere in den Bereichen Lange Straße, Am Markt und Am Rathausplatz⁶.

Gewerbegebiete haben sich insbesondere im nördlichen Stadtgebiet und entlang der Kommunalen Entlastungsstraße (Dinklager Ring) angesiedelt.

⁶ ebenda

Diese sind durch ihre Lage sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden.

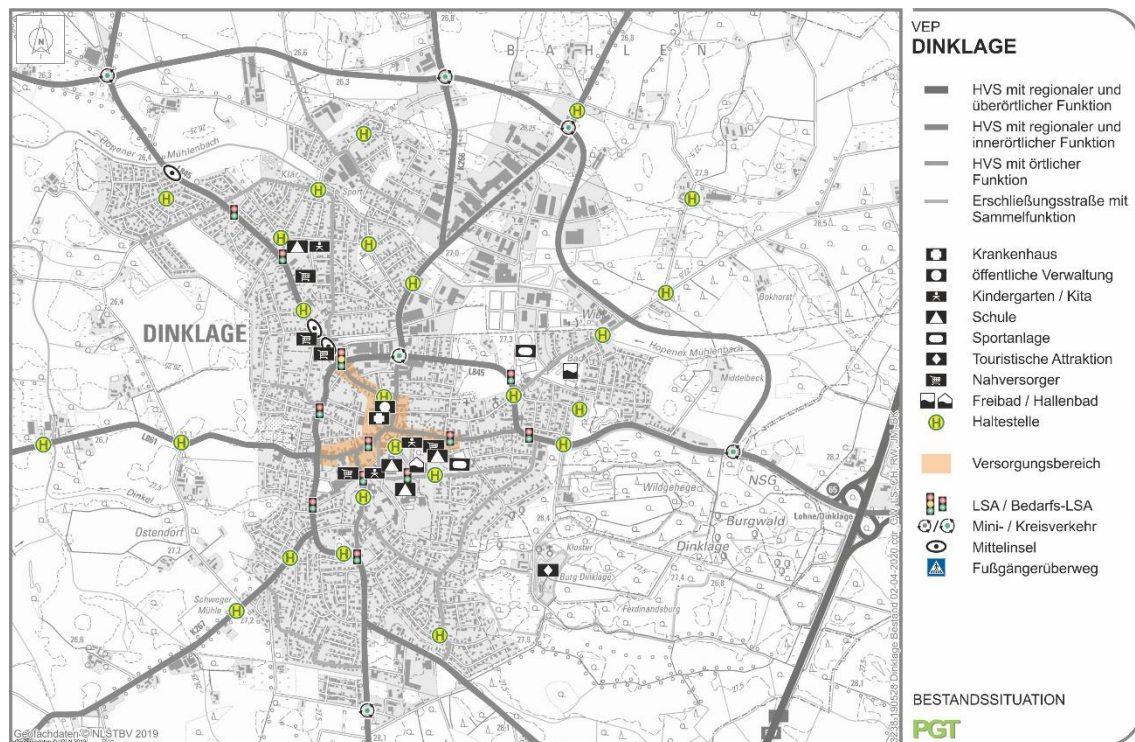


Abb. 3.2: Quellen und Ziele der Stadt Dinklage

3.2 Kfz-Verkehr

Straßennetz

Die Stadt Dinklage wird über verschiedene Landes- und Kreisstraßen erschlossen. Dabei bilden die L 845 und die L 849 einen Innenstadtring, der das Stadtzentrum zu zweidrittel umschließt. Von diesem „Ring“ verlaufen die klassifizierten Straßen radial und verbinden Dinklage mit den umliegenden Orten.

Kfz-Verkehrsmengen

Die Verkehre wurden mithilfe umfangreicher Verkehrserhebungen dokumentiert (vgl. Abb. 3.3). Am Donnerstag, den 04.04.2019 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet eine umfangreiche Verkehrszählung an 21 Knotenpunkten mittels Videoerfassung durchgeführt und in Bezug auf Rad- und Kfz-Verkehre ausgewertet.

Die höchsten Kfz-Verkehrsmengen treten entlang des Innenstadtrings (L 849) sowie an den Ausfallstraßen (L 861 und Quakenbrücker Straße) auf. Auf verschiedenen Abschnitten ist eine Verkehrsmenge von bis zu ca. 10.500 Kfz/24 h festzustellen. Die kommunale Entlastungsstraße (Dinklager Ring) ist mit durchschnittlich ca. 4.200 Kfz/24 h relativ gering belastet.

In der Innenstadt werden moderate Verkehrsmengen von 5.000 Kfz/24 h mit Ausnahme Am Markt, wo die Verkehrsmenge 5.400 Kfz/24 h beträgt, nicht überschritten. In den engen Straßen, die teilweise keine Gehwege aufweisen, bestehen gleichwohl starke Konflikte zwischen den Verkehren. Die höchsten Verkehrsmengen treten dann in der Sanderstraße, der Clemens-August-Straße und der Bahnhofsstraße auf. Die übrigen Straßen weisen in der Regel eine Verkehrsmenge von 2.000 bis 3.000 Kfz/24 h auf (vgl. Abb. 3.3).

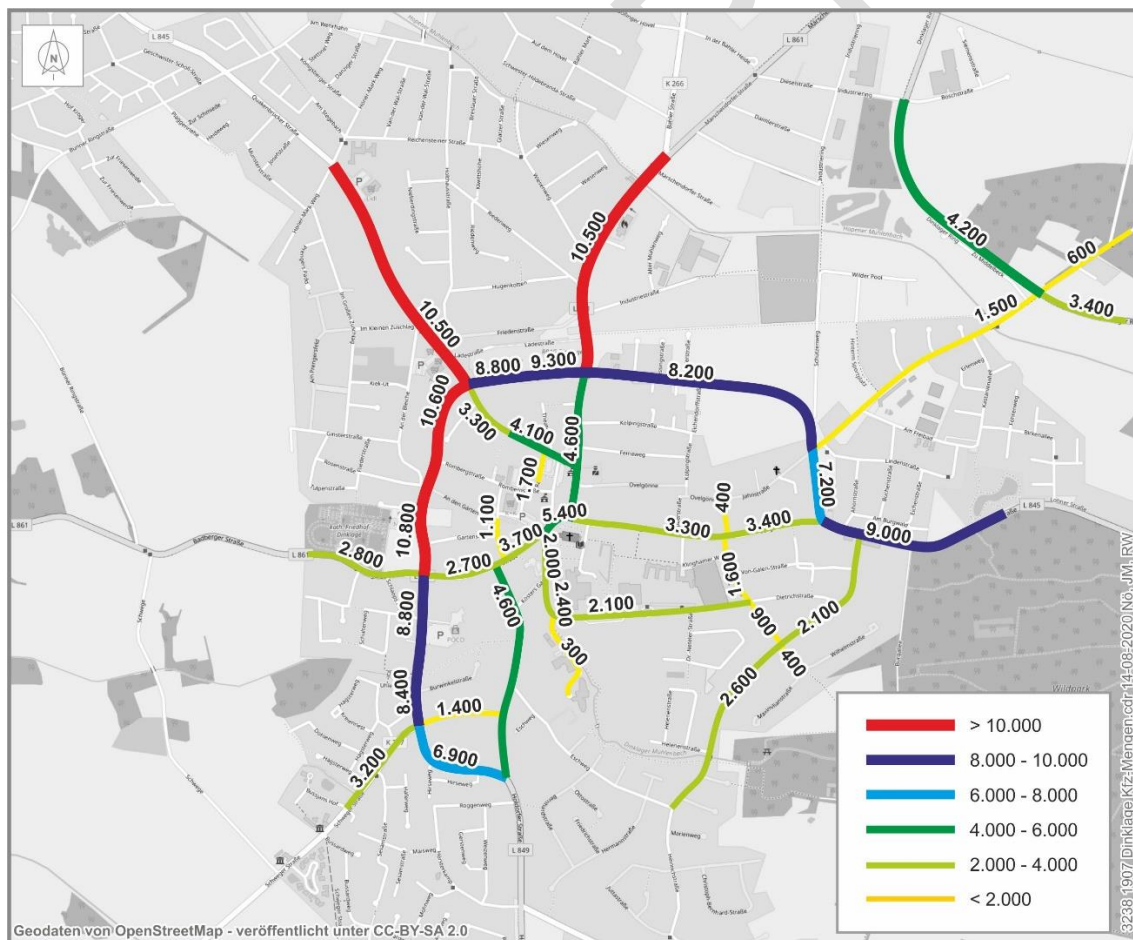


Abb. 3.3: Kfz-Verkehrsmengen Kfz/24 h

Schwerverkehrsmengen

Die höchsten Schwerverkehrsmengen werden im Zuge der Landesstraßen und der kommunalen Entlastungsstraße festgestellt. Der Lkw-Anteil ist mit Ausnahme der Entlastungsstraße, wo er bis zu 15 % durch die Anbindung an die Gewerbegebiete beträgt, jedoch gering. Im Zuge des Innenstadtrings kann er bis zu 8 % erreichen, ansonsten wird ein Anteil von 5 % nicht überschritten (vgl. Abb. 3.4)

Im Innenstadtbereich fahren bis zu 40 SV/24 h, die überwiegend dem Busverkehr zugeordnet werden können.

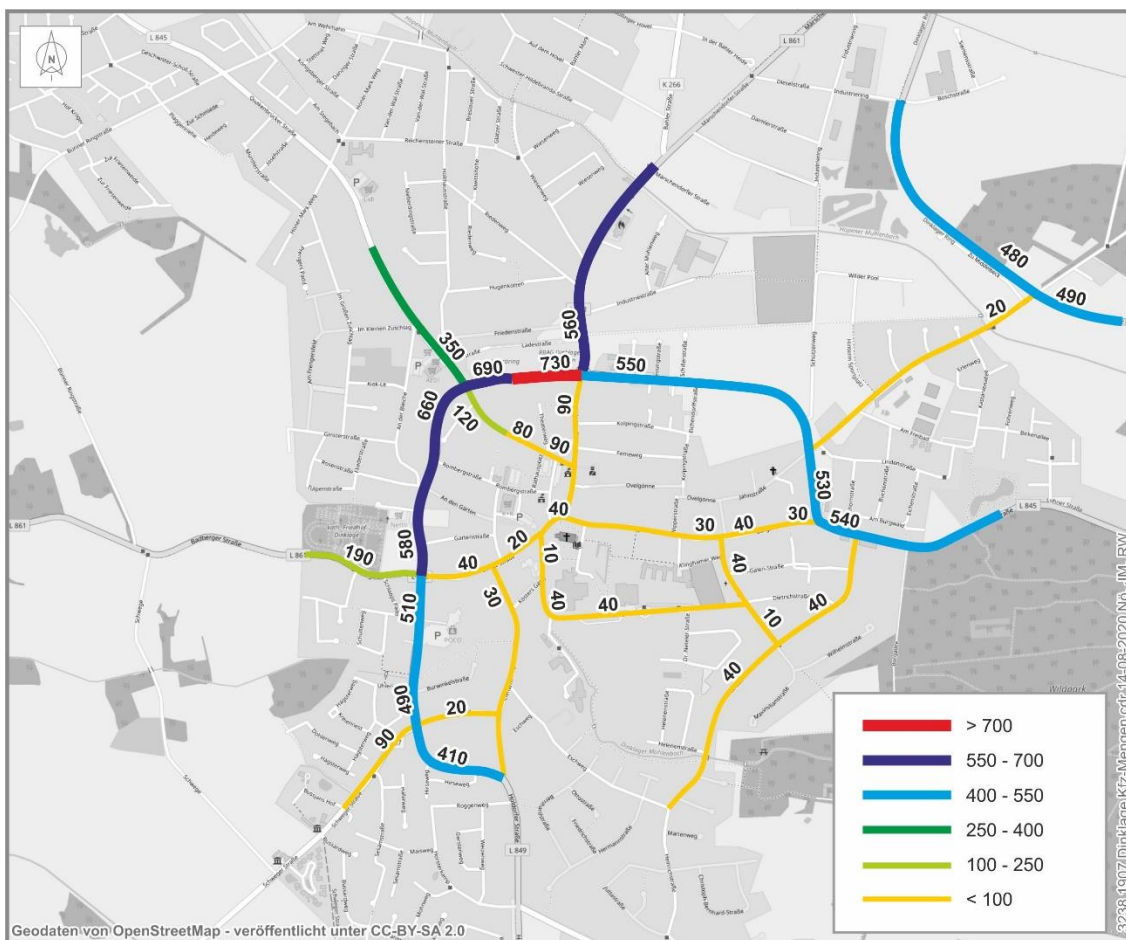


Abb. 3.4: Schwerverkehrsmengen SV/24 h

Störungen und Leistungsfähigkeitsengpässe im Hauptverkehrsstraßennetz für den Kfz-Verkehr sind selten. Das gegenwärtige Verkehrsnetz ist für die auftretenden und für weit höhere Verkehrsmengen ausreichend. Kurzzeitig hohes Verkehrsaufkommen kann in den morgendlichen und

nachmittäglichen Spitzenzeiten auftreten und zu Rückstaus führen, die sich umgehend wieder auflösen.

Die Ortsmitte ist durch verträglich hohen Verkehr geprägt, der teilweise durch Durchgangsverkehr durch die Burgstraße, die Lange Straße bzw. die Sanderstraße fährt und den Platz Am Markt durchfährt, bestimmt wird. Dies führt in den engen Straßenräumen zu Konflikten und schränkt die Aufenthaltsqualität stark ein.

Lärmbelastung

Im Zuge des Lärmaktionsplans 3. Stufe wurde lediglich auf dem östlichen Abschnitt der L 845 eine Berechnung zur Untersuchung der Belastung durch Verkehrslärm durchgeführt.

3.3 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Dinklage hat eine kompakte Stadtstruktur, mit kurzen Verbindungen im Stadtgebiet kurz sind. Der Markt und der zentrale Versorgungsbereich können aus allen Bereichen in weniger als 2,5 km fußläufig erreicht werden.

Die gute fußläufige Bewegungsfreiheit wird unterstützt durch „kleine“ Wegeverbindungen, die Abkürzungen erlauben. Als Beispiele können der Durchgang vom Kösters Gang zum Kirchplatz, oder die Wegeverbindung vom K+K-Parkplatz zur Langen Straße genannt werden.



Straßenunabhängige Wege, wie der Gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Dinkel oder die Wege im Bereich der Schulen erhöhen die Attraktivität. Wege zur Naherholung sind ringsum Dinklage zu finden, mit einem besonderen Augenmerk auf den Bereich des Klosters im Osten des Stadtgebiets.

Viele Gehwege in Dinklage sind jedoch sehr schmal und entsprechen nicht den Anforderungen einer Breite von 2,5 m. Zusätzlich sind diese durch die

häufig gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr eingeschränkt. Die Barrierefreiheit vieler Fußwege ist nicht gewährleistet und durchgängig barrierefreie Wegeketten im Stadtgebiet sind nicht vorhanden. Verbesserungsbedürftig sind oft auch die Quermöglichkeiten.

Besonders in der Kernstadt ist die Bewegung hierbei als Zufußgehende durch parkende und fahrende Kfz stark eingeschränkt.

Im Zuge des Knotenpunktumbaus Koesters Gang / Schulstraße wurden die Querungen bereits mit taktilen Elementen versehen (vgl. Kapitel 6.5).

3.4 Radverkehr

Aufgrund des flachen Relief und der kompakten Stadtstruktur – alle innerstädtischen Ziele sind weniger als 5 km entfernt – ist das Radfahren attraktiv.

Radverkehrsaufkommen

Das Radverkehrsaufkommen, welches bei der Zählung im April 2019 ermittelt wurde, ist gering. Die Verkehrsmengen zeigen, dass noch „Luft nach oben“ ist. Beachtet werden muss, dass Radverkehrszählungen bspw. in Abhängigkeit der Witterung starke Schwankungen aufweisen und verlässliche Aussagen nur bei kontinuierlichen Wiederholungen von Zählungen möglich sind.

Auf wenigen Achsen konnte ein höheres Radverkehrsaufkommen festgestellt werden. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen in die Innenstadt bzw. zum Schulzentrum im Zuge der Quakenbrücker Straße und der Sanderstraße. Der Knotenpunkt Schulstraße / Dechant-Plump-Straße weist mit bis zu 330 Radfahrende / 4 h das hohe Radverkehrsaufkommen auf und zeigt die Bedeutung des Rades im innerstädtischen Verkehr.

Abb. 3.5 zeigt die Knotenströme am Knotenpunkt Sanderstraße / Goetheallee für Kfz / 24 h sowie Rad / 24 h. Das Radverkehrsaufkommen ist deutlich geringer als das Kfz-Aufkommen im selben Zeitraum und entspricht weniger als 5 % des Kfz-Verkehrs.

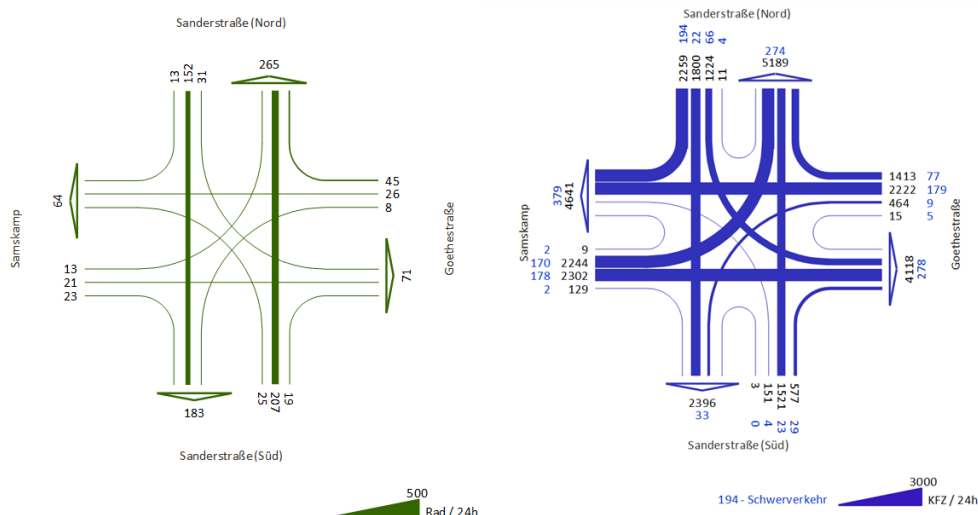


Abb. 3.5: Sanderstraße / Goetheallee - Knotenströme Rad und Kfz

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Straßenverkehrsordnung (StVO, Stand 2013 mit Änderungen aus 2020) und die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO aus dem Jahr 2009 (VwV-StVO) sind Grundlage für die rechtlichen Regelungen des Radverkehrs. Neben den gesetzlichen Grundlagen der StVO bestehen eine Reihe weiterer Regelwerke, wie zum Beispiel die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 2006) oder die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015). Abb. 3.6 zeigt beispielhaft die Anforderungen an die Radverkehrsanlagen gemäß StVO und ERA, die als Bewertungskriterien verwendet werden.



Abb. 3.6: Anforderungen an die Führung des Radverkehrs

Radverkehrsinfrastruktur

Zurzeit sind die gesetzlichen Anforderungen an Radverkehrsanlagen häufig nicht erfüllt. Im Zuge der Landesstraßen bestehen nach Sanierung der L 845 nur noch wenige benutzungspflichtige kombinierte Geh- und Radwege, die die Mindestbreiten nicht erfüllen.

Die Radverkehrsinfrastruktur ist innerorts im Straßenraum wenig sichtbar und wird im Zuge der Bearbeitung des VEPs als kontinuierlich verbessert.

Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung eines barrierefrei ausgebauten Straßenraums für Mobilitätseingeschränkte ist die Nutzung von Gehwegen von Radfahrenden problematisch, da die Geschwindigkeitsunterschiede vom Rad- und Fußverkehr meist 15-20 km/h betragen.

Positiv sind die vorhandenen straßenunabhängigen und verkehrsarmen Streckenabschnitte wie der Radweg entlang der Dinkel.

Komfortabel sind Abschnitte auf zahlreichen vorhandenen straßenunabhängigen Wegen und auf verkehrsarmen Straßen wie die Verbindungsstraße in Richtung Lohne.

Außerorts bestehen entlang der klassifizierten Straßen gut befahrbare straßenbegleitende Radwege, die innerorts trotz fehlender Breiten teilweise weiter vereinzelt hochbordsgeführt werden. Die Übergänge von den außerorts Zweirichtungsradwegen in die richtungsgetrennte Führung innerorts sind nicht gesichert. Eine Ausnahme stellt die Bedarfs-LSA im Zuge der L 845 (Quakenbrücker Straße) aus Norden kommen und die kürzlich veränderte Situation an der L 845 (Lohner Straße) aus Osten kommen dar.

Im Rahmen der Sanierung der Landesstraße L 845 wurden bereits Verbesserungen im Abschnitt Burgstraße, Schützenweg, Goethestraße geschaffen. Durch das Aufbringen von Piktogrammen werden Kfz-Verkehre auf Radverkehre in der Fahrbahn und Radfahrende zur Nutzung der Fahrbahn angezeigt. Subjektiv wird die Maßnahme noch sehr unterschiedlich eingeschätzt. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Umsetzung ist davon auszugehen, dass innerhalb eines Jahres eine Gewöhnung und eine verbesserte Akzeptanz und somit auch eine erhöhtes subjektives Sicherheitsempfinden bei den Radfahrenden in der Fahrbahn erzielt wird.

Ein durchgängig erkennbares, komfortabel befahrbares Radverkehrsnetz, welches die wichtigen Ziele der Stadt und der Umgebung verknüpft ist in Entwicklung. Eine Netzhierarchisierung fehlt.

Die Anzahl der Abstellanlagen ist oft nicht ausreichend. Hier besteht insbesondere im Bereich des Marktplatzes, vor den Geschäften des Einzelhandels und an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV Nachholbedarfe. An einzelnen Stellen im Stadtgebiet, wie beispielsweise vor dem Rathaus in oder im Bereich der Schulen, sind bereits großzügige Radabstellanlagen vorhanden.



3.5 Busse und Bahnen

Busverkehr

Der Busverkehr, der auch die Anbindung an den SPNV sichert, wird in Dinklage im wesentlichen richtungsbezogenen Richtung Vechta und Lohne abgewickelt. Verbindungen nach Süden bzw. in die westlichen Richtungen sind demgegenüber geringer.

Auf vier Buslinien wird werktags die Bedienung mit dem moobil+-Rufbus im stündlichen bzw. zweistündlichen Takt angeboten. Dies betrifft Verbindungen nach Vechta, Lohne, Holdorf sowie Quakenbrück. Eine Fahrt mit dem Rufbus muss mindestens eine Stunde vor regulärem Fahrtbeginn angemeldet werden.

Die vorhandenen Buslinien im Stadtgebiet fahren vorrangig zu Schulzeiten und ohne Taktung.

Ein Fahrtenangebot abends ist nicht vorhanden. An Samstagen gibt es nur zwei reguläre Fahrten durch die Buslinie 661 in Richtung Lohne; am Sonntag ist keine reguläre Bedienung vorhanden (vgl. Abb. 3.7).

Fahrten zum Dammer Carneval (S 91) und zum Märschendorfer Stoppelmarkt (S 21) werden als Sonderverkehre angeboten, die auch Verbindungen am Wochenende und abends bieten.

Erhebliche Teile des Verkehrsaufkommens finden im Freizeitverkehr, also in den Abendstunden und an den Wochenenden statt – diese Verkehre finden im Busangebot in Dinklage derzeit keine bzw. kaum eine Entsprechung. Zudem ist die Andienung in der Fläche nicht gleichermaßen sichergestellt. Dies betrifft die Fahrtenhäufigkeit und die Verknüpfung.

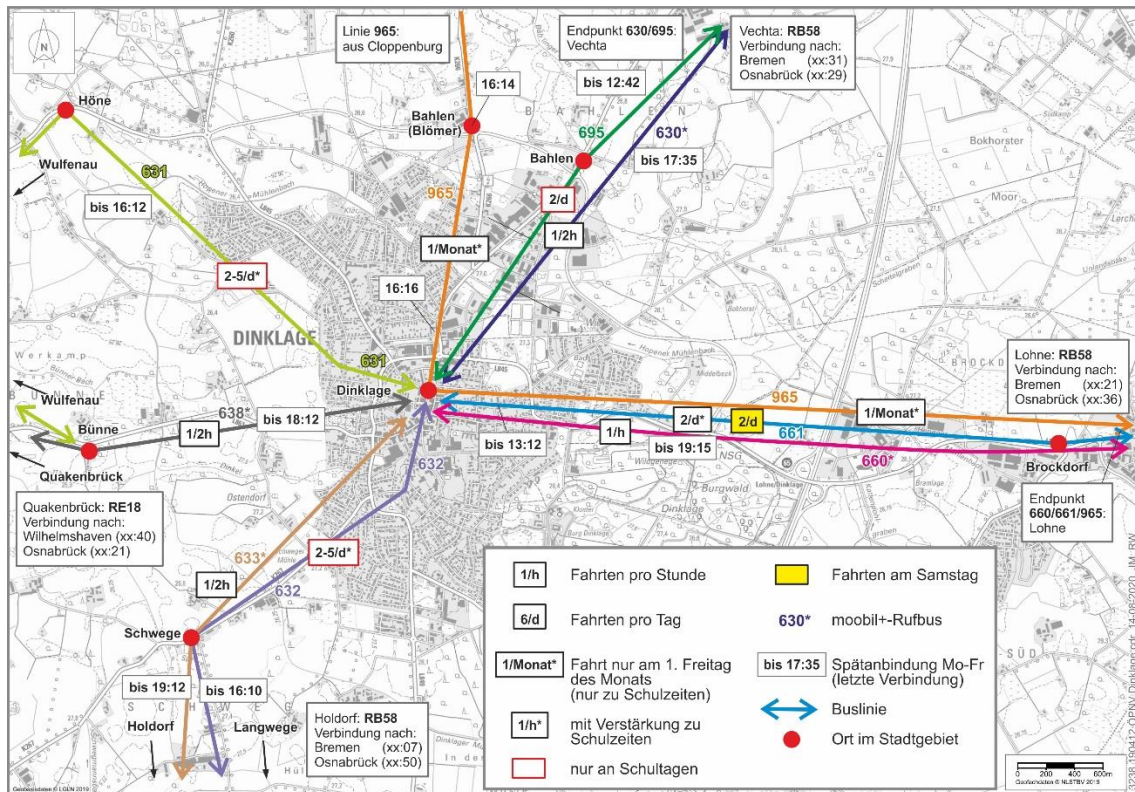


Abb. 3.7: Buslinien und Fahrtenangebot

Schienenverkehr / SPNV

Dinklage ist nicht mit einem eigenen Bahnhof an das Schienennetz angebunden. Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Vechta, Lohne, Holdorf und Quakenbrück, die u. a. Verbindungen nach Osnabrück, Oldenburg und Bremen herstellen.

Die Bahnhöfe können im stündlich bzw. zweistündlichen Takt mit dem moobil+-Rufbus erreicht werden können. Die Fahrtzeit beträgt dabei je nach Ziel ca. 15-30 Minuten. Bei der Verknüpfung von Bus / Bahn bestehen zum Teil lange Wartezeiten.

Haltestellen

Die Haltestelle Rathausplatz ist die stärkst frequentierteste Haltestelle im Stadtgebiet. Hier starten und enden die Linien (Linien 630, 633, 660, 638) des moobil+-Rufbus.

Weitere wichtige Haltestellen sind In der Wiek, Sanderstraße/Groneik und Burg dar. Dennoch ist die Nutzung des ÖPNV insgesamt sehr gering.

Die Haltestellen im Stadtgebiet können den im NVP aufgestellten Bedienungsebenen zugeordnet werden. Der Mindeststandard der Bedienung richtet sich nach den Bedienungsebenen. Die im NVP⁷ definierten Mindestbedienstandards werden im gesamten Stadtgebiet erreicht.

Die Bedienqualität ist nicht ausreichend um eine Teilhabe ohne Auto zu ermöglichen.

Einige Haltestellen im Stadtgebiet, wie die Haltestelle Rathausplatz, sind bereits barrierefrei umgebaut. Die meisten Bushaltestellen im Stadtgebiet sind jedoch nicht barrierefrei ausgebaut. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

3.6 Ruhender Verkehr

Im Bereich der Innenstadt werden Parkplätze sowohl im Straßenraum als auch gebündelt auf größeren Parkplätzen zur Verfügung gestellt.

In der Dinklager Innenstadt sind ca. 930 Stellplätze vorhanden, von denen ca. 410 Parkplätze öffentlich und ca. 520 öffentlich zugänglich (Kundenparkplätze) sind. Die Parkplätze sind teilweise mit Parkscheibe für 120 Minuten im Geltungszeitraum 8-19 Uhr bewirtschaftet. Es gibt keine kostenpflichtigen Parkplätze.

Der Parkdruck im innenstadtnahen Bereich ist tlw. hoch. Tagsüber weisen viele Parkplätze eine hohe Auslastung auf.

Im Zuge der Bearbeitung des VEP wurden bereits erste Veränderungen in der Bewirtschaftung auf Anraten des Verkehrsentwicklungsplans durchgeführt. Dadurch konnte die starke Beanspruchung der vorhandenen Stellplätze durch Dauerparker in der Innenstadt etwas in die Randbereiche verschoben werden.

⁷ Kreamobil & ZIV, Nahverkehrsplan Landkreis Vechta, 2017

Problematisch ist insbesondere das hohe Aufkommen von in den engen Straßen abgestellten bzw. kurzzeitig haltenden Fahrzeugen, die teilweise zu massiven Behinderungen von Zufußgehenden, aber auch zu Einschränkungen des Kfz-Begegnungsverkehrs führen. Insgesamt ist das Bereithalten von Stellplätzen an allen Stellen der Stadt für den inneren Geschäftsbereich nicht zufriedenstellend gelöst.

3.7 Verkehrsraum Innenstadt

Die Innenstadt ist als gestalteter Verkehrsraum im Zuge einer 1. Stadtsanierung an die Belange eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches angepasst worden. Gleichwohl ist die Verkehrsregelung mit Tempo-30-Zone diesbezüglich nicht präzisiert worden. Der teilweise Ausbau erfolgte ohne Trennung von Gehwegen und Fahrbahn. In vielen engen Bereichen ist nicht nur die Fahrbahn, sondern der Gehweg auf teilweise nicht nutzbarem Maße eingeschränkt.

Zur Kennzeichnung des „Versorgungsbereichs“ sind die Eingänge durch eine Pflasterung im Straßenraum besonders. Diese entspricht jedoch nicht der realen Abgrenzung des heutigen Geschäftsbereichs und ist teilweise weit entfernt von der eigentlichen Geschäftsnutzung.

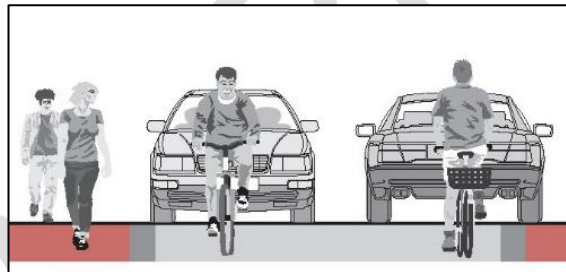


Die Gestaltung des Straßenraumes ist nicht immer eindeutig, da es teilweise keine erkennbare, verkehrliche Abgrenzung der Nutzung wie bspw. Gehweg, Fahrbahn, Parken gibt.

Diese am Marktplatz beabsichtigte besondere Aufenthaltsqualität, leidet erheblich durch die Funktion als ein wichtiger Knotenpunkt durch bereichsbezogene Durchgangsverkehre. Zudem dient er als Parkplatz. Die vorgesehene Anordnung der Parkplätze wird nicht akzeptiert. Die den Platzcharakter unterstützende Diagonalpflasterung ist erheblich sanierungsbedürftig. Die Überlagerung der verschiedenen Nutzungsansprüche führt zu erheblichen Konflikten. Insbesondere für Radfahrende sind die Bedingungen ungünstig.



Viele Straßenräume sind sehr eng. Der Kösters Gang mit einer Straßenbreite von etwa 9,6 m bzw. einer Fahrbahnbreite von ca. 3,5 m ist derzeit für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Begegnungsverkehr von zwei Pkw ist daher nur mit Belegung der Gehwegseite möglich. Auch der Begegnungsverkehr Pkw / Fahrrad ist eingeschränkt. Der Kösters Gang ist Teil der wichtigen Fußwegeachse zwischen Markt, Schulzentrum und von Galen Haus für Behinderte.



Unübersichtlich ist die Situation am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Sanderstraße / Am Markt aufgrund der verwirrenden Vorfahrtsregelung. Die baulichen Gegebenheiten suggerieren eine nachrangige Fahrt aus der Straße am Markt und eine Vorfahrt im Verlauf der Bahnhofstraße – Sanderstraße, während die Markierungen auf eine Rechts-vor-links-geregelte Kreuzung hinweisen.

Die ungeordnete Verkehrssituation in der Schulstraße und die Überlagerung von Verkehrsarten und -nutzungen führt im Schul- und Freizeitverkehr zu Konflikten. Morgens treten in dem Bereich die Bring- und Holverkehre für die Schule sowie das Von-Galen-Haus auf. In den Abendstunden kommt der Freizeitverkehr durch das Hallenbad hinzu. Teilweise wird mit hohen Geschwindigkeiten gefahren. Verkehrsaufkommen liegt bei etwa 2.100 Kfz/Tag.

Kritisch ist dies insbesondere für die wichtige Wegeverbindung von den unterschiedlichen Nutzungen wie dem Von-Galen-Haus in Richtung Innenstadt.

3.8 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend gibt es zahlreiche Konflikte bzw. Mängel für oder durch die Verkehrsarten, die ein strategisches Vorgehen durch den VEP erfordern:

Fußverkehr / Barrierefreiheit

- tlw. fehlende Querungshilfen
- schmale Gehwege, oft nicht getrennt vom Radverkehr
- kein durchgängiges barrierefreies Wegenetz
- erhebliche Konflikte in der „Innenstadt“
- keine „Besitzbare Stadt“

Radverkehr

- keine durchgehend gut befahrbares Hauptverbindungsnetz vorhanden
- Mängel in der Radverkehrsführung
- wenig radfahrstützende Infrastruktur
- Radfahrer auf den Gehwegen
- tlw. fehlen Fahrradstellplätze, -bügel

ÖPNV

- keine innerörtlichen Verbindungen
- keine Spätanbindungen bzw. Wochenendverkehr kaum vorhanden
- Anbindung an Lohne, Quakenbrück, Vechta (Bf) eingeschränkt möglich
- tlw. lange Umstiegszeiten ÖPNV/SPNV
- schlechte Fernanbindungen (z.B. Bremen)
- tlw. nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen

KFZ

- leistungsfähiges Straßennetz
- wenig Mängel in der Verkehrsabwicklung an Knotenpunkten
- hohes unverträgliches Verkehrsaufkommen in der Innenstadt
- Schulbezogene Verkehre zeitweilig kritisch
- viele Dauerparker

- ungeordnetes, störendes Parken in der Ortsmitte

Verkehrsraum Innenstadt

- ungeordnete Situation im Bereich „Schulzentrum“
- Straßenraumgestaltung nicht eindeutig (tlw. keine verkehrliche Abgrenzung der Nutzungsgestaltung etc.)
- keine eindeutige Straßennetzhierarchie in der Innenstadt

4 „Stadt im Wandel“ / Prognose 2040

4.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Vorhersage der zukünftigen Mobilität in Deutschland ist durch zahlreiche Unsicherheiten gekennzeichnet:

Die Diskussion um verkehrsbedingte Schadstoffe und den Klimawandel erhöhen den Druck auf eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Als Folge dessen nimmt die seit Jahren propagierte, aber im Vergleich zu anderen Ländern weiterhin ungenügende Förderung alternativer Verkehrsmittel „an Fahrt“ auf. Versäumnisse der Vergangenheit, die durch "autogerechte" Planung entstanden sind, werden erkannt. Die Notwendigkeit der Gegensteuerung wird von nahezu allen Betroffenen gefordert und zunehmend auch in Politik und Verwaltung erkannt und gelebt.

Die Nachhaltigkeit dieser Entwicklungen bestimmt das zukünftige Verkehrsgeschehen. Steuerungs- und Beeinflussungsmöglichkeiten liegen sowohl auf kommunaler Ebene durch freiwillige Regelungen und Anreize, als auch beim Bund, der gesetzliche Regelungen schaffen kann, die durch die Steigerung der Attraktivität zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel anregen. Gleichzeitig kann der motorisierte Individualverkehr so gestaltet werden, dass ein Umdenken angeregt werden kann.

Zudem mehren sich die Stimmen, die der Automobilindustrie eine für die Umwelt fehlerhafte und nicht hinreichende Berücksichtigung alternativer Antriebskonzepte unterstellen.

Denkbare Alternativen, die zu einer nennenswerten Verlagerung von Kfz auf andere Verkehrsmittel führen, sind prognostisch dennoch nur begrenzt kalkulierbar.

Die forcierte Entwicklung von alternativen, lokal schadstoffarmen Antriebstechnologien (Wasserstoff, Elektromobilität) als Alternative zu Benzin / Diesel betriebenen Kfz, kann keine grundlegende Veränderung des Mobilitätsverhaltens im Individualverkehr bewirken. Nur die (Elektro-) Mobilität mit kleineren Fahrzeugen (GM-EN-V, Twike, Renault Twizy, Isetta und Microlino, Mini-el u.ä.) kann Veränderungen im Gesamtverkehrsgeschehen erwirken. Für die Beurteilung der daraus folgenden verkehrlichen Entwicklung gibt es keine verlässlichen Grundlagen.

Im eher ländlich geprägten Raum, wie in Dinklage sind die Chancen für Mikromobilität zudem vergleichsweise gering. Auch die erwünschte Nutzung des

ÖPNV im täglichen Verkehr ist aufgrund der immensen Reisezeiten im Vergleich zur Nutzung des mobilisierten Individualverkehrs eher unwahrscheinlich.

Demnach beruht das Prognoseszenario zur Verkehrsentwicklung der Stadt Dinklage weiterhin auf Angaben aus den Verkehrswegeplänen des Bundes bzw. der Länder und der Shell-Prognose für das Jahr 2040.

Darin spielen Auswirkungen alternativer Antriebsformen nur eine marginale Rolle und verändern das Verkehrsgeschehen mengenmäßig im Kfz-Verkehr nicht. Es bleibt demzufolge das Ziel, darüber hinausgehend eine Entlastung durch Förderung alternativer Verkehrsarten zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsprognose wird sich die Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs in Dinklage auf Basis der im VEP gezählten Werte nicht wesentlich verändern. Die Tab. 4-1 zeigt die allgemeine Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen, die für Deutschland prognostiziert wird. Verkehrszunahmen sind dabei im Wesentlichen auf örtliche, entwicklungsbedingte Zuwächse bezogen.

Bezugsjahr	2014	2025	2040
Bevölkerung	ca. 81.000.000	ca. 79.400.000	ca. 77.000.000
Pkw-Bestand	44.200.000	45.200.000	42.700.000
Fahrleistung / Pkw	13.800	13.850	13.600
Gesamtfahrleistung in Mio. km / Jahr	610.000	626.000	580.000
Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung:		1,0262	0,9508

Tab. 4-1: Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen⁸

4.2 Örtliche Entwicklungsprognose

Die städtebaulichen Entwicklungsabsichten und ihre Verkehrsauswertung zeigen für Schwerpunktbereiche der Wohnbauentwicklung und der gewerblichen Verdichtung kleinräumig, verkehrliche Auswirkungen auf. Abb. 4.1 zeigt die Bereiche für die städtebauliche Entwicklung auszuweisen ist. Die Entwicklungspotenziale dieser Bereiche lassen sich grob anhand der zur Verfügung stehenden Flächen und des Nutzungsgebiets abschätzen:

⁸ Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2014, Hamburg 2014

- **Wohnbauentwicklung**

Die Baugebiete „südlich Goethestraße“ mit ca. 4 ha und „Höner Kirchweg II“ mit ca. 3,5 ha erzeugen ca. 1.700 Kfz/24h an entwicklungsbezogenen Neuverkehrsaufkommen. Im übrigen Stadtgebiet wird vor allem auf Nachverdichtung gesetzt

- **Gewerbliche Entwicklung**

Sie konzentriert sich i.W. auf Flächen entlang des Dinklager Ring, der eine gute Erschließung mit allen Verkehrsmitteln bietet.

- **Mischgebiete**

Verschiedene verkehrserzeugungsrelevante Flächen sind als Mischgebiete, für die Nutzung sowohl durch Wohnen als auch Gewerbe, ausgewiesen. Hier besteht noch keine Aussage über die genaue Aufteilung.

Bis zu etwa 4.700 Kfz / 24 h entwicklungsbezogene Verkehrsaufkommen können maximal als Folge der städtebaulichen Entwicklung auftreten. Durch die Wohnbauentwicklung werden demnach bis zu 2.600 Kfz/24h induziert, während die gewerbliche Nutzung mit 2.100 Kfz/24h an der Entwicklung der Neuverkehre beteiligt ist, wenn der Modal Split so wie bisher bleibt. Diese Maximalwerte errechnen sich daraus, dass alle neuen Nutzungen als zusätzliches Wachstum angesehen werden. Tatsächlich gibt es auch Verlagerungen und Erweiterungen bestehender Nutzungen, die weniger Neuverkehr erzeugen.

Abb. 4.1 zeigt die Lage der Entwicklungsflächen im Stadtgebiet.

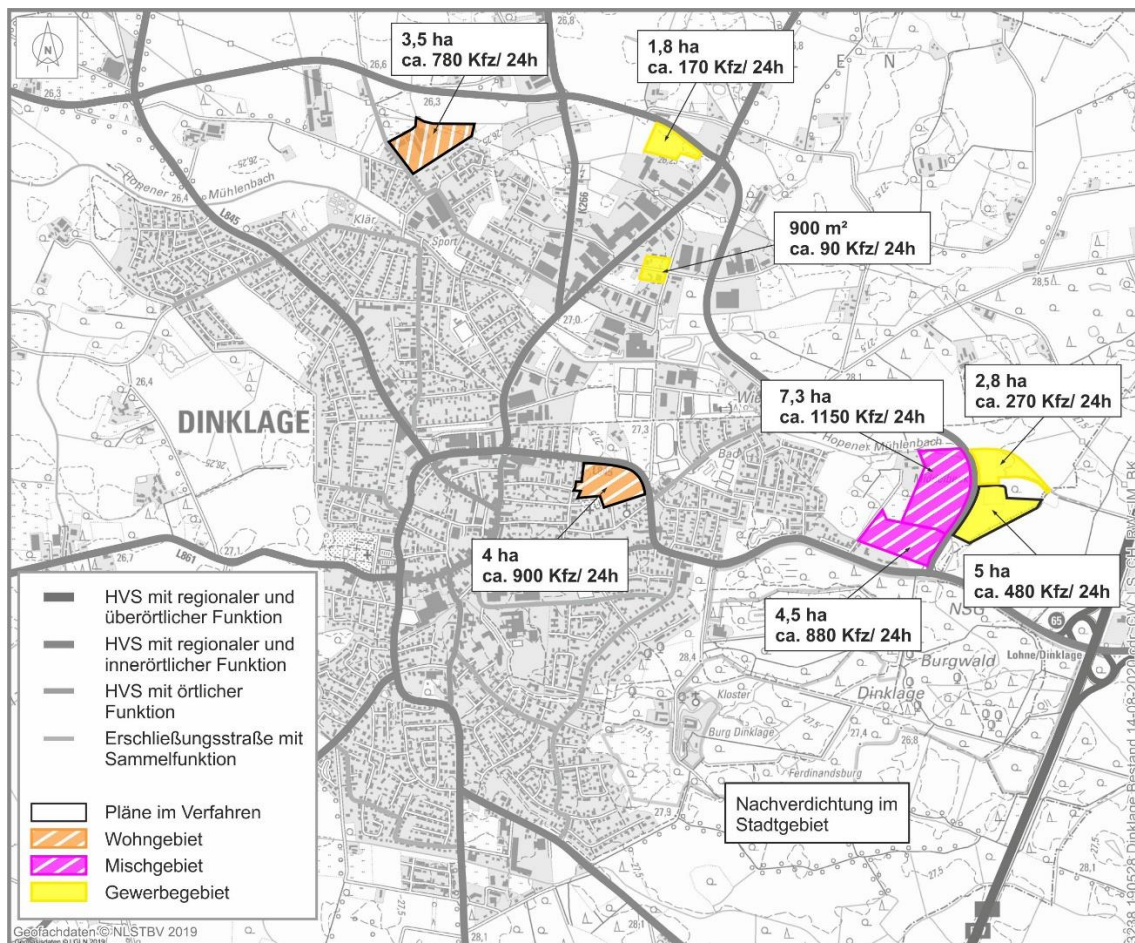


Abb. 4.1: Städtebauliche Entwicklung

4.3 Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung

Starken Einfluss auf das örtliche Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen:

- Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und damit das Mobilitätsbedürfnis werden für ältere Menschen immer selbstverständlicher. Im Verkehr bewegen sich damit neben sehr jungen unerfahrenen Menschen zunehmend ältere Menschen, die unter Umständen in ihrer Reaktionsfähigkeit eingeschränkt sind und dieses nicht vollständig durch Erfahrung kompensieren.
- Die Nutzung von elektrisch unterstützten Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu. Dies ist im Straßenraum sichtbar und zeigt sich auch an Unfallzahlen und Konflikten zwischen den Verkehrsarten.



Abb. 4.2: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose (eigene Darstellung)

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen auch die Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Elektrounterstützte Mobilität erfordert eine höhere Aufmerksamkeit der Nutzer.
- Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe für Zufußgehende auf Gehwegen werden steigen.
- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUVs führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Einzelhandelsketten reagieren auf diese Entwicklung bereits mit breiteren Stellplätzen und Fahrgassen, auch Parkhäuser werden mittlerweile großzügiger gestaltet.

Die Einflussgrößen der zukünftigen Entwicklung haben besonders in Ortskernen und verdichteten Räumen eine hohe Auswirkung, da die knappen zur Verfügung stehenden Straßenräume mit einem jeweils höheren Anspruchs- und Verkehrsverhalten der einzelnen Verkehrsarten belegt werden. Die Situation im Dinklager Kernort ist beispielsweise ein klares Zeichen dieser Konflikte.

5 Ziele

5.1 Allgemeine Ziele des VEP

Die Ziele dieses Verkehrsentwicklungsplans leiten sich zum einen aus einer Reihe von rahmensetzenden Werken ab, die auf europäischen bzw. bundesweiten umwelt- und sozialpolitischen festgeschriebenen Zielsetzungen (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, barrierefreie Mobilität für Alle) beruhen. Zum anderen leiten sie sich aus ortsspezifischen Zielsetzungen ab, die auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und Bewertung sowie prognostischer Abschätzungen in enger Absprache mit Politik und Verwaltung vor Ort erfolgt.

Im Laufe der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans ist zu dem Klimaschutz eine gesetzlich verbindlichere Stellung hinzugefügt wurden. Nach Aussage des diesbezüglichen Klimaberichts in Niedersachsen sind 20 % der CO₂ Belastung durch den Autoverkehr begründet. Für das Erreichen der Klimaziele ist diese Belastung um mindestens 50 % zu reduzieren.

Ein umweltfreundlicher, nutzerfreundlicher, zuverlässiger und attraktiver Verkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln soll sozialverträglich für alle Bürger uneingeschränkt gewährleistet werden. Die Stadt Dinklage will im Spannungsfeld der Umwelt- und klimapolitischen Diskussion eine „sowohl als auch“ Entwicklung unterstützen, die den Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung auf verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und alternative Verkehrsarten setzt, ohne jedoch die Bedingungen für den sich ebenfalls weiterentwickelnden Kfz-Verkehr restriktiv zu verändern.

Die Stadt Dinklage stellt sich den daraus resultierenden Aufgaben offensiv und will versuchen das Miteinander der Verkehrsarten in den unterschiedlichen Verkehrsräumen so zu verbessern, dass umweltfreundliche Alternativen objektiv und subjektiv sicher genutzt werden können.

Folgende übergeordnete Zielsetzungen sollen erreicht werden:

- Die Mobilität für Alle sicherstellen
- Die schadstoffarme Mobilität fördern
- Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern

- Die Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen (Alternative Antriebstechnik, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel und Verkehrswegen beseitigen
- Die Belange der „schwachen“ Nutzergruppen stärker berücksichtigen
- Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufheben
- Straßenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen und erhalten
- Die leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern
- Die notwendigen Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

Diese Ziele der Verkehrsentwicklung münden in konkrete Handlungserfordernisse und Maßnahmen.

- Dinklage will den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten (Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr) deutlich steigern. Potenziale werden aufgrund der geringen Entfernungen zu den relevanten Zielen insbesondere in der Förderung des Radverkehrs gesehen. Gleichzeitig soll eine flächendeckende Barrierefreiheit für Zufußgehende hergestellt und in einem Vorrangwegenetz ausgebaut werden. Die Anforderungen an die Umgestaltung der Verkehrsanlagen sollen gemäß Teilhabegesetz beschleunigt werden.
- Die verkehrsbedingten Emissionen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, sollen gedämpft und in Absprache mit den unterschiedlichen Baulastträgern möglichst gering gehalten werden.
- Der motorisierte Individualverkehr soll in Dinklage nicht primär gefördert werden, aber möglichst auch nicht eingeschränkt werden, sofern seine Abwicklung nicht die Belange anderer Verkehrsteilnehmer beschränkt.

5.2 Handlungsfelder für Dinklage

Schwerpunkte der Maßnahmen des VEP liegen in insgesamt 8 Handlungsfeldern, für die konkrete Maßnahmenkonzepte entwickelt werden:

Förderung des Fußverkehrs / der Barrierefreiheit

- ⇒ Wichtige Hauptwegebeziehungen sollen durchgehend barrierefrei ausgebaut werden.
- ⇒ Gehwege sollen für Zufußgehende, also für Verkehre mit niedriger Geschwindigkeit, reserviert werden.
- ⇒ Belange von Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen sollen besonders beachtet werden.
- ⇒ Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll verbessert und eine besitzbare Stadt angestrebt werden.

Innerhalb der Stadt soll das Fußwegenetz zu den wichtigen Zielen, öffentlichen Einrichtungen und zum Versorgungs- bzw. Geschäftsbereich verbessert und barrierefrei ausgebaut werden.

Barrierefreie Vorrangwegenetze sind zu entwickeln und der Ausbau ist ortsbezogen abzustimmen.

Ein wichtiges Handlungsfeld ist dabei auch die weitgehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerorts durchzusetzen.

Zudem soll die Stadt „besitzbar“ werden. Entlang wichtiger Wege sollen Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Bänke, Anlehnstellen, Miniparks u.a.), nicht nur für mobilitätseingeschränkte Bürger, in etwa 80 – 100 m Abstand angeboten werden.

Sicherung der Barrierefreiheit

- ⇒ Dinklage sollte, in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, umsetzbare Standards zur Barrierefreiheit entwickeln und einheitlich umsetzen.
- ⇒ Die Barrierefreiheit soll durch kontinuierlichen Bestandsumbau verbessert werden.
- ⇒ „fair Parken“ sollte durchgesetzt werden

Die Teilhabe am Verkehrsgeschehen ist für alle Bürger gleichermaßen wichtig. Insbesondere die Wege für bewegungseingeschränkte Personen sollen verlässlich am Ortsverkehr teilnehmen können.

Radverkehr fördern

- ⇒ Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerörtlichen (innerstädtischen) und die angrenzenden Städte (Lohne, Vechta, etc.) anbindenden Routen entwickelt und ausgebaut werden.
- ⇒ Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen., d.h. höheres subjektives Sicherheitsempfinden
- ⇒ Strategien zum Radverkehr sollen allgemeinverständlich zusammengefasst werden.
- ⇒ Radverkehrsunterstützende Maßnahmen sollen zügig umgesetzt werden.

Das Fahrrad stellt aufgrund der Stadtstruktur und des Reliefs das ideale innerörtliche Verkehrsmittel dar und soll besonders gefördert werden.

In einem Radverkehrsnetz sollen Hauptwege für den Radverkehr etabliert werden, die vorrangig ausgebaut werden. Die Vernetzung, der Abbau von Barrieren und die Verbesserung mindestens gemäß der Mindestanforderungen der StVO soll dazu dienen, die Sicherheit des Radfahrens in der Stadt Dinklage noch weiter zu verbessern. Anreize zum Umstieg auf und einer verstärkten Nutzung des Rades sollten darüber hinaus entwickelt werden. Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind sichere Radabstellanlagen (Bügel) in ausreichender Anzahl notwendig. Wohnortbezogen sollen überdachte Abstellanlagen ebenerdig zugänglich sein.

Busse (und Bahnen) fördern

- ⇒ Die Haltestellen sollen weiter modernisiert und optimiert und komfortabler werden.
- ⇒ Die Haltestellen sollen barrierefrei umgebaut werden.
- ⇒ Das Angebot ist auf ganztags stündlich von 06:00 – 23:00 Uhr zu erweitern.

Verkehrssicherheit erhöhen

- ⇒ Die insbesondere subjektiv empfundene Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen sollte erhöht werden.

- ⇒ Ein Verkehrssicherheitsprogramm mit wirkungsvollen Maßnahmen ist notwendig, um stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten auf der Fahrbahn im Kfz-Verkehr zu erzielen.
- ⇒ Information zum Radverkehr im Straßenraum sind in vielfältiger Weise zu platzieren.
- ⇒ Die Sichtbarkeit von Infrastruktur des Radverkehrs soll deutlich verbessert werden

Die objektive Verkehrssicherheit ist in Dinklage hoch. Subjektiv trauen sich aber viele Menschen nicht, die Fahrbahn trotz vorhandener Piktogramme mit dem Rad zu nutzen. Die Benutzung von Radverkehrsanlagen in der Fahrbahn soll durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und weitere plakative Maßnahmen unterstützt werden.

Straßennetz optimieren

- ⇒ Die Anbindung durch den Kfz-Verkehr ist ausreichend gegeben.
- ⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.

Das Kfz Straßennetz ist für die Belange des Kfz-Verkehrs ausreichend. Handlungsbedarfe bestehen tlw. in der Sanierung und in der Verbesserung der Verkehrsabwicklung an einigen Knotenpunkten.

Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern

- ⇒ Ein Programm zum stadtverträglichen Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur Anpassung an die zur verkehrssicheren Abwicklung notwendige Regelungen ist in einigen Straßen ebenfalls sinnvoll.
- ⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind dabei zu berücksichtigen.

Stadtverträglicher ruhender Verkehr

- ⇒ Prüfung des vorhandenen Stellplatzangebotes
- ⇒ Kurzzeitparken (bspw. max. 2h) soll erweitert und Dauerparker aus dem empfindlichen Bereich herausgedrängt werden.

Orientierung im Verkehr

- ⇒ Die allgemeine und örtliche Kfz-Wegweisung sowie die örtliche Fahrradwegweisung sollte bedarfsweise fortgeschrieben werden.

Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen

- ⇒ Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel ist zu ermöglichen und zu stärken (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).
- ⇒ Die Nutzung von Elektrofahrrädern hat sich durchgesetzt und erhöht besonders die Mobilität der älter werdenden Teile der Bevölkerung – Sie erfordert aber separate Wege oder Fahrbahnnutzung.
- ⇒ Die multimodale Mobilität ist zu fördern. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist zu optimieren.

Öffentlichkeitsarbeit

- ⇒ Ein besserer Umgang mit und im Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern erreicht werden. Ein Konzept des dauerhaften Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente enthalten:
 - Hinweise zum autofreien Schulweg und ggf. Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen
 - Farbe und Aktionen zur Radverkehrsförderung,
 - Umweltinformation und
 - Erklärende Kontrolle und Überprüfungen.
- ⇒ Bürger bei Maßnahmen frühzeitig beteiligen und informieren.
- ⇒ Die Mitwirkung am VEP gezielt fördern.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde in der Öffentlichkeit intensiv mittels einer Befragung inkl. aufklärendem Faltblatt und Informationsveranstaltungen diskutiert. Es hat sich gezeigt, dass somit eine große Akzeptanz für die daraus folgenden Maßnahmen zu erzielen ist. Weitere Dialoge zu Themen wie u.a. der Innenstadtgestaltung sollten forciert werden.

6 Maßnahmeempfehlungen

Für die in Kapitel 5 aufgeführten Handlungsfelder wurden in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis Maßnahmenansätze erarbeitet, die zur Umsetzung der aufgestellten Ziele des VEP als erforderlich angesehen werden. Konkrete Maßnahmenkonzepte für die einzelne Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und Verkehrsräume wurden entwickelt. Einige dieser Maßnahmen wurden bereits im laufenden Prozess umgesetzt. Dies verdeutlicht den prozessualen Charakter des VEP, der wirksame, konkrete Umsetzungen als Ergebnis beinhalten soll, die die nachhaltige Entwicklung des Verkehrsnetzes schrittweise unterstützen.

6.1 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Der Fußverkehr leidet in zunehmendem Maße an Beeinträchtigungen durch die Mobilität. Dies betrifft sowohl den fließenden Verkehr durch geringe Fahrbahnbreiten, die oft nur schmale Gehwege übrig lassen, als auch den ruhenden Verkehr, der gerade in Bereichen mit höherer geschäftlicher oder sonstiger Nutzung auf dem Gehweg hält, parkt oder sonstige Beeinträchtigungen der zu Fuß Gehenden vornimmt. Darüber hinaus werden Kreuzungen und Lichtsignalanlagen nach den Belangen des Kfz-Verkehrs berechnet und dimensioniert; hier werden den zu Fuß Gehenden zum Teil lange Wartezeiten zugemutet. Wesentliche Elemente einer Fußverkehrsförderung sind:

- Reduzieren bzw. Befreien der Gehwege vom Radverkehr
- Sicherstellen ausreichend breiter Gehwege mit durchgängigen barrierefreien Bordabsenkungen
- eine angemessene Belagsqualität, die auch mobilitätseingeschränkten Personen Fortbewegung erlaubt
- Querungsstellen auch abseits von Knotenpunkten, insbesondere in wichtigen Achsen ohne Umwege
- Elemente, die ein hohes Verweilen und ein kurzzeitiges Atemholen erlauben und eine besitzbare Stadt bilden, in der auch alle mobilitätseingeschränkten Personen am Verkehr teilnehmen können

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)⁹, das die rahmensetzende Gesetzgebung der EU sicherstellen soll, ist 2006 in Kraft getreten. Durch die darin definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit kommt dem barrierefreien Infrastrukturausbau eine große Bedeutung zu. Barrierefreiheit kommt allen Verkehrsteilnehmenden zu Gute.

Barrierefreiheit



Wichtige Querungsbereiche sollten entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung gestaltet werden. Die Gestaltung sollte dem „Zwei-Sinne Prinzip“ entsprechen, d.h., dass zwei der drei Sinne Hören, Sehen,



Fühlen (Tasten) angesprochen werden. Ein barrierefreier Ausbau beinhaltet die Grundfunktionen Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung sowie das Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen. Rampen sollten nicht mehr als 6 % Neigung auf max. 6 m haben und Querneigungen sollten 3 % nicht überschreiten. An LSA-geregelten Knotenpunkten helfen akustische Signalgeber.

Die Stadt soll „besitzbar“ sein. Entlang wichtiger Wege sollen Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Bänke, Anlehnstellen, Miniparks u.a.) für mobilitätseingeschränkte Bürger in etwa 80-100 m Abstand angeboten werden.



⁹ Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

Einheitliche, örtliche Standards sollen festgelegt werden, die mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat und Radfahrverbänden abgestimmt und im Stadtgebiet umgesetzt werden:



- Vernetzung der barrierefreien Wegebeziehungen im „Vorrangfußwegenetz“
- Konsequenter durchgängiger Absenkungen in gleichem Standard
Nullabsenker für Geheingeschränkte und Tastkante für Seheingeschränkte an wichtigen Querungsstellen
- barrierefreie Haltestellen um barrierefreie Zuwegung und Querung ergänzen
- „Besitzbare“ Stadt – regelmäßige Sitz- bzw. Verweilmöglichkeiten anbieten

Hauptfußwegenetz

Für die wichtigsten Wegeverbindungen des örtlichen Wegenetzes sollen bevorzugt barrierefrei ausgebaut werden und einen besonderen Komfort aufweisen (barrierefreies Vorrangnetz) (vgl. Abb. 6.1). Es bildet das Rückgrat der zentrumsnahen Bündelung der Verkehre. Dieses beinhaltet neben dem Hauptfußwegenetz ein Vorrangnetz, in dem prioritär der barrierefreie Ausbau umgesetzt werden soll. Wichtige Ziele, wie die Innenstadt, Schulen, das Kardinal-von-Galen-Haus und öffentliche Einrichtungen können somit erreicht werden. In Dinklage sind es vor allem die vielen Zufußgehenden, die von diesem Netz profitieren sollen.

Vorrangig sind punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen innerhalb dieses Wegenetzes sowie zur Anbindung von wichtigen Haltestellen und wichtigen Zielen umzusetzen und Sitzgelegenheiten für Ruhepausen anzubieten.

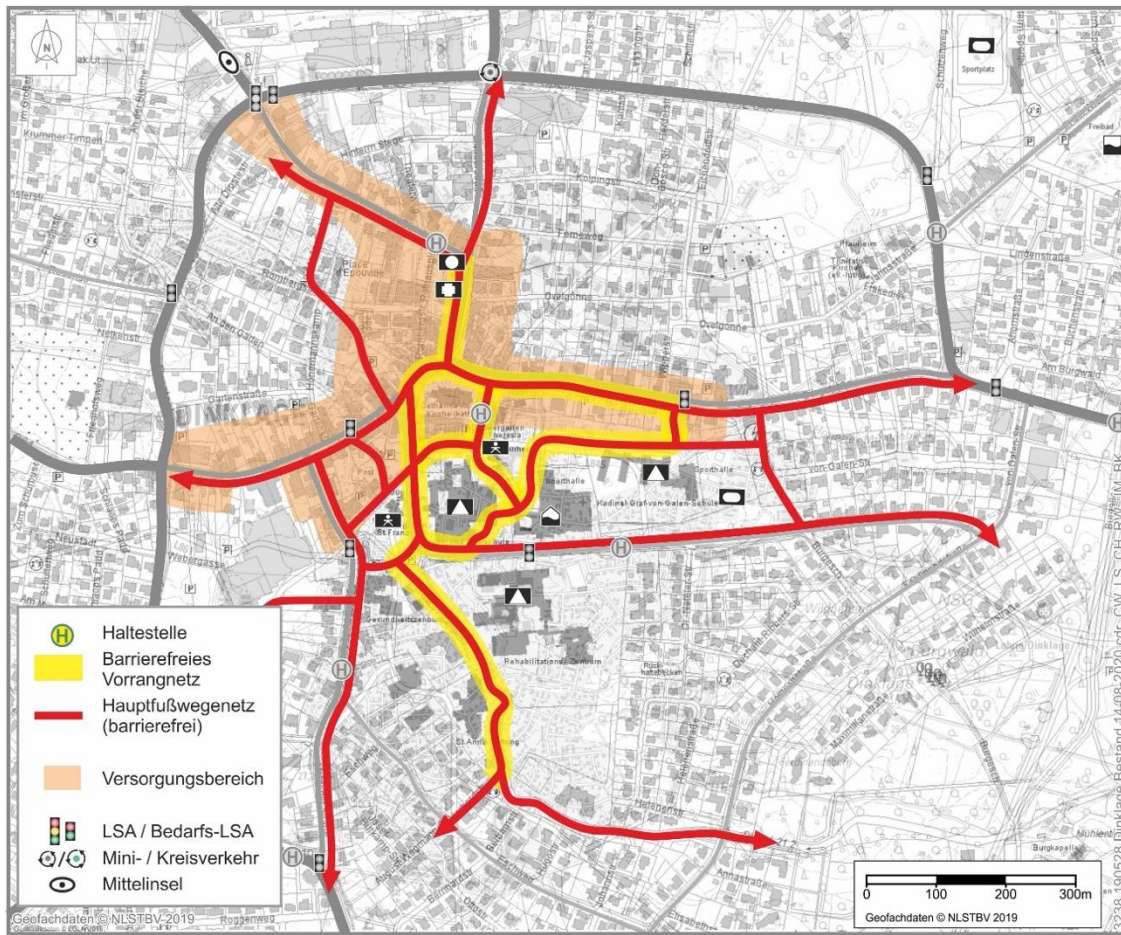


Abb. 6.1: Hauptfußwegenetz Dinklage

Bauliche Elemente, die durchgängig im Fußwegenetz realisiert werden sollten, sind zum Beispiel:

- Dunkelampeln statt normaler Fußgängerampeln, damit bisherige Rot-Übertreter, die sich sicher fühlen, die Straßen überqueren können, zum Beispiel am Kösters Gang
- Absenker zu Grundstückszufahrten nur im Sicherheitsstreifen zum eigentlichen Gehweg, d. h. kein auf und ab im Gehwegbereich
- Durchpflastern von Einmündungen nachrangiger Anliegerstraßen und Tempo-30-Zonen, sodass der Gehweg ebenerdig durchgeht und die abbiegenden bzw. einbiegenden Fahrzeuge deutlich die Bevorrechtigung des Zufußgehenden erkennen.
- Signalanlagen durchgängig mit taktilen Signalgebern und Absenkern
- Absenker durchgängig mit taktilen Elementen ausstatten

Im Zuge des Knotenpunktumbaus Kösters Gang / Schulstraße wurden die Querungen bereits mit taktilen Elementen versehen. Ein Lückenschluss im Wegenetz soll im Kösters Gang durch Anlegen eines separierten Gehwegs stattfinden. Somit wird u.a. vermieden, dass Zufußgehende den anliegenden Parkplatz nutzen müssen.

6.2 Radverkehr fördern!

Der umwelt- und stadtverträgliche Radverkehr soll gefördert werden. Studien belegen, dass regelmäßiges Radfahren die Gesundheit fördert (bspw. Stärkung der Muskulatur, Gelenke, Ausdauer, Immunsystem, Herzfunktionen, Fettstoffwechsel etc.) und die Produktivität und Leistungsfähigkeit erhöht¹⁰. Die Mehrzahl an Autofahrten findet in einem Umkreis von 6 km statt. Diese Distanz bietet sich an, das Rad nutzen, weshalb die Radverkehrsförderung in Dinklage ausgebaut werden muss, um Möglichkeiten nicht motorisierter Fortbewegung mit dem Fahrrad anzubieten, sodass dem steigenden Verkehrsdruck entgegengewirkt und Verkehre möglichst stadtverträglich abgewickelt werden können. Erst wenn die sichere Radinfrastruktur großflächig vorhanden und auch für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar ist, kann ein Erfolg zum Umstieg auf das Rad erzielt werden. Eine verbesserte Erschließung im innerörtlichen und überörtlichen Verkehr lässt weitere Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich erscheinen.

Die Elektromobilität im Radverkehr soll unterstützt werden. E-Bikes erfordern zügige Radverkehrsverbindungen und störungsfreie Wege.

Radverkehr soll über gut geeignete Verbindungen von und in alle Bereiche der Stadt sicher und komfortabel möglich sein. Ein höherer Radverkehrsanteil kann nur erreicht werden, wenn sich Radfahrende subjektiv sicher fühlen.

Die Leitlinien für den Radverkehr werden im Folgenden erläutert:

¹⁰ Neun, M., und H. Haubold. *The EU Cycling Economy*. Brüssel, 2016.

Radverkehr gehört zum städtischen Fahrverkehr:

- Radverkehr soll kurzfristig sichtbar gemacht werden
- Radverkehr soll für alle Verkehrsteilnehmenden subjektiv und objektiv sicher sein
- Radfahren soll komfortabel und nebeneinander möglich sein
- Radfahren soll zügig möglich sein

Alle fahrenden Verkehrsarten werden separat vom Fußgängerverkehr geführt:

- Innerörtlicher Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden
- Hochbord-Radverkehrsanlagen gibt es nur, wenn sie durchgehend > 2,00 m lichte Breite haben

Ein durchgehendes Radroutennetz für den Alltag ist notwendig:

- Sicherstellung einer ausreichenden Netzdichte
- Hierarchisierung und Priorisierung wichtiger Routen
- Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit mindestens auf den Hauptrouten sind zu gewährleisten

Der Radverkehr erhält sichtbare Infrastruktur wie:

- Sichtbarer Routenverlauf inkl. durchgehender Wegweisung
- Ausreichende Breiten für Radverkehrsanlagen
- Radverkehrsgerechte Knotenführungen, bspw.
 - > vorgezogenen Aufstellflächen
 - > eigenen Signalgebern
 - > Einfädelungstreifen
 - > Piktogramme / Sharrows auf der Fahrbahn
- Regelmäßige Unterhaltung von Radverkehrsanlagen
- Reinigung und Winterdienst
- Bedarfsgerechte Erweiterung der Radabstellanlagen

Der Radverkehr wird durch ergänzende Aktionen und Werbung gefördert, wie bspw.

- Radverkehrssicherheitstage
- Schilder und Informationstafeln
- Schulerziehung
- Aktionstage im öffentlichen Verkehrsraum
- Kampagnen wie „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ o.ä.

Radverkehr braucht Geld für eine zügige Umsetzung

- Ein eigenes Budget zur Radverkehrsförderung soll eingerichtet werden.
- Der Radverkehr erhält ein eigenes investives Budget

Abb. 6.2: Leitlinien Radverkehr Dinklage

Radnetz

Ein innerörtliches Radwegenetz wurde entwickelt. Auf diesem soll die Hauptlast des innerörtlichen Radverkehrs schnell und komfortabel abgewickelt werden. Daher wurden die quell- und zielverbindenden Radverkehrsrouten zu einem Netz ausgearbeitet, welches in Haupt-, Neben- und Ergänzungs-/Freizeitrouten unterscheidet. Es sichert die Erreichbarkeit von Schulen, Versorgungseinrichtungen ebenso wie die örtlichen und übergeordneten Verbindungen:

Das Routennetzkonzept enthält klar hierarchisierte Wegeverbindungen (vgl. Abb. 6.3):

- **Hauptrouten (ortsteilverbindende Routen)**
sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken.
- **Nebenrouten**
bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouten mit Schwerpunkt auf Komfort sowie nachgeordnet wichtige Routen.
- **Ergänzungsrouten/Freizeitrouten (kleinräumige, ortsteilbezogene Routen und Radwanderwege)**
Ergänzungsrouten umfassen wichtige kleinräumige, Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Freizeitrouten beziehen sich insbesondere auf das touristisch relevante Radwanderwegenetz.

Die Qualität der Radinfrastruktur ist vorrangig im Zuge des Hauptroutennetzes zu verbessern. Dies betrifft die Behebung von Mängeln im Längsverkehr, an Knotenpunkten und Querungsstellen sowie von sonstigen Konfliktpunkten und baulichen (Sicherheits-) Mängeln. Die Herstellung von zügig befahrbaren Streckenabschnitten soll gewährleistet werden. Handlungsmaßnahmen sollen ein sicheres und harmonisches Dasein aller Verkehrsarten fördern und diese nicht einschränken.

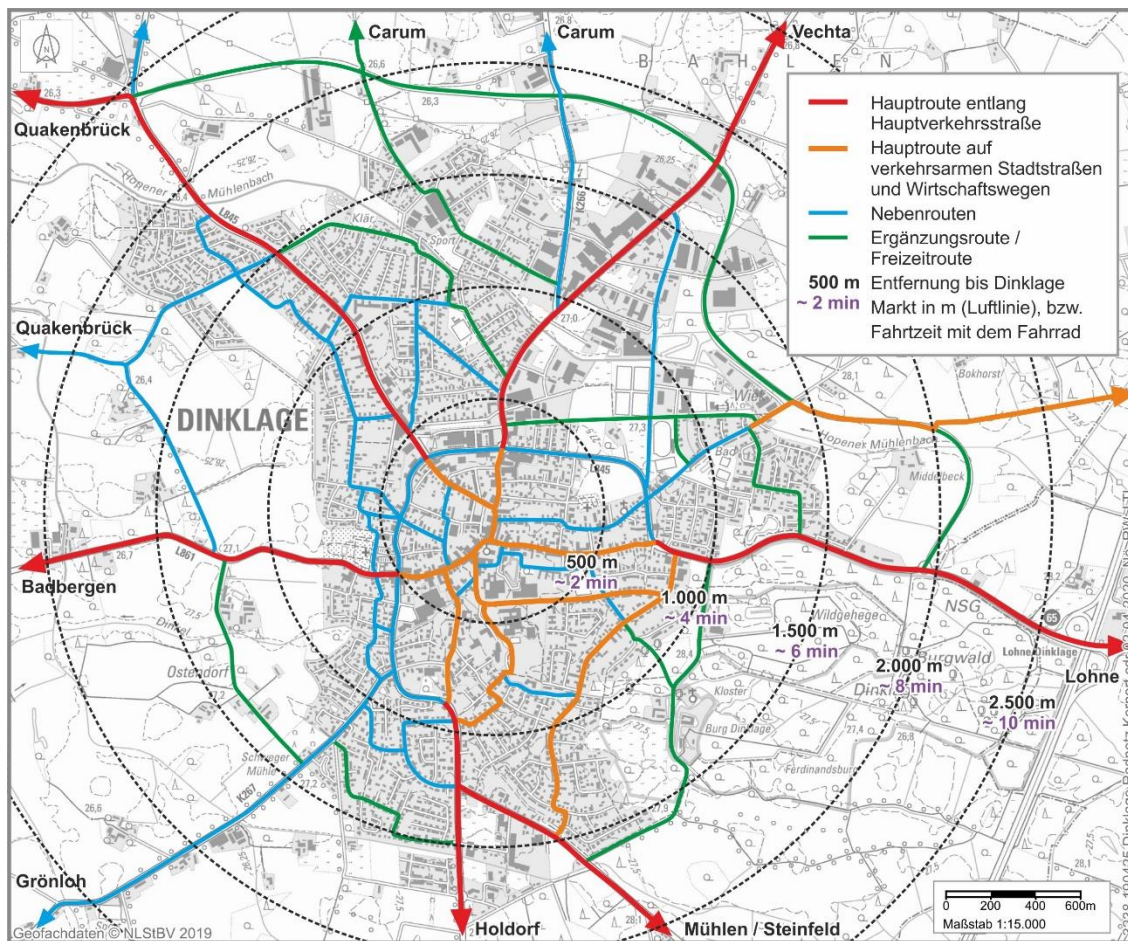


Abb. 6.3: Radnetzkonzept Dinklage

Radverkehr auf den Neben- bzw. Ergänzungs-/ Freizeitrouten soll nach gleichen Kriterien hergestellt werden, jedoch nicht prioritär. Vorrangig sind akute Sicherheitsmängel zu beheben.

Das Radnetz hat folge für die Baulastträger

Das intensiv abgestimmte Radnetz sollte beschlossen werden, damit es im Zuge weiterer Planungen der unterschiedlichen Baulastträger verbindliche Berücksichtigung findet. Das Radroutennetz sollte nach dem politischen Beschluss möglichst auch bei einer Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden und allen relevanten Baulastträgern zur Berücksichtigung übermittelt werden.

- Winterdienst

Netzausbau

Vorrangig sind die örtlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu ergreifen und ein einheitlicher Standard der Radverkehrsanlagen, der für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar ist, umzusetzen. Dabei sind in enger Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und den Baulastträgern die zulässige regelnde StVO im Sinne des Radverkehrs offensiv einzusetzen. Alibimaßnahmen fördern den Radverkehr nicht. Vielmehr muss es auf eine breite Akzeptanz der Bevölkerung bei den vorgesehenen Maßnahmen hinauslaufen.

Prioritäten zum Netzausbau sind festzulegen, die zeitnah, vorbildhaft und möglichst routenbezogen umgesetzt werden, damit Verbesserungen durchgängig im Routenverlauf sichtbar werden. Zudem empfiehlt es sich, ein eigenes Umsetzungsprogramm aufzustellen.

Radverkehrsfördernde Maßnahmen

Die Maßnahmen für den Radverkehr orientieren sich an den Grundlagen zur Radverkehrsinfrastruktur entsprechend der aktuellen Richtlinien (u.a. StVO, ERA, RaST) an Knoten und auf Streckenabschnitten. Zudem sollte die Durchgängigkeit der Befahrbarkeit vor dem Hintergrund des Radroutennetzes berücksichtigt werden

Im Folgenden werden Empfehlungen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gegeben.

Radverkehrsinfrastruktur an Knotenpunkten

- vorgezogene Aufstellbereiche an Knotenpunkten
- möglichst direktes Linksabbiegen
- enganliegende Furtmarkierungen an Kreuzungen
- Furtmarkierung nur an wichtigen Einmündungen in der Signalfarbe „Rot“
- separate Radampeln / Vorlauf für Radfahrende

Radverkehr, fahrbahnintegriert auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen

- Radfahrstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite $\geq 1,85$ m), Furtmarkierungen
- Schutzstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite $\geq 1,50$, bei angrenzendem Längsparken $\geq 2,00$ m), Furtmarkierungen
- (tlw. großflächige) Markierungen zur Unterstützung durch Farbe, Piktogramme, „Sharrows“



Abb. 6.4: Möglichkeiten zur Radverkehrsunterstützung

Die Abbildung zeigt unterschiedliche Möglichkeiten, den Radverkehr zu unterstützen. Im Rahmen der Sanierung der Landesstraße 845 und im Samskamp wurde aus den Möglichkeiten in Abstimmung und Diskussion mit der Verkehrsbehörde und dem Baulastträger das umgesetzte Konzept entwickelt.

Der Radverkehr wird im Hauptverkehrsstraßennetz in Dinklage aufgrund mangelnder Straßenbreiten überwiegend fahrbahnintegriert geführt; auch innerhalb der Landesstraße 845 bestehen keine separaten Radverkehrsanlagen.

Im Rahmen von Sanierungsplanung und –durchführung in der L 845 wurde bereits ein Markierungs- und Beschilderungsplan erarbeitet und mit den Baulastträgern abgestimmt. Die Umsetzung erfolgte im 2. Quartal 2021. Der Plan beinhaltet im gesamten Verlauf das Einbringen von Piktogrammen in den Straßenraum zur Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs mit zusätzlicher Freigabe der Nebenanlagen richtungstreu. Weitere Details können den entsprechenden Plänen entnommen werden.

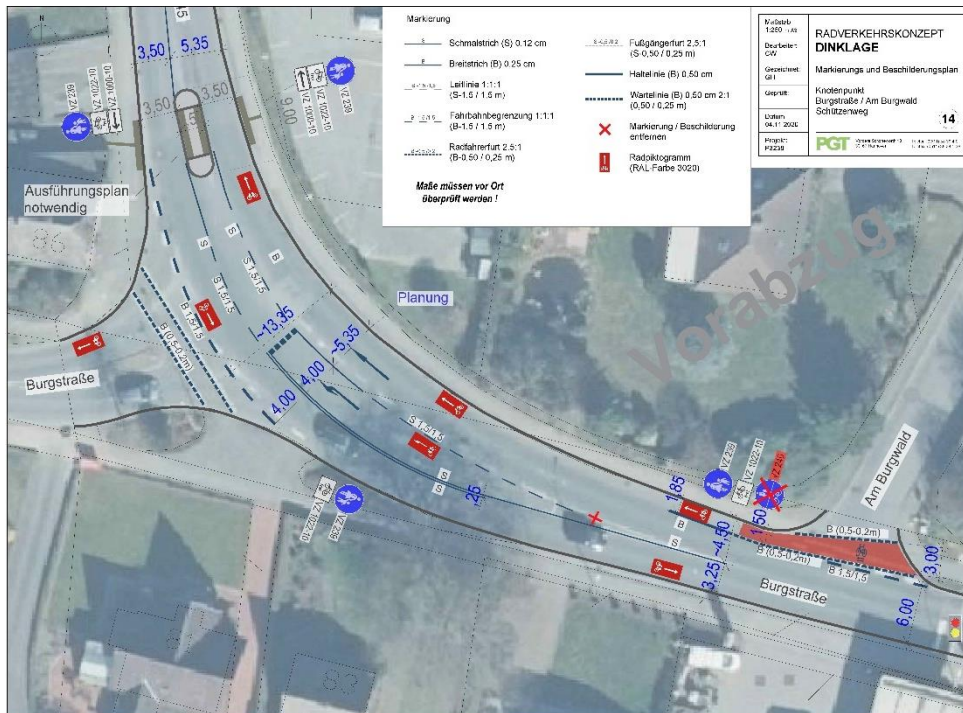


Abb. 6.5: Ausschnitt aus Markierungsplan

Parallel wurde eine routenbezogene Durchplanung wichtiger Radrouten begonnen, anhand derer eine weiterführende Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erreicht werden kann. Insbesondere die in die Kernstadt führenden Routen sowie die übergeordneten Routen nach Lohne und Vechta sollten betrachtet werden.

Für die Querungsstelle der wichtigen Radverkehrsachse An den Gärten und Rosenstraße mit der Landesstraße (Drostestraße L 845) soll die umwegeige Führung zur Fußgängerampel in eine direkte Anforderung verändert werden. Derzeit müssen Radfahrende umwegig auf schmalen Nebenflächen über die nördlich der Kreuzung gelegene Bedarfsampel fahren. Die Nebenanlagen in diesem Bereich sind für die Verkehrsmengen von mehr als 80 Querungen in der Spitzenstunde und die wichtige Funktion nicht ausreichend.

Drei Varianten wurden untersucht, die derzeit mit der NLStbV abgestimmt werden. Die folgende Abbildung zeigt die Variante mit Anforderungstaster.

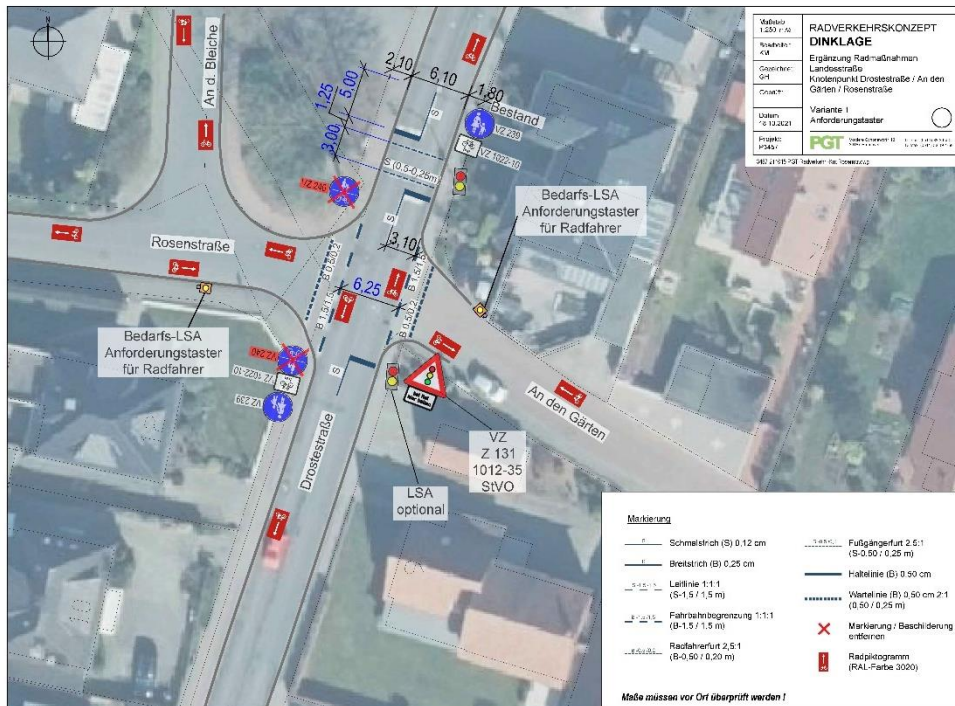


Abb. 6.6: Variante Anforderungstaster

Vorgeschlagen wird, vor den Einmündungen An den Gärten und Rosenstraße einen Taster so in den Straßenraum einzubringen, dass die Radfahrenden direkt anfordern können. Im Zuge der Drostestraße ist südlich der Einmündung An den Gärten eine Haltelinie mit dem Schild „Bei Rot hier halten“ und ggf. ein Zweifeldsignal zusätzlich anzubringen. Hierzu wurde separat ein Konzept erarbeitet, welches verschiedene Varianten untersucht hat.

Radabstellanlagen ausbauen

Sinnvoll platzierte und in der Anzahl auf die Bedarfe bemessene Radabstellanlagen, die funktional und ansprechend gestaltet sind, können ein wichtiges Element der Radverkehrsinfrastruktur sein. Auch der steigende Anteil von Pedelecs fordert sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen, ggf. vorübergehend inklusive Lademöglichkeit. Die Verfügbarkeit von geeigneten Abstellmöglichkeiten stellt ein entscheidendes Nutzungskriterium dar.

Die Radabstellanlagen und ihre Zuwegungen sollen sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Überdachte Anlagen sind vor allem an öffentlicher Infrastruktur und beim Einzelhandel notwendig, deren Umfang in einer Stellplatzsatzung festgesetzt werden könnten.

An den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs sollen Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Dies gilt vor allem für den Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen. Auch wohnstandortbezogene, ebenerdige Anlagen sind notwendig.

Anlagen am Schwimmbad sollten als transportable Anlage ausgeführt werden sollten, um diese bei Stadtfesten auf dem Marktplatz zu installieren.



Flankierende Maßnahmen

Die Verbesserungsmaßnahmen in der Radverkehrsinfrastruktur benötigen Erklärungen und demzufolge eine öffentliche Begleitung, um die Maßnahmenart zu erklären (selbstbewusste Radfahrer). Auch auf die Nutzung des Fahrrades als geeignetes Verkehrsmittel kann immer wieder hinzuwiesen werden. Die Radfahrenden sollen ebenso wie die Kfz-Nutzenden sensibilisiert werden. Dazu wird vorgeschlagen, die Umsetzung von Maßnahmen mit einer erläuterten Öffentlichkeitsarbeit und ggf. mit Faltblättern und Presseaktionen zu begleiten.

6.3 Nutzung von Bussen erleichtern

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sollten kontinuierlich modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden. Ziel ist es, den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr auch für mobilitätseingeschränkte Menschen zu sichern und insgesamt die Sicherheit und den Komfort zu verbessern. Die folgenden Haltestellen im Stadtgebiet Dinklage sind im NVP¹¹ auf der Prioritätenliste für einen barrierefreien Ausbau festgehalten:

¹¹ Kreamobil & ZIV, Nahverkehrsplan Landkreis Vechta, 2017

- Grundschule Hönermark
- Schulzentrum Dinklage
- Rathausplatz
- Lindenstraße
- Holdorfer Straße
- Krankenhaus
- Langwege ehem. Schule
- Bünne, Gaststätte Meyer

6.4 Verkehrssicherheit erhöhen

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehören:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen und Displays zur Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeiten,
- Querungsstellensicherung besonders an den Haltestellen und
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Vorgeschlagen wird die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf ausgewählten innerörtlichen Straßen, in denen die Platzverhältnisse eingeschränkt sind und die (subjektive) Verkehrssicherheit des Radverkehrs verbessert werden muss.

Vision Zero: „Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.“¹

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind auch durch Öffentlichkeitsarbeit und verschiedene Kampagnen, speziell auch an Schulen, und im Straßenverkehr (z.B. Geschwindigkeitsdisplays) sinnvoll.

Verkehrssicherheit und Schulweg

Die Anbindung zu den Schulen ist ein wichtiger Schritt, der die Verkehrssicherheit auch dauerhaft positiv beeinflusst.

Ein Aspekt der Schulwegsicherung mit nachhaltiger Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl ist die Sicherung von Rad- und Fußwegeverbindungen zu den Schulen.. Durch die Rückbankperspektive ist die Wahrnehmung des

Verkehrsgeschehens obendrein eingeschränkt, sodass eine Teilnahme am Verkehr nicht mehr erfahren wird. Fragestellungen, die für den Schulweg gelöst werden müssen, sind daher:

- Müsste nicht systematisch das Erreichen der Schule mit eigener Kraft per Fuß, Roller, Rad gefördert werden? Kinder weisen heute häufig Übergewicht und laut medizinischen Untersuchungen teils eingeschränkte Herzleistung auf, da sie kaum mehr ihre eigenen Füße (zur Schule) benutzen
- Sollen Schulen überhaupt im näheren Umfeld per Kfz anfahrbar sein?
- Müssten nicht „Hol- und Bring-Zonen“ an geeigneten Stellen in ausreichender Entfernung zu Schule eingerichtet werden?

Die Parkplatz und Hol- und Bringsituation im Bereich der Kardinal-von-Galen Schule wurde bereits umgesetzt. Hol- und Bringverkehre wurden an einem geeigneten Bereich vom Schuleingang weit entfernt verlegt, die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr verbessert, sodass Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern verringert werden.

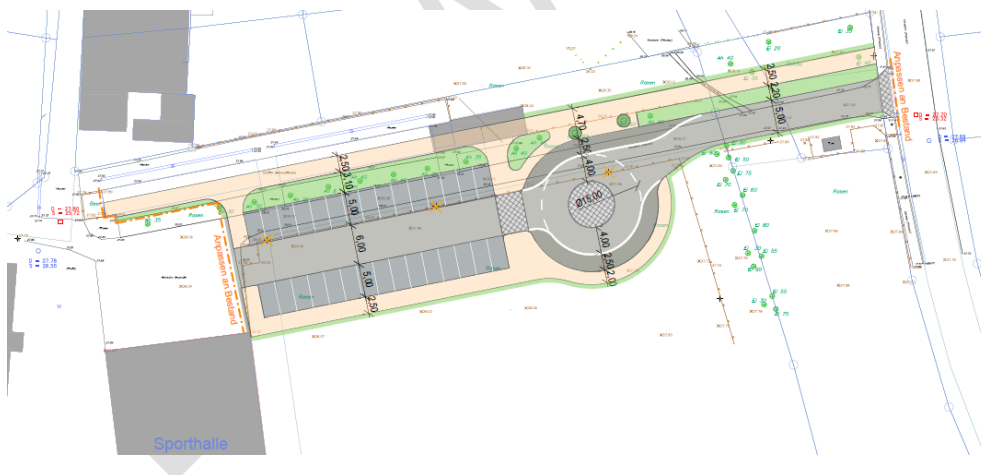


Abb. 6.7: Entwurfsplan Kardinal-von-Galen Schule Hol- und Bringsituation und Parkplatz

Eine weiterführende Verkehrsuntersuchung ist auch für die Schulstraße (Kardinal-von-Galen-Schule und Oberschule Dinklage) und die anliegenden Nutzungen angestrebt und soll in kürze durchgeführt werden. Darin werden nicht nur Infrastrukturmaßnahmen betrachtet, sondern auch weiterführende Nutzer beeinflussende Maßnahmen untersucht:

- schulbezogene Aktionen (Taxibus, Verkehrszähler etc.), um motorisierte Verkehre zu vermeiden

6.5 Stadtverträglicher Straßenumbau / Innenstadterschließung

Straßen sind Teil des innerstädtischen Lebensraums. Als solche müssen sie viele Funktionen erfüllen, die aufgrund von starker Kfz-Orientierung in den Hintergrund geraten sind. Stadtverträgliche Straßen tragen entscheidend zu einer positiven Lebensqualität bei; das parallele Miteinander im Verkehr wird ermöglicht und angrenzende Nutzungen berücksichtigt. Schwerpunkte des stadtverträglichen Straßenumbaus sind Straßen, in denen heute besondere Defizite für einzelne Verkehrsarten oder den Stadtraum vorliegen.

Die belebte Kernstadt Dinklages stellt einen wichtigen Standortfaktor dar und soll zukünftig weiter unterstützt werden. Die Aufenthaltsqualität in den zum Teil sehr engen Straßenräumen soll weiter erhöht werden. Die Erreichbarkeit soll verbessert und die Durchfahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Für ein verträgliches Miteinander der Verkehrsarten sind die Innenstadt und ihre Erschließung vor dem Hintergrund der notwendigen Verbesserungen durch bauliche und lenkende Maßnahmen weiterzuentwickeln.

Vorgeschlagen wird, eine Tempo-20-Geschäftszone mit gleichzeitiger Halteverbotsgeschäftszone zu errichten, die einen engeren Bereich definiert, wie in Abb. 6.8 dargestellt ist. Die jeweiligen Einfahrten in diesen besonders schützenswerten Bereich sollten entsprechend gekennzeichnet werden.

Eine aufenthaltsfreundliche Gestaltung sollte durch zahlreiche ergänzende Maßnahmen bis hin zum kompletten Umbau verbessert werden. Schwerpunkt sind Markt, Kösters Gang sowie weitere schraffierte Bereiche.

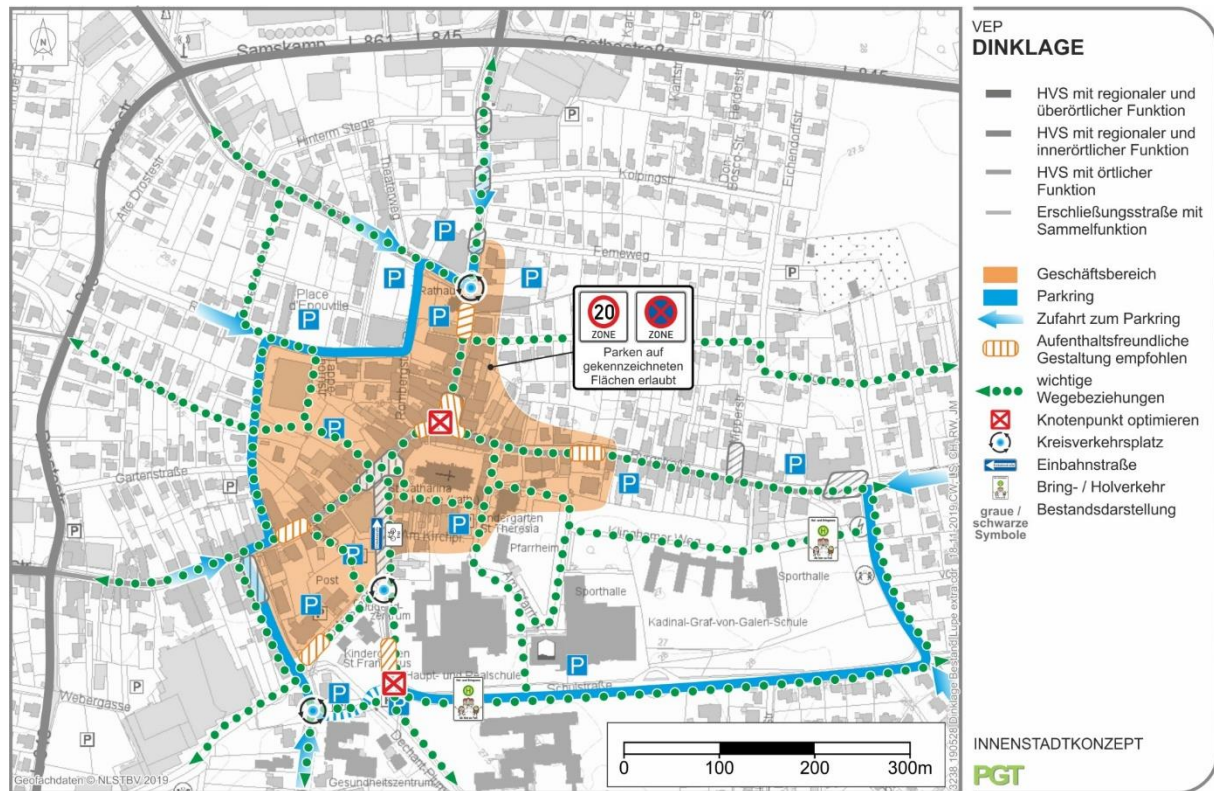


Abb. 6.8: Innenstadtkonzept Dinklage

Das Parken sollte auf gekennzeichneten Bereichen einheitlich geregelt werden (vgl. Kapitel 6.7). Das Parkraumkonzept mit zeitlicher Staffelung der Stellplätze soll in Zusammenarbeit mit den Anliegern dahingehend weiterentwickelt werden, Dauerparker aus den Geschäftsbereichen zu verlagern und Stellflächen im wesentlichen den Kunden anzubieten. In diesem Zusammenhang ist auch die Einrichtung von weiteren Radabstellanlagen anstelle von Kfz-Stellplätzen vorzunehmen.

Kösters Gang / Schulestraße

Der Knotenpunkt Schulstraße / Kösters Gang, an dem die Verkehrsabwicklung aufgrund der großen Einmündungstrichter gestört war, wurde durch den Umbau in einen Mini-Kreisverkehrsplatz bereits deutlich verbessert. Dieser erlaubt durch die dazugehörigen Zebrastreifen verbesserte Querbarkeit und Barrierefreiheit und wurde sehr positiv aufgenommen.

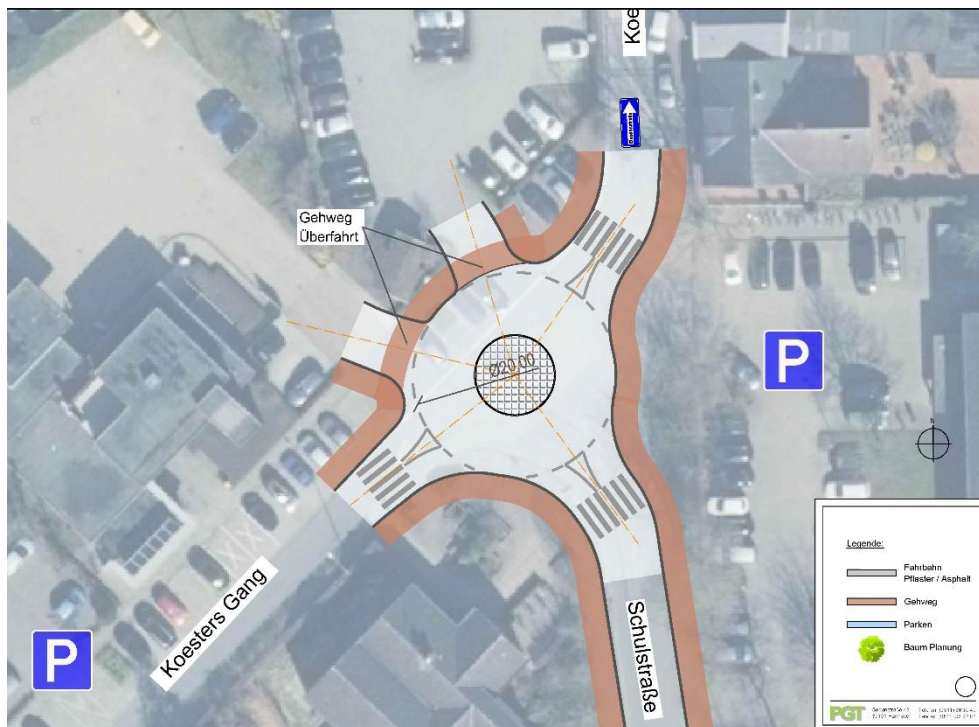


Abb. 6.9: Konzeptskizze Schulstraße / Kösters Gang (bereits umgesetzt)

Vorgeschlagen wird weiter, den Kösters Gang als Einbahnstraße mit Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr auszuweisen, um das Konfliktrisiko zu minimieren und die wichtige Achse für die nicht motorisierten Verkehrsarten zu stärken (vgl. Abb. 6.10). Die Richtung der Einbahnstraße wird stadteinwärts mit Verbindung eines westseitigen Gehwegs umgesetzt. Die Öffentlichkeitsbefragung zeigte, dass die Bevölkerung diesen Umbau unterstützt. Erste Planungen für einen Pilotversuch sind bereits durchgeführt. Wesentlicher Vorteil ist, dass Zufußgehende nicht mehr durch den Parkplatz zur Innenstadt laufen müssen.

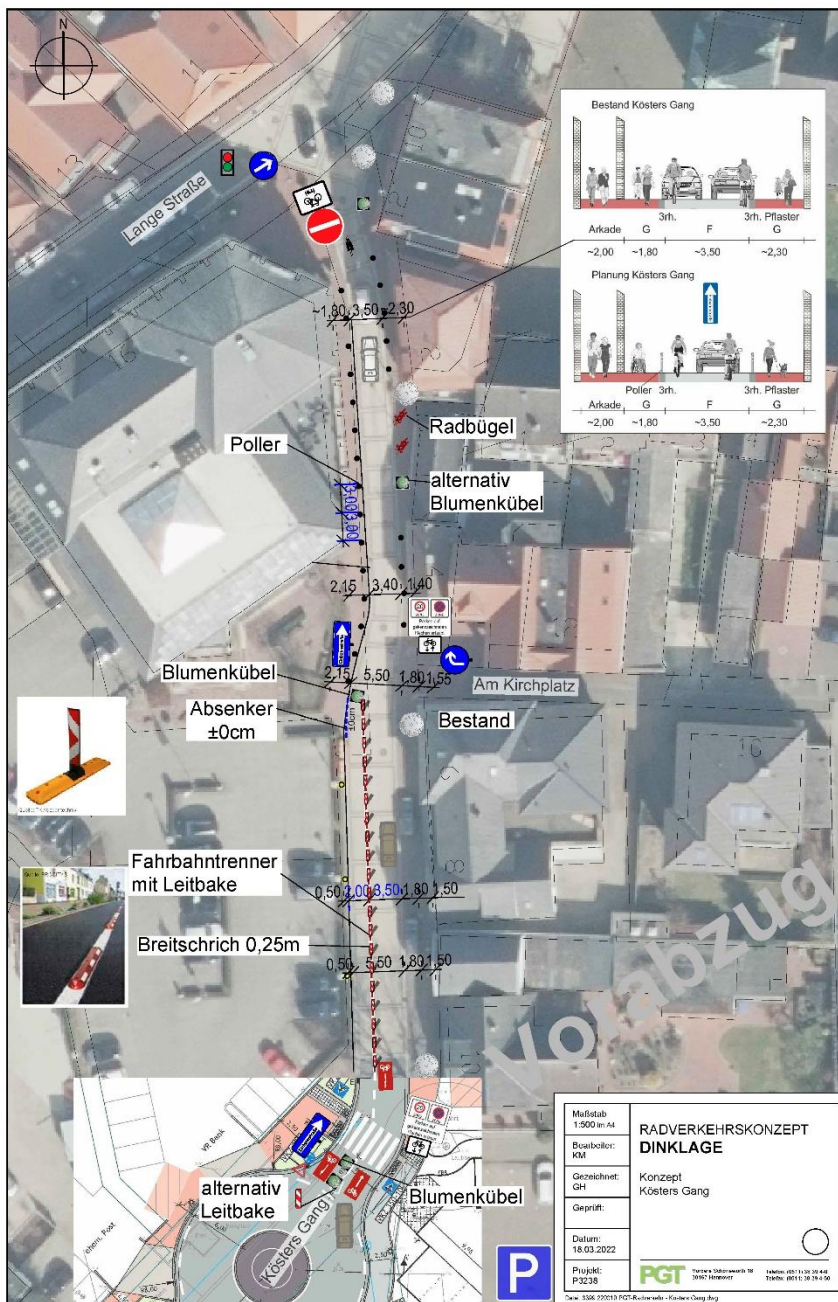


Abb. 6.10: Kösters Gang – Planung Pilotversuch

Am Markt

Der Verkehr „Am Markt“ soll geordnet und möglichst frei von Durchgangsverkehr werden. Zudem sollten die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität gesteigert werden:

- Die Platzverhältnisse auf dem Marktplatz sollten neu sortiert werden. Es soll mehr Platz für Außengastronomie, Begrünung und für einen

Aufenthalt geschaffen werden. Zudem sollte die derzeitige Parkregelung aufgehoben und neu sortiert werden. Bei der Neusortierung der Platzverhältnisse bleibt die Befahrbarkeit des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmenden aus allen Richtungen weiterhin erhalten. Die Verkehrsabwicklung soll insbesondere für den motorisierten Verkehr verbessert werden.

- Die Pflasterung Am Markt von der Einmündung Am Pfarrhof bis zur Langen Straße sollte einheitlich und an die bereits vorhandene Pflasterung angepasst bzw. der Belag sollte komplett überarbeitet werden.

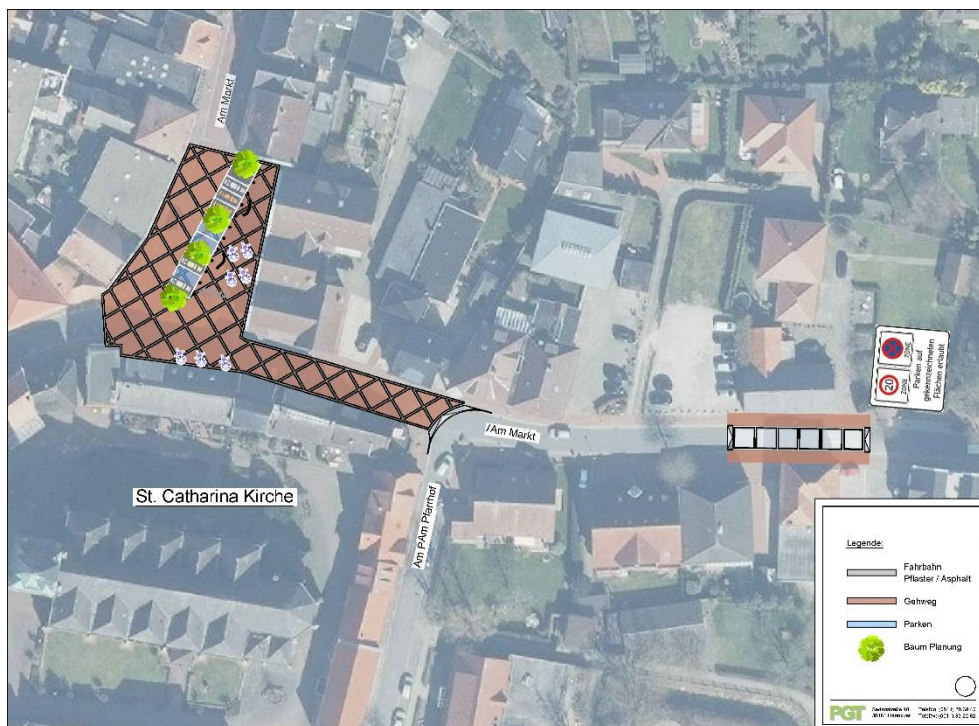


Abb. 6.11: Konzeptskizze Am Markt

Sandestraße / Bahnhofstraße / Am Markt

Um die unübersichtliche Vorfahrtssituation am Knotenpunkt Sandestraße / Bahnhofstraße / Am Markt zu entschärfen und somit den Verkehrsfluss zu verbessern, besteht die Möglichkeit die Kreuzung als Kreisverkehrsplatz umzubauen (vgl. Abb. 6.12).

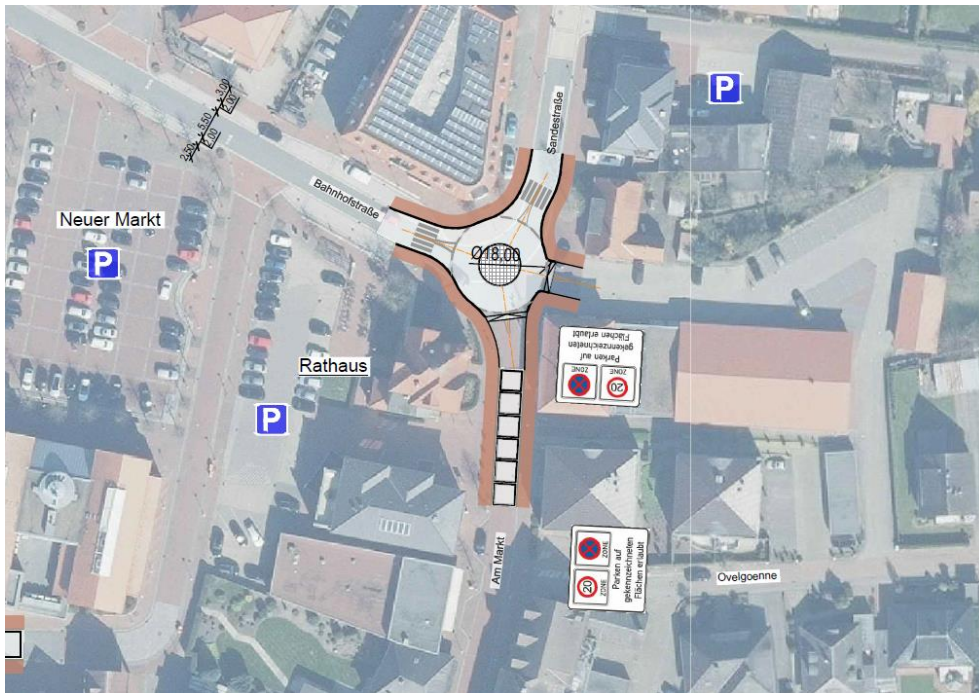


Abb. 6.12: Konzeptskizze Kreisverkehrsplatz Sandestraße / Bahnhofstraße / Am Markt

Weitere Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt sind abzustimmen.

Die Umsetzung von strittigen Maßnahmen kann durch Verkehrsversuche getestet werden, die auch den Vorteil haben, dass breit in der Öffentlichkeit unter verschiedenen Verkehrsteilnehmenden über Maßnahmen diskutiert wird. Allerdings sollten die Verkehrsversuche über einen längeren Zeitraum von etwa sechs Monaten durchgehalten werden. Ein Durchhalten bzw. nur ein behutsames Nachbessern kann vorgesehen werden, um in einer vergleichenden Bilanz zur vorherigen Situation sowie Erfolge, Stärken und Schwächen der neuen Lösung abzustimmen.

Die oben genannten Themen sollen unter anderem Gegenstand in einem Arbeitskreis zur Umgestaltung der Innenstadt sein. Dieser ist bereits in Planung und soll ab Mitte 2022 stattfinden.

6.6 Leitlinien zum stadtverträglichen Straßenumbau

Verkehrswichtige Straßen in Dinklage sollen zukünftig konsequent gemäß der in Abb. 6.13 dargestellten Regeln umgestaltet werden.

Die nachfolgende Auflistung zeigt wichtige Standards, die beim Umgang mit Stadtstraßen, nicht nur beim Neu- und Umbau sondern auch bei der Unterhaltung bestehender Straßen, berücksichtigt werden sollten.

Hauptverkehrsstraßen und Straßen ≥ 30 km / h zulässige Höchstgeschwindigkeit

- beidseitig Gehwege, einseitig mind. 2,50 m breit
- innerorts kombinierte Geh-/ Radwege nur bei geringem Fuß- oder Radverkehr, mind. 3,10 m breit
- nur in Ausnahmefällen Zweirichtungsradswege erlauben
- separate Radwege $\geq 1,60$ m zzgl. Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
- Noppen- bzw. Rippenplatten als Kontraststreifen zur erkennbaren Differenzierung zwischen Geh- und Radweg
- keine Absenkung (auf und ab) der (Rad-) Gehwege an Zufahrten
- Durchpflastern der Einmündungen der Nebenstraßen von Tempo-30-Zonen bzw. nachrangiger Straßen
- keine Mittelmarkierung auf Fahrbahnen innerorts

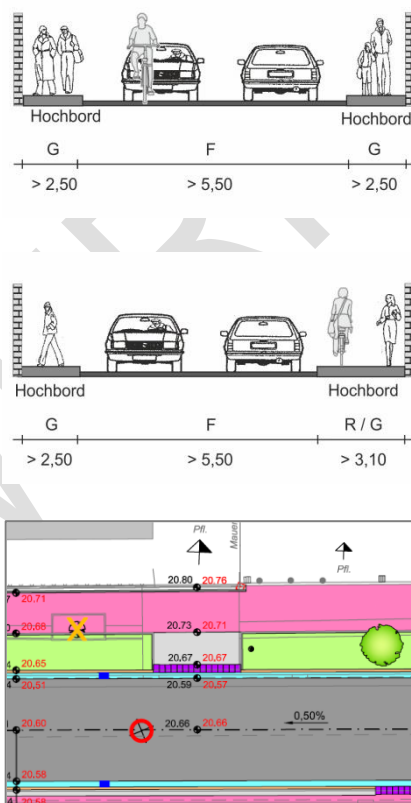


Abb. 6.13: Standards Straßenumbau

Insbesondere bei Regularien zum Radverkehr und zum Ausbau von Seitenräumen in derartigen Straßen sind Standards gesetzt, die eine angemessene Berücksichtigung der Belange von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern im Stadtgebiet erlauben. Für Radfahrende und Zufußgehende sind darüber hinaus die in der Abb. 6.14 dargestellten Punkte wichtig.

Querungsstellen über die Landesstraße sollen in den nächsten Jahren untersucht und umgebaut werden.

Radverkehr, Fußverkehr allgemein

- Konsequente Querungsstellensicherung
- Einsatz von Dunkel-Dunkel-Ampeln, die nur auf Anforderung „aufwachen“
- Einrichten von akustischen Signalgebern an lichtsignalgeregelten Knoten
- bauliche Sicherung der Übergänge außerorts – innerorts für den Radverkehr (bspw. durch Mittelinsel)
- öffentliche Parkplätze für Räder (zumindest teilweise überdacht) in Geschäftslagen und an wichtigen Bushaltestellen



Abb. 6.14: Standards Ausbau Radverkehr

6.7 Stadtverträglicher ruhender Verkehr

Eine Prüfung des vorhandenen Stellplatzangebotes und das Sortieren entsprechend der Nutzungsprioritäten sollen ebenfalls im Arbeitskreis überprüft werden.

Folgende Zielaussagen lassen sich in Bezug auf Parkraumbedarfe und -ansprüche treffen:

- Der Parkraumbedarf für die **Bewohner** sollte in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen möglich sein. Da die höchste Nachfrage durch die Bewohner in den Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden auftritt, ist für die verbleibende Zeit des Tages die Nutzbarkeit durch andere Nachfragergruppen möglich.
- **Kunden, Einkaufsverkehr und touristische Verkehre** sind eine wichtige Zielgruppe für die Kernstadt. Hier sind Bedarfe einer sehr kurzen Parkdauer für einzelne Erledigungen und einer längeren Parkdauer insbesondere für auswärtige Arztbesuche und das „Bummeln“ gleichermaßen wichtig.

In der definierten Kernzone (vgl. Kapitel. 6.5) sollte Parken nur auf gekennzeichneten Flächen mit einheitlicher Bewirtschaftung, zum Beispiel 2h mit

Parkscheibe, erlaubt sein. Eine einheitliche Begrenzung der Parkzeit erfordert eine Umstellung der Nutzer, die in ihrem Verhalten angeregt werden, alternative Verkehrsmittel zu benutzen oder weiter entfernt zu parken. Das verfügbare Angebot an freien Plätzen wird ansteigen.

Die Dauerparker in der Innenstadt setzen sich aus Beschäftigten der ansässigen Firmen und Geschäfte und Mitarbeitenden der öffentlichen Verwaltung sowie Besuchern zusammen, die sich länger in der Stadt aufhalten. Im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität ist der Anteil der mit dem Kfz zur Arbeit fahrenden zu senken. Daher ist eine stufenweise Lösung anzustreben, nach der Dauerparker aus den empfindlichen Bereichen herausgedrängt und auf weiter entfernt liegenden Parkflächen Angebote geschaffen werden.

Die Erreichbarkeit innenstadtnaher Parkplätze, insbesondere derer, die für Dauerparker geeignet sind, sollte durch ein Parkleit- und Wegweisungssystem unterstützt werden.

In der Abb. 6.8 in Kap. 6.5 wird beispielhaft ein „Parkring“ mit seinen Hauptzufahrten dargestellt, entlang dessen auf die nächstgelegenen größeren Parkplätze hingewiesen wird. So sollen durch eine möglichst direkte Führung Parksuchverkehre im empfindlichen Bereich reduziert werden

6.8 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Zahl der angebotenen Kfz-Elektrotankstellen stetig, aber langsam steigt, die Nachfrage jedoch nicht im gleichen Maße Schritt hält, da die Ladevorgänge im Wesentlichen in längeren Zeiträumen auf Wohnort oder Arbeitsplatz begrenzt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass es keine einheitlichen Ladesysteme gibt und die Vielfalt der Anbieter eine durchgängige Versorgung aller auf dem Markt befindlichen Fahrzeuge nicht erlaubt. Um der Elektromobilität die notwendigen Entwicklungschancen zu geben, wird daher vorgeschlagen, Räume freizugeben an denen private Anbieter, oder so wie in Sehnde bspw. die Stadtwerke, an geeigneten Stellen Parkplätze in Elektrotankstellen umwandeln können. Weitere Unterstützungen, in Form von finanziellen Hilfen seitens der Stadt, werden als nicht sinnvoll angesehen.

Hilfreich ist, im Rahmen der Klimaschutzmaßnahmen, Konzepte zu unterstützen, die sich mit Möglichkeiten des nächtlichen Ladens von

Elektrofahrzeugen (Kfz und Rad) für Mieter*innen im Geschosßwohnungsbau anbieten. Ggf. ist eine diesbezügliche Stellplatzsatzung zu entwickeln.

Multimodale Mobilität fördern!

Multimodale Mobilität meint die Auswahl und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen und darüber hinaus als „intermodale“ Mobilität, die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg zu einer attraktiven Reisekette.

Die multimodale Mobilität ist weiter zu stärken. Dazu zählt die weitere räumliche und zeitliche Optimierung der Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsmittel (bspw. weitere Verbesserung von Bike+Ride-Angeboten) sowie insbesondere ein weiter verbesserter Informationsfluss (Fahrgast-Displays mit Echtzeitanzeige, Apps etc.).

6.9 Öffentlichkeit herstellen / Transparenter Planungsprozess

Die Möglichkeiten der Bürgerinformation und -mitwirkung sind vielfältig.

Grundsätzlich sind

- Bürger frühzeitig zu beteiligen,
- regelmäßig zu informieren und
- die Mitwirkung ist gezielt zu fördern.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durchgeführt, um einerseits die Diskussion des Verkehrsentwicklungsplans in der breiten Öffentlichkeit anzuregen (Befragung bzw. Bürgerversammlung) und andererseits im Zusammenhang mit Baumaßnahmen bestimmte grundlegende Rahmenbedingungen, wie zukünftig mit Verkehr umgegangen wird, erläutert. Ein Faltblatt übermittelte wichtige Inhalte an die Bevölkerung. Die Befragung wurde vom 10.09.2021 bis zum 29.10.2021 sowohl analog als auch digital durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einem separaten Ergebnisbericht einsehbar.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern. Hier ist die Durchführung

- von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ und
- Aktionstage wie z.B. zu autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz zu prüfen.

7 Schlüsselmaßnahmen

Im Rahmen der Befragung der Bevölkerung sowie in Abstimmung mit dem Arbeitskreis wurden zahlreiche Einzelmaßnahmen abgeleitet. Aus der Vielzahl von empfehlenswerten Maßnahmen, die sich vorrangig auf den Rad- und Fußverkehr beziehen, lassen sich die folgenden Schlüsselmaßnahmen, die in Tab. 7-1 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zusammenfassend dargestellt sind, herausarbeiten. Diese sollten vorrangig die Handlungsweise in den nächsten fünf Jahren bestimmen.

Zur Umsetzung sind dabei weitere Arbeitsschritte erforderlich, die unter anderem:

- in der Abstimmung zwischen Verkehrsbehörden und Baulastträger,
- in der Prüfung von Förderanträgen für den weiteren Ausbau der Bushaltestellen,
- in der Prüfung von Kapazitäten der zur Verfügung stehenden Radabstellanlagen und deren Erreichbarkeit und die Sicherheit des Abstellens und
- in der Bildung eines erweiterten Arbeitskreises Innenstadt zur Konsensbildung

bestehen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern sowie ihre positive Wirkung für die Verkehrsarten.

Tab. 7-1: Schlüsselmaßnahmen

lfd. Nr.	Maßnahme	Pos. Auswirkungen			
		Fuß	Rad	ÖV	KFZ
1	Fußverkehr und Barrierefreiheit	√			
1a	Kontinuierlicher Ausbau des definierten barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege	√	√		
1b	Ausbau von Sitzelementen, „besitzbare Stadt“	√			
2	Radverkehr		√		
2a	Routenbezogener Ausbau der Haupt- und Ergänzungsrouten des Radverkehrsnetzes		√		
2b	Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs durch Markierungen und Beschilderungen in der L 845 (Piktogramme, Schutzstreifen) (bereits teilweise umgesetzt)	√	√		
2c	Umbau des Knotenpunkts An den Gärten / Rosenstraße / Drotestraße (L 845) für Radverkehr (Planung in der Abstimmung)		√		

Ifd. Nr.	Maßnahme	Pos. Auswirkungen			
		Fuß	Rad	ÖV	KFZ
2d	Kontinuierliche Erweiterung und Installation sicherer Radabstellanlagen an geeigneten Stellen (Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen)		✓		
3	Modernisierung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (<i>Förderung beachten</i>)	✓		✓	
4	Optimierung Verkehrsführung Innenstadt				
4a	Übergreifender Arbeitskreis Innenstadt zur Begleitung der Maßnahmen (<i>in Planung</i>)	✓	✓	✓	✓
4b	Einführung einer Tempo 20/Parkverbotszone im Kernbereich mit Erlaubnis zum zeitlich begrenzten Parken auf gekennzeichneten Parkflächen	✓	✓		✓
4c	Umsetzung Parkraum- und Bewirtschaftungskonzept				✓
4d	Umsetzung Parkleitsystems und Parkraumwegweisung				✓
5	Einzelmaßnahmen Innenstadt	✓	✓		✓
5a	Umbau Knotenpunkt Schulstraße / Kösters Gang als Kreisverkehr (<i>bereits umgebaut</i>)	✓	✓		✓
5b	Straßenräumlicher Umbau „Kösters Gang“ und Ausweisung als Einbahnstraße stadteinwärts, ggf. als Verkehrsversuch (<i>Planung in der Abstimmung</i>)	✓	✓		✓
5c	Straßenräumliche Aufwertung und Platzgestaltung „Am Markt“ und der angrenzenden Burgstraße (<i>ggf. ISEK Maßnahme, Beginn der Vorplanungsüberlegungen und Abstimmung</i>)	✓	✓		✓
5d	Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Am Markt / Sanderstraße	✓	✓		✓
6	Schulwegsicherungskonzept: Verbesserung Abwicklung Schulverkehre	✓	✓		✓
6a	Schulzentrum Dinklage, Konzept Hol- und Bringverkehre (<i>Auftragsvergabe erforderlich</i>)	✓	✓		✓
6b	Kardinal-von-Galen Schule, Ausbau Hol- und Bringzone (<i>bereits im Bau</i>)	✓	✓		✓
7	Maßnahmen im Stadtgebiet	✓	✓	✓	✓
7a	Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen	✓	✓		✓
7b	Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs durch Markierungen und Beschilderungen (Piktogramme, Schutzstreifen)	✓	✓		✓
8	Öffentlichkeitsarbeit	✓	✓	✓	✓
8a	Öffentlichkeitsbeteiligung (<i>Faltblatt und Befragung durchgeführt</i>)	✓	✓	✓	✓
8b	Abstimmung VEP Endbericht	✓	✓	✓	✓

Weitere Aspekte wie Umsetzungszeitraum, Beteiligte, Kostenbedarfe und ggf. Fördermittel hinsichtlich der Schlüsselmaßnahmen sind dem Anhang zu entnehmen.

8 Fazit / Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan stellt die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung der nächsten 15 bis 20 Jahre in der Stadt Dinklage dar und dient als Basis für die weitere Erarbeitung der erforderlichen konkreten Maßnahmen. Mit den bislang erarbeiteten Handlungsfeldern und ersten Maßnahmenansätzen wird die „zukunftsfähige Mobilität für Alle“ unterstützt.

Aufbauend auf dem Beschluss des VEP sollte die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen forciert werden.

Die weitere Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Innenstadtentwicklung wird in einem erweiterten Arbeitskreis Innenstadt erarbeitet und diskutiert. Der Arbeitskreis ist ein Arbeitsgremium bestehend aus Stadt, Anliegern und Bürgern. Eine Finanzierung der Maßnahmen ist ggf. durch die Aufnahme der Stadt Dinklage in ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) zu erwirken. Hierbei ist auf die sinnvolle Verzahnung von Maßnahmen zur Förderung des Klimaschutzes mit Mobilität und Verkehr zu achten.

Hannover, den 05. Mai 2022



Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Anhang – Schlüsselmaßnahmen VEP

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung (Jahr)	Beteiligte	Vertiefende Untersuchung	Kostenbedarfe / Aufwand	Fördermittelaquisition
1	Fußverkehr und Barrierefreiheit					
1a	Kontinuierlicher Ausbau des definierten barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege	Ab 2022	Stadt (tlw. LK, NLSTBV)		> 30.000€	
1b	Ausbau von Sitzelementen, „besitzbare Stadt“	Ab 2022	Stadt			
2	Radverkehr					
2a	Routenbezogener Ausbau der Haupt- und Ergänzungsrouten des Radverkehrsnetzes	Ab 2022	Stadt, LK	x	> 50.000 € / Jahr	
2b	Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs durch Markierungen und Beschilderungen in der L 845 (Piktogramme, Schutzstreifen) <i>(bereits teilweise umgesetzt)</i>	2021/22		(x)	> 50.000 € / Jahr	
2c	Umbau des Knotenpunkts An den Gärten / Rosenstraße / Drotestraße (L 845) für Radverkehr <i>(Planung in der Abstimmung)</i>	2022	Stadt, NLSTBV	(x)		
2d	Kontinuierliche Erweiterung und Installation sicherer Radabstellanlagen an geeigneten Stellen (Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen)	Ab sofort	Stadt, LK		ca. 2.000 €	
3	Modernisierung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen <i>(Förderung beachten)</i>	Stadt,	Stadt, VGV	x	von Anzahl abhängig	GVFG
4	Optimierung Verkehrsführung Innenstadt					

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung (Jahr)	Beteiligte	Vertiefende Untersuchung	Kostenbedarfe / Aufwand	Fördermittelaquisition
4a	Übergreifender Arbeitskreis Innenstadt zur Begleitung der Maßnahmen <i>(in Planung)</i>	Ab 2022	Stadt, Anlieger, BürgerInnen		gering	
4b	Einführung einer Tempo 20/Parkverbotszone im Kernbereich mit Erlaubnis zum zeitlich begrenzten Parken auf gekennzeichneten Parkflächen	Ab 2022	Stadt		gering	
4c	Umsetzung Parkraum- und Bewirtschaftungskonzept	Ab 2022	Stadt	x	ca. 10.000 € - 15.000 € (Konzeptstudie)	
4d	Umsetzung Parkleitsystems und Parkraumwegweisung	Ab 2022	Stadt	x	ca. 10.000 € - 15.000 € (Konzeptstudie)	
5	Einzelmaßnahmen Innenstadt					
5a	Umbau Knotenpunkt Schulstraße / Kösters Gang als Kreisverkehr <i>(bereits umgebaut)</i>	2021	/	/	/	/
5b	Straßenräumlicher Umbau „Kösters Gang“ und Ausweisung als Einbahnstraße stadteinwärts, ggf. als Verkehrsversuch <i>(Planung in der Abstimmung)</i>	2022	AK Innenstadt		gering	
5c	Straßenräumliche Aufwertung und Platzgestaltung „Am Markt“ und der angrenzenden Burgstraße	Ab 2022	AK Innenstadt		hoch	ISEK

Ifd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung (Jahr)	Beteiligte	Vertiefende Untersuchung	Kostenbedarfe / Aufwand	Fördermittel-aquisition
	<i>(ggf. ISEK Maßnahme, Beginn der Vorplanungsüberlegungen und Abstimmung)</i>					
5d	Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Am Markt / Sanderstraße	Ab 2022	AK Innenstadt		hoch	
6	Schulwegsicherungskonzept: Verbesserung Abwicklung Schulverkehre					
6a	Schulzentrum Dinklage, Konzept Hol- und Bringverkehre <i>(Auftragsvergabe erforderlich)</i>	Ab 2022	Stadt, Schule, Eltern, Schüler	x	ca. 10.000 € – 15.000 € (Konzeptstudie)	
6b	Kardinal-von-Galen Schule, Ausbau Hol- und Bringzone <i>(bereits im Bau)</i>	Im Bau	/	/	/	/
7	Maßnahmen im Stadtgebiet					
7a	Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen	2022	NLSTBV, Stadt, LK		gering	
7b	Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs durch Markierungen und Beschilderungen (Piktogramme, Schutzstreifen)	Ab 2022	Stadt, LK	x	gering	
8	Öffentlichkeitsarbeit					
8a	Öffentlichkeitsbeteiligung <i>(Faltblatt und Befragung durchgeführt)</i>	2021	Stadt	/	/	/
8b	Abstimmung VEP Endbericht	2022	Stadt, Politik	/	/	/

ENTWURF