



Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dinklage

12. Mai 2022

die Arbeitsfelder der PGT



Verkehrsentwicklung



ÖPNV / SPNV



Straßenraum



KFZ-Verkehr



Leistungsfähigkeit



Erschließung

- ✓ Interdisziplinär in Verkehrsplanung, Umweltplanung, Stadtplanung und Freiraumplanung



Moderation /
Begleitung /
Öffentlichkeit

- ✓ tätig für öffentliche und private Auftraggeber im In- und Ausland
- ✓ in der Forschung profiliert
- ✓ 30-jährige, erfolgreiche Zusammenarbeit



Radverkehr



Forschung



Fußverkehr



Lärm / Klima / Luft



Wettbewerbe

Geschäftsführung



Dipl.-Ing. Heinz Mazur



Svea Coerdts, B.Sc.



Hendrik Vogeler, M.Sc.

Wissenschaftliche Mitarbeitende

Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein

Dipl.-Geogr. Horst Windmüller

Finn Brinkmann, M.Sc.

Marcel Kunze

Maximilian Szafran, B.Sc.

Dipl.-Ing. Ralf Losert

Benjamin Haasler, B.Sc.

Kendra Menking, M.Sc.

Dipl.-Geogr. Romy Wagner

Technische Mitarbeiter

Jan Schütze

Netzwerkadministration

Manfred Heuer

Technische Zeichner

Georg Herner

Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

Ralf Weber

Sekretariat / Verwaltung

Manuela Heine

Sarah Jenner

Hilfswissenschaftliche Mitarbeitende – Studenten

alle Fragen der Verkehrsplanung unter einem Dach

PGT

Verkehrsplanung, Stadtplanung, Umweltplanung

- Verkehrsentwicklungsplanung (KFZ / ÖPNV / RAD)
- Detailplanung
- Lärmaktionsplanung

gegründet im Jahr 2015 als
Tochtergesellschaft der PGT

PGT.VE

Verkehrserhebungen

- Mengenerfassung
- Situationsbeobachtungen, -analysen
- Zeitlückenerfassung
- Geschwindigkeitsmessungen

PVB

Ausführungsplanung

- Verkehrsplanung gemäß Leistungsphase 3 - 9 HOAI
- Örtliche Bauüberwachung
- Leitungscoordination
- Kanalplanung, Schmutz- und Regenwasser, Versickerungsanlagen

gegründet im Jahr 1999

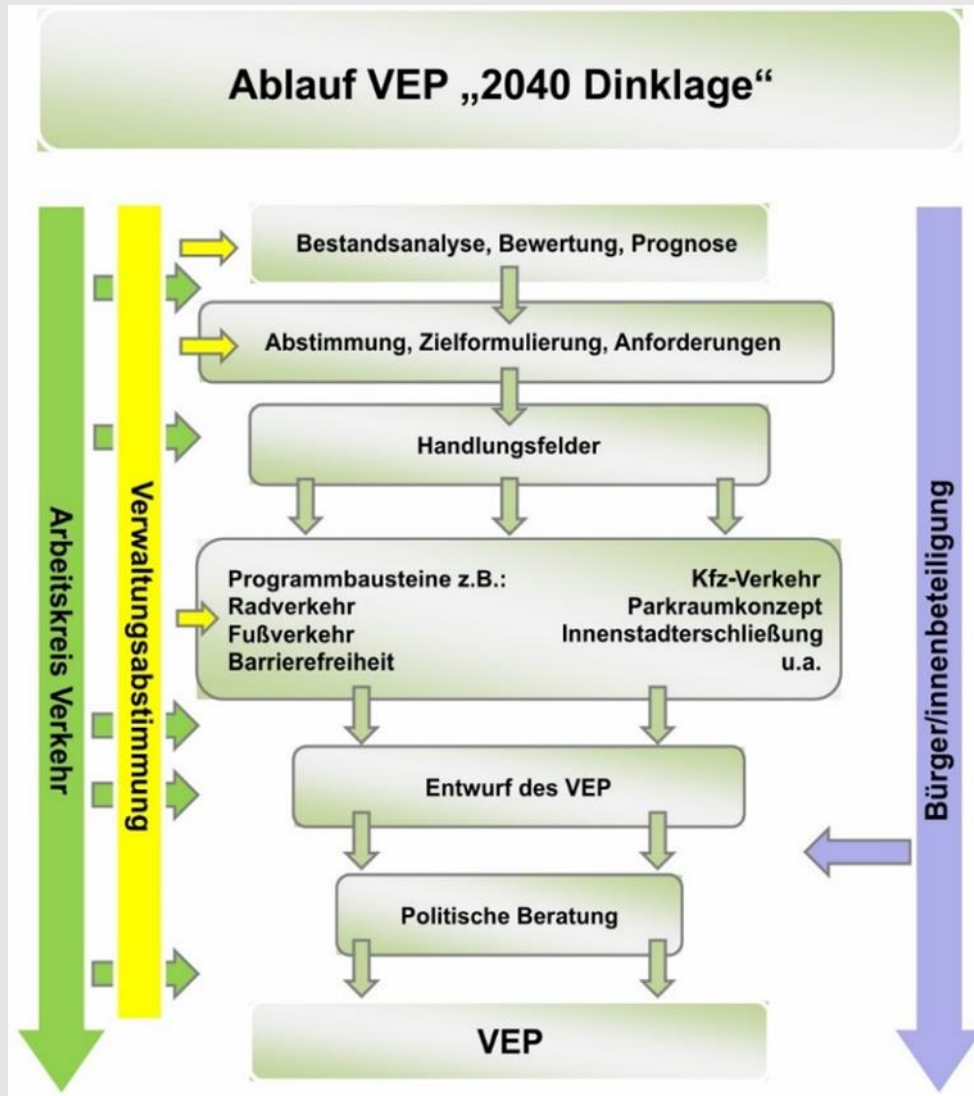
1. Begrüßung und Eröffnung
2. Vorstellung VEP
 - Vorgehen
 - Handlungserfordernisse
 - Schlüsselmaßnahmen
3. Weiteres Vorgehen AK Innenstadt

Dinklage wohin?

Mobilität als Konzept behandelt ...

- den **Menschen** und die Ausübung seines Mobilitätsbedürfnisses
 - Wege, von Pkw, Lkw, Bus Bahn, Fahrrad zu Fuß u.v.a.m.
 - Anforderungen die versch. Gruppen haben, das Mobilitätsbedürfnis auszuüben – Teilhabe
 - Hemmnisse, die hindern ein Mobilitätsbedürfnis wahrzunehmen
 - Parameter, die einen positiven Einfluss auf die Ausübung des Mobilitätsbedürfnisses haben
- d.h. der **VEP** untersucht die Gesamtmobilität (dienender Verkehr) mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben





- Grundlagen schaffen
- Mobilität sicherstellen, schadstoffarme Mobilität fördern
- Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern
- Innovativen Verkehr ermöglichen (E-Mobilität, On-demand, Car/bike-Sharing)
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel beseitigen
- Belange von allen Verkehrsteilnehmern sicherstellen
- lebenswerte Straßenräume schaffen und erhalten
- leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern bzw. herstellen
- notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

UMWELT & KLIMA

Schaffung eines
umweltverträglichen
Verkehrs

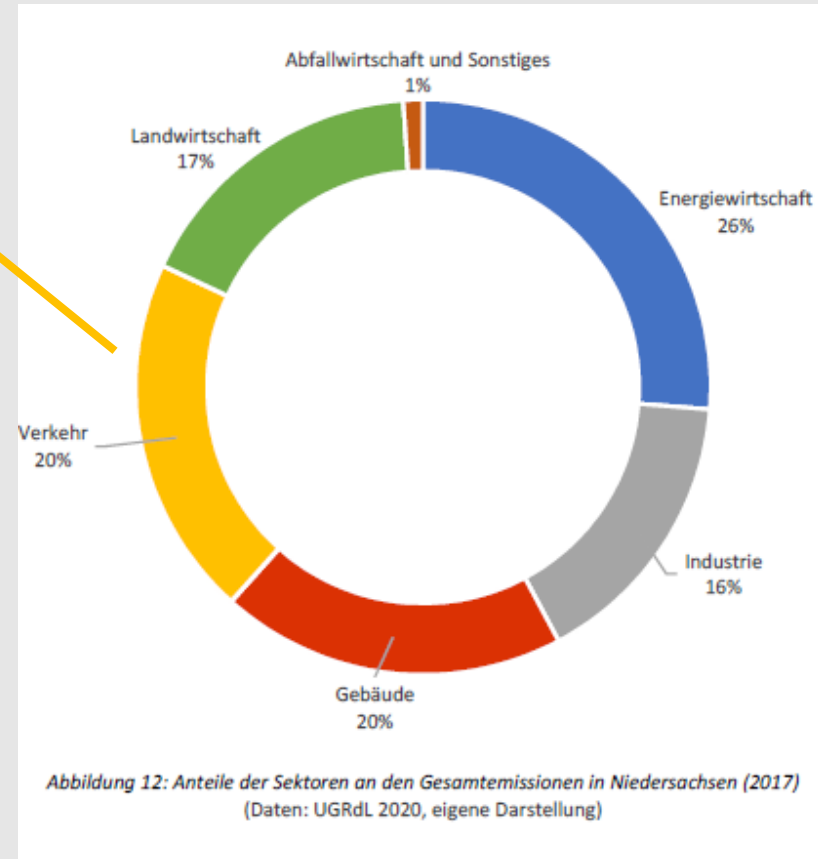
Nds. Klimaschutzstrategie 2021

- Verkehr hat einen Anteil von 20 % (2017) an den Gesamtemissionen davon 92 % aus

dem motorisierten Straßenverkehr!

- Zielsetzung Verkehr in NDS
- Reduzierung der Emissionen um 53 % bis 2030 durch
 - Verkehrsverlagerung: mehr Fuß- und Radverkehr

→ „Zielerreichung nur mit Elektromobilität!“



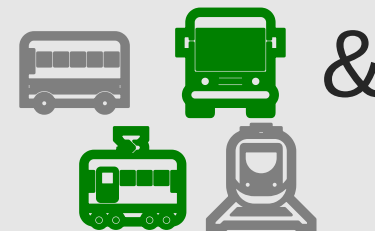
Klimaschutzziele erfordern vereinfacht:



Reduktion des Kfz-
Verkehrs um ein Drittel



Quelle: Marktspiegel Verlag GmbH, 2019



Verdopplung des ÖPNV

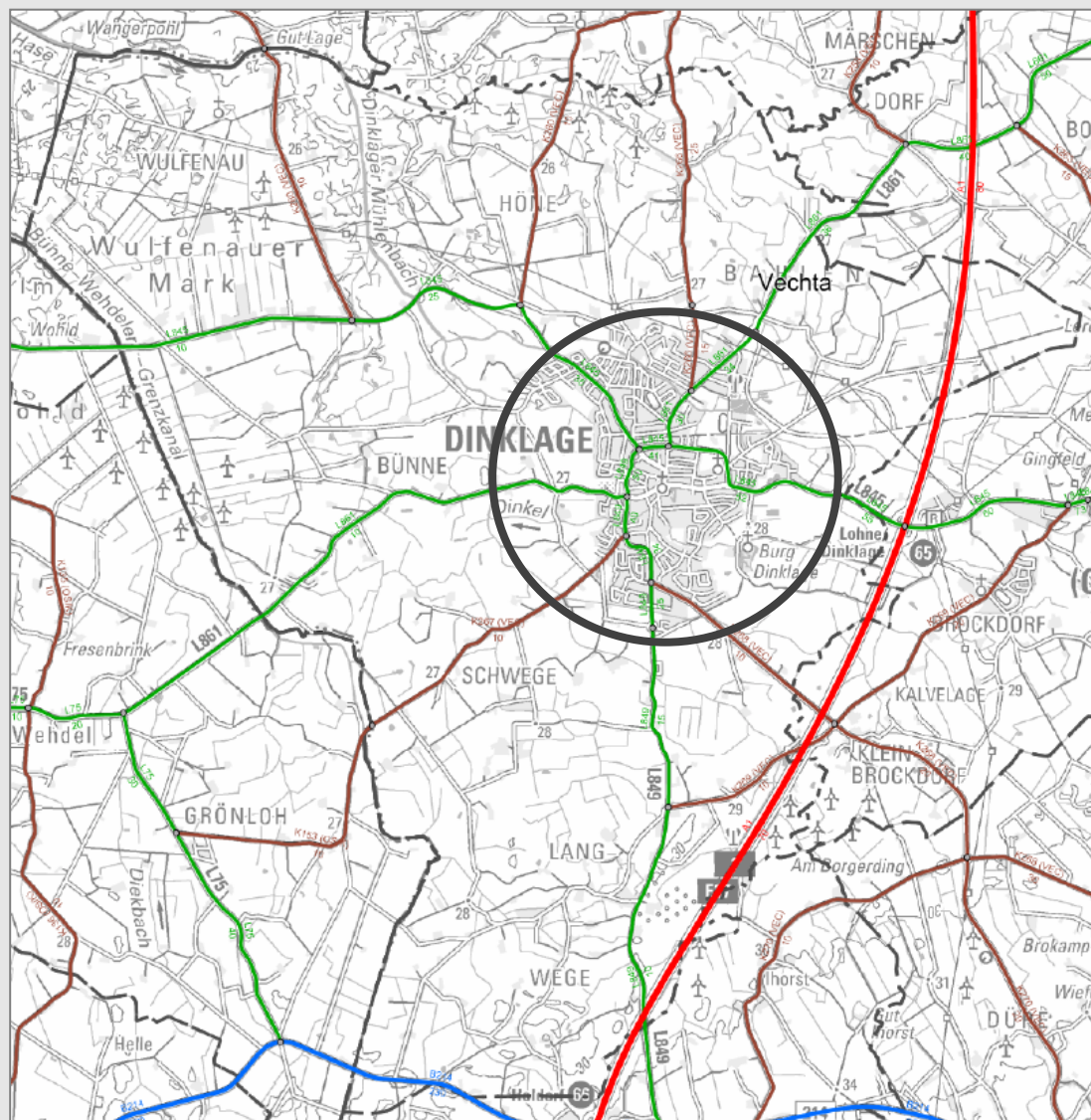


jeder zweite Weg mit
eigenem Antrieb

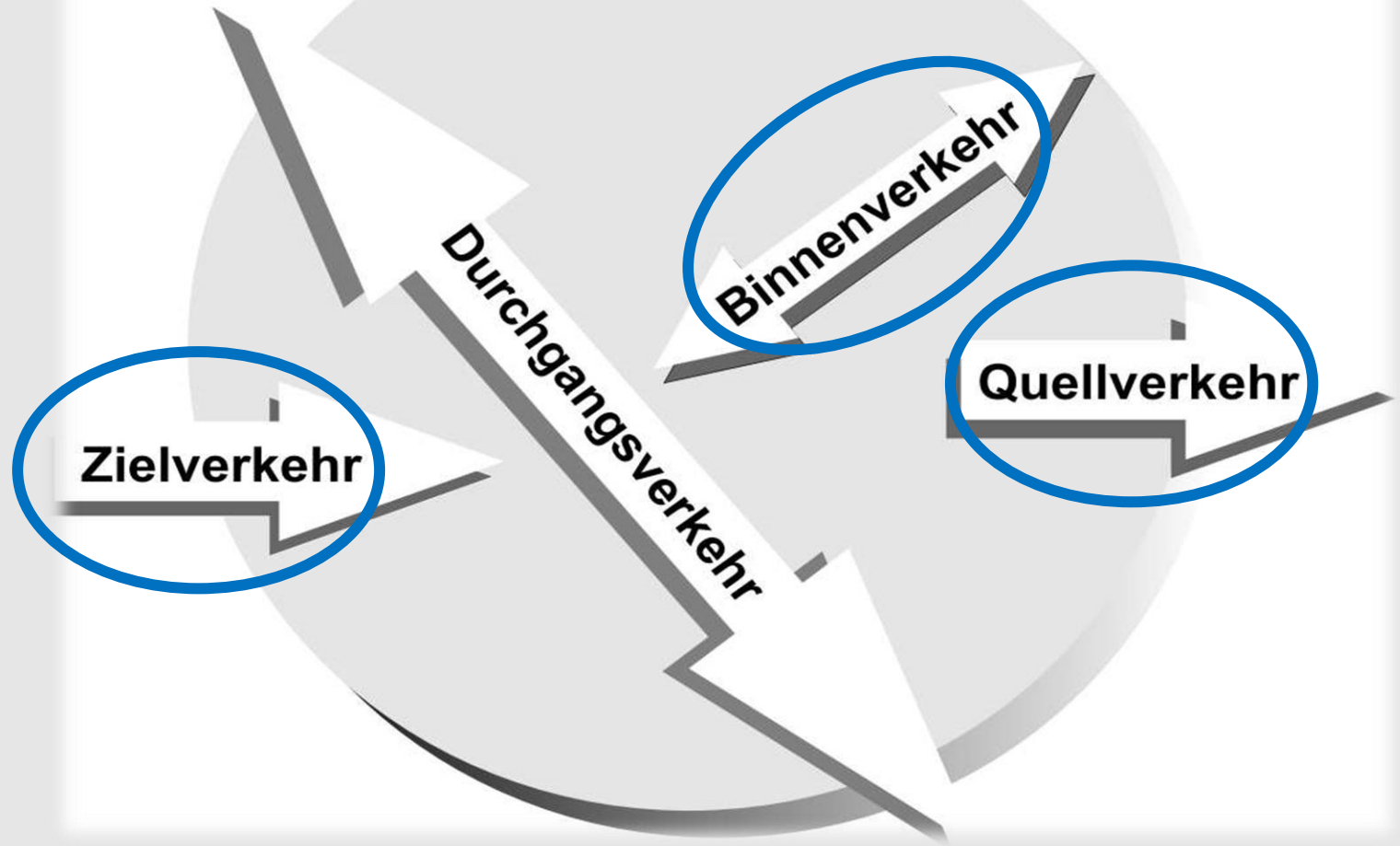


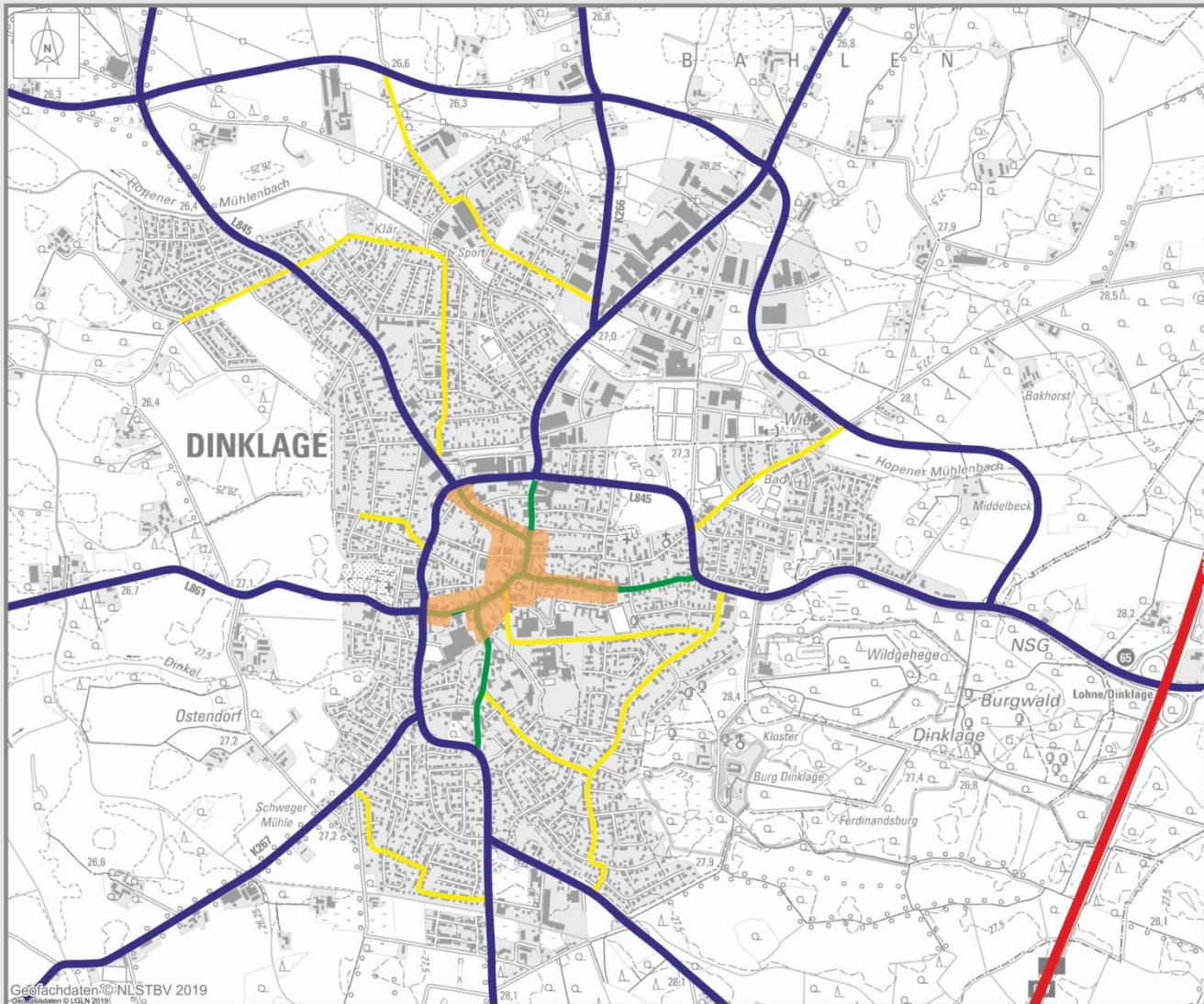
jedes dritte Kfz fährt mit
alternativen Antrieben

Klassifiziertes Straßennetz



Möglichkeit der Beeinflussung von ...





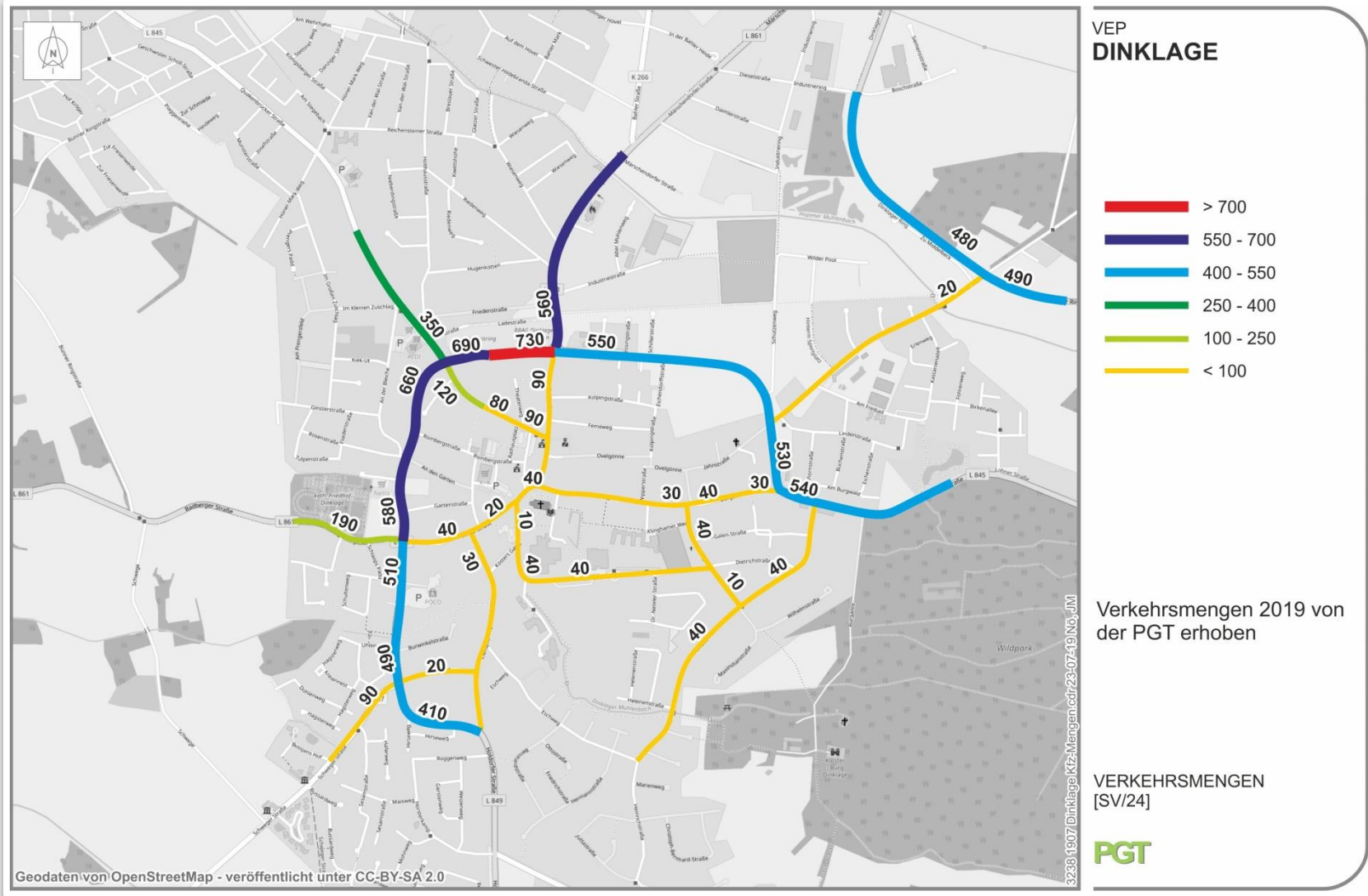
VEP DINKLAGE

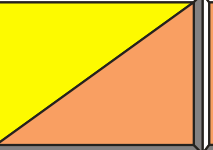
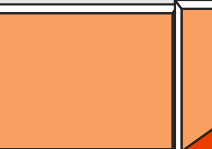
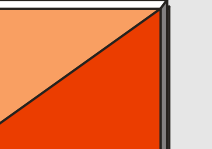
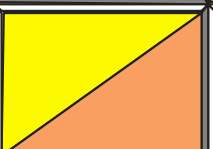
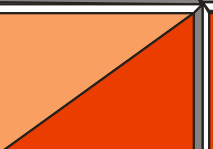
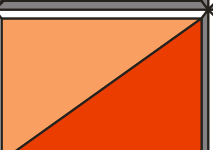
- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion
- Hauptgeschäftszone

HAUPTVERKEHRSSTRASSEN-
NETZ

PGT

SCHWERVERKEHRSMENGEN [SV / 24h]



Straßenraum- nutzung Verkehrs- menge	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
> 2.000 Kfz/24 h					
> 5.000 Kfz/24 h.					
> 8.000 Kfz/24 h.					
> 12.000 Kfz/24 h.					

Hinweis: Straßen mit Verkehrsmengen < 2.000 Kfz / 24h werden nicht berücksichtigt.

-  hohes Konfliktpotential
(Maßnahmen erforderlich)
-  mittleres Konfliktpotential
(Maßnahmen empfehlenswert)
-  niedriges Konfliktpotential
(einzelne Maßnahmen empfehlenswert)
-  sehr niedriges Konfliktpotential

Straßenraumgestaltung nicht immer eindeutig bzw. zweckmäßig
in Bezug auf funktionale Zentrierung in der Ortsmitte und
Dämpfung des Verkehrs

zu viele Autos in der Innenstadt, Dämpfung erforderlich
keine sonstigen Probleme für den Kfz-Verkehr

Fußgänger stärker sichern

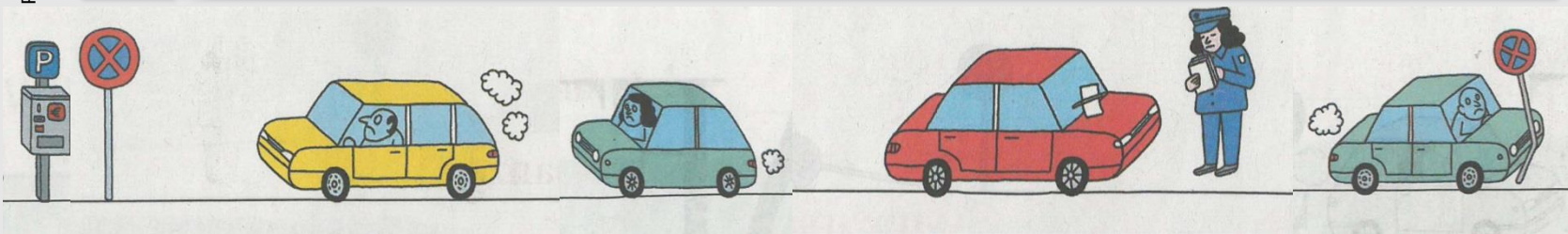
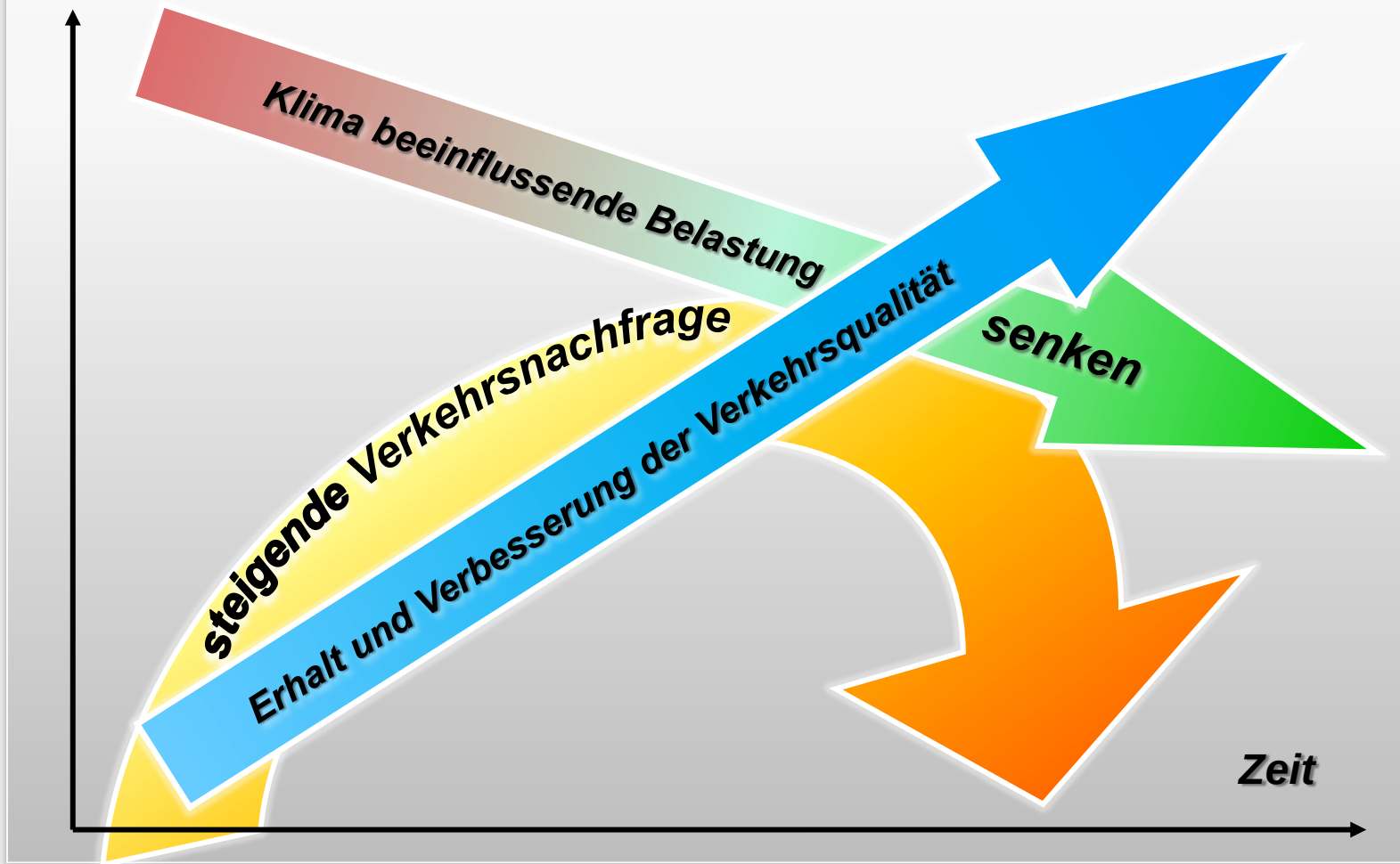
Radverkehr stark verbesserungsbedürftig

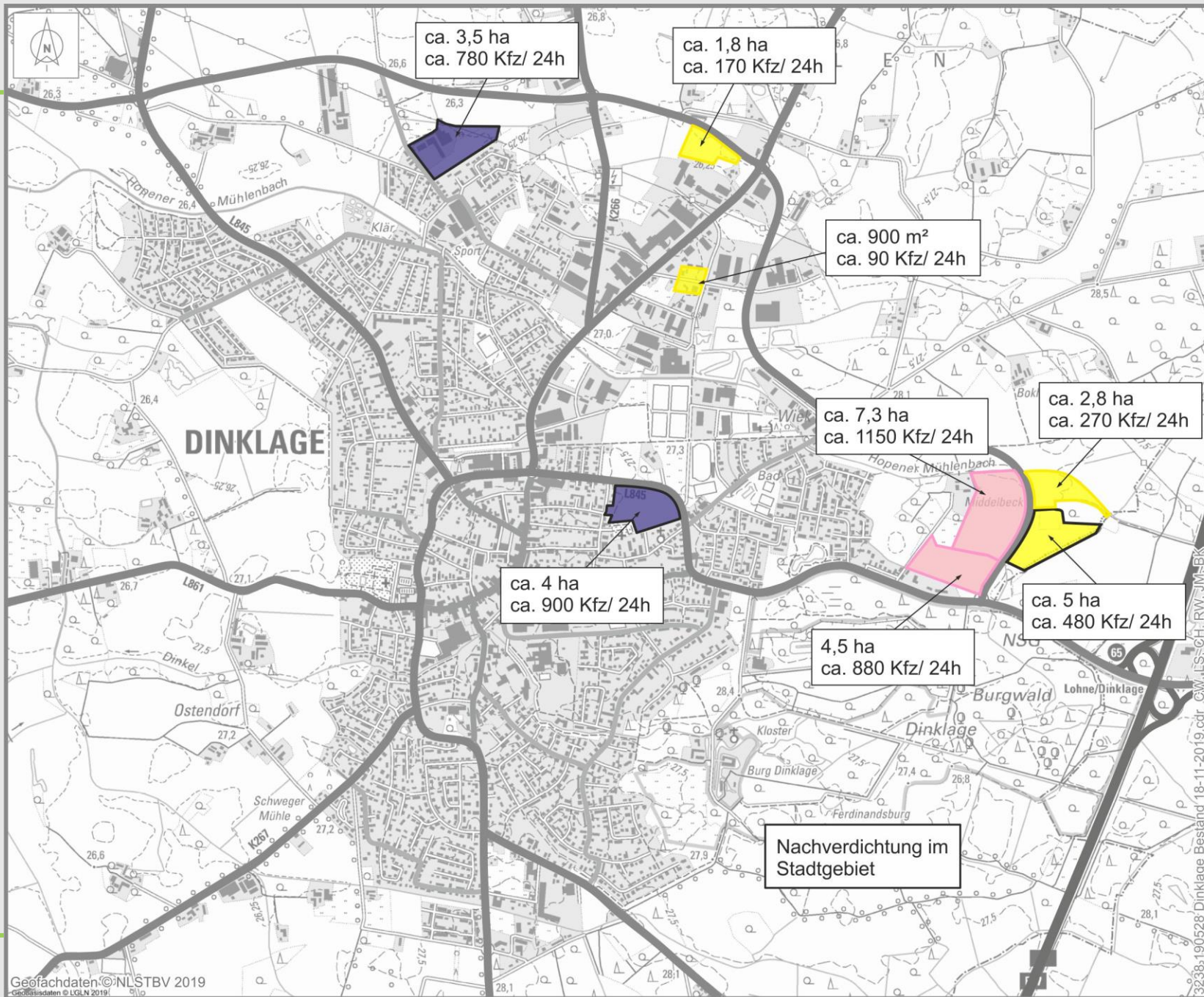
Überlagerung von Verkehren in der Schulstraße führt zu
Konflikten – bzw. Schulverkehrskonflikte

ÖPNV Verbindungen sind innerörtlich und überörtlich stark
eingeschränkt

- Demographischer Wandel
- Barrierefreiheit
- Energiewende
- Klimaschutz
- Wertewandel
- neue Mobilitätsformen
- Rad hat Zukunft
- Digitalisierung
- lebenswertes Wohnen in Stadt und Umland
- Inklusion
- Recht auf Teilhabe







Prognostische Wirkungen

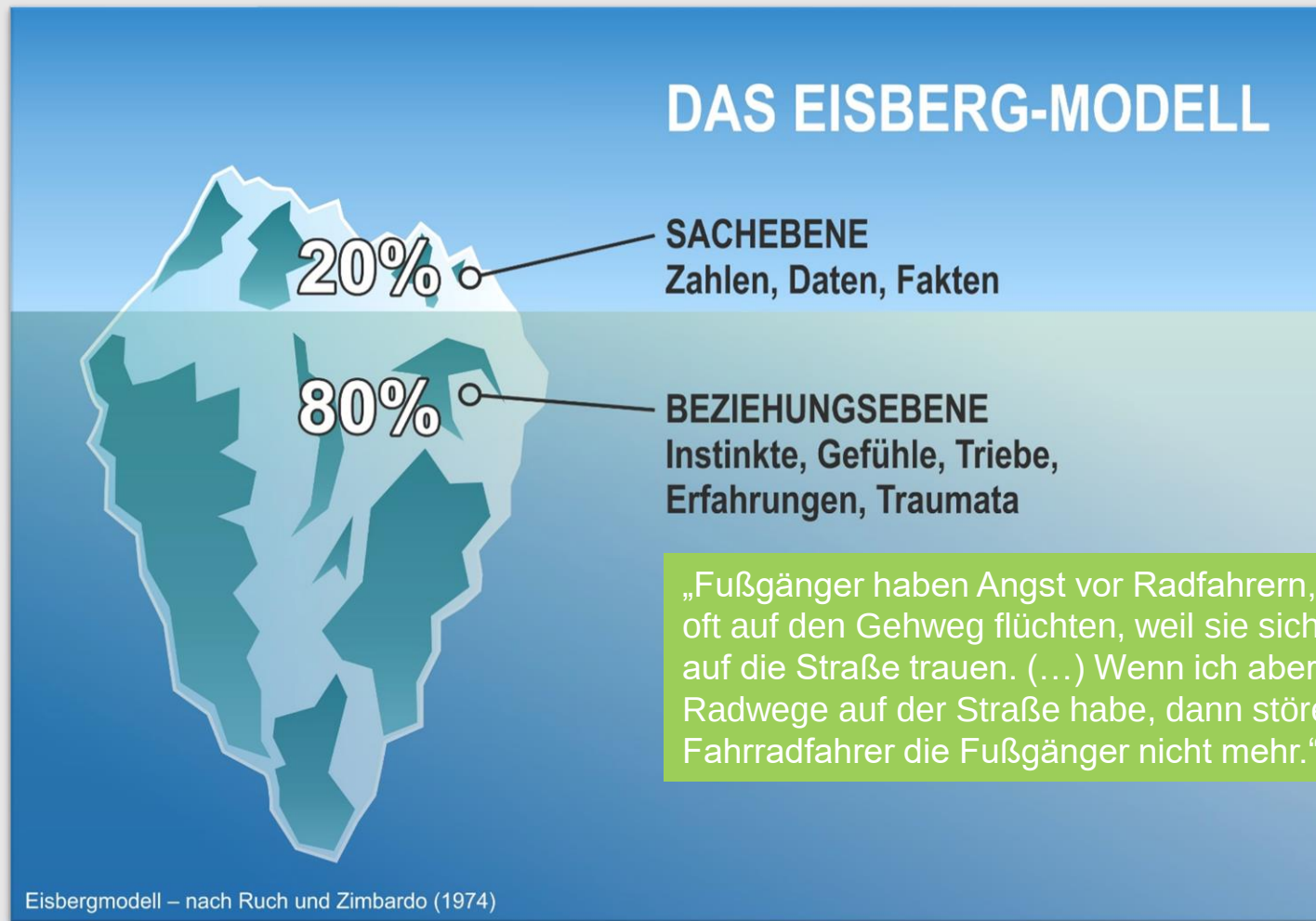
- nur geringe Veränderungen im motorisierten Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2040
 - deutliche Auswirkungen durch demografischen Wandel:
 - insgesamt langsamerer Verkehr
 - zusätzlich langsamerer Verkehr aufgrund erhöhter Reaktionszeiten
 - Geschwindigkeitsunterschiede zwischen elektrounterstützten Verkehrsmitteln und Fußgängern werden größer
 - Platzbedarfe auf den Gehwegen werden größer (Rollatoren, Elektrofahrstühle, etc.)
 - mehr Platzbedarfe für den ruhenden motorisierten Verkehr
 - deutliche Verkehrszunahme elektrounterstützter Radverkehrsmittel
-

Reicht eine Beruhigung?

Handlungsfelder und -erfordernisse

1. Stadt der kurzen Wege fördern
- 2. Fußverkehr fördern / Barrierefreiheit**
- 3. Radverkehr fördern**
4. Busse und Bahnen näher zum Bürger bringen
5. Verkehrssicherheit erhöhen
- 6. Stadtverträglicher Stadtstraßenumbau /
Innenstadterschließung**
7. Orientierung im Verkehr verbessern
8. Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen
9. Öffentlichkeit herstellen

Verkehr muss subjektiv sicher sein!



Rechtliche Rahmenbedingungen

Anforderungen an die Führung des Radverkehrs

Gebaute Radwege



- die Beschaffenheit, der Zustand und die Linienführung sind eindeutig, stetig und sicher
- die lichte Breite beträgt in der Regel 2,00 m, mindestens 1,50 m.
- bei Zweirichtungsradwegen beträgt die lichte Breite in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m

Vom Gehweg abgetrennte Radwege



- wie gebaute Radwege

Gemeinsame Rad- und Gehwege



- die Bedürfnisse des Radverkehrs (Absenkungen, sichere Führung an Knoten) und die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs lassen das zu (jeweils geringe Verkehrsmengen; Frequenz jeweils ca. 70 Fußg. bzw. Radf./Sph, bei größeren Breiten auch höher)
- Mindestbreite (auch bei Zweirichtungsradverkehr) innerorts 2,50 m, außerorts 2,00 m

Für Radfahrer freigegebene Gehwege



- wie gemeinsame Rad- und Gehwege

Fahrradstraßen



- Radverkehr ist vorherrschende Verkehrsart oder zu erwarten
- mäßige Geschwindigkeit, zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h
- Zulassung anderen Fahrzeugverkehrs durch Zusatzschild

Radfahrstreifen



- bei 2 Fahrstreifen: bis zu 1.800 Kfz/Sph und mehr
- bei 4 Fahrstreifen: bis zu 2.200 Kfz/Sph und mehr
- nicht in Kreisverkehren
- Breite 1,85 / mind. 1,50 m einschließlich Markierung (Breitstrich)

Schutzstreifen



- i.d.R. bis zu 1.000 Kfz/Sph, bis zu 1.800 Kfz/Sph bei geringem Schwerverkehr
- i.d.R. bis zu 1.000 SV/24 h
- Fahrbahnbreiten > 8,00 m
- "Rest"-Fahrbahnbreite bei Längsparken mind. 4,50 m, besser 5,00 m
- Breite 1,50 m, mind. 1,25 m
- Auf Schutzstreifen gilt Parkverbot



> 3,5 t müssen innerorts mit Schrittgeschwindigkeit nach rechts abbiegen



Mindestüberholabstand innerorts: mind. 1,5m außerorts: mind. 2,0m



Fahrradzonen ermöglichen



Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen



Neue & höhere Bußgelder für das Parken auf Geh-/ Radwegen, das nun unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken/Halten in 2. Reihe: bis zu 100 € (+1 Punkt)



Grünpfel ausschließlich für Radfahrer



ERGEBNISSE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Methodik der Befragung

- Online-Befragung mit „Survey Monkey“ und

Auslage von Papierfragebögen

- Falblatt mit Informationen zum VEP

- 22 Fragen

- Befragungszeitraum: Mitte September bis

Ende Oktober 2021

- 221 ausgefüllte Beantwortungen

Verkehrsentwicklungsplan Dinklage
Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Verkehrsentwicklungsplan Dinklage ist ein Instrument der Verkehrsplanung. Er soll die Verkehrsplanung in Dinklage unterstützen und die Bürgerinnen und Bürger einbeziehen. Mit diesem Fragebogen sollen Sie dazu einbezogen werden. Ihre Angaben werden vertraulich behandelt und nur für die Verkehrsplanung verwendet.

1) Allgemeines
1. Sind Sie in Dinklage...? (Mehrfachnennungen möglich)
Bewohner*in ☐ Besucher*in ☐ Beschäftigte*in ☐

2. Sind Sie...?
weiblich ☐ männlich ☐ divers ☐ keine Angabe ☐

3. Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?
unter 20 Jahre ☐ 20 - 40 J. ☐ 41 - 60 J. ☐ über 60 J. ☐ keine Angabe ☐

4. Sind Sie...?
erwerbstätig ☐ nicht erwerbstätig ☐ Rentner*in ☐ keine Angabe ☐ Auszubildende*in ☐

5. Wo wohnen Sie?
Dinklage ☐ Heudorf ☐ Quakenbrunn ☐
Cappenberg ☐ Löhne ☐ Vechta ☐
Diepholz ☐ Osterholz ☐ anderweitig, und zwar:

6. Was erledigen Sie üblicherweise wo? (Mehrfachnennungen möglich)

	Dinklage	Vechta	Löhne	Diepholz	Osterholz	sonst.
Einkauf (z.B. Supermarkt)						
Wochenendausflug						
Beachtung / Sport						
Fachkurse						
Kino / Kultur						
Freizeit						
Gastronomie						

2) Verkehrsmittelwahl
7. Aus welchen Verkehrsmitteln können Sie privat wählen? (Mehrfachnennungen möglich)
Fahrrad ☐ Motorrad / Roller ☐ PKW ☐ Roller / Roller ☐
E-Bike ☐ E-Scooter ☐ E-Kar ☐ E-Kar ☐

8. Welche Strecken legen Sie in der Regel wie zurück? (Mehrfachnennungen möglich)

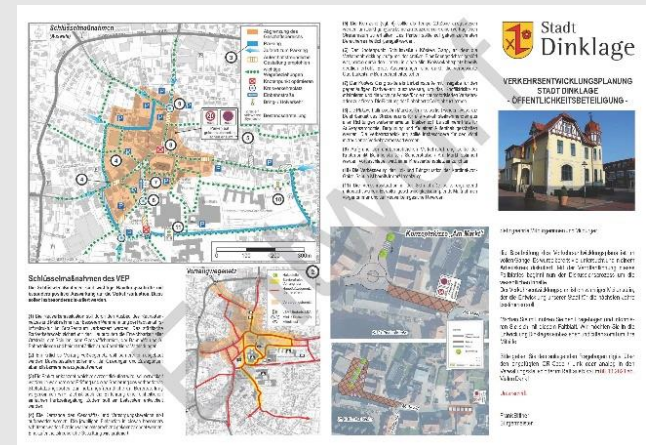
Von Zuhause...	zu Fuß	mit dem Rad	mit dem PKW	mit dem Bus	mit der Bahn	nicht bei
in die Kernstadt						unfähig
innerhalb Dinklage						
innerhalb des Landkreises Vechta						
auf außerhalb des Landkreises Vechta						

9. Wie oft und warum nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel? (Mehrfachnennungen möglich)

	sehr häufig	häufig	gelegentlich	gelegentlich	gelegentlich	gelegentlich	gelegentlich	gelegentlich
Ich gehe zu Fuß								
Fahrrad / E-Bike								
PKW								
Motorrad / Roller								
Bus								
Bahn								
E-Scooter (EKF)								
Car-Sharing								

10. Was müsste passieren, damit Sie Ihre Verkehrsmittelwahl ändern?

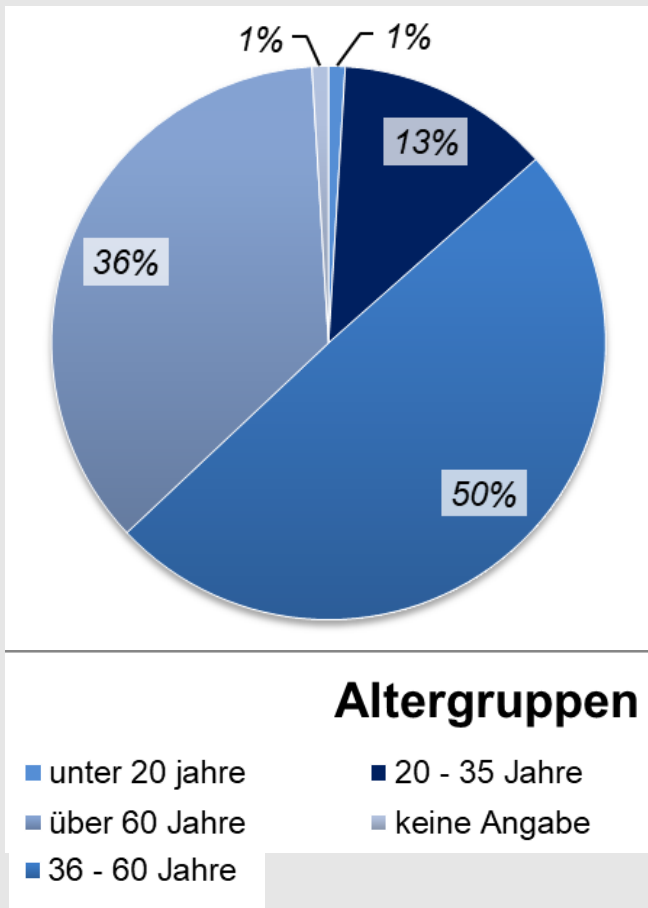
	sehr häufig	häufig	gelegentlich	gelegentlich	gelegentlich	gelegentlich	gelegentlich
Sichere und sichere Radverkehrsinfrastruktur							
Sichere Fahrrad-Parkplätze							
Mehr Barrierefreiheit							
Angebotsverbesserung im Bus- und Bahnverkehr							
Günstigere Nebenwahl							
Mehr Leihverkehrs							
Höhere Ausgaben des Kfz-Verkehrs							
Sonstiges:							



Wer hat teilgenommen?

Die Befragten...

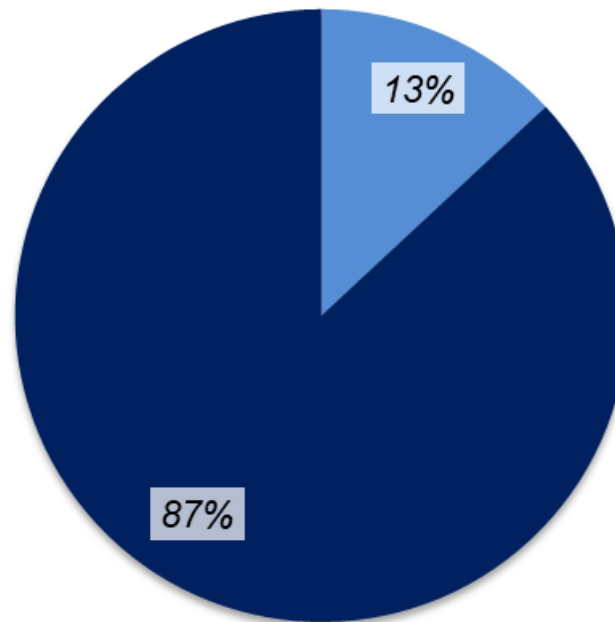
- sind etwa zu gleichen Teilen weiblich und männlich; 7 % mehr Männer
- wohnen fast ausschließlich in Dinklage
- Relativ ausgeglichene Altersverteilung
- unter 20 Jährige sind unterrepräsentiert
- Fast drei Viertel sind erwerbstätig; weniger als ein Fünftel in Rente



Sind Sie mit der Verkehrssituation in Dinklage zufrieden?

■ ja ■ nein

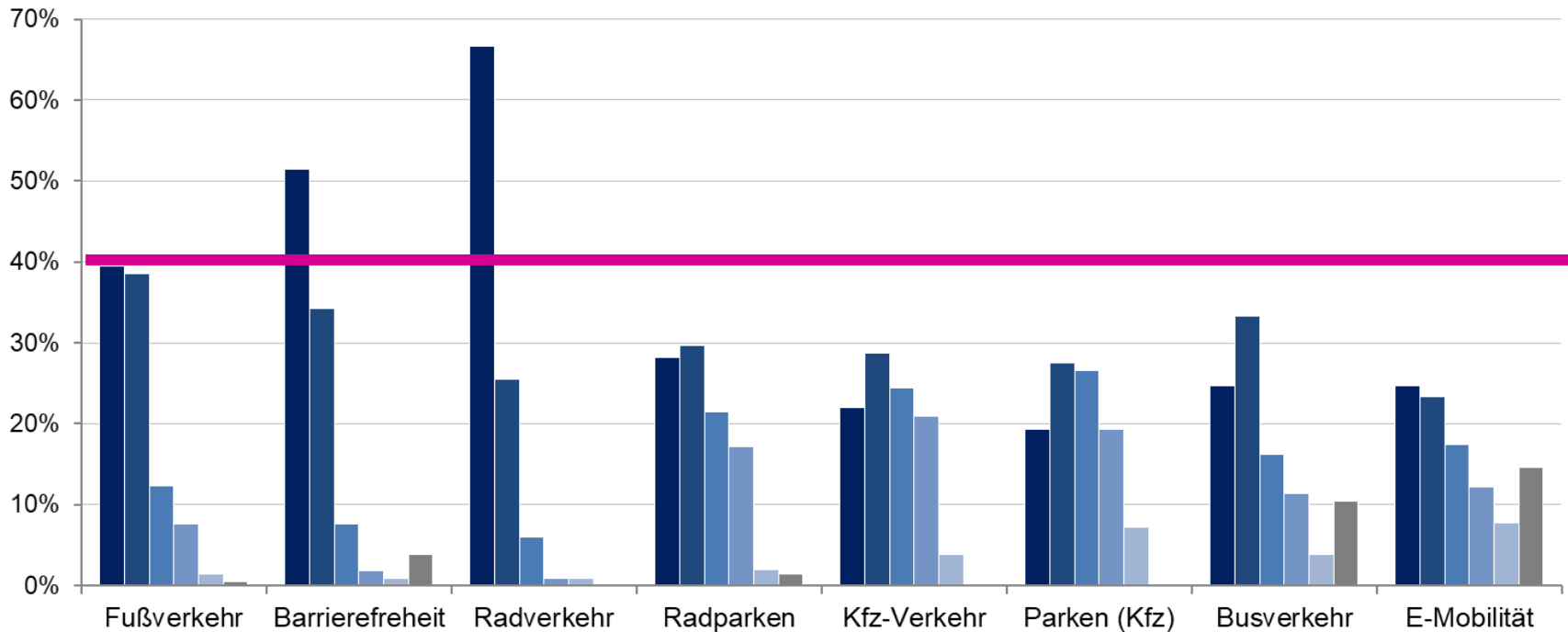
n = 199



Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation

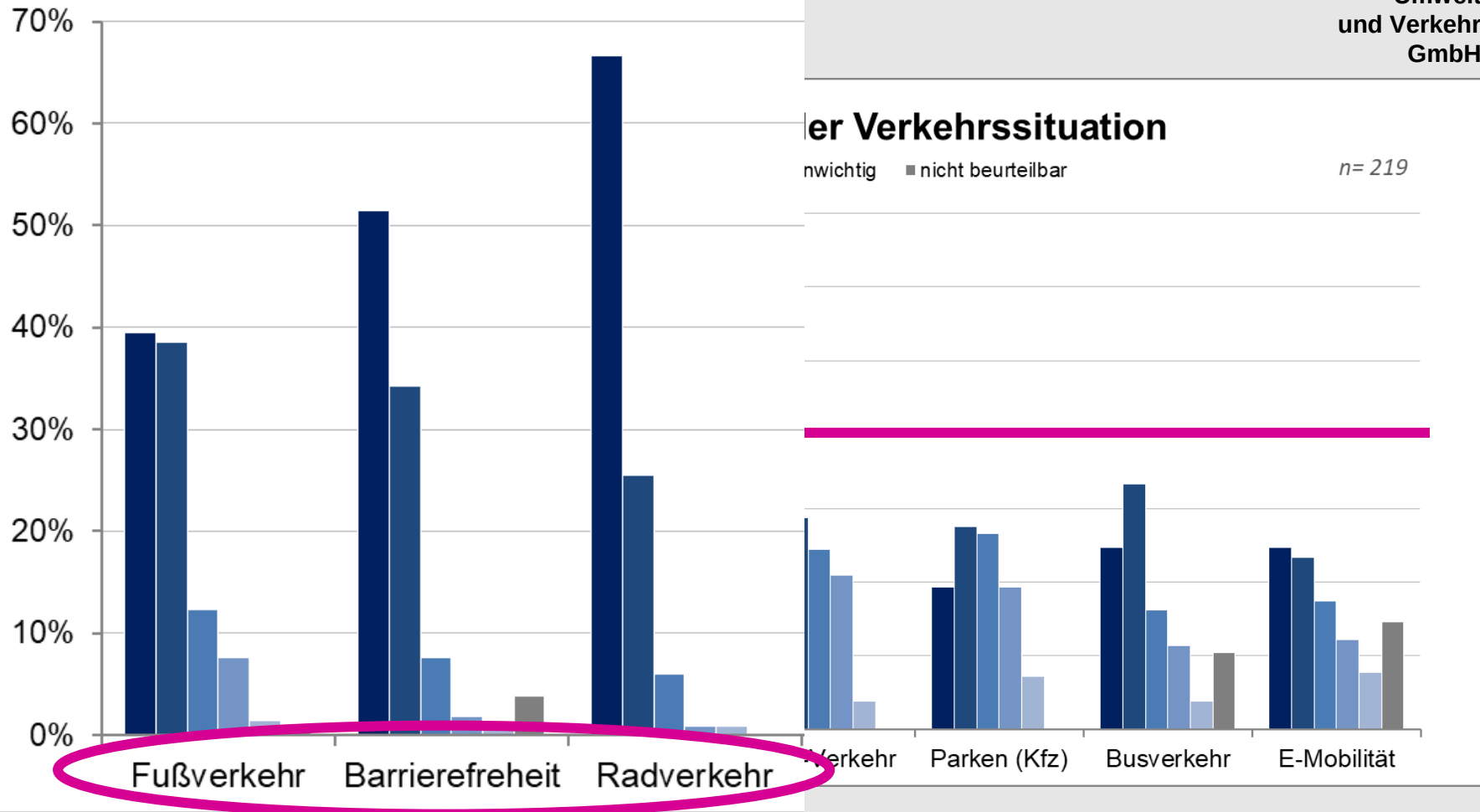
■ sehr wichtig ■ wichtig ■ teils wichtig ■ weniger wichtig ■ unwichtig ■ nicht beurteilbar

n= 219



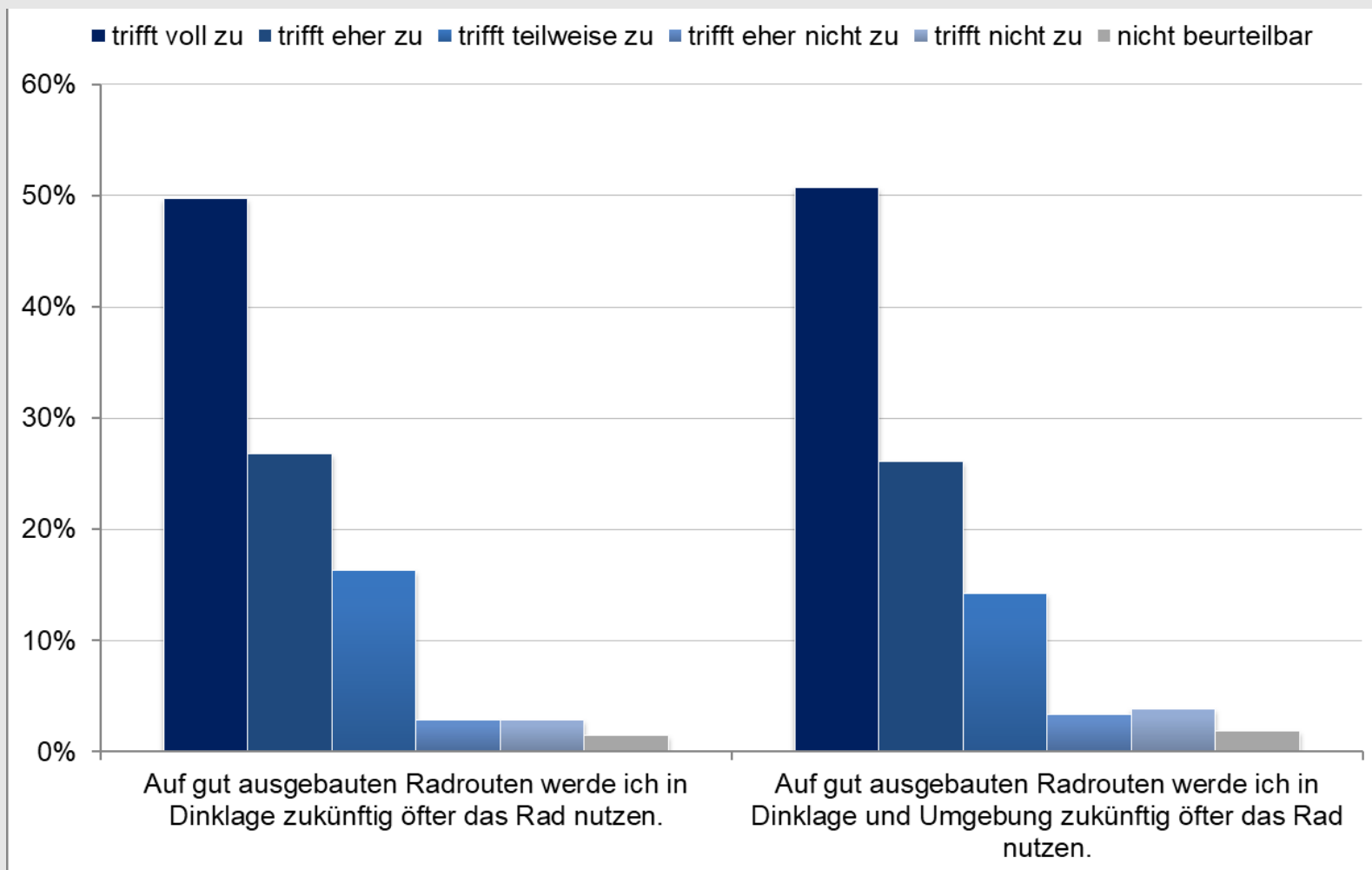
Mehr als 70 % der Befragten ist es sehr wichtig, dass **Radfahren** besser wird. Auch die **Barrierefreiheit** und der **Fußverkehr** müssen angepackt werden.

Dinklager möchten besser Rad fahren



Mehr als 70 % der Befragten ist es sehr wichtig, dass **Radfahren** besser wird. Auch die **Barrierefreiheit** und der **Fußverkehr** müssen angepackt werden.

Dinklager fahren gerne Rad



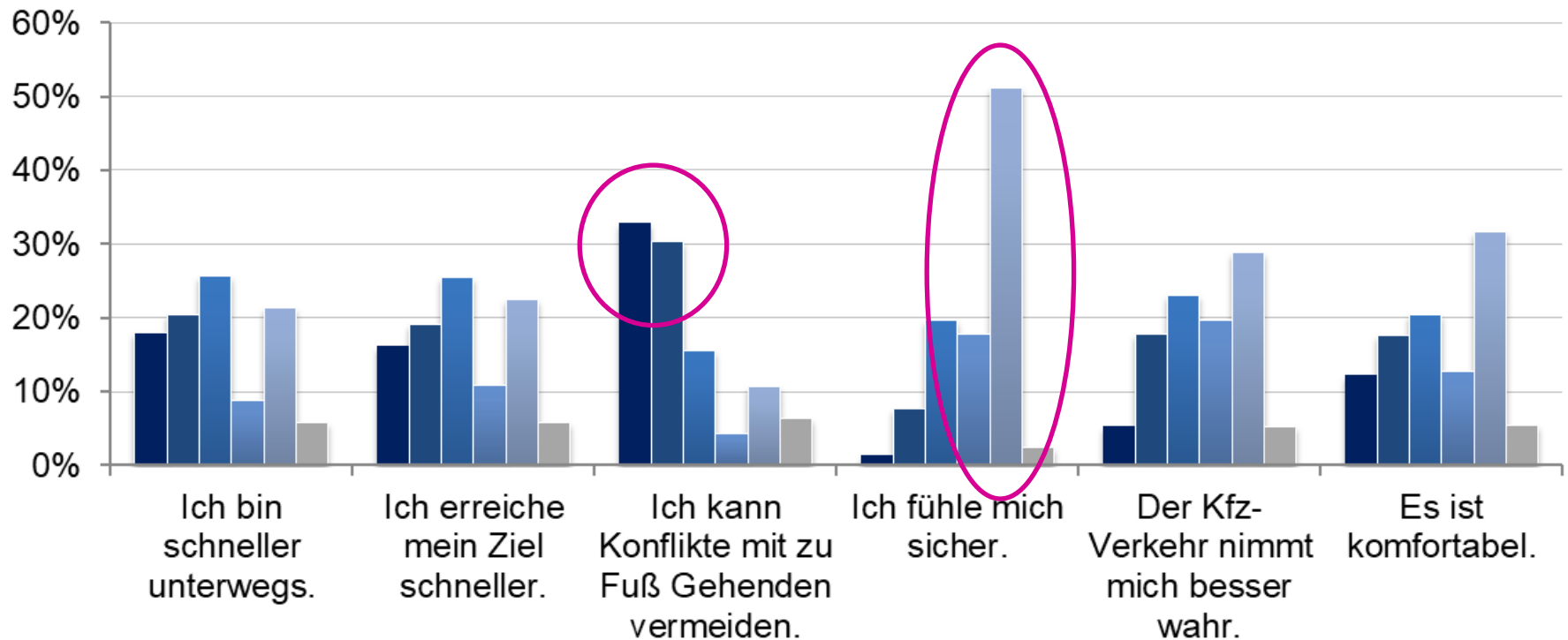
Dinklager möchten zukünftig öfter Rad fahren

Gründe sind: Schnelligkeit, Umweltverträglichkeit, Gesundheit

Maßnahmen für den Radverkehr auf der L 845

■ trifft voll zu ■ trifft eher zu ■ trifft teilweise zu
■ trifft eher nicht zu ■ trifft nicht zu ■ nicht beurteilbar

n=
210



Maßnahmen wirken, aber ...

Radmaßnahmen auf der Landesstraße nicht voll akzeptiert

- **Schnelles Fahren** und **Sichtbarkeit** mit dem Rad auf der Fahrbahn erkannt
- Vermeidung von Konflikten mit Zufußgehenden positiv bewertet

Aber: Hochbordfahren wird subjektiv bevorzugt

- Handlungsbedarf landkreisweit
- Ausweitung der Markierung innerstädtisch

Gehwege sollen barrierefrei ausgebaut werden

Unzufriedenheit mit der Breite der Gehwege

Gehwege sind zum Teil zugeparkt – *aber wo?!*

Es sollte mehr Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum geben
(*hierzu später mehr*)

→ Handlungsbedarf: kontinuierlicher Ausbau, besitzbare Stadt

Zufriedenheit und Einigkeit besteht hinsichtlich

- bestehender Gebühren
- Gute Lage der Parkplätze
- Höchstparkdauer

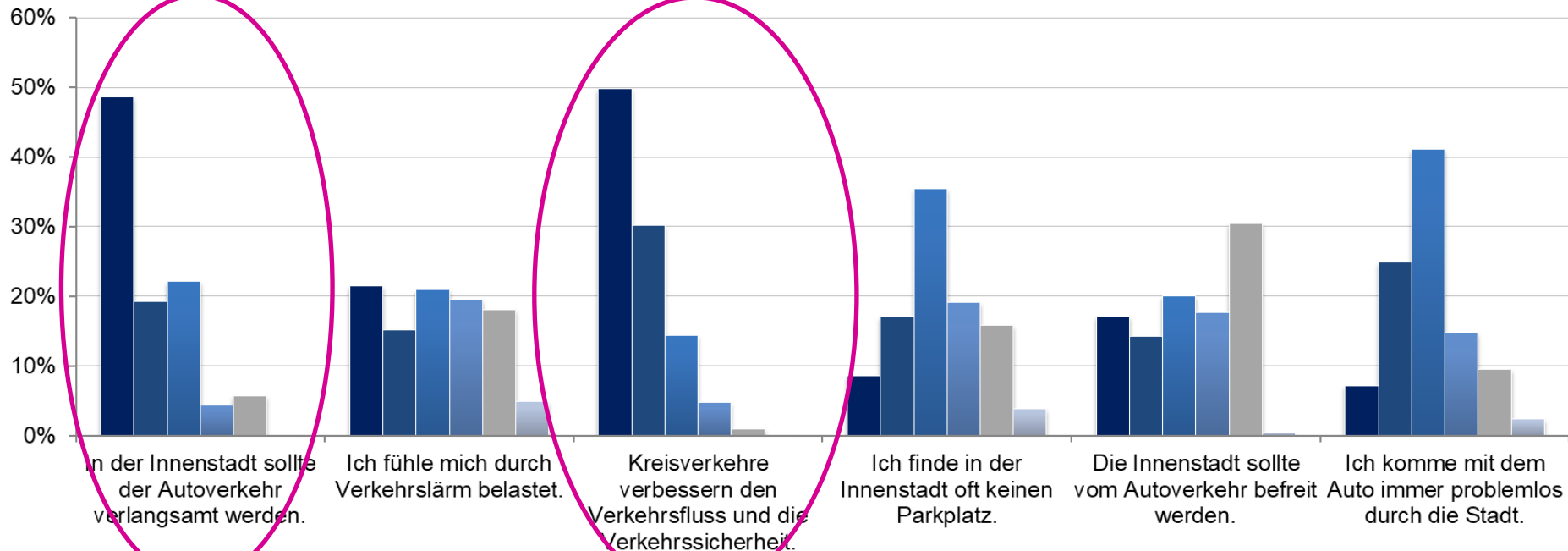
Aber: nicht immer stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung

→ Handlungsbedarf: Dauerparker verdrängen

Aussagen zum Kfz-Verkehr

■ trifft voll zu ■ trifft eher zu ■ trifft teilweise zu ■ trifft eher nicht zu ■ trifft nicht zu ■ nicht beurteilbar

n=210



→ Tempo 20 Zone Gestaltung, Stadtstraßenumbau

Am Markt

Befragte sind sich einig:

- Mehr Platz für Außengastronomie
- Mehr Radparkplätze
- Mehr Sitzmöglichkeiten
- Soll mit dem Kfz befahrbar bleiben
- Kreisel einrichten

ABER: Diskussionsbedarf bzgl. des Parkens –
„Bleiben oder Gehen?“

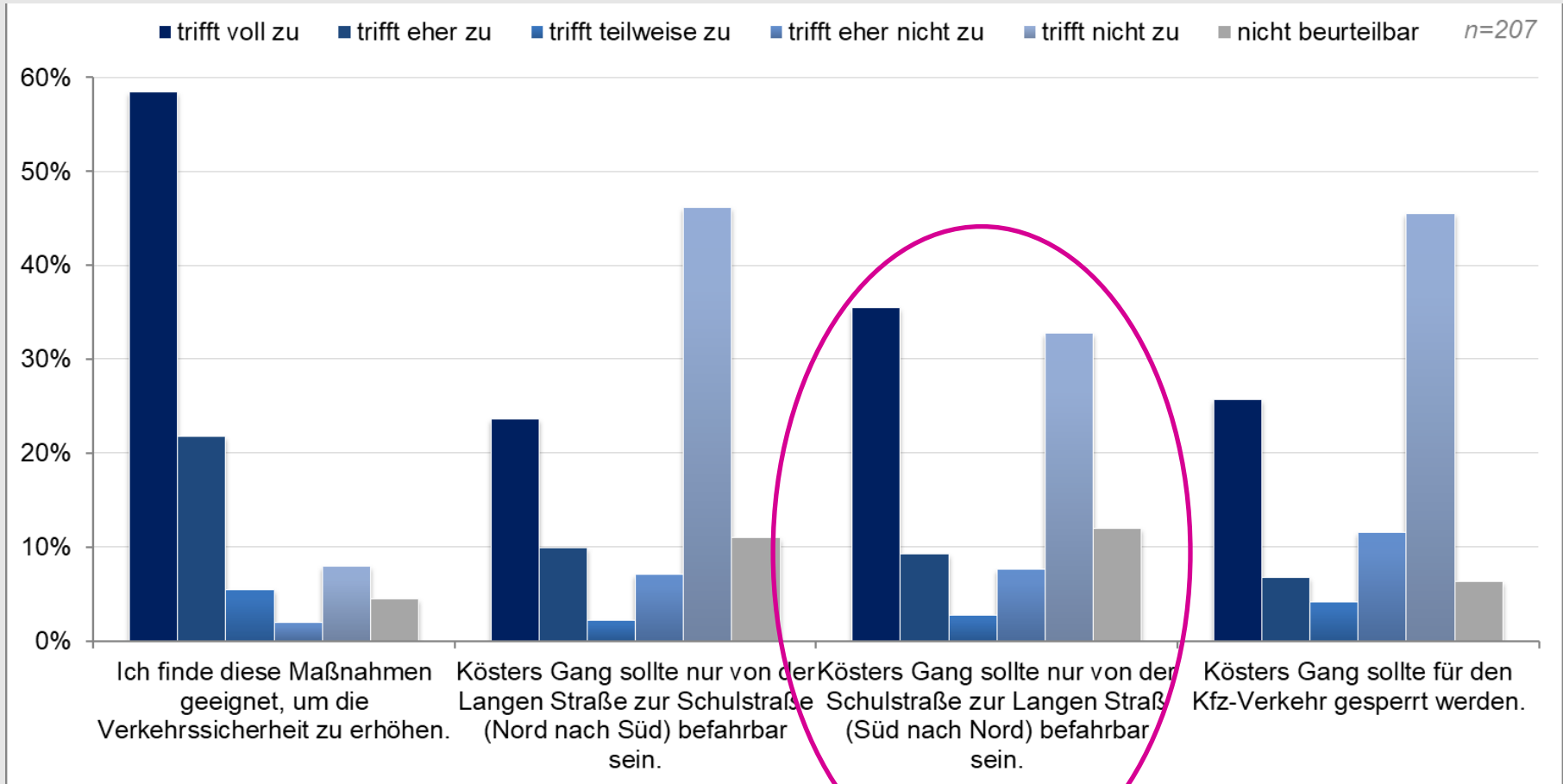
Parkplätze bleiben!

*Bloß keine Parkplätze
Am Markt!*

→ Tempo 20 Zone Gestaltung, Stadtstraßenumbau

Innenstadt: Kösters Gang wird zur Einbahnstraße

Kösters Gang soll zur Einbahnstraße in Richtung Norden werden



- Für Einkäufe des täglichen Bedarfs, Freizeit und Gastronomie
- Zufußgehende fühlen sich in der Innenstadt nicht unbedingt sicher
- Die Mehrheit findet Radfahren nicht komfortabel und fühlt sich dabei auch nicht sicher
- Der Autoverkehr in der Innenstadt sollte verlangsamt, aber nicht komplett entfernt werden

→ Tempo 20 Zone Gestaltung, Stadtstraßenumbau

Originalzitate aus insgesamt 108 Freitextantworten

Kreisel an Kreuzung
Ri Friedhof dringend
nötig!!!

Parkplatzgebühren 0,50 Cent p. halbe Stunde auf dem
Markt u. Epouvilleplatz hält manch einen ab mit dem
Auto anstatt Fahrrad zu kommen.

Fahrradfahrstreifen für
Fahrräder im Innenstadtbereich
auf Straßen

Radwege verbessern,
insbesondere für Grundschüler

Als Fußgänger ist
man "Hase"

Vorfahrt für das Rad

Überwachung der
Geschwindigkeiten.

Wenn für KFZ frei,
dann Tempo 10/20
km/h

Es wäre schon viel erreicht,
wenn in der Innenstadt die
Geschwindigkeit der PKW
gedrosselt würde und alle
Verkehrsteilnehmer gleich
behandelt würden. Falschparker
"Raser" werden so gut wie nie
kontrolliert!

Teilweise katastrophale Straßenzustände,
Parksituation auf der Burgstr. unglaublich, vom
Rathaus bis zum alten Markt für KFZ sperren!!!

Die Piktogramme auf der
fahrbahn sollten entfernt
werden - viel zu gefährlich
für Rad-/E-Bike-Fahrer.

Mehr Zebrastreifen/barrierefreie
Übergänge im Zentrum

Verkehr von Lastwagen
sollte verboten werden.

Es muss mehr Geschwindigkeit kontrolliert werden
oder Blitzer aufstellen Zum Beispiel Bahnhofstr. 30
km/h wird fast nie eingehalten, teilweise 80 - 100
Km/h.

Rücksichtslose PKW-/LKW-
Fahrer!

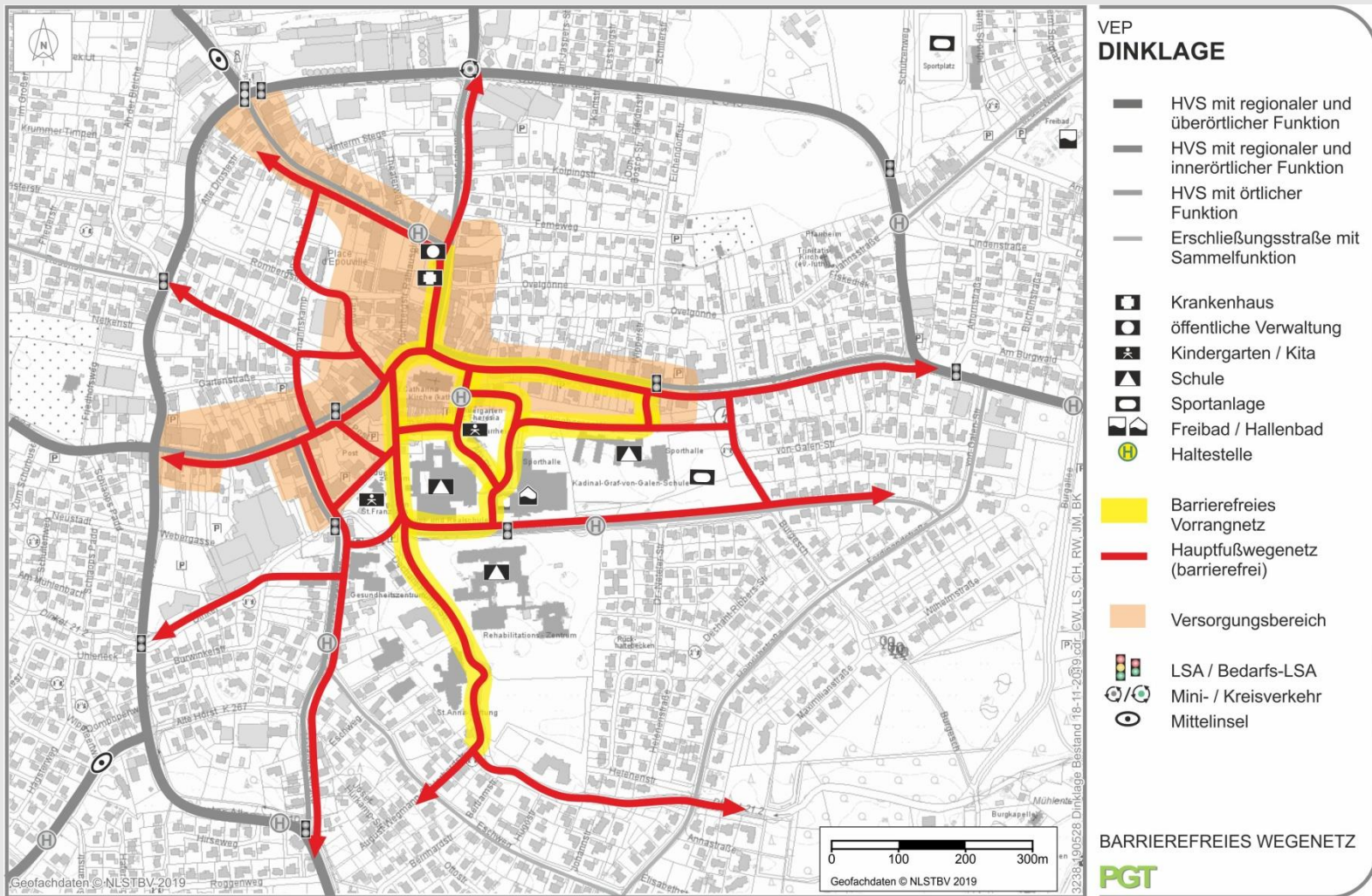
Zu viele Radfahrer auf
dem Gehweg!

Es sollte im Innenstadtbereich auf den Straßen
Fahrradspuren eingerichtet werden, um den
Radverkehr von den Gehwegen zu holen, daß trägt
zur Sicherheit bei.

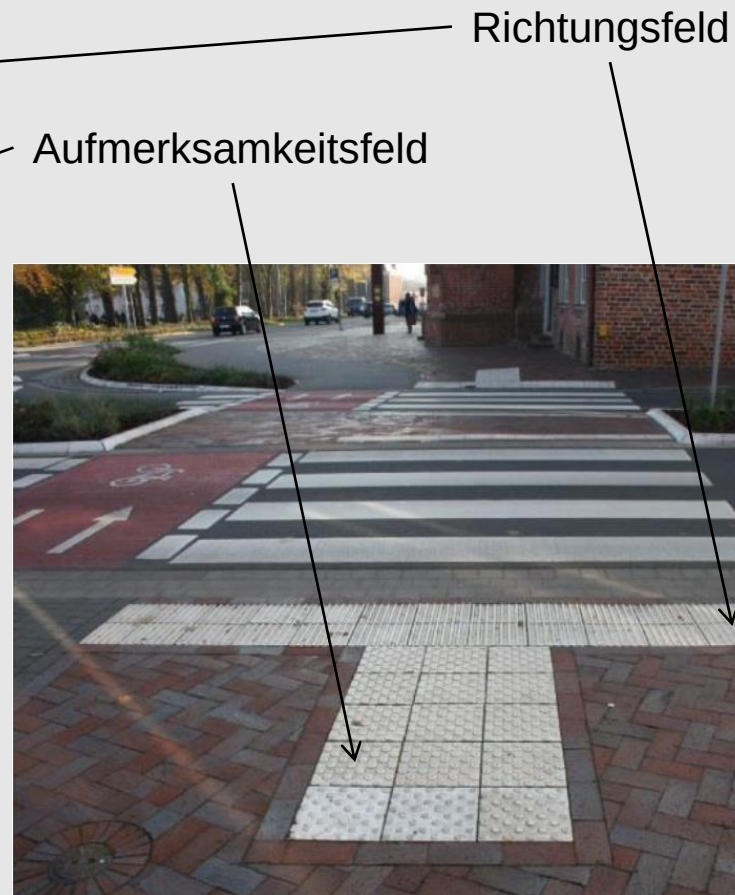
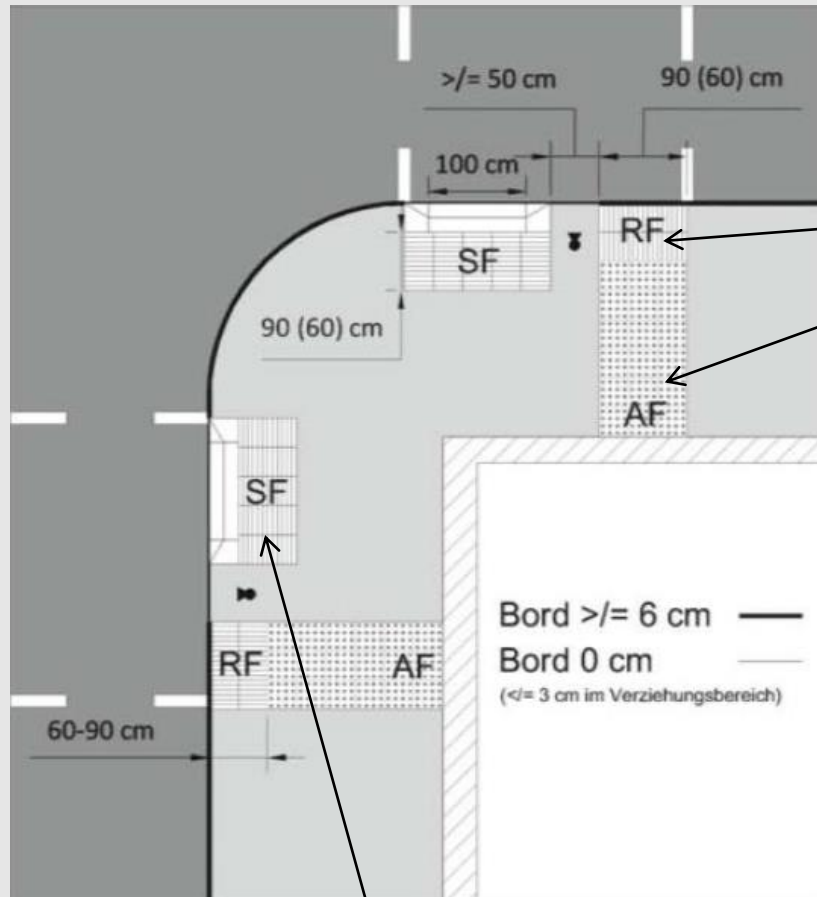
- Überhöhte Geschwindigkeiten durch Kfz
- Radinfrastruktur: Trennung Geh- und Radweg, v.a. im Bereich Schule
- Zu geringe Parkgebühren hemmen Nutzung von Rad
- Störende und ungeordnete Parksituation Burgstraße

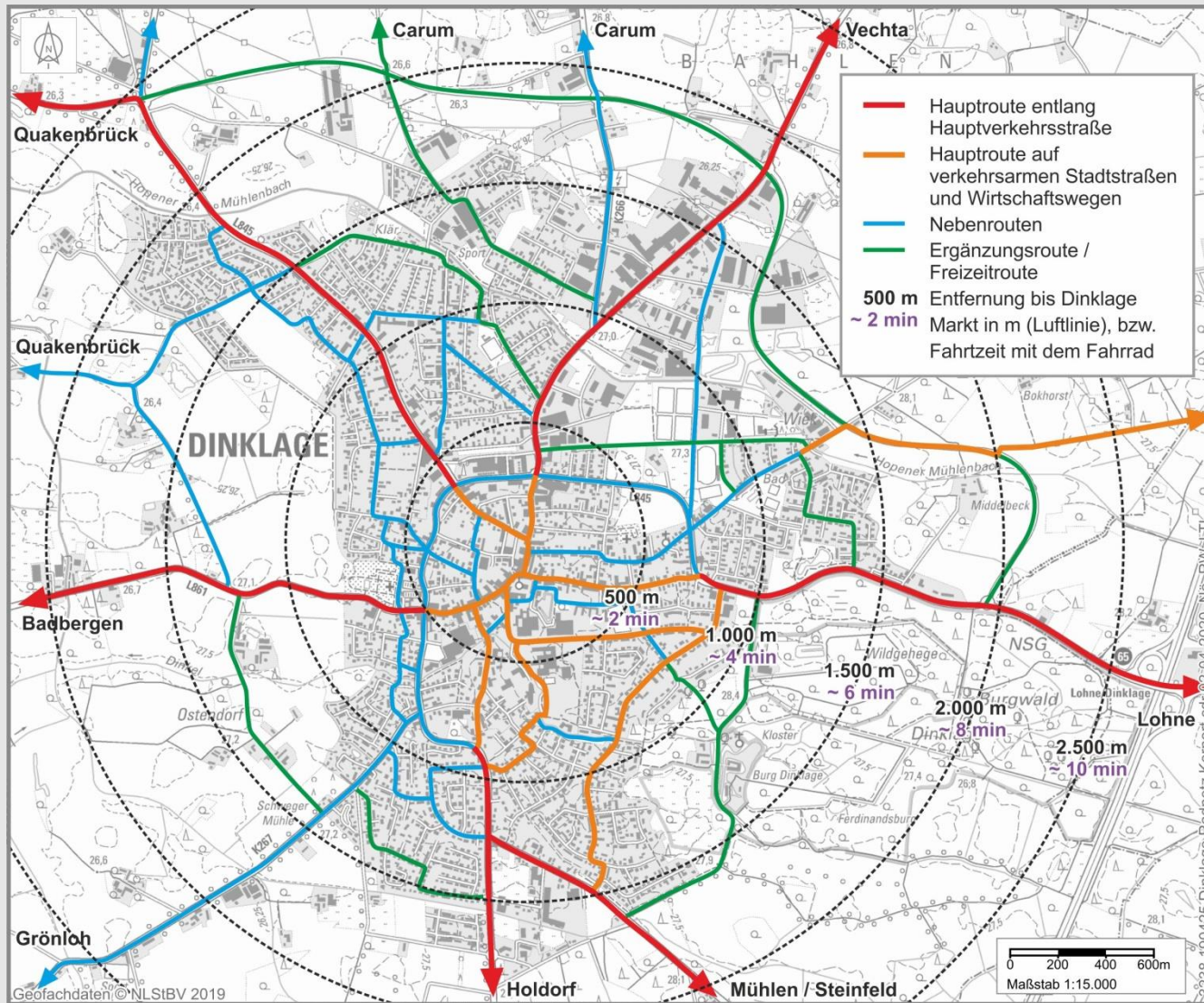
→ AK Innenstadt zur Konsensbildung

Barrierefreies Vorrangnetz



Ausbau Barrierefreiheit - Gesicherte Querungsstellen





Radabstellanlagen

Radabstellanlagen kompakt,
überdacht? z.B. Schule

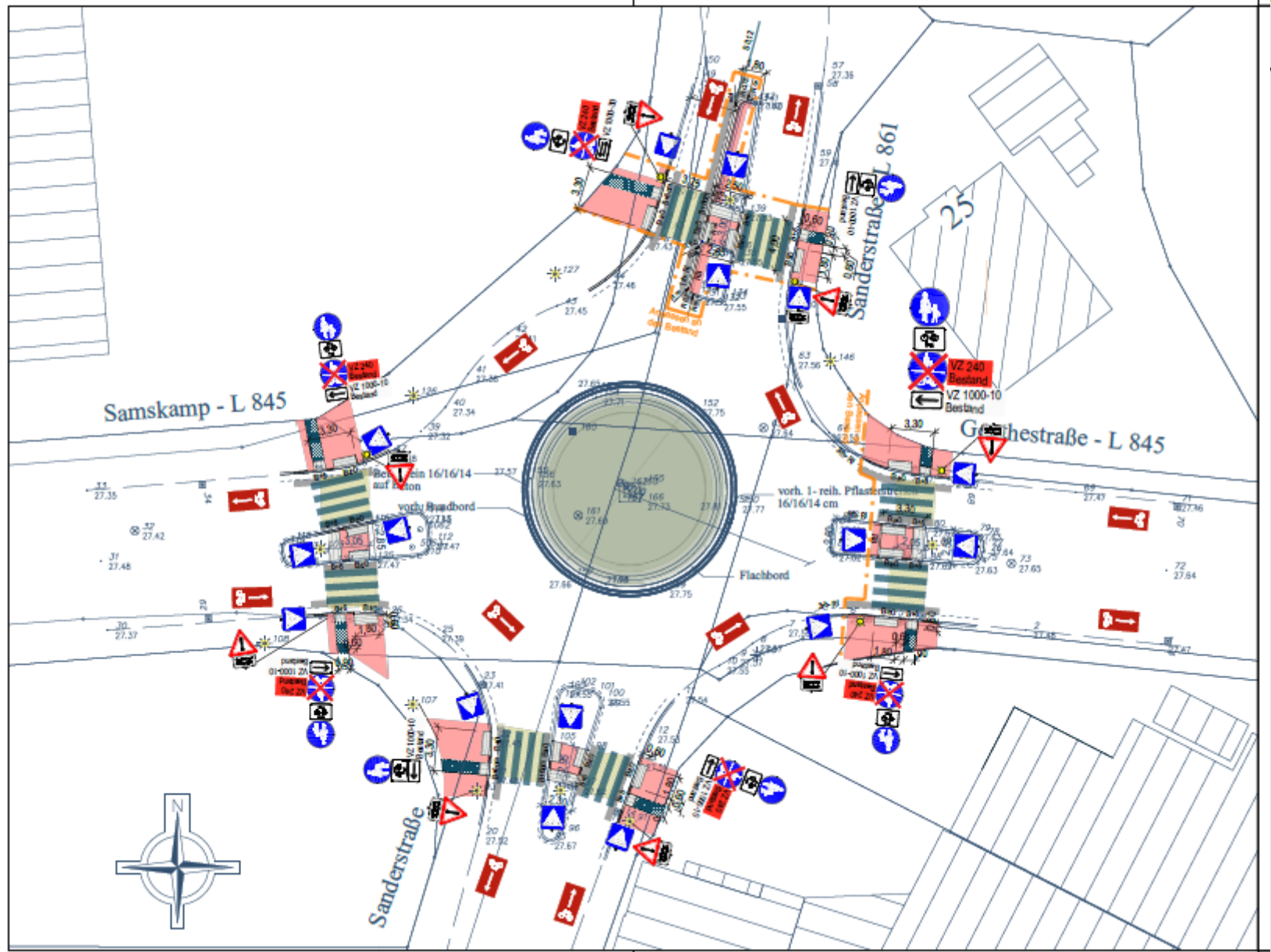


Radbügel tlw. demontierbar z.B. für
Einsatz bei Veranstaltungen

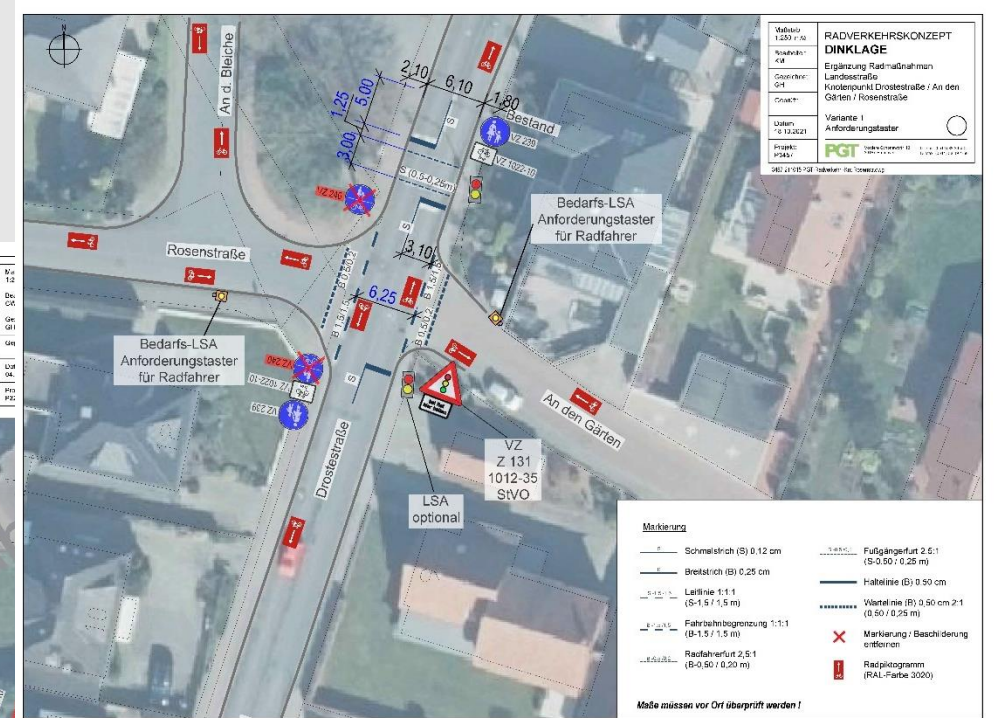
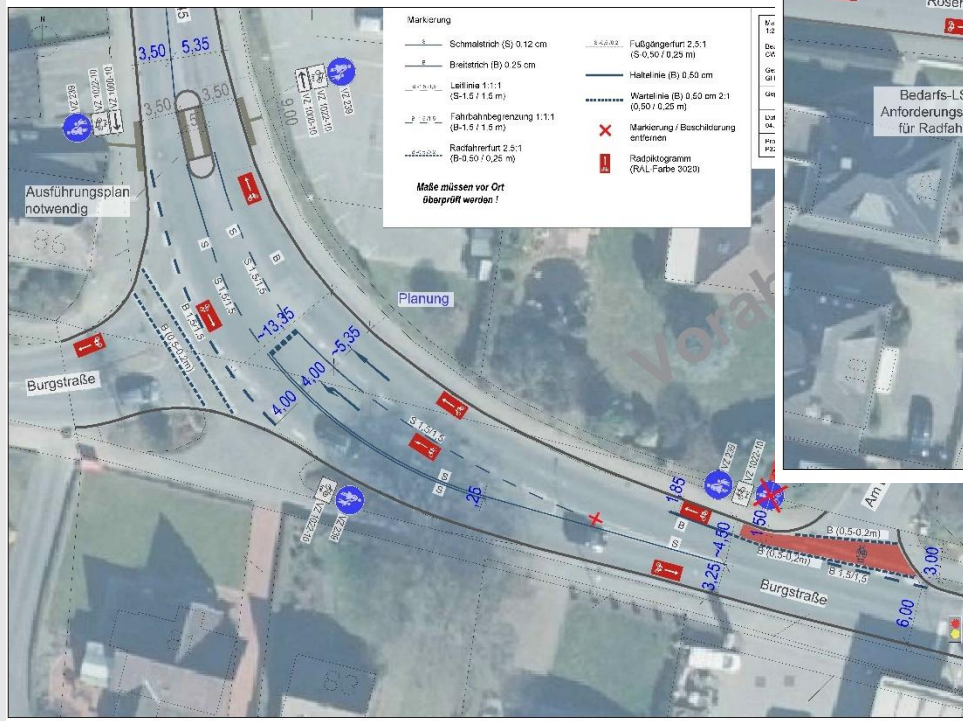


- an wichtigen Quellen und Zielen der Stadt
- Wohnungsnah mit ebenerdigem Zugriff auf das Fahrrad
- Bewusst auch im Straßenraum – anstatt Kfz - P



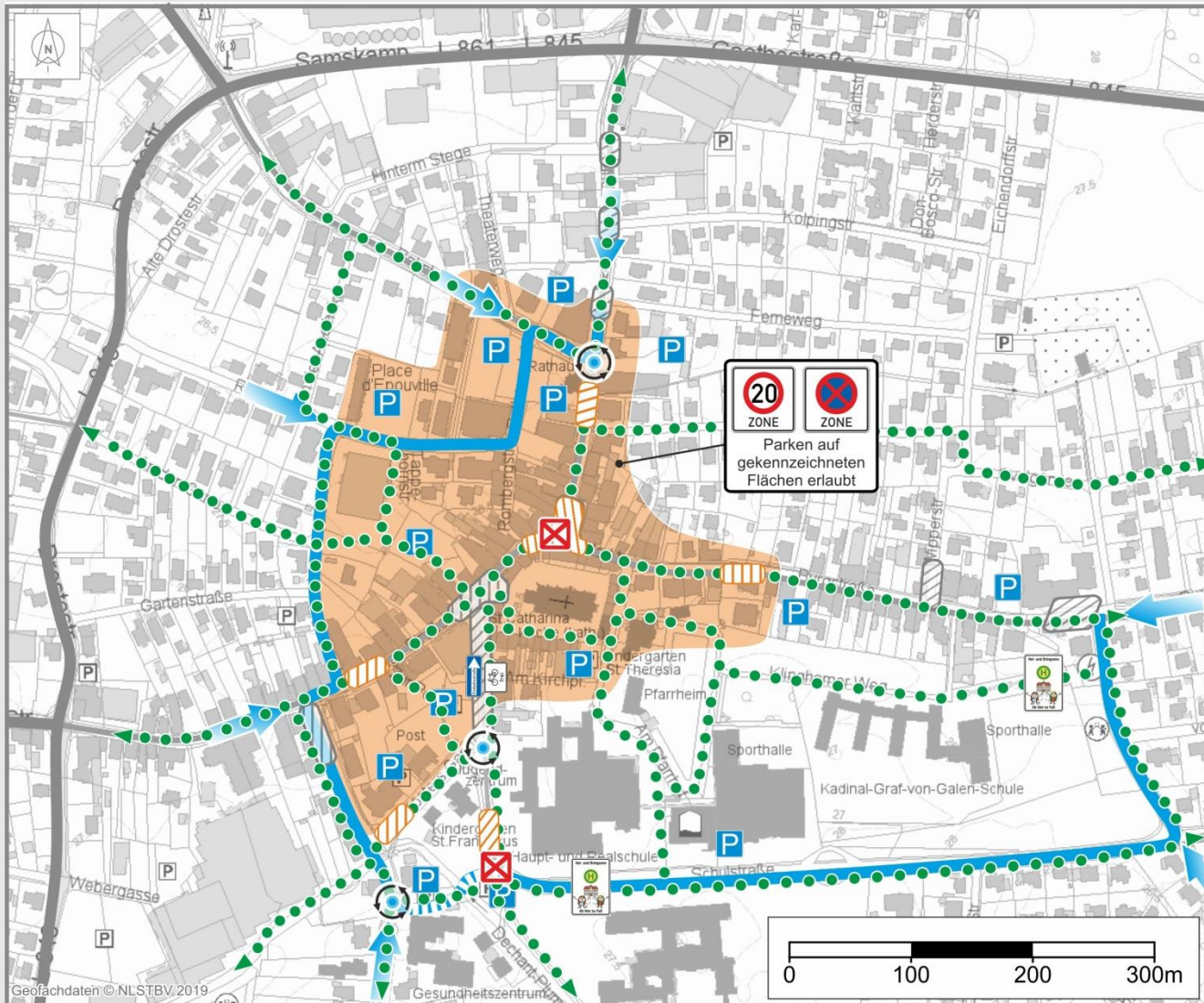


Radförderung in Landesstraße





Maßnahmenkonzept Schwerpunkt Innenstadt



VEP DINKLAGE

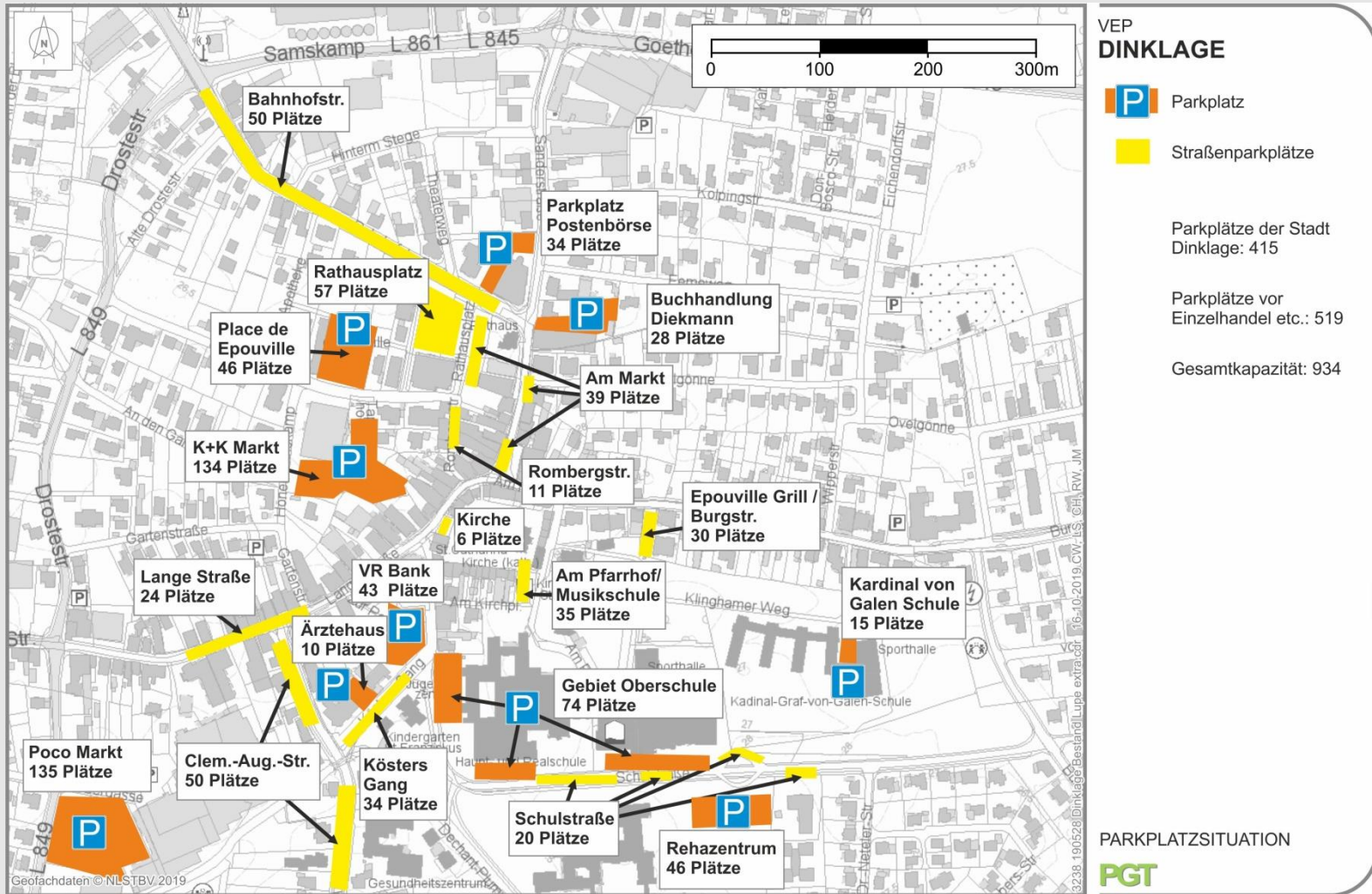
- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion
- Abgrenzung des Geschäftsbereichs
- Parking
- Zufahrt zum Parking
- Aufenthaltsfreundliche Gestaltung empfohlen
- wichtige Wegebeziehungen
- Knotenpunkt optimieren
- Kreisverkehrsplatz
- Einbahnstraße
- Bring- / Holverkehr
- Bestandsdarstellung
- graue / schwarze Symbole

INNENSTADTKONZEPT

PGT



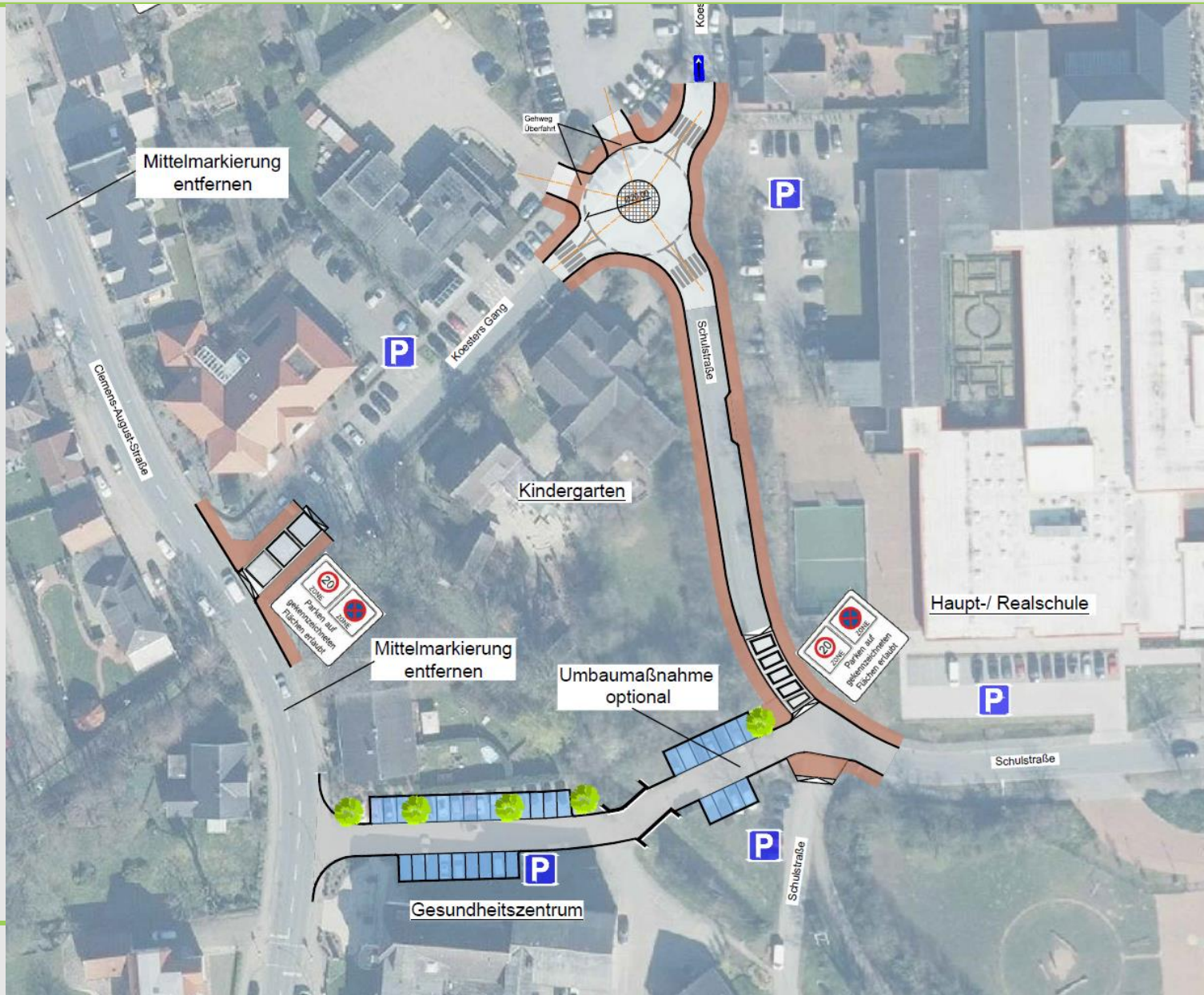
Parkraum



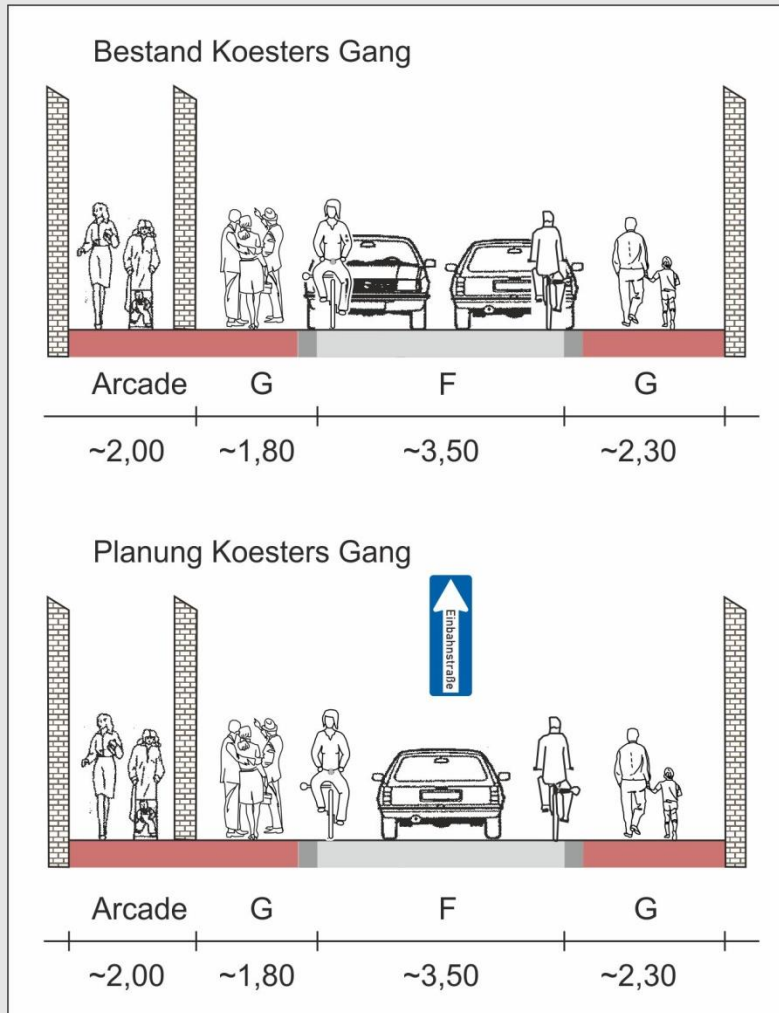
- nutzerorientiertes Parkraummanagement
 - optimierte Nutzung vorhandener Stellplätze durch angepasste Bewirtschaftung
 - nutzergerechtes Bereitstellen von Parkraum für
 1. Priorität: Bewohner
 2. Priorität: gewerblich tätige Mieter/ Eigentümer
 3. Priorität: Besucher, Kunden
 4. Priorität: Beschäftigte, Lieferanten
 - ggf. Bereitstellung zusätzlicher innenstadtnaher Parkplätze für Kunden mit längerem Aufenthalt, Mitarbeiter-/ Dauerparker in den Randbereichen der Innenstadt
- weitere Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen

Parkraumwegweisung - Beispiel

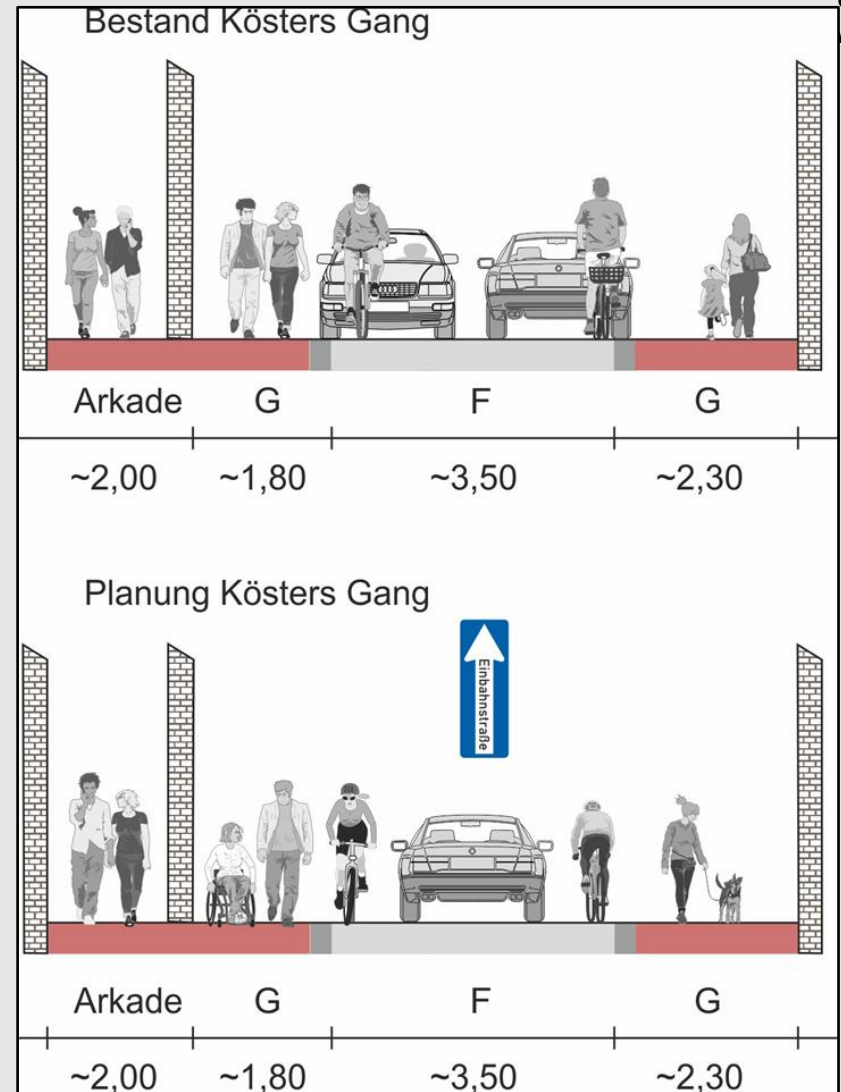




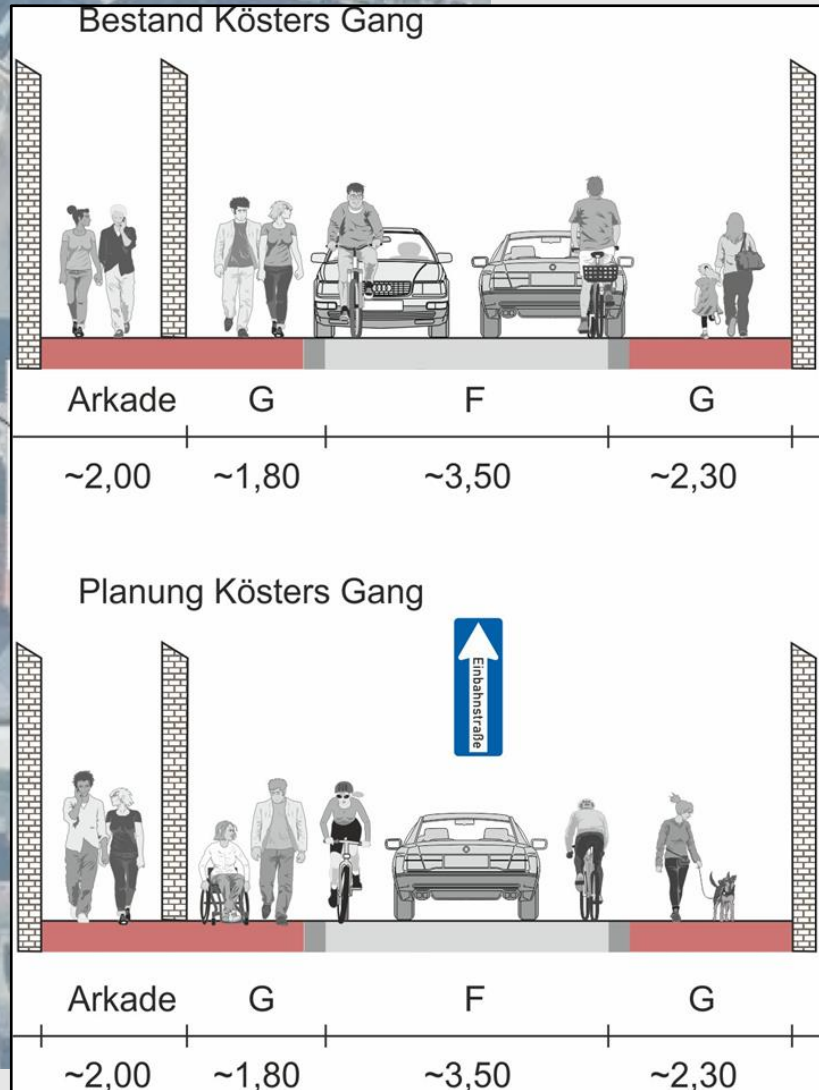
Kösters Gang



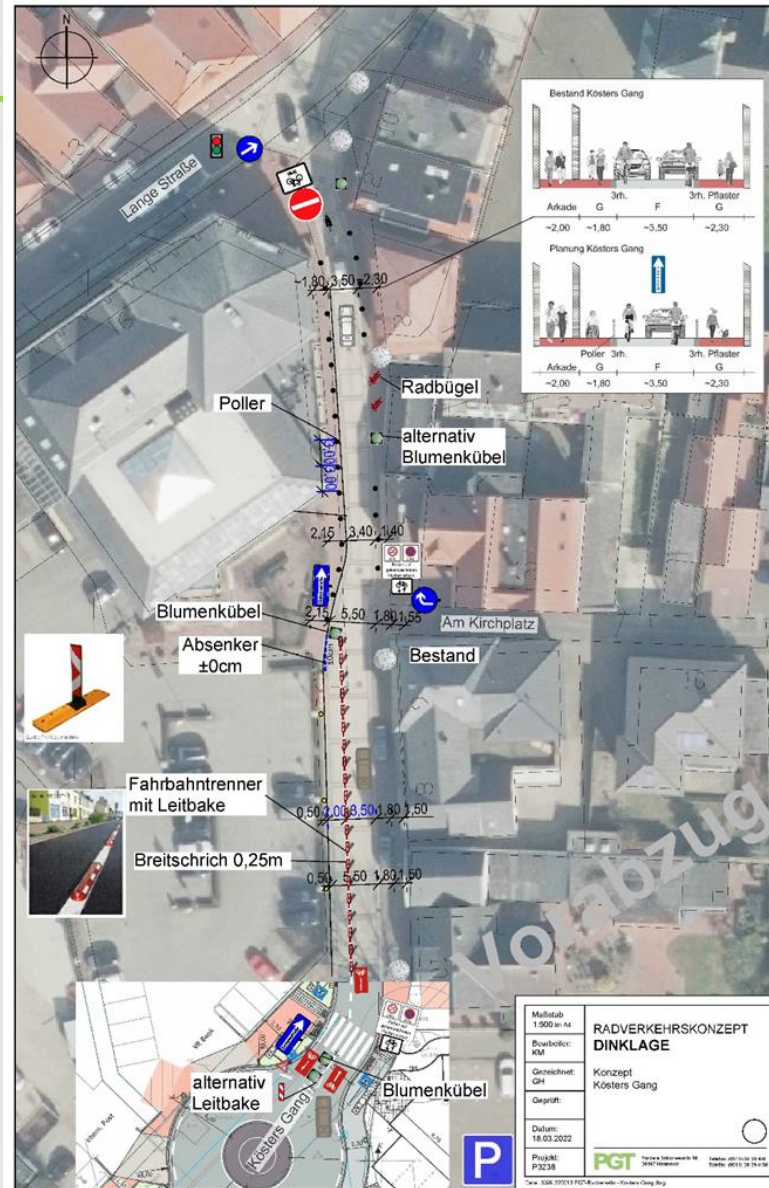
Kösters Gang



Kösters Gang

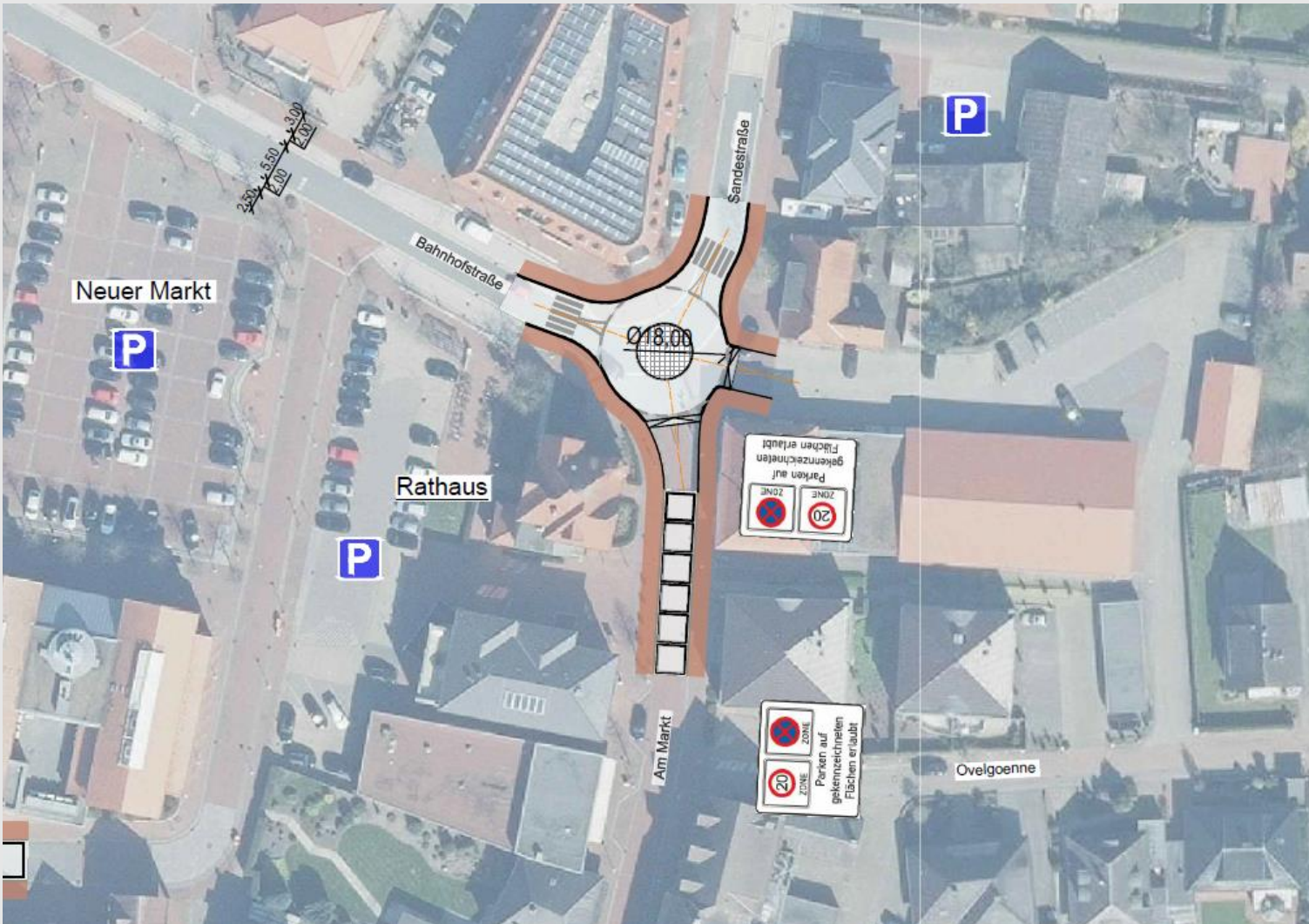


Kösters Gang

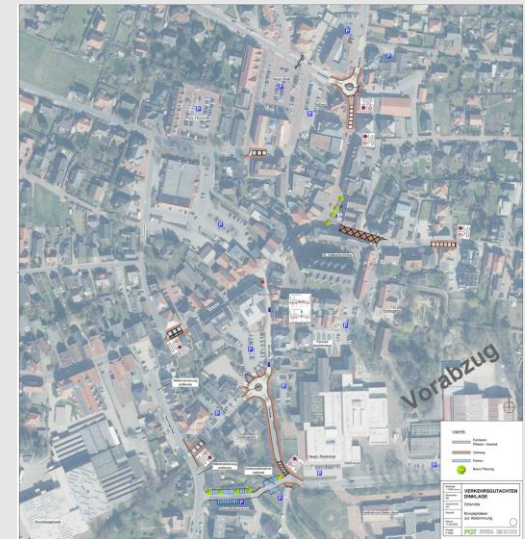




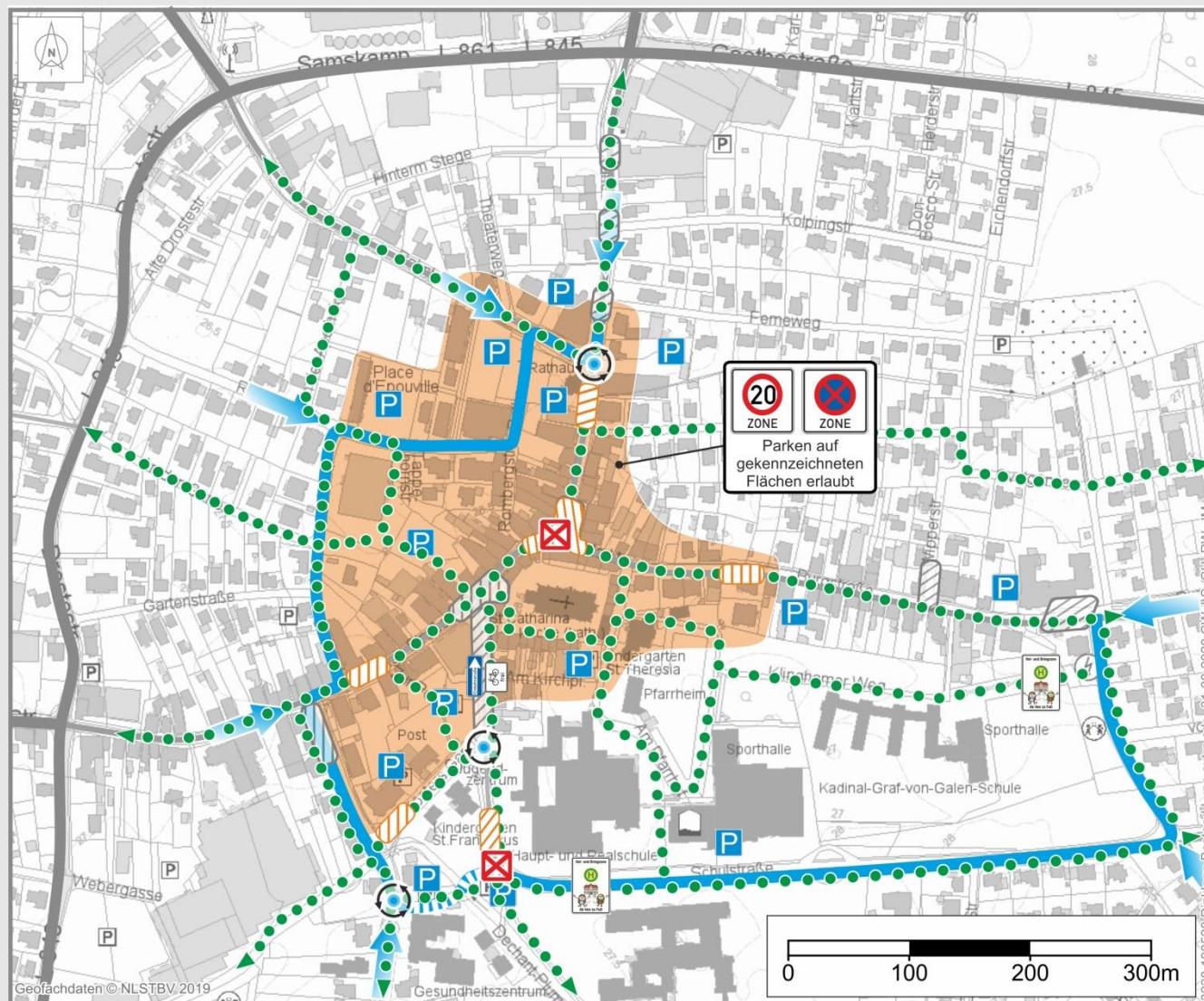
Mini-KVP Bahnhofsstraße / Schulstraße



- Tempo-20-Zone u. Halteverbotszone
- Parkraumbeschilderung, Parkleitsystem
- Parkraumbewirtschaftungskonzept
- Gestaltungskonzept im Bereich Burgstraße – Am Markt
- Knotenpunkt Am Markt / Bahnhofstraße / Sanderstraße
- Maßnahmen zur Radverkehrsförderung



Maßnahmenkonzept Schwerpunkt Innenstadt



VEP DINKLAGE

- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion

- Abgrenzung des Geschäftsbereichs
 - Parking
 - Zufahrt zum Parking
 - Aufenthaltsfreundliche Gestaltung empfohlen
 - wichtige Wegebeziehungen
 - Knotenpunkt optimieren
 - Kreisverkehrsplatz
 - Einbahnstraße
 - Bring- / Holverkehr
 - Bestandsdarstellung
- graue / schwarze Symbole

INNENSTADTKONZEPT

Schlüsselmaßnahmen

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung (Jahr)	Beteiligte	Vertiefende Untersuchung	Kostenbedarfe kontinuierlich	Kostenbedarfe	Fördermittelakquisition
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) (bereits teilweise umgesetzt)	2021/22		(x)	> 50.000 € / Jahr		
2c	Umbau des Knotenpunkts An den Gärten / Rosenstraße / Drotestraße (L 845) für Radverkehr (Planung in der Abstimmung)	2022	Stadt, NLSTBV	(x)			
2d	Kontinuierliche Erweiterung und Installation sicherer Radabstellanlagen an geeigneten Stellen (Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen)	Ab sofort	Stadt, LK		ca. 2.000 €		

Schlüsselmaßnahmen

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung (Jahr)	Beteiligte	Vertiefende Untersuchung	Kostenbedarfe kontinuierlich	Kostenbedarfe	Fördermittelakquisition	Umweltkehr mbH
3	Modernisierung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (<i>Förderung beachten</i>)		LK				GVFG	
4	Optimierung Verkehrsführung Innenstadt							
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)			

Schlüsselmaßnahmen

Umwelt
verkehr
mbH

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung (Jahr)	Beteiligte	Vertiefende Unter- suchung	Kosten- bedarfe kontinu- ierlich	Kosten bedarfe	Förder- mittel- akquisi- tion
5	Einzelmaßnahmen Innenstadt						
5a	Umbau Knotenpunkt Schulstraße / Kösters Gang als Kreisverkehr (bereits umgebaut)	2021	/	/	/	/	/
5b	Straßenräumlicher Umbau „Kösters Gang“ und Ausweisung als Einbahnstraße stadteinwärts, ggf. als Verkehrsversuch (Planung in der Abstimmung)	2022	AK Innenstadt		gering		
5c	Straßenräumliche Aufwertung und Platzgestaltung „Am Markt“ und der angrenzenden Burgstraße (ggf. ISEK Maßnahme, Beginn der Vorplanungsüberlegungen und Abstimmung)	Ab 2022	AK Innenstadt		hoch	ISEK	
5d	Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Am Markt / Sanderstraße	Ab 2022	AK Innenstadt		hoch		
6	Schulwegsicherungskonzept: Verbesserung Abwicklung Schulverkehre						
6a	Schulzentrum Dinklage, Konzept Hol- und Bringverkehre (Auftragsvergabe erforderlich)	Ab 2022	Stadt, Schule, Eltern, Schüler	x	ca. 10.000 € – 15.000 € (Konzeptstu- die)		
6b	Kardinal-von-Galen Schule, Ausbau Hol- und Bringzone (bereits im Bau)	Im Bau	/	/	/	/	

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung (Jahr)	Beteiligte	Vertiefende Unter- suchung	Kosten- bedarfe kontinu- ierlich	Kosten bedarfe	Förder- mittel- aquisi- tion
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 (Faltblatt und Befragung durchgeführt)	2021	Stadt	/	/	/	/
8b	Abstimmung VEP Endbericht	2022	Stadt, Politik	/	/	/	/



AK Innenstadt



Legende:

- Fahrbahn
- Pflaster / Asphalt
- Gehweg
- Parken
- Baum Planung

Maststab
1:1000 m

Beauftragter
Mz

Geschw./
GH

Datum
11.06.2020

Projekt
P.2005

**VERKEHRSGUTACHTEN
DINKLAGE**

Ortsmitte

Konzeptideen
zur Abstimmung

PGT Ingenieurbüro AG Telefon (0511) 20 20 40
Fax (0511) 20 20 41 E-Mail info@pgt.de

zur Diskussion -

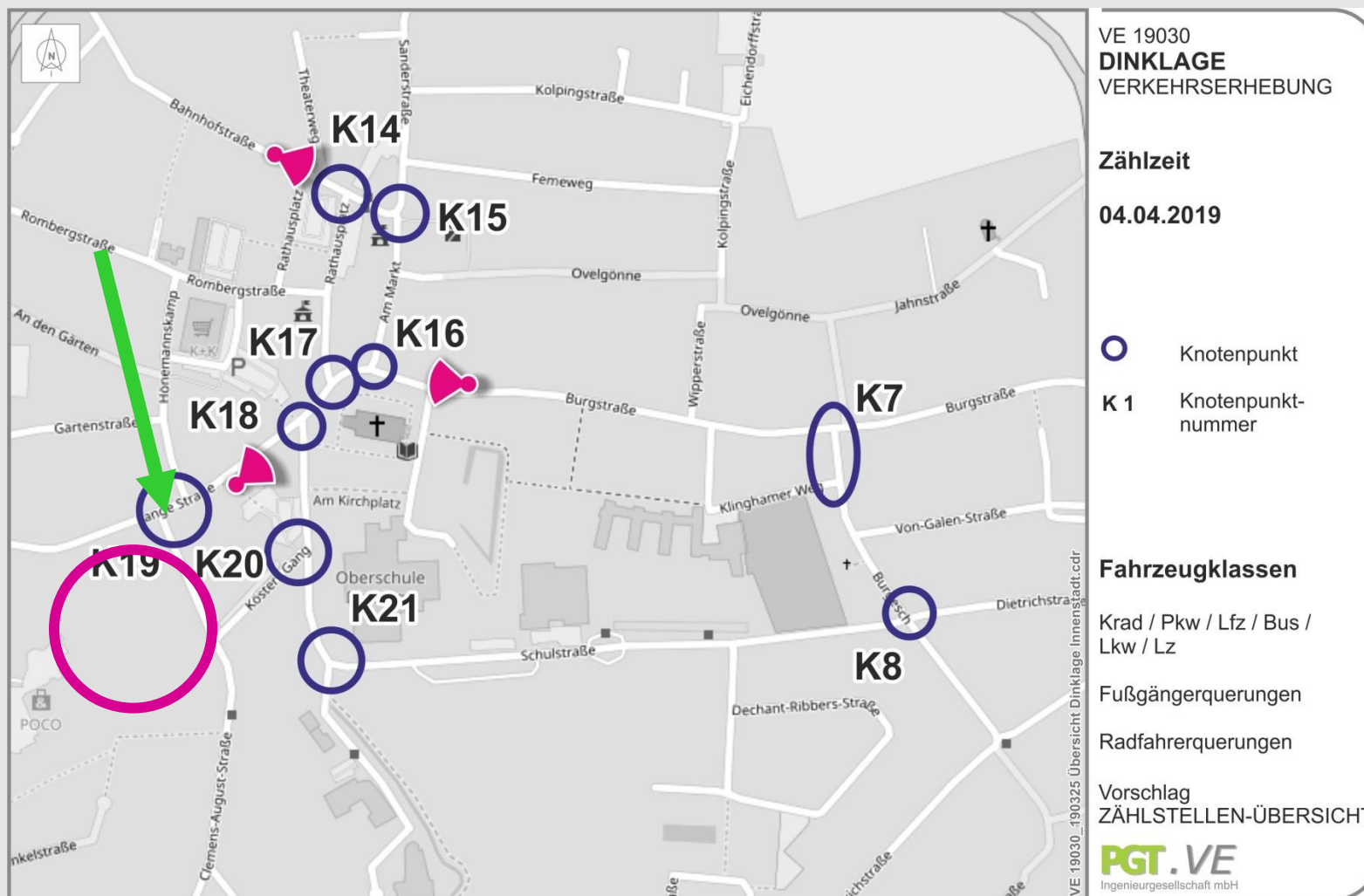
- Stellungnahmen Bericht durch öffentliche Auslegung
- Beschlussfassung VEP
- AK Innenstadt
- Weitere Umsetzung von Maßnahmen
- Untersuchung Schulstraße

Bauvorhaben „Alte Weberei“

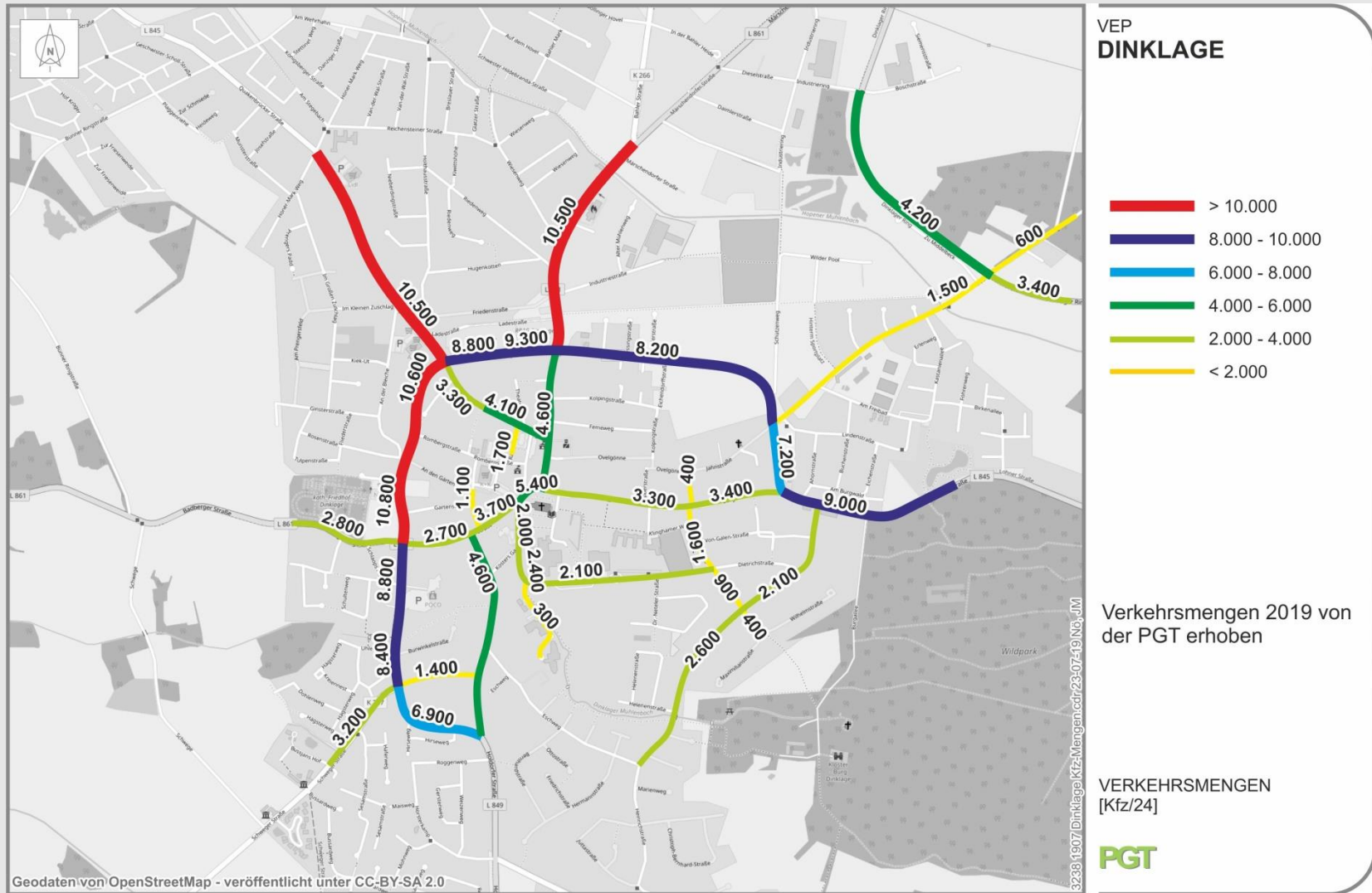




Verkehrserhebungen - Zählstellen



VERKEHRSMENGEN [Kfz / 24h]



Verkehrsabschätzung „Alte Weberei“ - Annahmen

- Wohnen
- ca. 60 – 70 WE
 - 70% MIV Anteil
 - Einwohner-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr

- Büro
- ca. 1.200 m² BGF ?
 - ca. 30 – 40 Beschäftigte?
 - Beschäftigten-, Kunden- und Güterverkehr

- Event
- Restaurant mit Innen-/Außengastronomie?
 - Veranstaltungszentrum?
 - Disco / Club?
 - Stpl Besucher?

ca. 100 Stpl.
in Tiefgarage

→ angenommene Gesamtverkehre: ca. 400 – 500 Kfz/24h

Es gibt viel zu tun – packen Sie es an!

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !