

1. AUSGANGSLAGE

Die Stadt Dinklage beabsichtigt, den VEP neu zu erstellen, um dieses Planwerk an die zeitgemäßen Anforderungen der Mobilitätsbedürfnisse anzupassen.

Das vorliegende Angebot der PGT Umwelt und Verkehr strukturiert die Leistungen und Kosten.

2. LÖSUNGSANSATZ UND LEISTUNGEN

Die in Dinklage vorhandene Verkehrssituation, erfordert eine zielgerichtete Qualifizierung und Weiterentwicklung, die auf die jeweilige, konkrete örtliche Situation bezogen ist. Daher empfehlen wir, den Bearbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplanes auf Basis einer Bestandsaufnahme problembezogen zu bearbeiten. Einen begleitenden Arbeitskreis, der den Entwurf eines Leitbildes Verkehr diskutiert, der den politischen Gremien zum Beschluss vorgelegt wird ist ebenfalls zielführend, um eine umfassende Diskussion zu gewährleisten.

Das vorgeschlagene Leitbild Verkehr dient der inhaltlichen Vorklärung und Bestandsbewertung, den Zielen und Handlungserfordernissen (sortiert also auch die bis 2030 verfolgswerten bzw. nicht verfolgswerten Maßnahmen vor) und gibt damit einen Rahmen für die weitere Bearbeitung von Einzelbausteinen. Die Programmbausteine werden dann in der jeweils erforderlichen Tiefe und Methodik bearbeitet, um die konkrete Umsetzung von Maßnahmen zu beschleunigen.

Nach Rücksprache mit der Verwaltung schlagen wir ein auf die örtliche Problemlage abgestimmtes Vorgehen vor:

Bestandsanalyse, Bewertung Prognose

Örtliche Bestandsaufnahme und zusammenfassende Bewertung der IST-Situation durch Zusammenstellung von Verkehrs- und Unfalldaten sowie Aufnahme der Verkehrsnetze und Qualitäten im Rad- und Fußverkehr und zur Barrierefreiheit. Bewertung der straßenräumlichen Situation innerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes und der Radverkehrs- und Fußgängerverkehrsnetze sowie der ÖPNV-Anbindung im Stadtgebiet von Dinklage.

Parallel dazu Ergänzungszählungen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) zur Aktualisierung der vorhandenen Verkehrsdaten, die bei PGT im Hause vorhanden sind.

Prognoseabschätzung auf Basis einer Zusammenstellung der beabsichtigten, prognostizierten Entwicklungen, wie die Ansiedlung von Amazone bzw. die Entwicklung von weiteren Wohnbauflächen.

Die Unterlagen werden als zusammenfassende Bestandskarte auf verschiedenen Layern dargestellt, wie zum Beispiel:

- Fußwegenetz,
- Radverkehrsnetz,
- Kfz-Verkehrsnetz und –mengen,
- Konflikte durch die Verkehrsarten,
- Konflikte für einzelne Verkehrsarten,
- Barrierefreiheit und Mobilität für Mobilitätseingeschränkte bzw. „im Alter“
- Verkehrssituation in Stadtstraßen
- Parkraumsituation

Planerische Interpretation – Diagnose – Prognoseszenarien, Abstimmung, Anforderungen

In Ableitung daraus werden die wesentlichen, aus gutachterlicher Sicht empfehlenswerten Handlungsspielräume zur Reparatur von Stadt und Straßenräumen sowie Handlungsbedarfe aus verkehrlicher Sicht zur Bewältigung verschiedener verkehrlicher Konflikte aufgezeigt.

Aufbauend auf einer Abstimmung der gutachterlichen Bewertung im vorgeschlagenen, begleitenden Arbeitskreis werden mögliche Zielfelder vorgestellt, die den Entwicklungshorizont der Stadt bis zum Jahr 2030 mittels unterschiedlicher Szenarien abbilden.

Daraus abgeleitet wird die Entwurfsfassung des „Verkehrliches Leitbild 2030“, mit dem Ziel, das Leitbild als zusammenhängenden, rahmensetzenden Beitrag für die Entwicklung einzelner Teilkonzepte zu etablieren.

Abstimmung / Bürgerbeteiligung

Das verkehrliche Leitbild hat die Aufgabe die wesentlichen Eckpunkte zur verkehrlichen Entwicklung in Bezug auf Ziele und Handlungserfordernisse zusammenzustellen

Wie erwähnt, empfiehlt sich dazu, eine Beteiligung in Form eines Arbeitskreises Verkehr und gegebenenfalls auch eine darüberhinausgehende Bürgerbeteiligung, wie wir es bspw. in Lehrte durchführen. Hierzu sollten Sie eine Auswahl treffen.

Programmbausteine - Planungskonzepte /-teilkonzepte

Parallel zu der Erarbeitung des Leitbildes erfolgt eine Vorbereitung zur vertiefenden Bearbeitung von teilräumlichen Fragestellungen sowie Fragestellungen zum Radverkehr und zur Barrierefreiheit.

Für das Radverkehrskonzept wird ausgehend von der Analyse, ein Netzvorschlag erarbeitet, der ein Vorrangroutennetz (Haupt- und Nebenrouten) für den Radverkehr definiert, welches anschließend nach Abstimmung der Routenverläufe in Bezug auf Mängel und qualitätsverbessernde Maßnahmen untersucht wird.

Auch für den Fußgängerverkehr bzw. die Barrierefreiheit wird ein Vorrangnetz entwickelt, welches naturgemäß engmaschig um die Kernstadt beginnend und in Zuführung zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen konzipiert wird.

Die Einzelbausteine zu den einzelnen Verkehrsarten bzw. -räumen werden dann soweit ausgearbeitet, dass für das weitere verwaltungsinterne Handeln und die Maßnahmen und die Kosten für die Einstellung von Haushaltsmitteln für die Umsetzung geklärt sind.

Alle Ergebnisse werden intensiv mit der Verwaltung und ggf. im Arbeitskreis Verkehr abgestimmt, um einen einvernehmlichen Lösungsvorschlag zu bekommen.

Für die weitere Mitwirkung der Öffentlichkeit werden darüber hinaus je nach Vorgehen Bürger-Workshops angeboten.

Die Leistungen im Einzelnen:

AS 1: Zusammenstellung der Unterlagen zur heutigen Situation

Die heutige Verkehrssituation wird dargestellt

- innerörtliches Hauptverkehrsstraßennetz und Verkehrsmengen und -ströme,
- innerörtliches Radverkehrsnetz und Bedeutung einzelner Routen,
- innerörtliches Fußwegenetz
- innerörtliches ÖPNV-Netz, unter besonderer Beachtung der Barrierefreiheit
- Zusammenstellen der örtl. Entwicklungsabsichten (Amazonen, Gewerbe, Wohnen)
- weitere Informationen, soweit vorhanden.

AS 2: Ergänzende Verkehrserhebungen

AS 2.1: Knotenstromzählungen

Vorgeschlagen wird, basierend auf einer aktuellen Bestandsaufnahme und Sichtung der vorhandenen Datenlage, diese aufgabenbezogen zu aktualisieren. Diesbezüglich werden neben einer Verkehrszählung auch die Videoerfassungen von Radfahrern sowie Fußgängern und die Beurteilung von Konflikten bzw. des Verkehrsgeschehens sowie Langzeitzählungen angeboten. Durch den Einsatz von Videokameras können diese Informationen erfasst, ausgewertet, dargestellt und im Rahmen der Diskussion mit den Beteiligten vorgeführt werden.

Zur Qualifizierung der vorhandenen Datenlage werden ergänzende Verkehrserhebungen auf Basis des anliegenden Zählstellenplans durchgeführt, der mit dem Auftraggeber abgestimmt wird. Eine Erhebung im Jahr 2019 ist bei frühzeitiger Auftragsvergabe noch vor den Osterferien möglich (Videoerhebung vgl. Anhang). Angeboten werden zunächst ca. 15 Zählstellen (vgl. Zählstellenplan)

AS 2.2 Automatische Verkehrsmengenerhebung

Ergänzend werden an einzelnen ausgewählten Querschnitten automatische Zählgeräte (Seitenradargeräte) eingesetzt, um Tages- und Wochengangsschwankungen festzustellen.

AS 3: Bewertung der heutigen Situation

Die Bewertung der heutigen Situation wird für die einzelnen Verkehrsträger (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Kfz-Verkehr) getrennt aufbereitet und in Bezug auf:

- Konflikte durch den Verkehrsträger
- Konflikte für den Verkehrsträger sowie
- Konflikte auf angrenzende Nutzungen

bewertet.

Die Bewertung wird in Abstimmung mit der Verwaltung auf weitere Kriterien aufgeschlüsselt. Sie sollte im Rahmen des begleitenden Arbeitskreises Verkehr (siehe unten) abgestimmt werden und ist Basis für die Entwicklung von Handlungskonzepten zur Verbesserung der Situation.

Ergänzend erfolgt eine Zusammenstellung der wesentlichen Konflikte in einer Mängelkarte, die einzelne Layer zu Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr etc. enthält. Weitere Layer werden für Genderfragen, Barrierefreiheit und ggf. zielgruppenabhängige Verkehrsarten gegeben (bspw. Skater etc.)

Insbesondere über die Mängelbewertung sollte ein breiter Konsens im Rahmen der Abstimmungen erzielt werden, um weitergehende Schlussfolgerungen für das sich anschließende Handlungs- und Maßnahmenprogramm abzusichern.

AS 4: Prognose für einzelne Entwicklungsgebiete

Bezogen auf den Flächennutzungsplan werden für Entwicklungsgebiete, die im Flächennutzungsplan dargestellt sind bzw. weitere Erwartungsgebiete, Verkehrserzeugungen berechnet und bedarfsweise verkehrliche Bewertungen erstellt. Die zusammenfassende Prognose für diese Gebiete fließt in die Darstellung der Verkehrsprognose 2030 ein. Diese beschreibt und quantifiziert die gesamtstädtischen Auswirkungen.

AS 5: Zielsetzungen / Leitbild Verkehr

Die Ziele der städtischen Verkehrsplanung müssen die unterschiedlichen demografischen und gesellschaftlichen Entwicklungen, die Ansiedlungsvorhaben, die wirtschaftliche Entwicklung sowie den Umweltschutz berücksichtigen.

Aus der Ziel-Diskussion werden unterschiedliche Leitbilder und Szenarien entwickelt, die ebenfalls im begleitenden Arbeitskreis zur Diskussion gestellt werden sollten.

Das zusammenfassende Leitbild enthält auf der Basis der heutigen Situation Aussagen zu den Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Verkehrsmittel, dem Aus- und Umbau von Straßen und Netzen und Hinweise auf weitere sinnvolle Maßnahmen wie Netzausbau (Spange, etc), An-, Umbauten, Dämpfungen, Ausbaumaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr und schätzt in unterschiedlichen Szenarien die Anteile der Elektromobilität, des Modal-Splits, etc. ab.

Szenarien zeigen die dadurch wahrscheinlichen Entwicklungen bis 2030 in Varianten auf.

Vorgeschlagen wird, das „Leitbild Verkehr 2030“ als Rahmenkonzept des VEP 2030 politisch beschließen zu lassen. Das Leitbild ist als zusammenhängender, rahmensetzender Beitrag für die Entwicklung einzelner Teilkonzepte, der Programmbausteine anzusehen.

AS 6: Programmbausteine

Die Programmbausteine umfassen derzeit zunächst die Aufgabenstellungen, die aus dem Anforderungsprofil und des Vorgesprächs ableitbar sind. Sie umfassen Aspekte, die die Ver-

kehrsart, den Verkehrsraum, die Verkehrsgruppen sowie umweltbezogene Aufgabenstellungen umfassen:

Verkehrsarten, Verkehrsnetz:

- Fußgänger,
- Radfahrer,
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
- Motorisierter Individualverkehr,
- Verkehrssicherheit,

Verkehrsgruppen:

- Fußgänger, Mobilitätseingeschränkte
- Radfahrer,
- Pendler, Quell- und Zielverkehr
- Durchgangsverkehr,
- Wirtschaftsverkehr,

Verkehrsräume:

- Stadtring
- Innenstadterschließung
- Innenstadt und Parkraum

Umwelt:

- Elektromobilität
- Lärm und Luft / Klima,

AS 6.1: Programmbaustein Fußgängerverkehr / Barrierefreiheit

Fußgängerverkehr ist insbesondere vor dem Hintergrund der Anforderungen der Barrierefreiheit in den Stadtteilen, der Innenstadt und zu wichtigen Einrichtungen und Haltestellen im Entfernungsbereich von bis zu ca. 1 km von besonderer Bedeutung.

Exemplarisch wird am Beispiel Erreichbarkeit Innenstadt, Kardinal-von-Galen-Schule, Rathaus dargelegt, wie mit einem Fußgängerkonzept das Netz, die Barrierefreiheit und der Komfort sowie weitere Aspekte für eine möglichst attraktive Fußverkehrsnutzung sichergestellt werden kann. Aus dem Beispiel werden übertragbare Maßnahmenvorschläge abgeleitet, die als Rahmen für den stadtweiten, kontinuierlichen Um- und Ausbau des Fußgänger-netzes dienen können.

In Bezug auf die Anforderungen, die durch die Anforderung der Barrierefreiheit gestellt werden, sowie Erfordernisse, die durch spezielle Gender-Gruppen entstehen, erfolgt eine Zu-

sammenstellung zu einem Handlungsleitfaden. Leitlinien für Barrierefreiheit werden entwickelt.

Neben einem **Fußgängernetzplan**, der die wesentlichen Routen und Wegebeziehungen in der Stadt Dinklage zusammenstellt, auf Netzlücken hinweist und die qualitativen Mängel bewertet, wird ein Prioritätenprogramm für den Ausbau aufgestellt.

Besonders behandelt wird die Abgrenzung des Fußgängerverkehrs zu anderen Verkehrarten:

- besonders Skater- und Radverkehr,
- Querungssicherheit,
- Netzschluss und Netzqualität vor dem Hintergrund der geänderten Mobilitätsrahmenbedingungen einer „Aging Society“ (bspw. erhöhter Parkbedarf durch E-Rollstühle, etc.).

AS 6.2: Programmbaustein Radverkehr

Für den Programmbaustein Radverkehr werden die wesentlichen Elemente der innerstädtischen Radverkehrsführung, wie sie in Dinklage umgesetzt werden sollen, zusammengestellt und diskutiert. Dabei werden die aktuellen Erkenntnisse aus StVO und ERA berücksichtigt. Ziel ist es dabei, Verständnis für moderne Radverkehrsführungsformen zu erzielen und auch die Elektromobilität (mit dem Fahrrad) angemessen zu berücksichtigen.

Das vorhandene **Radverkehrsnetz bzw. die Situation des Radverkehrs** wird in Bezug auf seine Qualität und Routenführung überprüft. Eine Mängelanalyse zeigt die wesentlichen Handlungsbedarfe, für die Prioritäten und Handlungskonzepte aufgezeigt werden.

Schwerpunkte des Konzeptes sind die Entwicklung von Vorrangrouten sowie das Aufzeigen notwendiger Maßnahmen zur Verbesserung der Netzbestandteile und zum Schließen von Netzlücken.

Darüber hinaus wird diskutiert, inwieweit ein Konzept zur Förderung der Nutzung von Elektrofahrzeugen hilfreich ist.

Bedarfsposition

*Als **Bedarfsposition** wird eine routenbezogene Durchplanung optional angeboten. Diese sieht vor, vor dem Hintergrund einer detaillierten, punktuellen Bewertung der einzelnen Trassenabschnitte, die im Rahmen der Netzentwicklung als Netzbestandteil anerkannt sind, Veränderungsvorschläge verbal und skizzenhaft festzulegen. Aufbauend darauf sollte eine Befahrung bzw. Begehung mit den maßgeblich beteiligten Verwaltungsfachleuten erfolgen, um möglichst kurzfristig Umsetzungen zu erzielen. Einzelne Maßnahmen, die ggf. längerfristig hergestellt werden müssen, sind dann daraus resultierend aufzubereiten.*

Bedarfsposition ÖPNV

Bedarfsweise können bessere alternative Bedienungskonzepte geprüft werden. Ebenso kann ein Programm zur Priorisierung der Entwicklung barrierefreier Haltestellen aufgestellt werden.

AS 6.3: Kfz-Verkehr / Verkehrsnetz

Innerhalb des Verkehrsstraßennetzes werden die Ergänzungsmöglichkeiten einzelner Netzabschnitte in Zusammenhang mit Entwicklungsabsichten geprüft. Dies betrifft u.a.:

- Chancen und Entlastungswirkung einer ergänzenden Ortsumfahrung.

Die Untersuchung erfolgt durch Abschätzung möglicher Auswirkungen einer neuen Trasse auf Basis der im verkehrlichen Leitbild dargelegten, gesamtörtlichen Prognose.

Bedarfsweise kann eine Simulation erfolgen.

AS 6.4: Stadtstraßenumbau

Entwicklungsmöglichkeiten zur stadtverträglichen Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen werden abgewogen und diskutiert. Diesbezüglich vorrangig sind u.a.:

- Die Prüfung von Veränderungsmöglichkeiten in der Innenstadt in Bezug auf Verbesserung der Verträglichkeit der Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsarten, Querungsstellen-sicherung und weitere Aspekte.
- Die weitere Attraktivierung des Stadtzentrums durch angemessene Gestaltung und verkehrabhängige Dimensionierung der zuführenden Straßen und Knotenpunkte.
- Belange der Verkehrssicherheit und des Fußgänger- und Radverkehrs.

Ein Konzept mit beispielhaften Lageplanskizzen auf vermessenen Luftbildern zeigt Lösungsmöglichkeiten in Varianten für die dringlichen Bereiche auf.

AS 6.5: Parkraum Innenstadt

Das derzeitig kostenfreie und zeitlich weitgehend unbewirtschaftete Parken im Bereich der Stadtmitte Dinklages ist zu überprüfen. Diesbezüglich wird insbesondere die Zuordnung der Parkplätze zu einzelnen Nutzungen, die Auslastung der einzelnen Bereiche, die Heranführung an die Parkplätze (Parkleitsystem sowie eine qualitative und optische Verbesserung der Stellplatzsituation) sowie die Radabstellsituation betrachtet. Anforderungen, die durch Elektromobilität entstehen, werden integriert. Strukturiert werden:

- Darstellung der Auslastung (Zählung und Bewertung)
- Schwerpunkte für Umgestaltungsmaßnahmen,
- Bewirtschaftungskonzept
- Überprüfung der Anfahrbarkeiten und der Leitsysteme,

- Barrieren und Verbesserungsmöglichkeiten für die Erreichbarkeit aus verschiedenen Richtungen zu Fuß bzw. per Rad,
- städtebauliche Aufwertung und Bezug zu städtebaulichen Entwicklungen
- *Befragung der Parkplatzbesucher (Bedarfsposition).*

Bedarfsposition: Abstimmung AK Verkehr

Vorgeschlagen wird die Organisation und Durchführung von drei Arbeitskreissitzungen, welche die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes begleiten. Einladung und Raumorganisation erfolgt durch die Stadtverwaltung Dinklage. Die entsprechenden Materialien für die Durchführung der Workshops in Form von Powerpoint-Präsentationen bzw. „Moderationskoffer“ werden von der PGT Umwelt und Verkehr GmbH gestellt.

Dieser halböffentliche „Arbeitskreis Verkehr“ setzt sich aus Mitgliedern der politischen Parteien und Initiativen, Trägern öffentlicher Belange und Verbände sowie der Fachverwaltungen zusammen. Dieser Arbeitskreis sollte im Laufe der Bearbeitung dreimal zusammentreten, um die Ist-Situation, deren Bewertung und Zielsetzungen abzustimmen sowie das Empfehlungspaket zu erörtern.

Der Arbeitskreis Verkehr hat keine bindende Funktion, sondern soll die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange sowie den politischen Gremien erleichtern und sicherstellen, dass örtliche Bewertungen und Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplanes aufgenommen und bearbeitet werden.

Die PGT übernimmt die Vorbereitung, Präsentation und Moderation der Arbeitsgruppe sowie die Protokollführung. Die Stadt Dinklage ist für Einladungen sowie die Raumorganisation zuständig.

Bedarfsposition: Bürgerinformation/Bürger-Workshop

Die Bürgerinformation kann ein wichtiger Schritt der Bürgerbeteiligung in öffentlichen Diskussionen. Üblicherweise kann der Verkehrsentwicklungsplan nach Beschluss durch die Verwaltung im Rahmen einer Bürgerversammlung zur Diskussion gestellt werden. Der Rücklauf des Bürgerdialogs kann dann in die endgültige Fassung und den Ratsbeschluss einfließen.

Die PGT übernimmt die Vorbereitung, Präsentation und Moderation sowie die Protokollführung mit 2 Personen. Die Stadt Dinklage ist für Einladungen sowie die Raumorganisation zuständig.

AS 7: Bericht bzw. Zwischenzusammenfassungen

Die Ergebnisse werden – angepasst an die Erfordernisse– in Form von PowerPoint-Präsentationen sowie ergänzenden Erläuterungen zusammengefasst und zur Verfügung gestellt (pdf-Datei). Der Gesamt-Verkehrsentwicklungsplan wird in einem abschließenden, allgemeinverständlichen Bericht zusammengefasst. Die Daten und sonstigen technischen Unterlagen werden in einem gesonderten Materialband auf Anfrage zusammengestellt bzw. digital übermittelt.

AS 8: Gremienvorstellung

Gremienvorstellungen erfolgen auf Anforderung. Zunächst sind zwei Gremientermine enthalten.