



Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dinklage

8. Dezember 2020

Geschäftsführer



Dipl.-Ing. Heinz Mazur



Dipl.-Ing. Ralf Losert

Wissenschaftliche Mitarbeiter

Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein

Dipl.-Geogr. Horst Windmüller

Benjamin Haasler, B.Sc.

Finn Brinkmann, M.Sc.

Svea Coerdts, B.Sc.

Corinna Wilmers, M.Sc.

Hendrik Vogeler, M.Sc.

Technische Mitarbeiter

Frederic Kreißig

Jan Schütze

Netzwerkadministration

Manfred Heuer

Technische Zeichner

Georg Herner

Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

Ralf Weber

Sekretariat / Verwaltung

Manuela Heine

Sarah Jenner



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

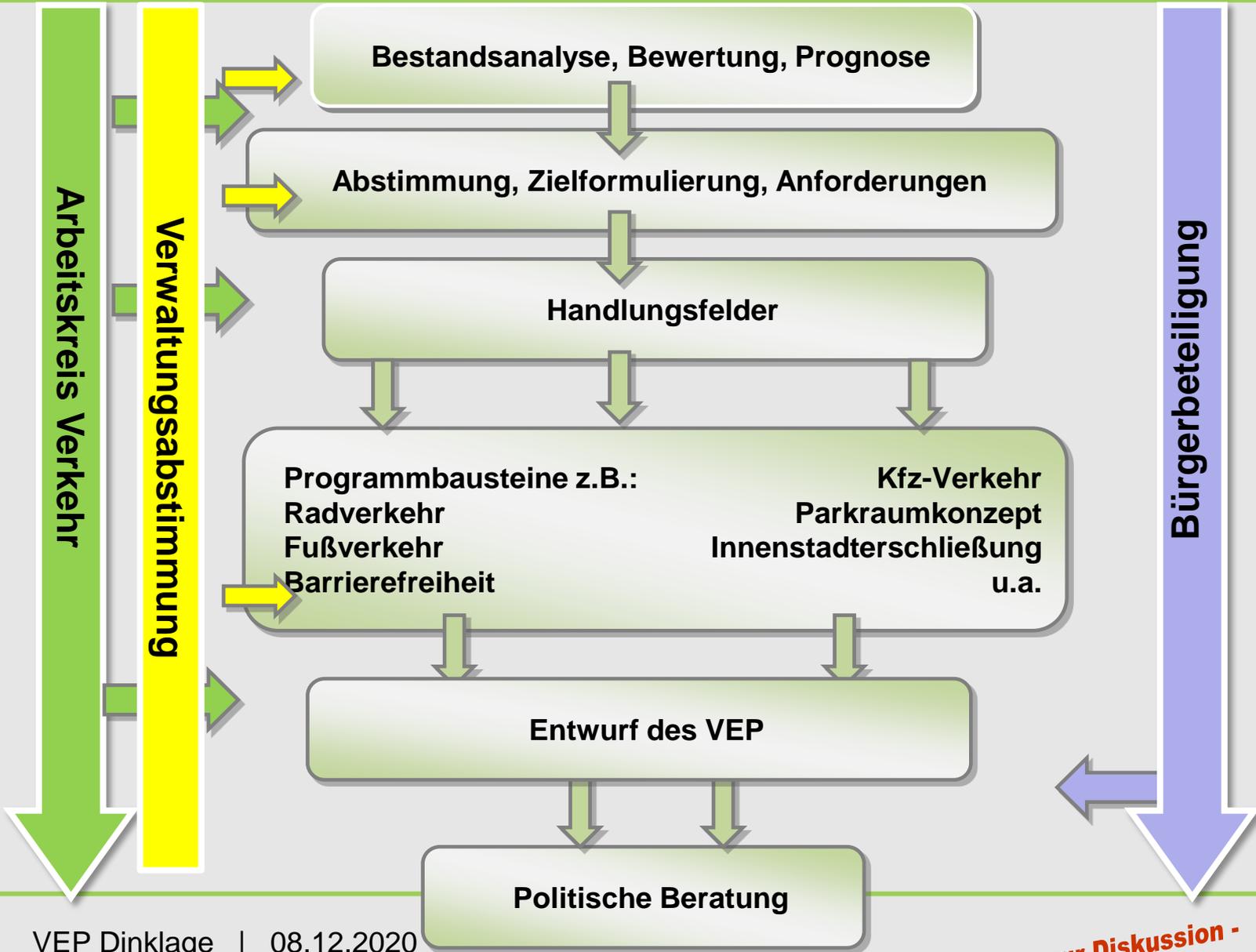


Lärm / Klima / Luft



Wettbewerbe

Vorgehen

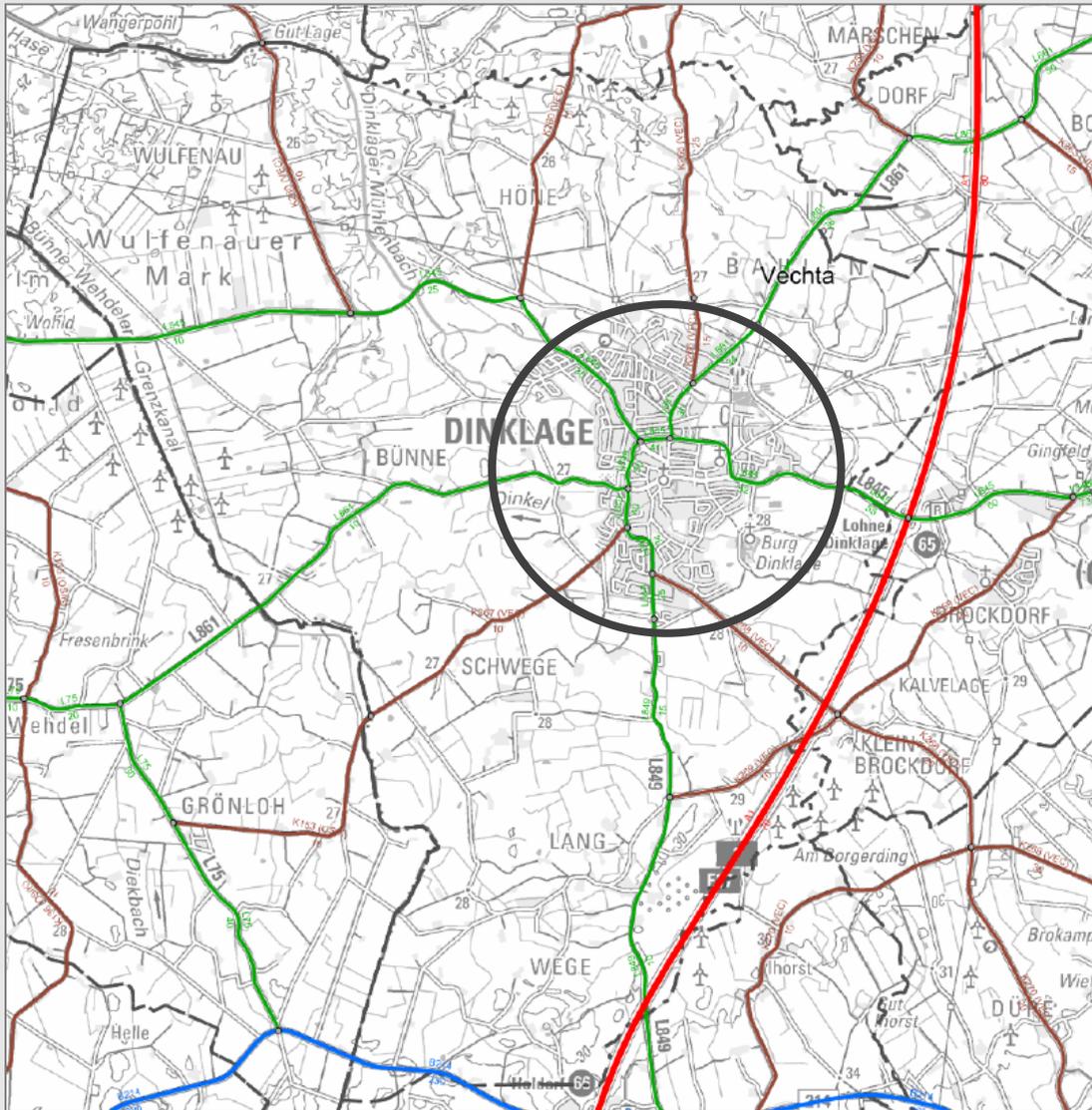


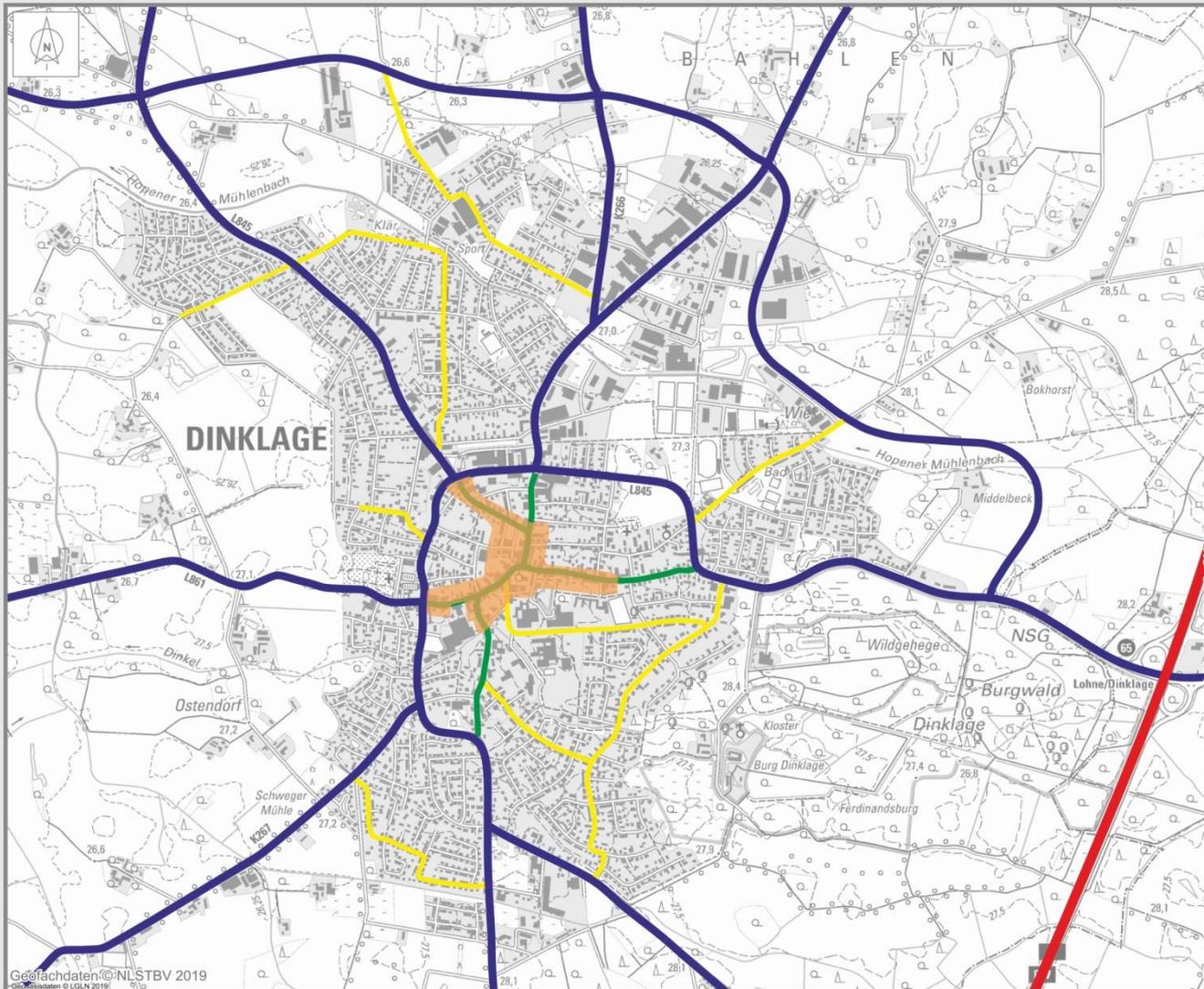
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.4

BESTANDSANALYSE UND BEWERTUNG

Klassifiziertes Straßennetz

	Autobahn
	Bundesstraße
	Landesstraße
	Kreisstraße





VEP
DINKLAGE

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

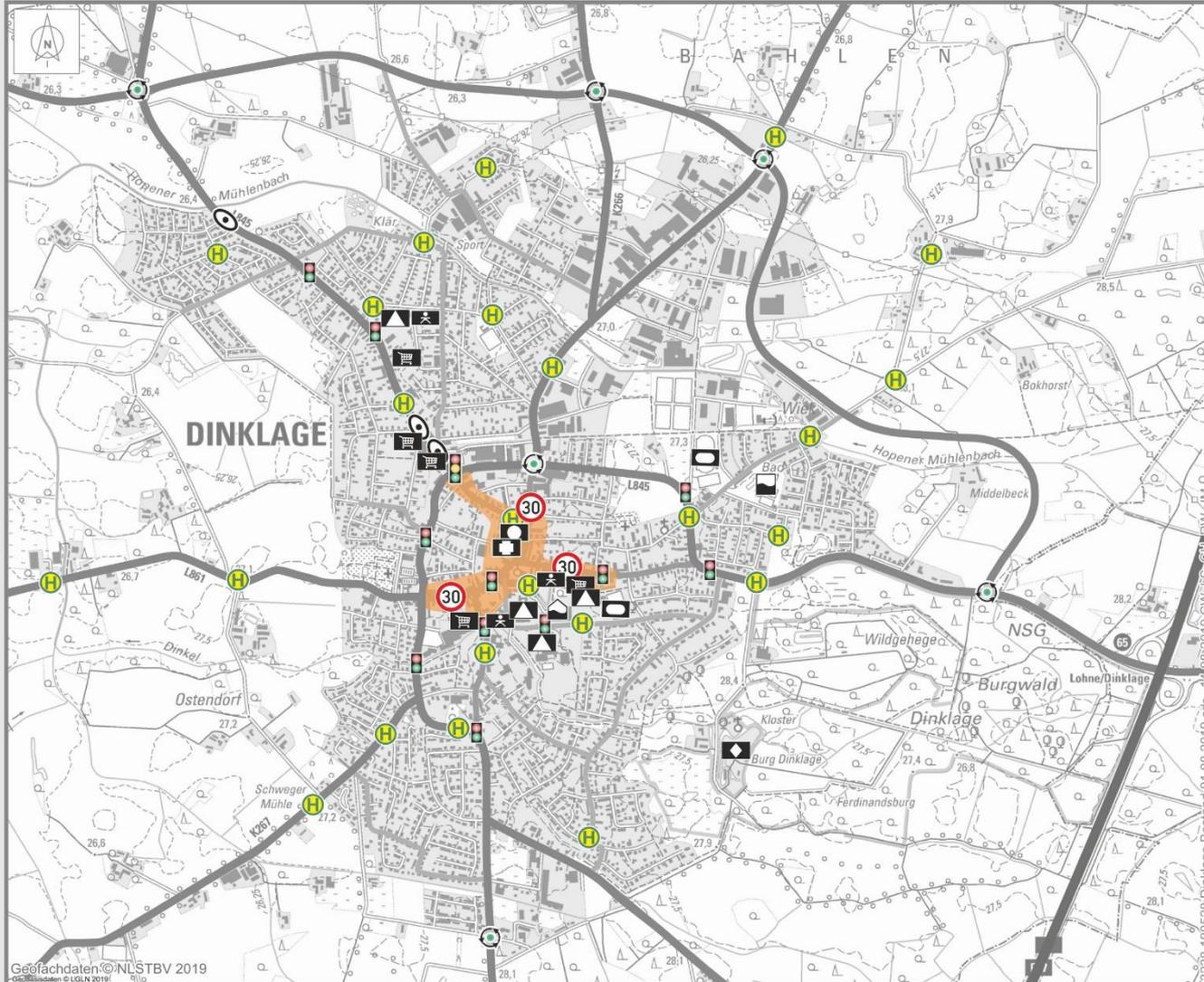
HAUPTVERKEHRSSTRAßEN-
NETZ



Geofachdaten © NLSTBV 2019

32238;190528 Dinklage Bestand 01.08.2019, cdr_17_082019 CW_LSG_GH_KW_LM_P

Quellen und Ziele



- VEP**
DINKLAGE
- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
 - HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
 - HVS mit örtlicher Funktion
 - Erschließungsstraße mit Sammelfunktion
- BESTANDSSITUATION**
- Bahnhof / S-Bahnhof
 - Krankenhaus
 - öffentliche Verwaltung
 - Kindergarten / Kita
 - Schule
 - Sportanlage
 - Touristische Attraktion
 - Nahversorger
 - Freibad / Hallenbad
 - Haltestelle
 - Versorgungsbereich
 - LSA / Bedarfs-LSA
 - Mini- / Kreisverkehr
 - Mittelsinsel
 - Fußgängerüberweg
 - wichtige Wegebeziehungen
 - Tempo 30

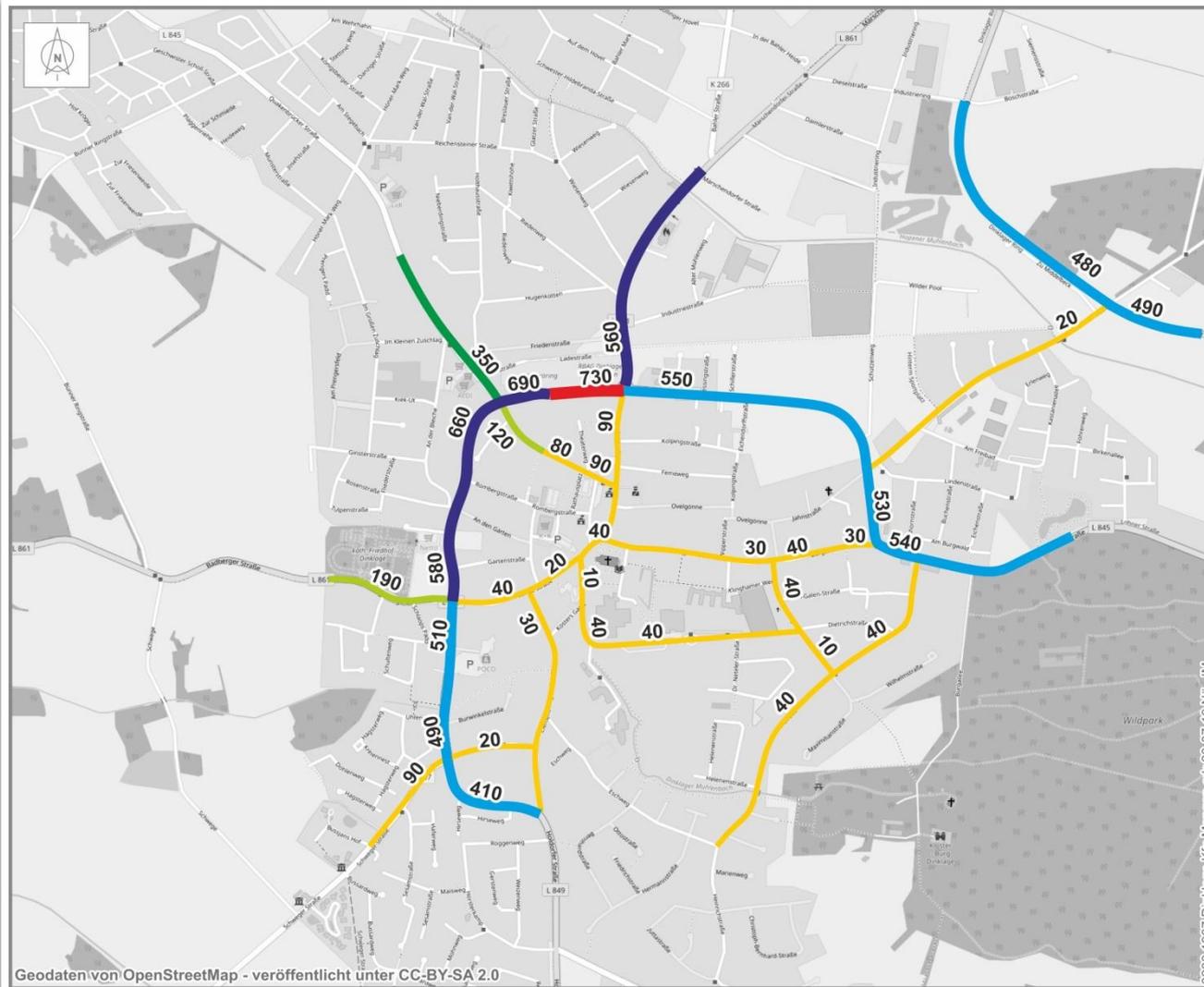
BESTANDSSITUATION
PGT

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.8

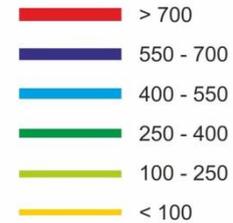
- zur Diskussion -

SCHWERVERKEHRSMENGEN [SV / 24h]

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 10



VEP
DINKLAGE

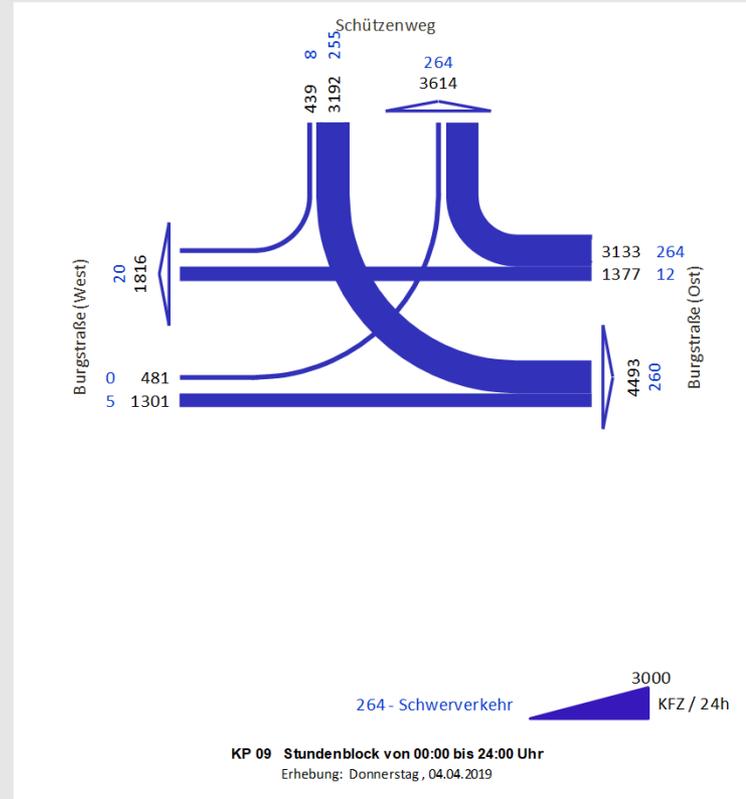
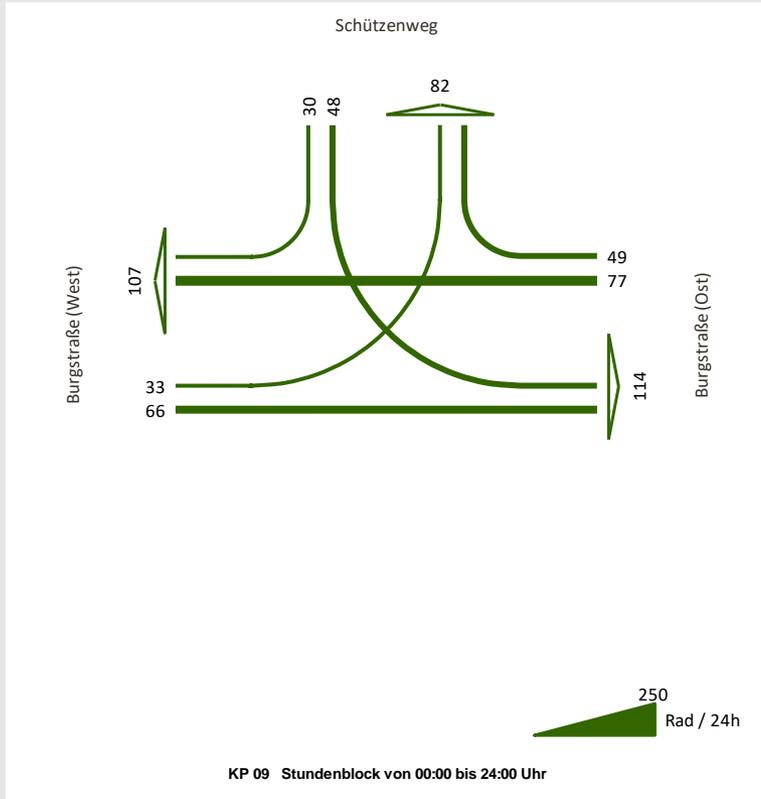


Verkehrsmengen 2019 von
der PGT erhoben

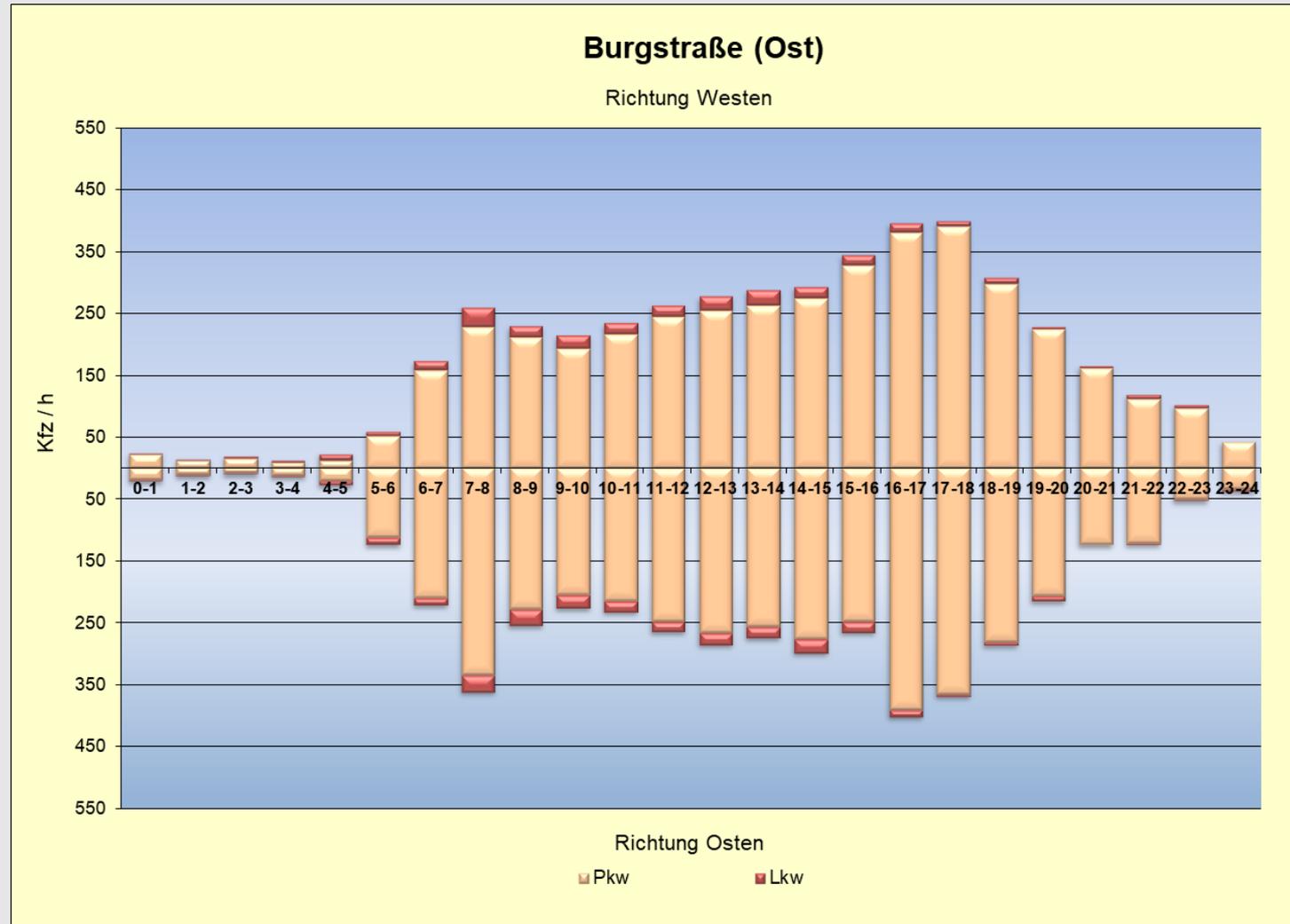
VERKEHRSMENGEN
[SV/24]

VERKEHRSMENGEN K9 (Rad / 24h)

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.11



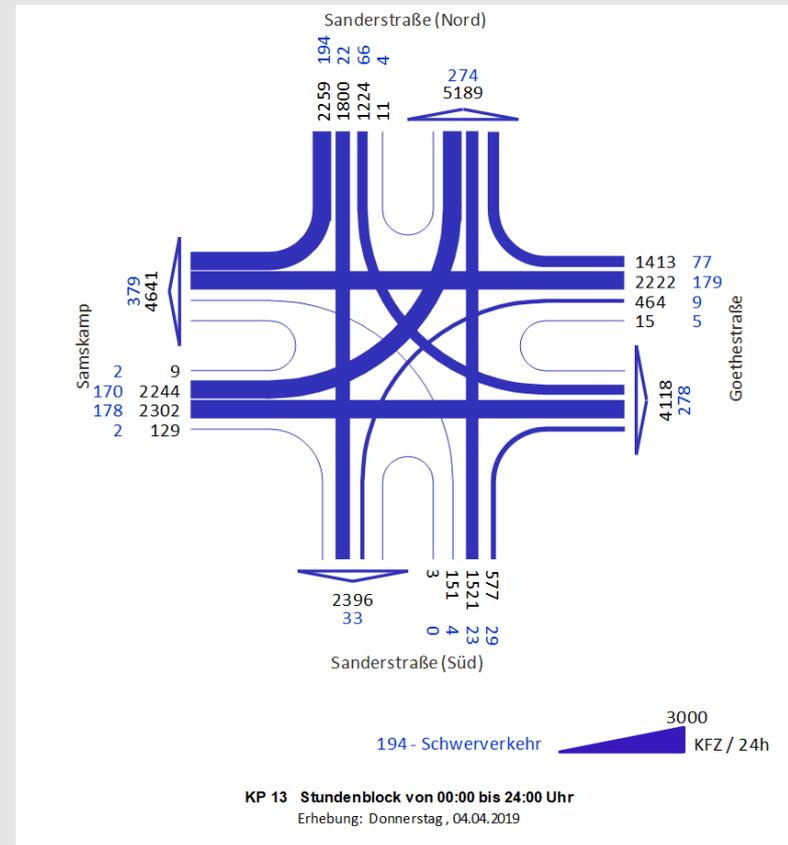
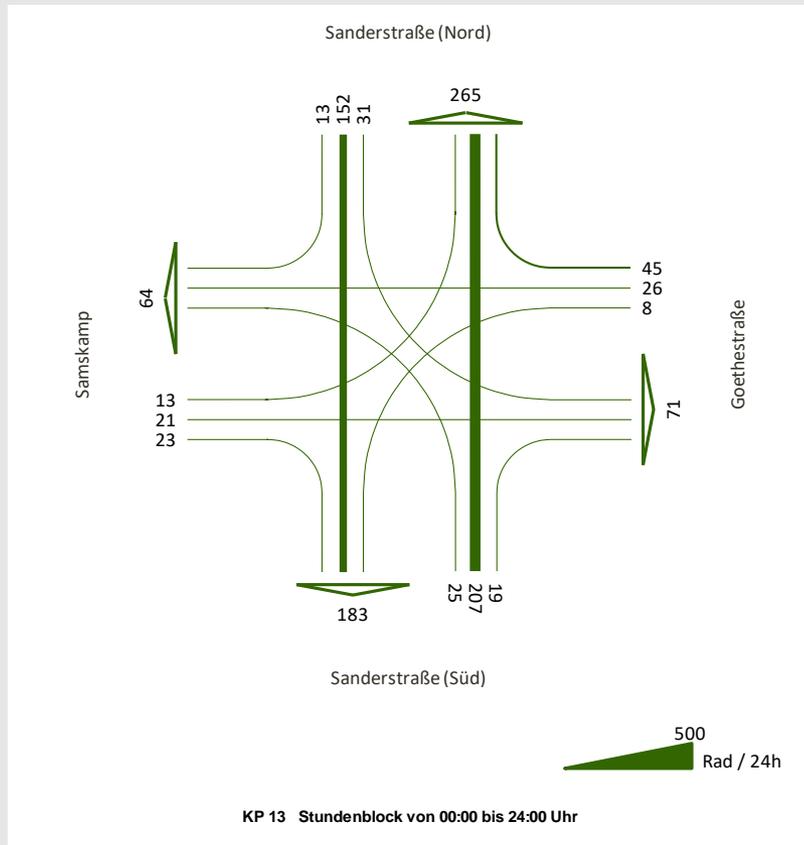
Ganglinie K 9 (Burgstraße)



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.12

VERKEHRSMENGEN K13 (Rad / 24h)

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.13



- | | |
|---|--|
| + | gute Anbindung an klassifiziertes Straßennetz |
| + | überschaubare Verkehrs- und Schwerverkehrsmengen |
| + | Entlastung der Innenstadt durch Ring und Umgehungsstraße |
| - | tlw. fehlende Querungshilfen |
| - | Mängel in der Verkehrsabwicklung an Knotenpunkten |
| - | hoher Durchgangsverkehr durch die Innenstadt |
| - | Schulbezogene Verkehre zeitweilig kritisch |

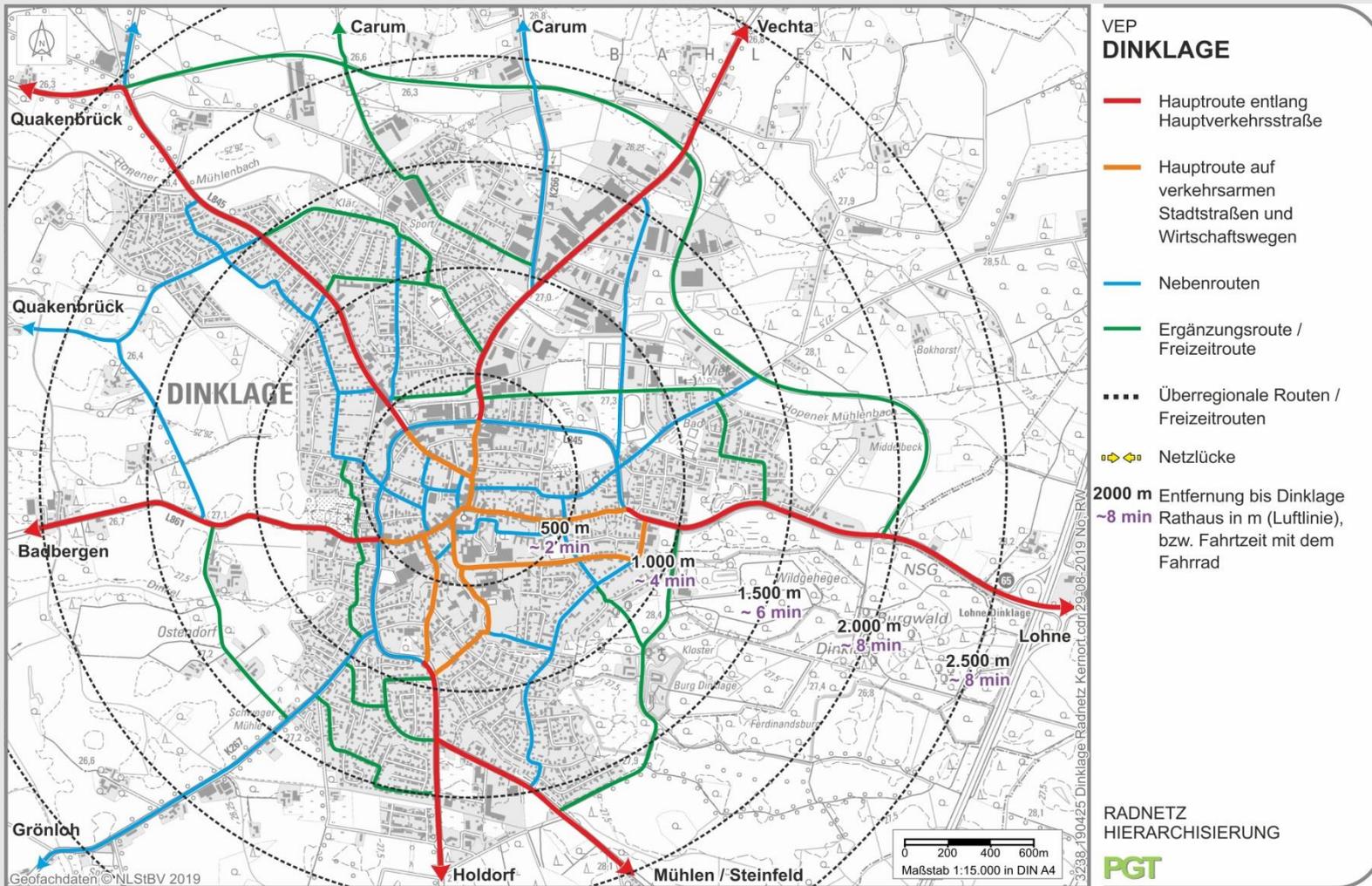


- + Kompakte Ortsstruktur bietet kurze Wege
- Radverkehr nicht sichtbar
- keine durchgehend gut befahrbaren Radachsen
- Mängel in der Radverkehrsführung
- keine getrennten Rad- und Fußwege
- Radfahrer auf den Gehwegen



Radverkehrsnetz

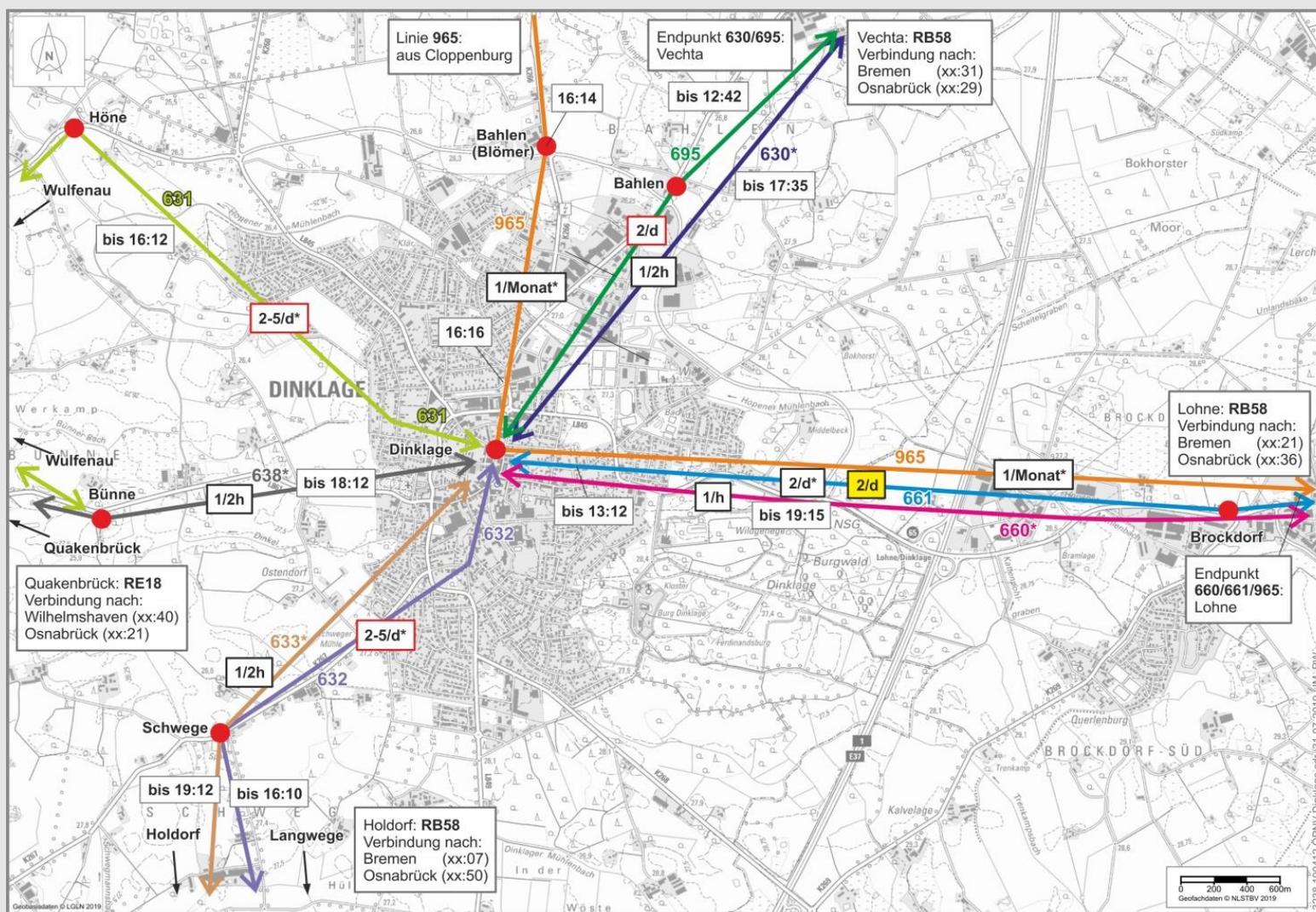
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.16





- + kleine Wegeverbindungen
- + kompakte Ortsstruktur, kurze Wege
- tlw. fehlende Querungshilfen
- schmale Gehwege, oft nicht getrennt vom Radverkehr
- kein durchgängiges barrierefreies Wegenetz





- VEP**
- DINKLAGE**
- 1/h Fahrten pro Stunde
 - 6/d Fahrten pro Tag
 - 1/Monat* Fahrt nur am 1. Freitag des Monats (nur zu Schulzeiten)
 - 1/h* mit Verstärkung zu Schulzeiten
 - nur an Schultagen
 - Fahrten am Samstag
 - 630*** moobil+-Rufbus
 - bis 17:35 Spätanbindung Mo-Fr (letzte Verbindung)
 - ↔ Buslinie
 - Ort im Stadtgebiet

ÖPNV:
BUSLINIEN UND
FAHRTENANGEBOT

PGT - vorab zur Diskussion -

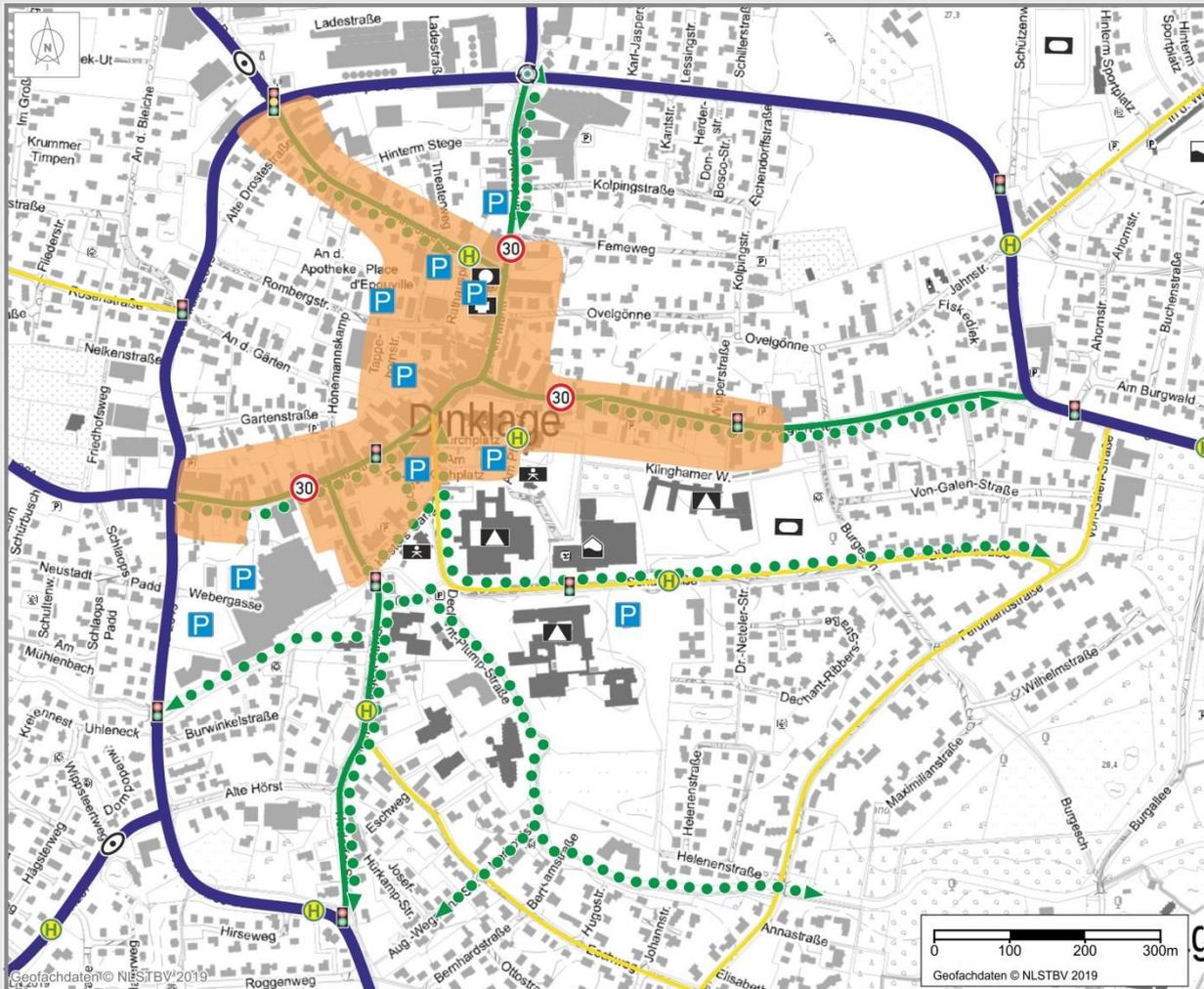
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 19



- + fester Takt des moobil+-Rufbusses
- keine innerörtliche Verbindungen
- keine Spätanbindungen
- 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

Bestandsituation Innenstadt

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.20



VEP DINKLAGE

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

- S Bahnhof / S-Bahnhof
- Krankenhaus
- öffentliche Verwaltung
- Kindergarten / Kita
- Schule
- Sportanlage
- Touristische Attraktion
- Freibad / Hallenbad
- Haltestelle

- Versorgungsbereich
- LSA / Bedarfs-LSA
- Mini- / Kreisverkehr
- Mittelinsel
- Fußgängerüberweg
- wichtige Wegebeziehungen
- Tempo 30

BESTANDSSITUATION

Innenstadt Verkehr

- + zahlreiche Ausbaumaßnahmen zur straßenräumlichen Aufwertung (shared space?) und zur Kennzeichnung von Querungsbereichen
- + „Epochen“ der Gestaltung sichtbar
- + Zentrale Ortsmitte mit viel Versorgungsfunktionen
- ungeordnete Situation im Bereich „Schulzentrum“
- Straßenraumgestaltung nicht eindeutig (tlw. keine verkehrliche Abgrenzung der Nutzung -> Fußweg, Fahrbahn, Parken)
- keine eindeutige Straßennetzhierarchie in der Innenstadt
- Lärmbelastung im Zuge der Landesstraße



- | | |
|---|---|
| + | zentrale Lage der Schulen |
| + | überwiegend gut per Fuß und Rad erreichbar |
| - | tlw. fehlende Querungshilfen |
| - | Mängel in der Verkehrsabwicklung an Knotenpunkten |
| - | schulbezogene Verkehre zeitweilig kritisch |



ZIELSETZUNGEN

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

Quelle: Shell Pkw-Szenarien 2014

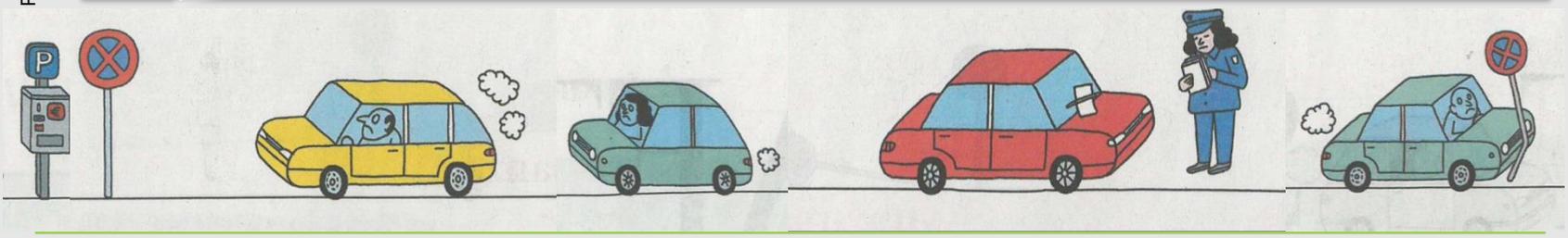
Stagnation bzw. moderates örtliches Wachstum an konkrete Entwicklungsoptionen angepasst

Quelle: Shell Pkw-Szenarien 2014 /8/

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

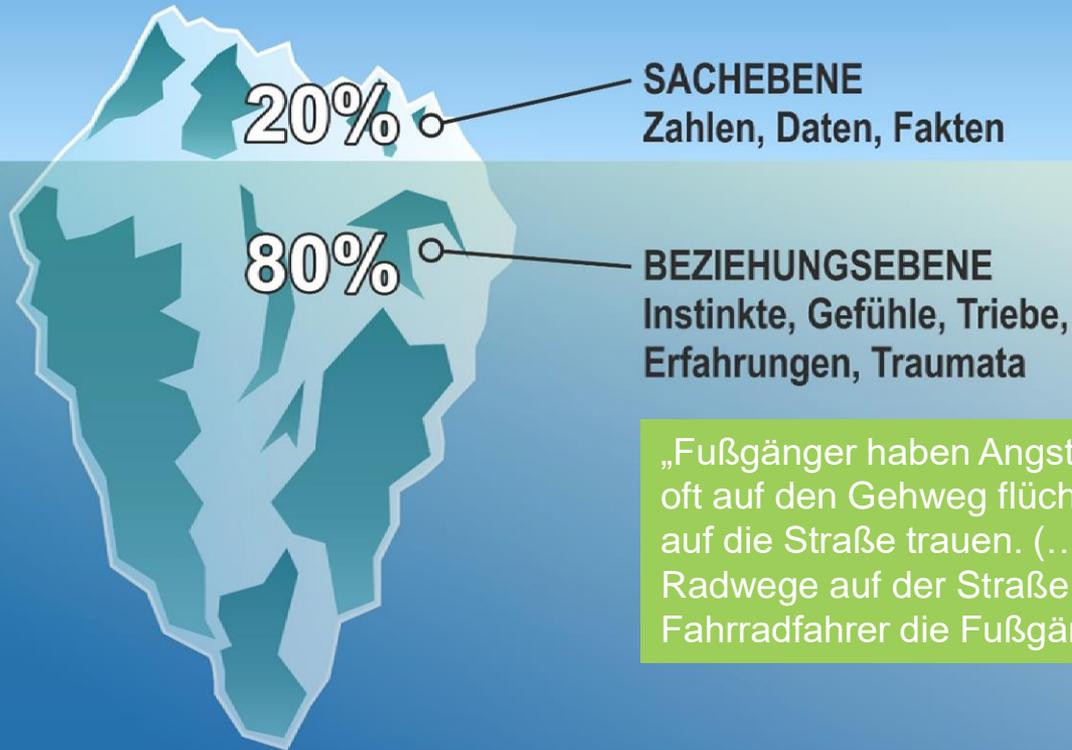


Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.26



Radverkehr muss subjektiv sicher sein!

DAS EISBERG-MODELL

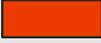


„Fußgänger haben Angst vor Radfahrern, die wiederum oft auf den Gehweg flüchten, weil sie sich nicht mehr auf die Straße trauen. (...) Wenn ich aber gute Radwege auf der Straße habe, dann stören die Fahrradfahrer die Fußgänger nicht mehr.“

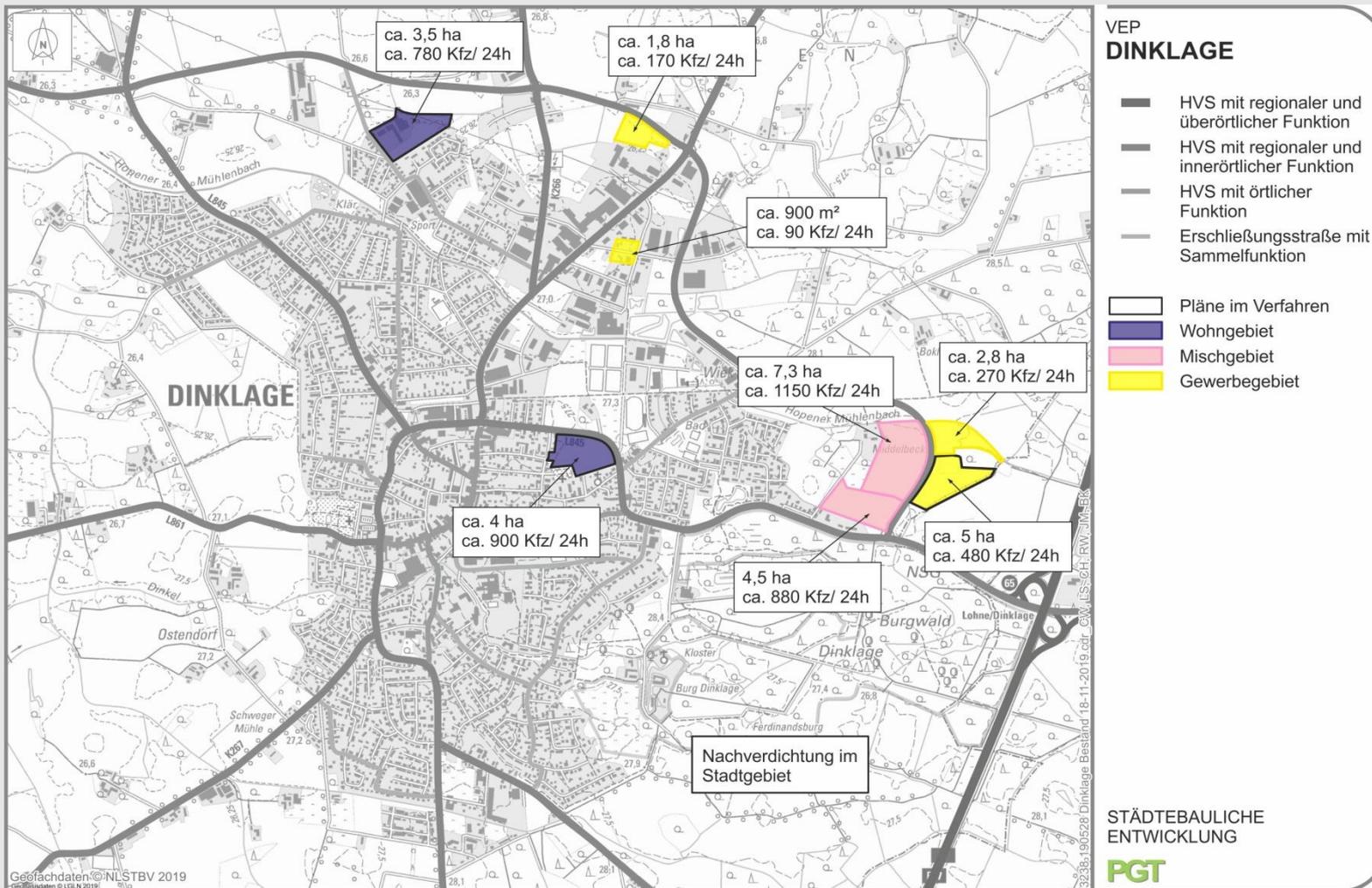
Eisbergmodell – nach Ruch und Zimbardo (1974)

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

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

Entwicklung der Stadt Dinklage

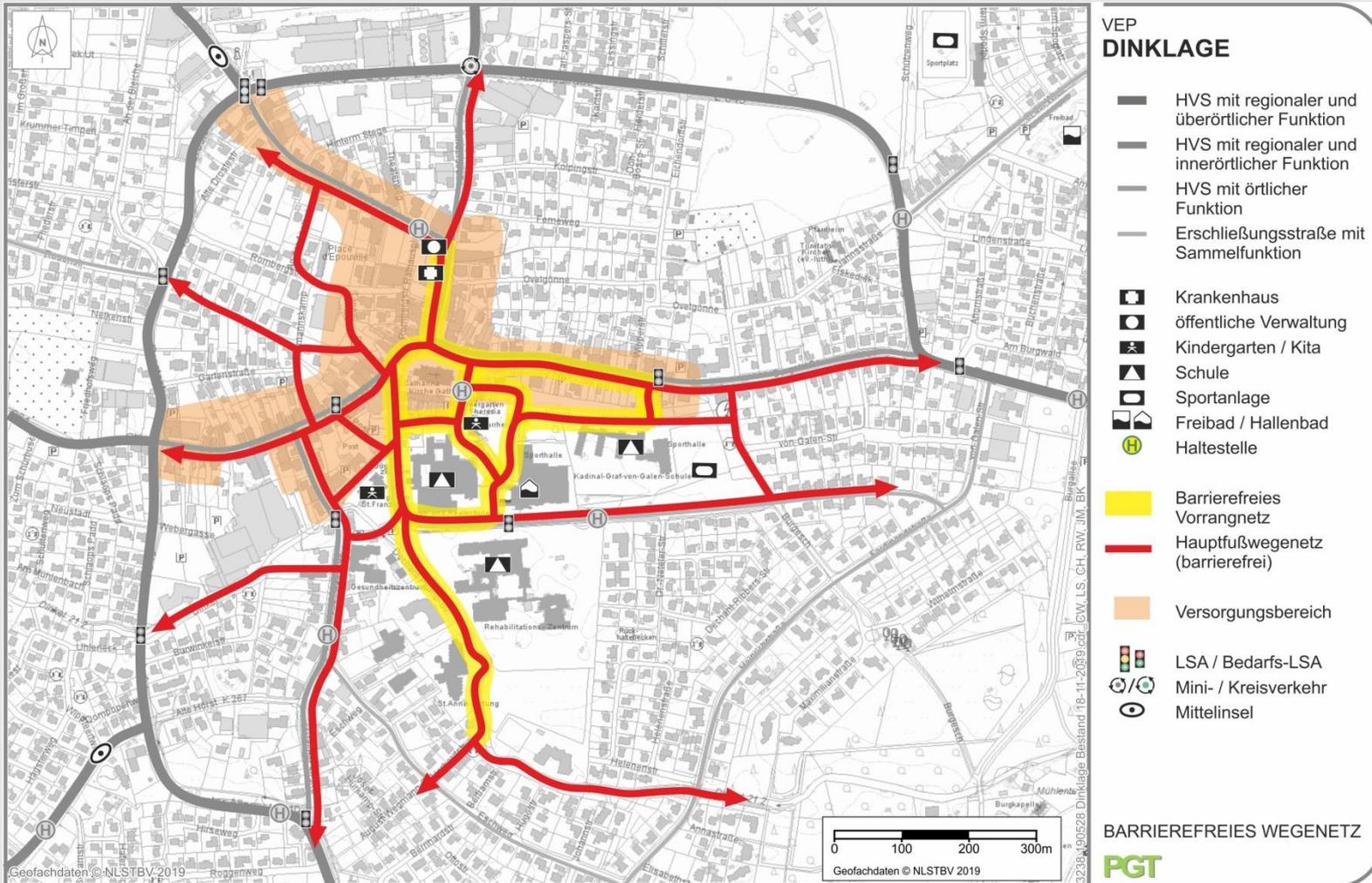


HANDLUNGSFELDER

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

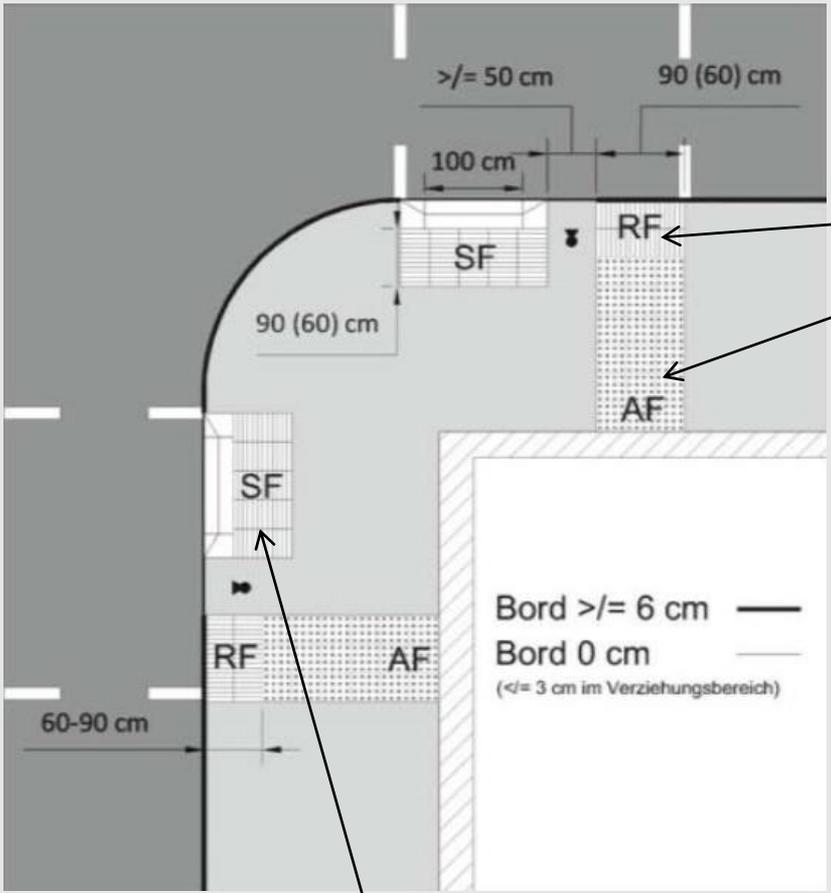
Barrierefreies Vorrangnetz



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.32

Ausbau Barrierefreiheit - Gesicherte Querungsstellen

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.33



Sperrfeld

Richtungsfeld

Aufmerksamkeitsfeld



Rechtliche Rahmenbedingungen

Anforderungen an die Führung des Radverkehrs

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.34

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 Zweirichtungswegen 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 Zweirichtungswegen) 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

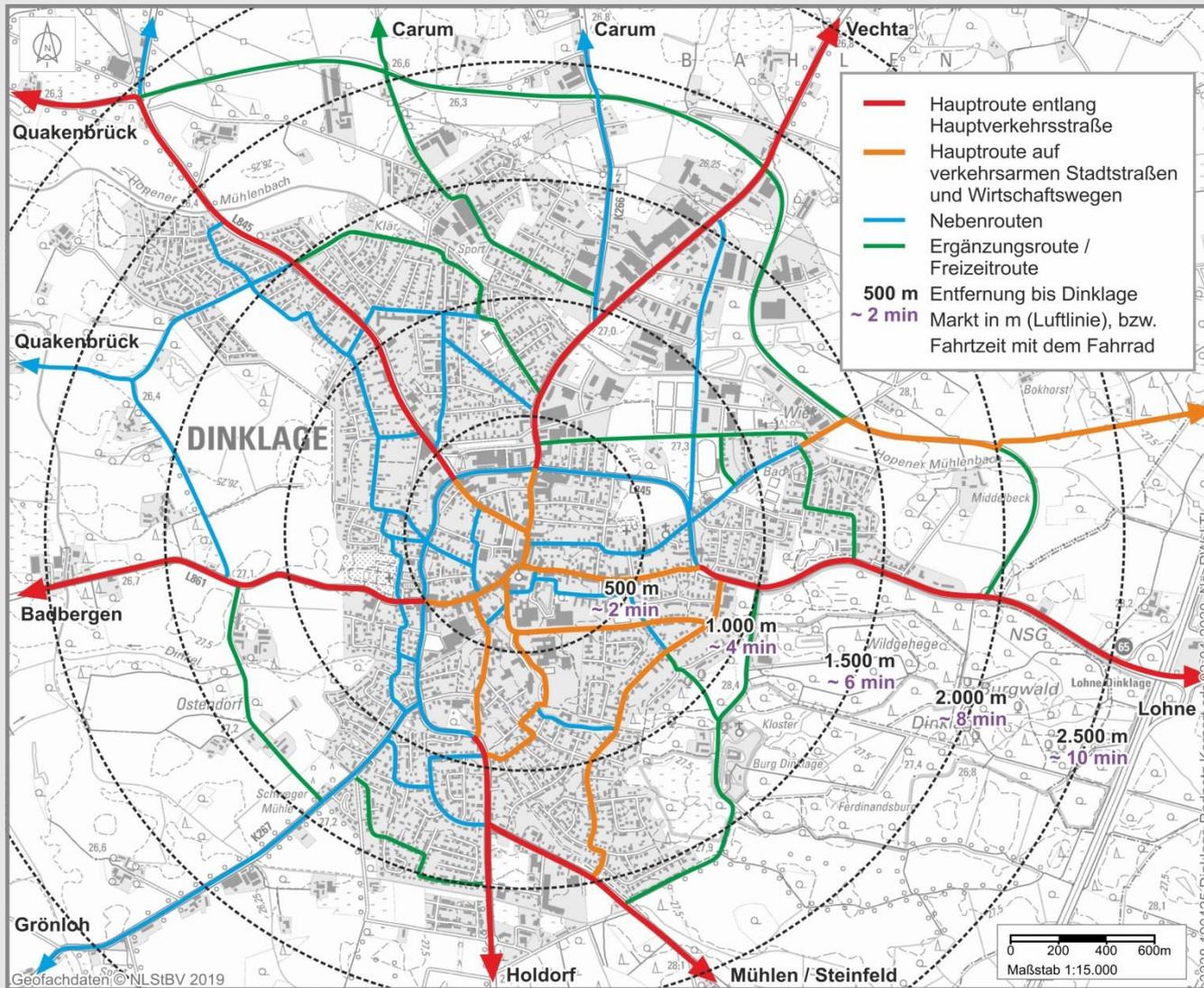
Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen

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)

Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer



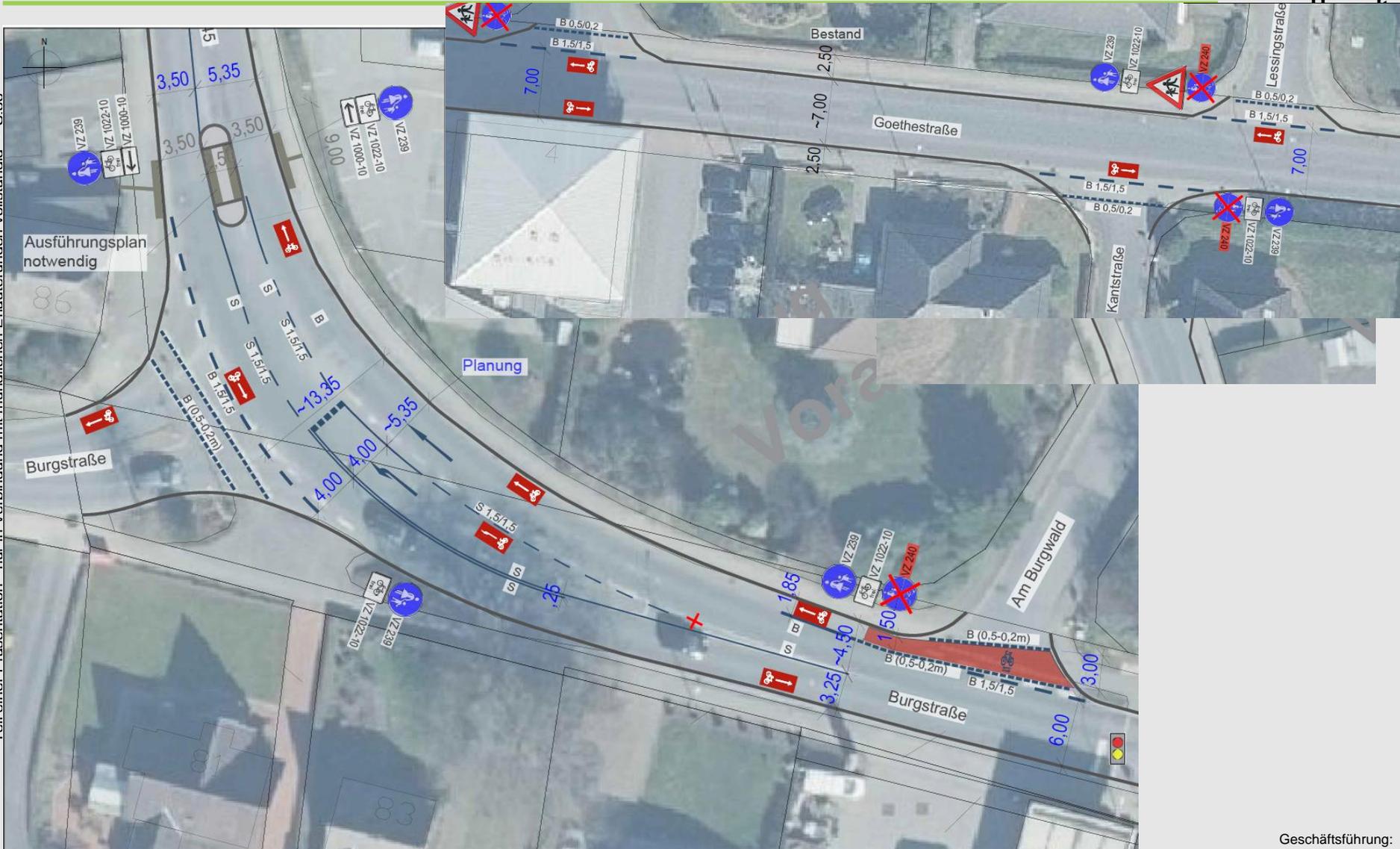
Radnetz – Entwurf



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.35

Markierung- und Beschilderungsplan Beispiel

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 36



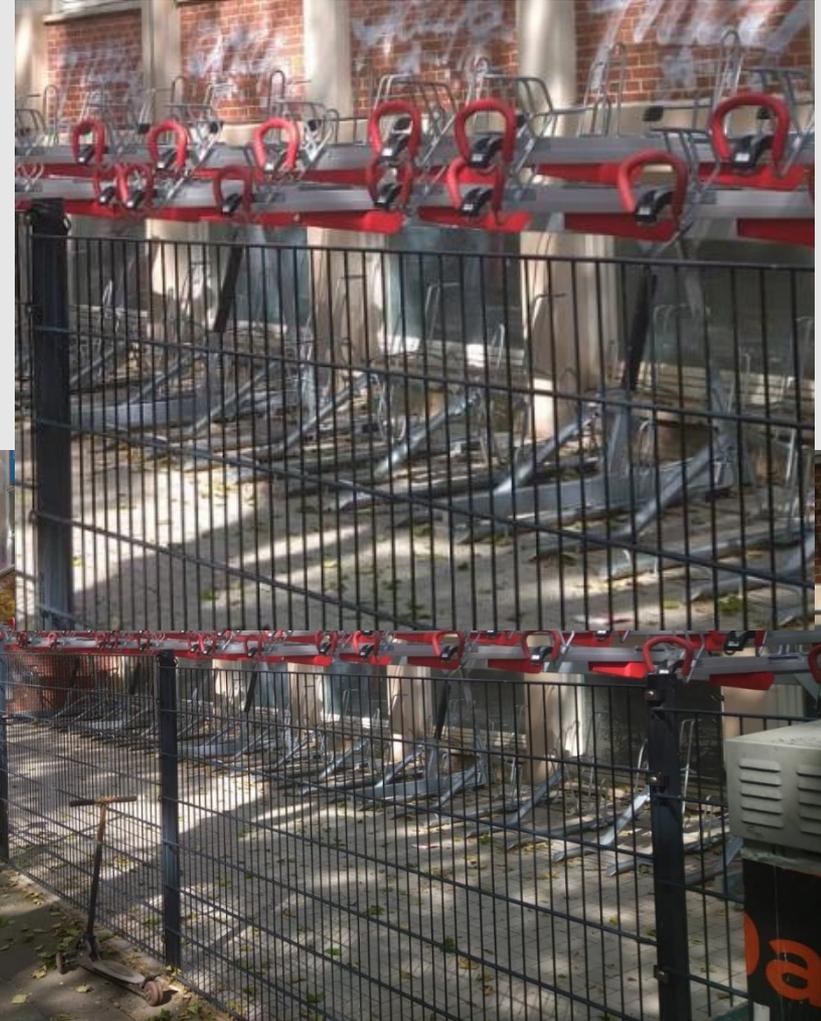
Neue Führungsformen des Radverkehrs („Sharrows“)



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.37

Radabstellanlagen

Radabstellanlagen kompakt,
überdacht? z.B. Schule



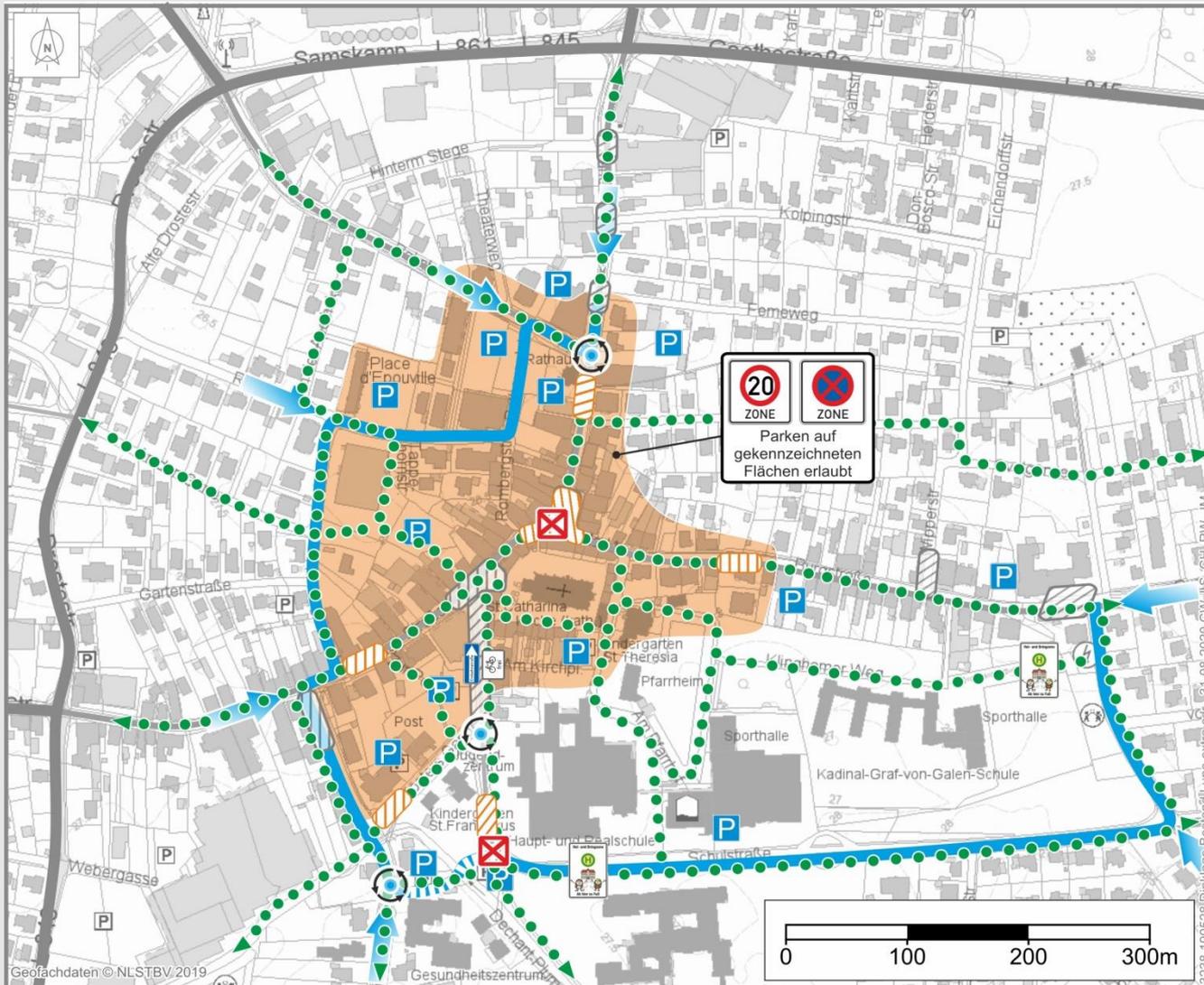
Radbügel tlw. demontierbar z.B. für
Einsatz bei Veranstaltungen



INNENSTADTERSCHLISSUNG

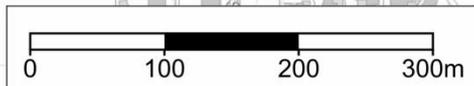
Maßnahmenkonzept Schwerpunkt Innenstadt

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.40



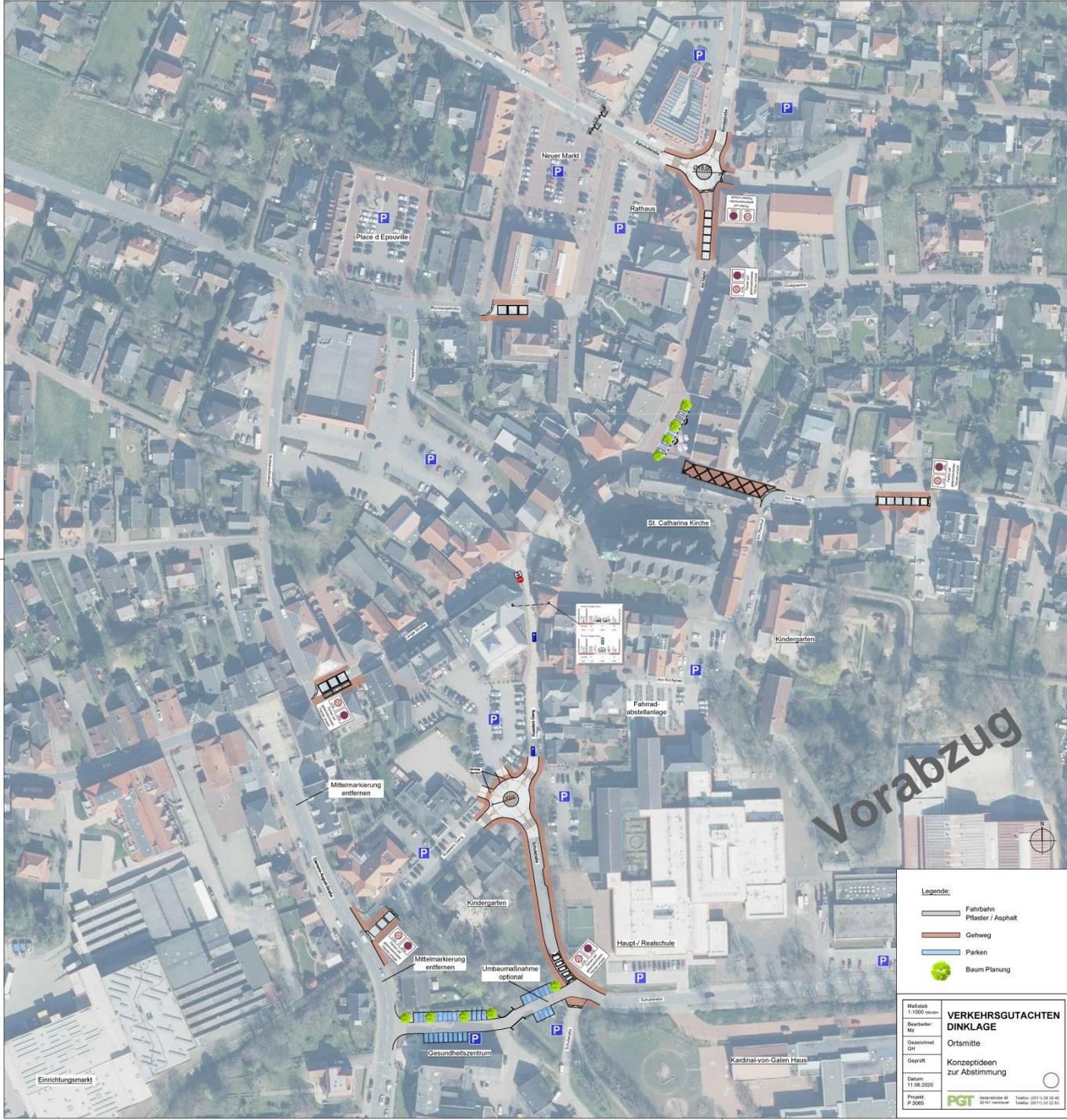
- VEP
DINKLAGE**
- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
 - HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
 - HVS mit örtlicher Funktion
 - Erschließungsstraße mit Sammelfunktion
 - Abgrenzung des Geschäftsbereichs
 - Parking
 - Zufahrt zum Parking
 - Aufenthaltsfreundliche Gestaltung empfohlen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

ZONE **ZONE**
 Parken auf gekennzeichneten Flächen erlaubt



INNENSTADTKONZEPT
PGT

- zur Diskussion -



Legende:

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

Maßstab: 1:1500
 Bearbeitet: MZ
 Gezeichnet: GH
 Geprüft: []
 Datum: 11.06.2020
 Projekt: P 2065

**VERKEHRSGUTACHTEN
DINKLAGE**

Ortsmitte
 Konzeptideen
 zur Abstimmung

PGT Industriestraße 44 | 30167 Hannover | Telefon: 0511 20 20 20
0511 61 61 Hannover | Telefax: 0511 20 22 82

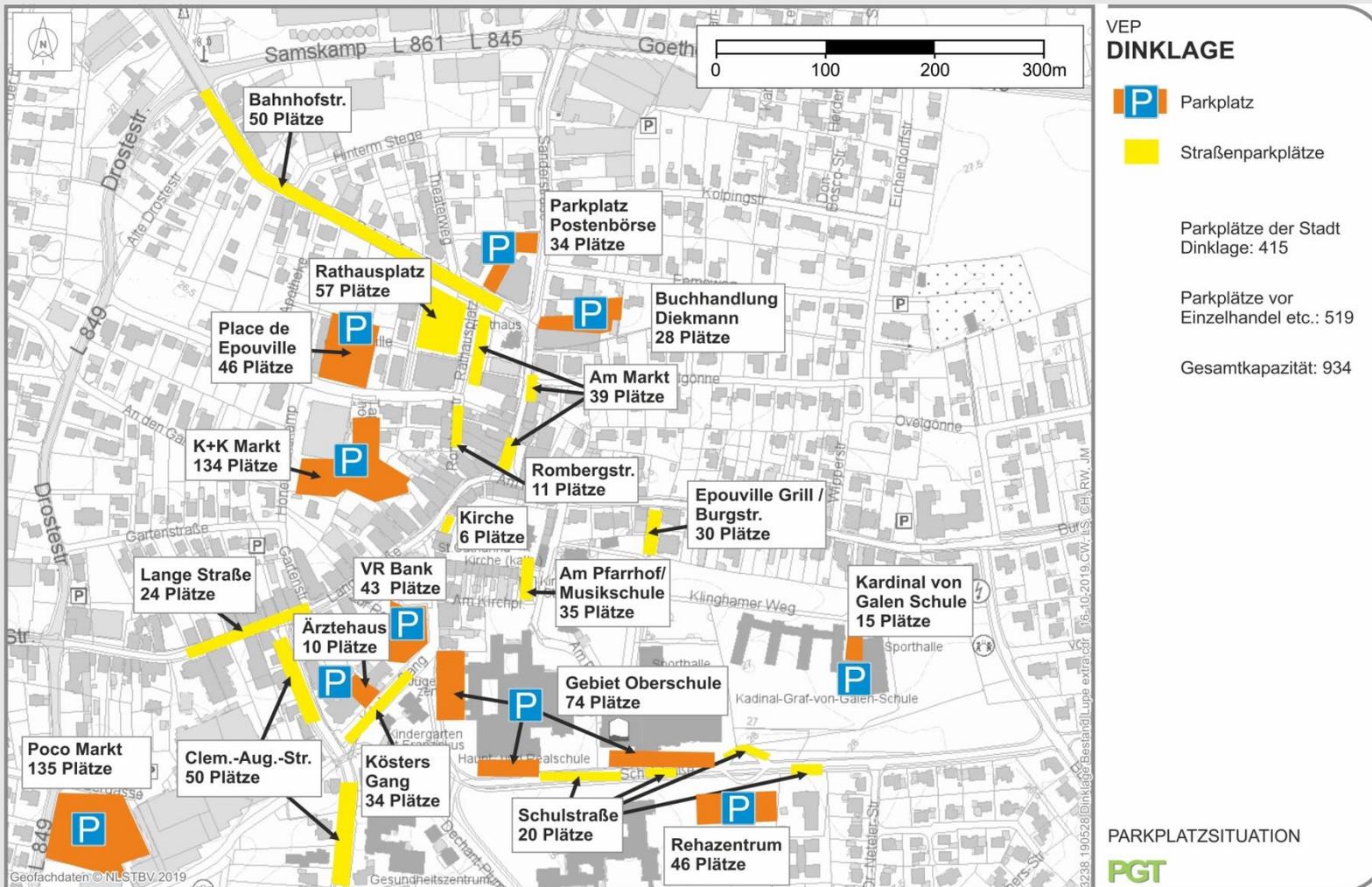
Geschäftsführung:
 Dipl.-Ing. R. Losert
 Dipl.-Ing. H. Mazur
 Vordere Schöneworth 18
 30167 Hannover
 www.pgt-hannover.de
 post@pgt-hannover.de

Geschwindigkeiten

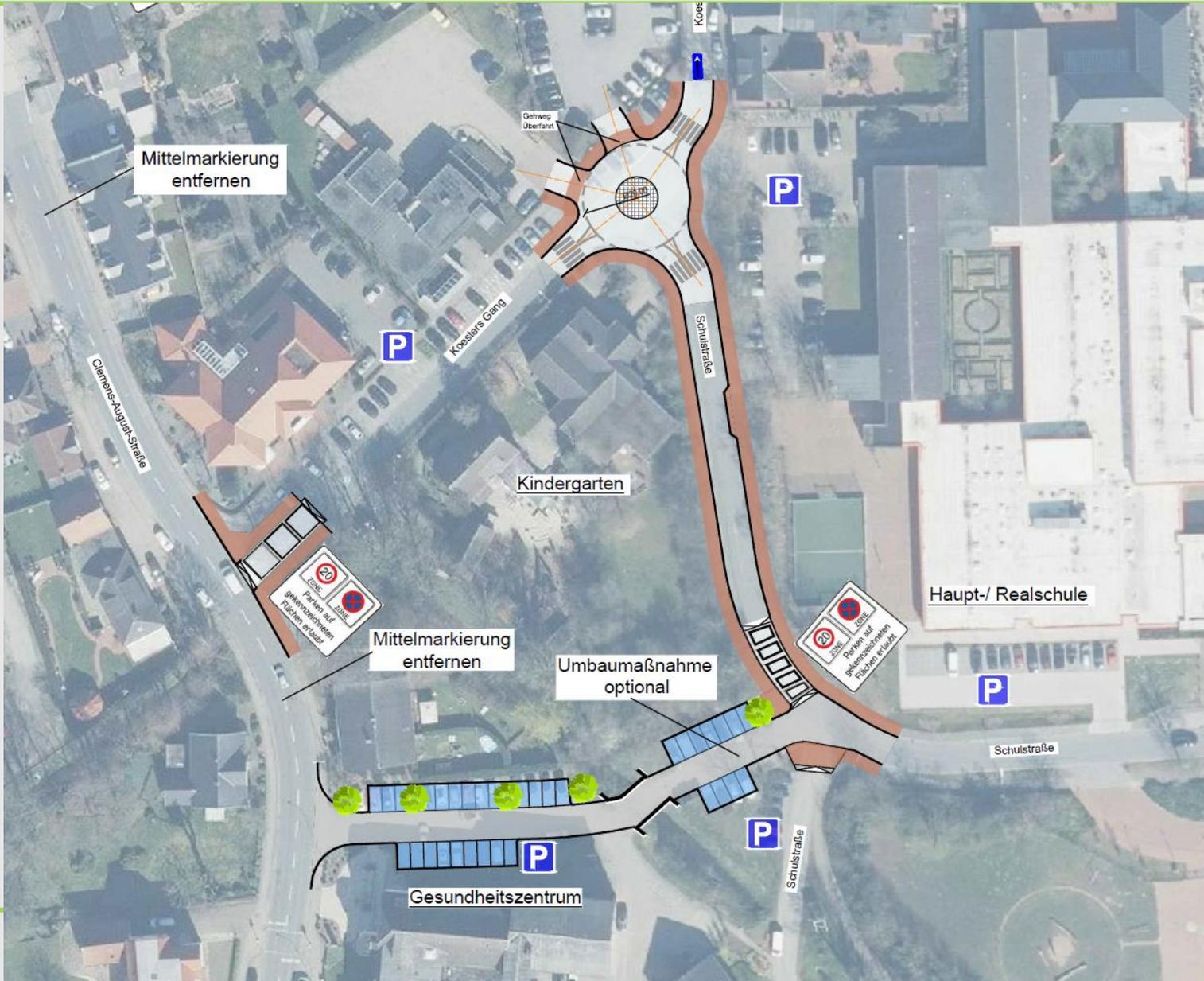
Z. 274		Innerörtliche (Haupt-) Verkehrsstraßen- (derzeitige Regel-) geschwindigkeit	→	Hauptverkehrsstraßen mit geringer Empfindlichkeit
Z. 274		Abschnittsweise Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Straßen	→	(Haupt-) Verkehrsstraßen mit hoher Empfindlichkeit
Z. 274.1		Flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km / h	→	Wohngebiete und empfindliche zentrale Bereich
Z. 274.1		Abschnittsweise / flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf weniger als 30 km / h	→	vorwiegend in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit hoher Nutzungsintensität
Z. 325		Möglichkeit zur abschnittsweisen Reduzierung der Geschwindigkeit auf weniger als 7 km / h (Schrittgeschwindigkeit) "Gleichberechtigte Straßennutzung"	→	besonders empfindliche Bereiche in Wohngebieten sowie z.B. vor Kindergärten, Schulen, Spielplätzen
Z. 237 + Z. 723d		Möglichkeit zur besonderen Bevorrechtigung des Radverkehrs	→	Hauptradverkehrsachsen
		Flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20/30 km / h mit eingeschränktem Halteverbot	→	Wohngebiete und Geschäftsbe- reiche

Parkraum

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.43

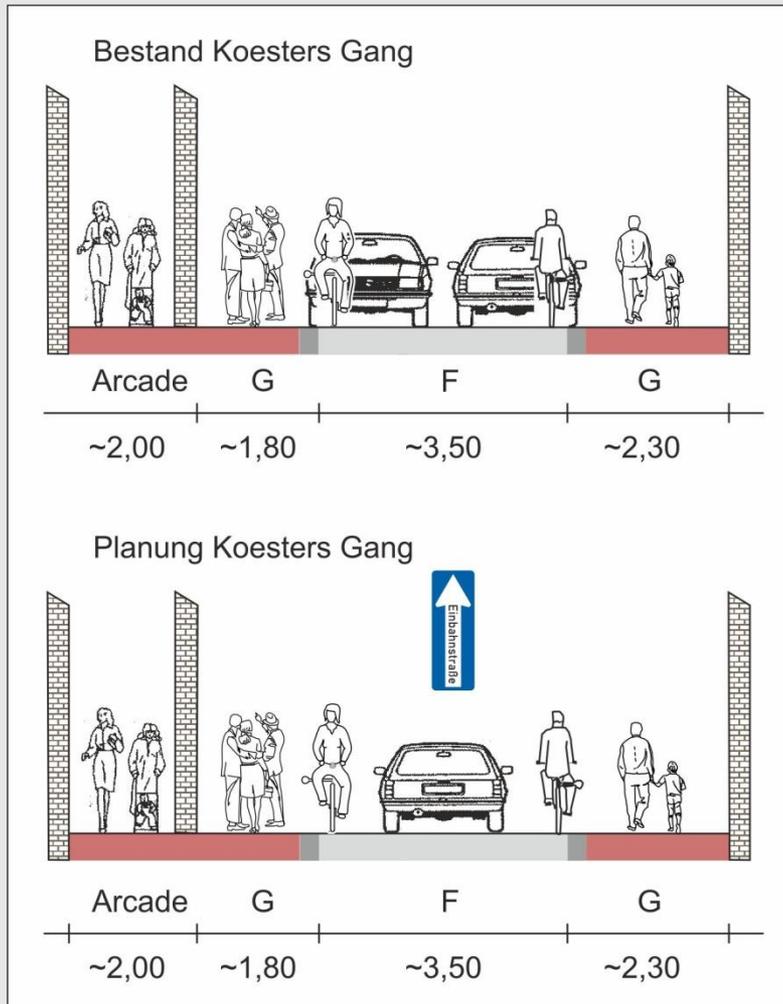


- nutzerorientiertes Parkraummanagement
 - optimierte Nutzung vorhandener Stellplätze durch angepasste Bewirtschaftung
 - nutzergerechtes Bereitstellen von Parkraum für
 1. Priorität: Bewohner
 2. Priorität: Besucher, Kunden
 3. Priorität: Beschäftigte, Lieferanten
 - ggf. Bereitstellung zusätzlicher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



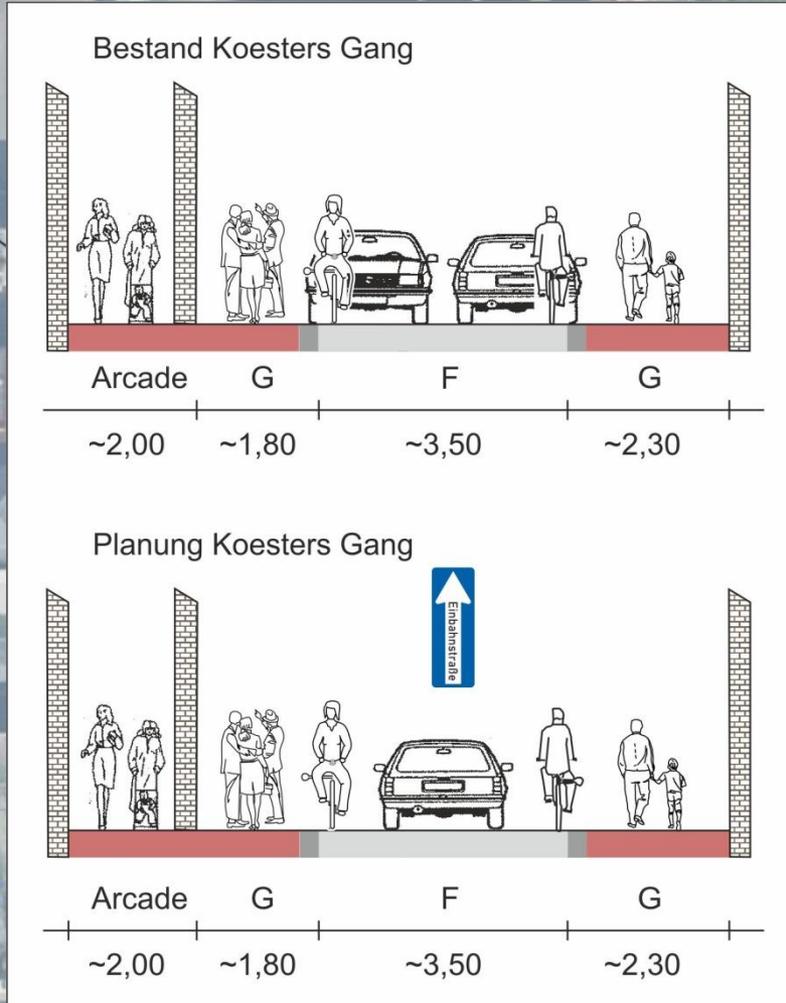
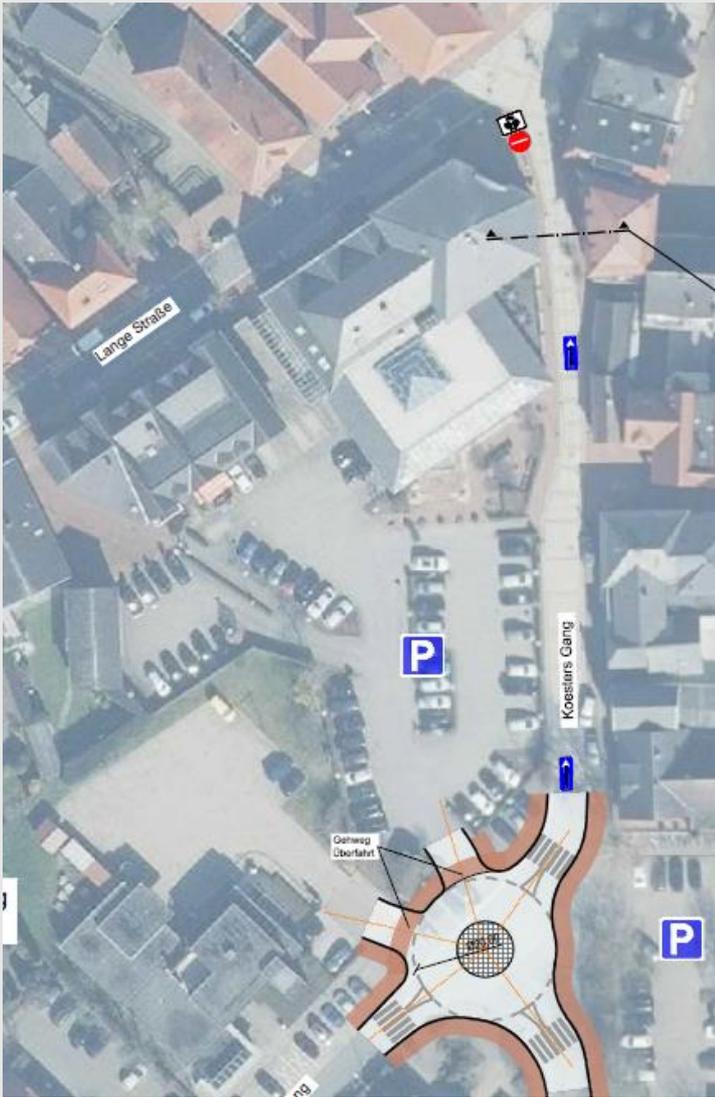
Kösters Gang

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.46



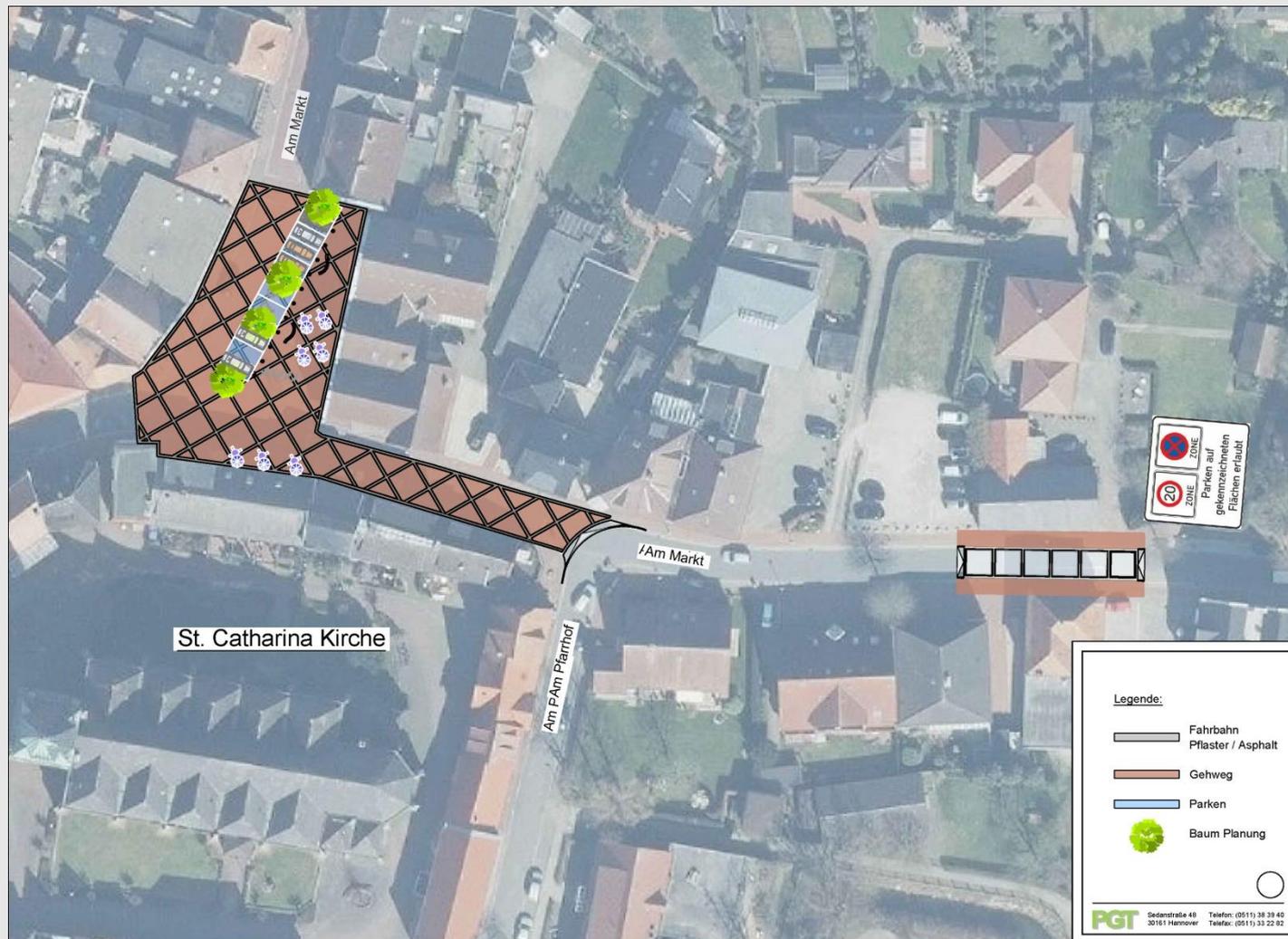
Kösters Gang – Einbahnstraße

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.47

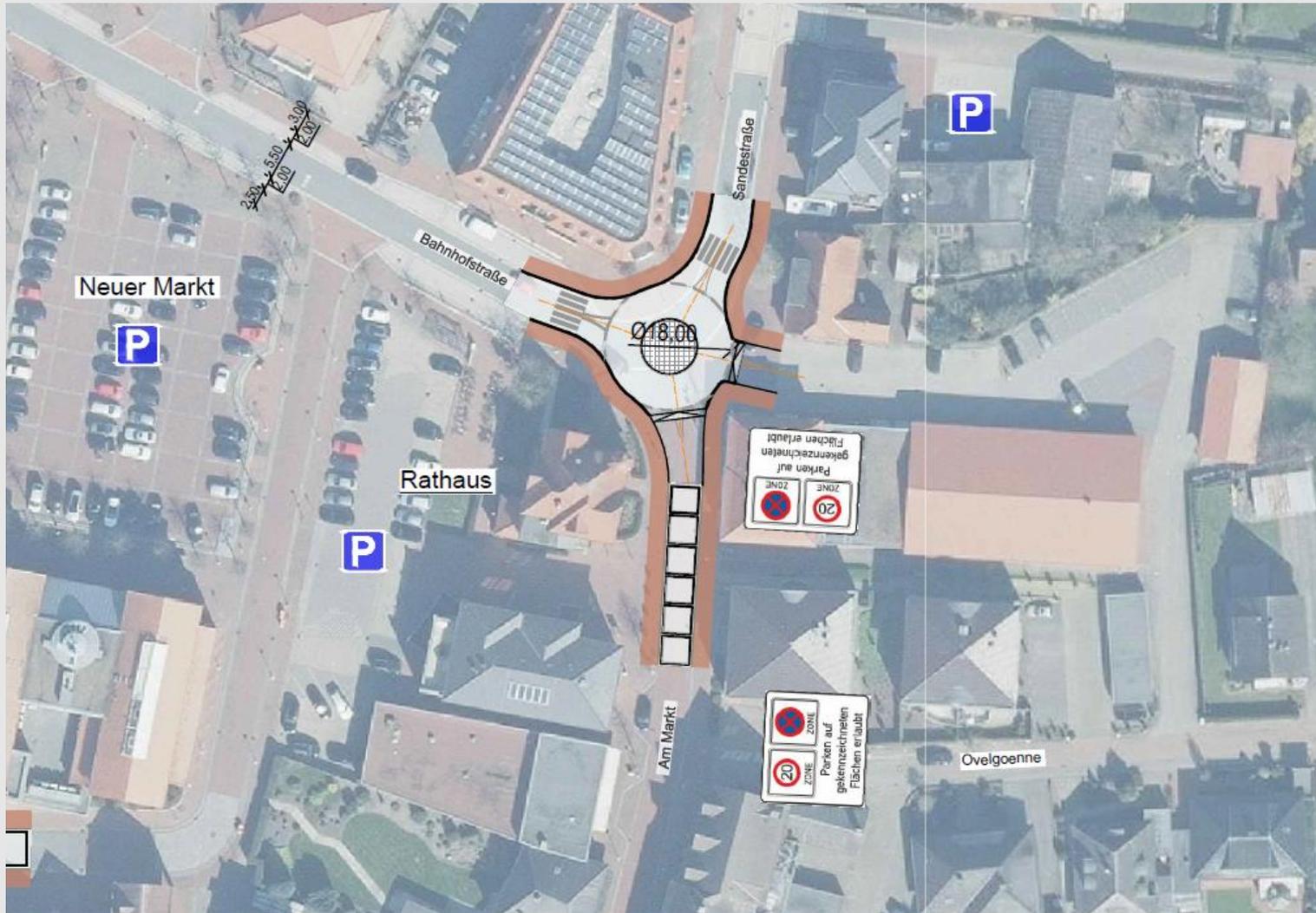


Am Markt





Mini-KVP Bahnhofsstraße / Schulstraße



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.50

Es gibt viel zu tun – packen Sie es an!

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !