

Stadt Lingen (Ems)

Materialband

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Stadt Lingen (Ems)

Materialband

Auftraggeber: Stadt Lingen (Ems)

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Schelp Mediation
Claudia Schelp
Dipl.-Ing. Architektin
Bertha-von Suttner-Platz 15
D – 30173 Hannover
Telefon 0177 2989770
cs@schelpmediation.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt
Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski
B.A. Catharina Hagemann
B.Sc. Julia Hauser
Cand.-Ing. Helena Münchs
Cand.-Ing. Gregor Gaffga

Dipl.-Ing. Claudia Schelp

Hannover, im Dezember 2015

Inhalt

Mind Map der Steckbriefe

Übersichten der Synergien im Klimaschutzteilkonzept

Übersicht funktionale Synergien

Übersicht räumliche Synergien

Übersicht alle Synergien

Übersicht Listen

Übersicht Gesamtkonzept

Übersicht der Steckbriefe

Erläuterung der Steckbriefe

Steckbriefe

A – Radverkehrsnetz

B – Innenstadt

C – Radverkehrsführungen an Knotenpunkten

D – Fußgänger- und fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen

E – Öffentlichkeitsarbeit

F – Schule

G – Mobilität und Beruf

Fachkapitel

Machbarkeitsprüfung ausgewählter Haupttrouten für den Radverkehr - Route A1.4

– Brögbern

Fuß- und Radverkehrszählung 2015

Unfallanalyse

Material zur Online Befragung

Auswertung der Online Befragung

A
Radverkehrsnetz

- A1 Hauptroutennetz
 - A1.2 Nordwestroute Altenlingen
 - A1.4 Nordostroute Brögbern
 - A1.5 Ostroute Gauerbach
 - A1.7 Südroute Darne Industriepark Süd
 - A1.8 Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena
 - A1.11 Innenstadtring
- A2 Überprüfung der Radwegebenutzungs pflicht
- A3 Einrichtung von Fahrradstraßen
- A4 Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr

B
Innenstadt

- B1 Fahrradparken in der Innenstadt
- B2 Fahrradparken Bahnhofsvorplatz
- B3 Fahrradparkhaus am Bahnhof
- B4 Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für den Radfahrer
- B5 Fußgänger-Leitsystem

C
Radverkehrs-führung an Knotenpunkten

- C1 Fahrradfreundliche Knotenpunkt-gestaltung
 - C1.1 LSA*-Knoten Waldstraße / Wilhelmstraße
 - C1.2 LSA-Knoten Meppener Straße / Wilhelmstraße
 - C1.3 LSA-Knoten Georgstraße / Kaiserstraße
 - C1.4 Kreisverkehr Burgstraße
- C2 Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern
- C3 Verringerung der Wartezeit an LSA
- C4 Bevorrechtigte Radfahrerquerungen
 - C4.1 Querungsstelle Willy-Brandt-Ring / Mühlenstiege

D
Fußgänger- u. fahrrad-freundliche Hauptverkehrsstraßen

- D1 Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL)
- D2 Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring
- D3 Meppener Straße / Altenlingener Weg
- D4 Schüttorfer Str./Darmer Hafenstr./Möddelbrücke
- D5 Barrierefreiheit im Straßenraum
- D6 Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungs-pflicht)
- D7 Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr

E
Öffentlichkeits-arbeit

- E1 Pressebegleitung
- E2 Internetauftritt/ Mängelportal
- E3 Radwegestadtplan
- E4 Fuß- und Radverkehrszählung
- E5 Fahrradbeauftragter
- E6 Begleitender Arbeitskreis
- E7 Radtouren mit Politik/Exkursionen
- E8 Kampagne zur Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer
- E9 Slogan für Briefe und Mails
- E10 Radverkehrs -Flyer

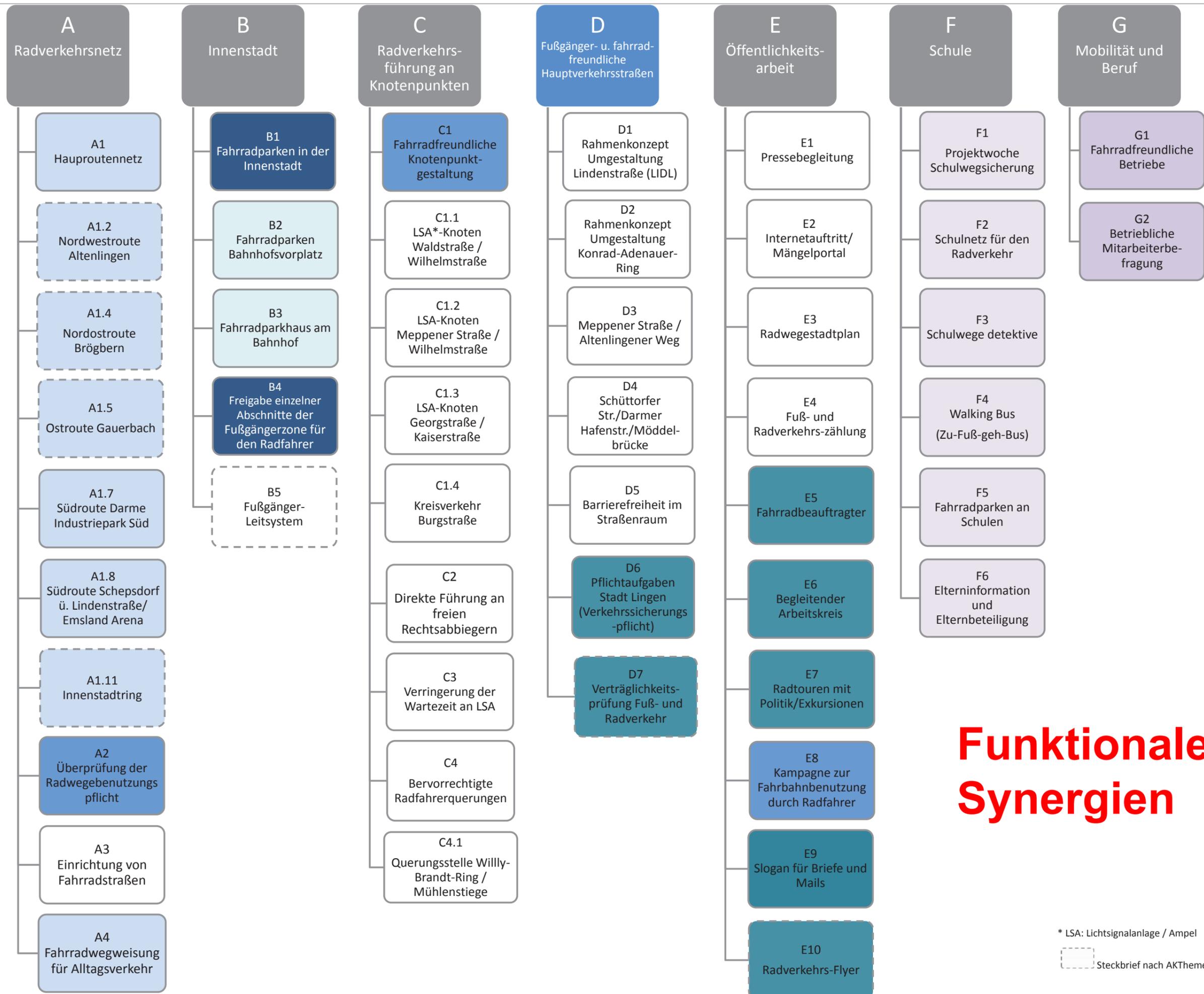
F
Schule

- F1 Projektwoche Schulwegsicherung
- F2 Schulnetz für den Radverkehr
- F3 Schulwegedetektive
- F4 Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus)
- F5 Fahrradparken an Schulen
- F6 Elterninformation und Elternbeteiligung

G
Mobilität und Beruf

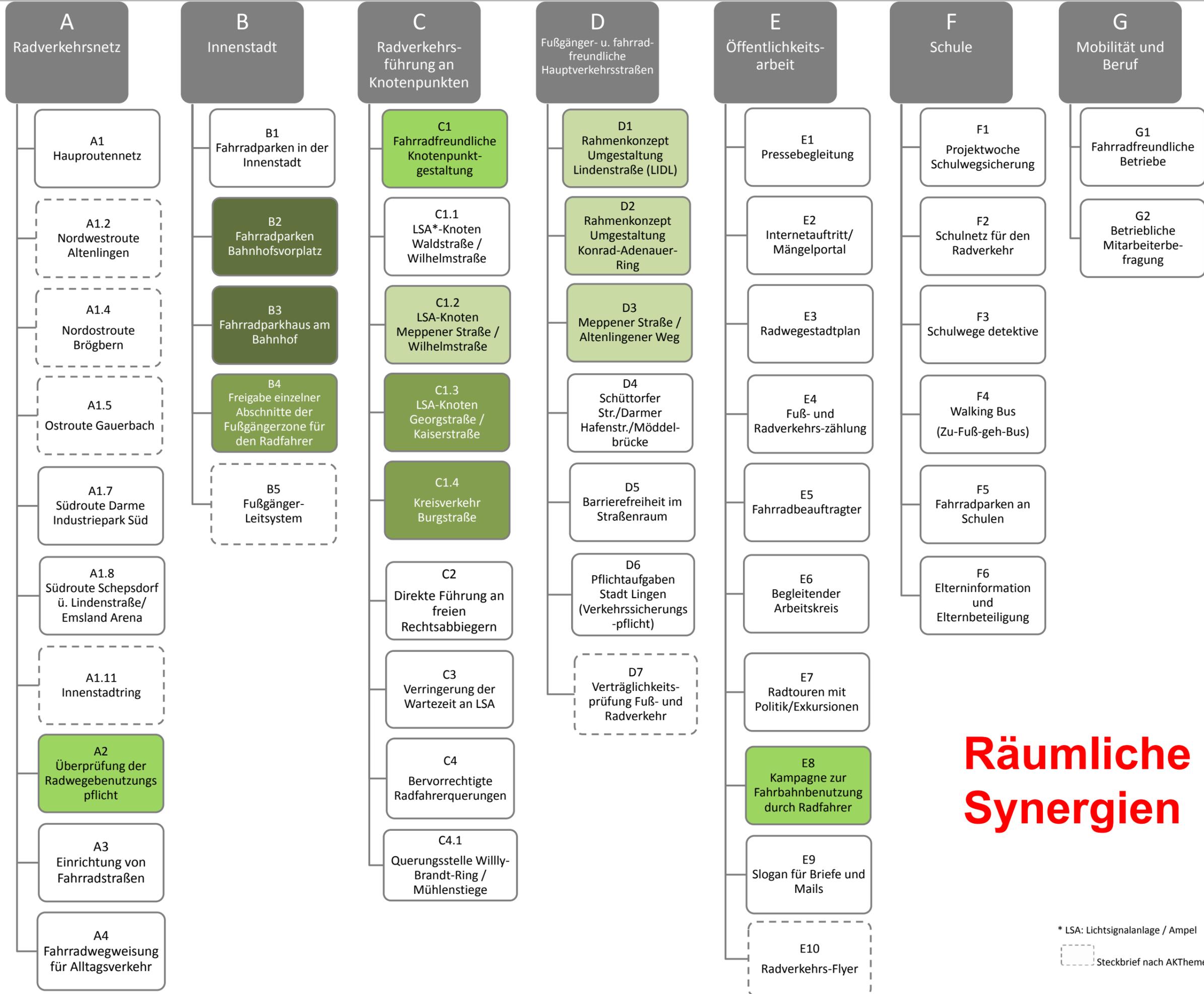
- G1 Fahrradfreundliche Betriebe
- G2 Betriebliche Mitarbeiterbe-frragung

* LSA: Lichtsignalanlage / Ampel
 [gestrichelte Linie] Steckbrief nach AKThemen 2-2



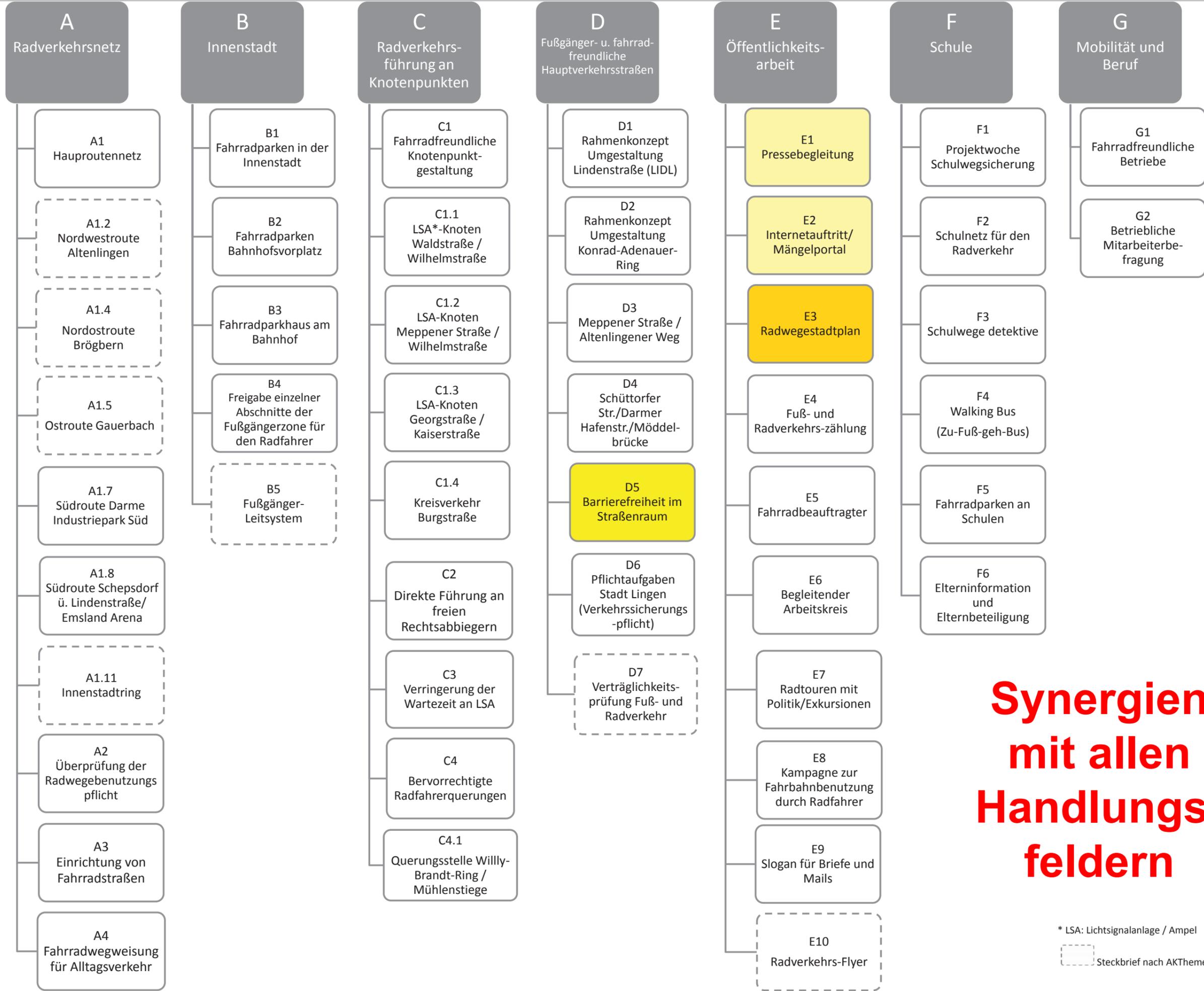
Funktionale Synergien

* LSA: Lichtsignalanlage / Ampel
 [Dashed Box Icon] Steckbrief nach AKThemen 2-2



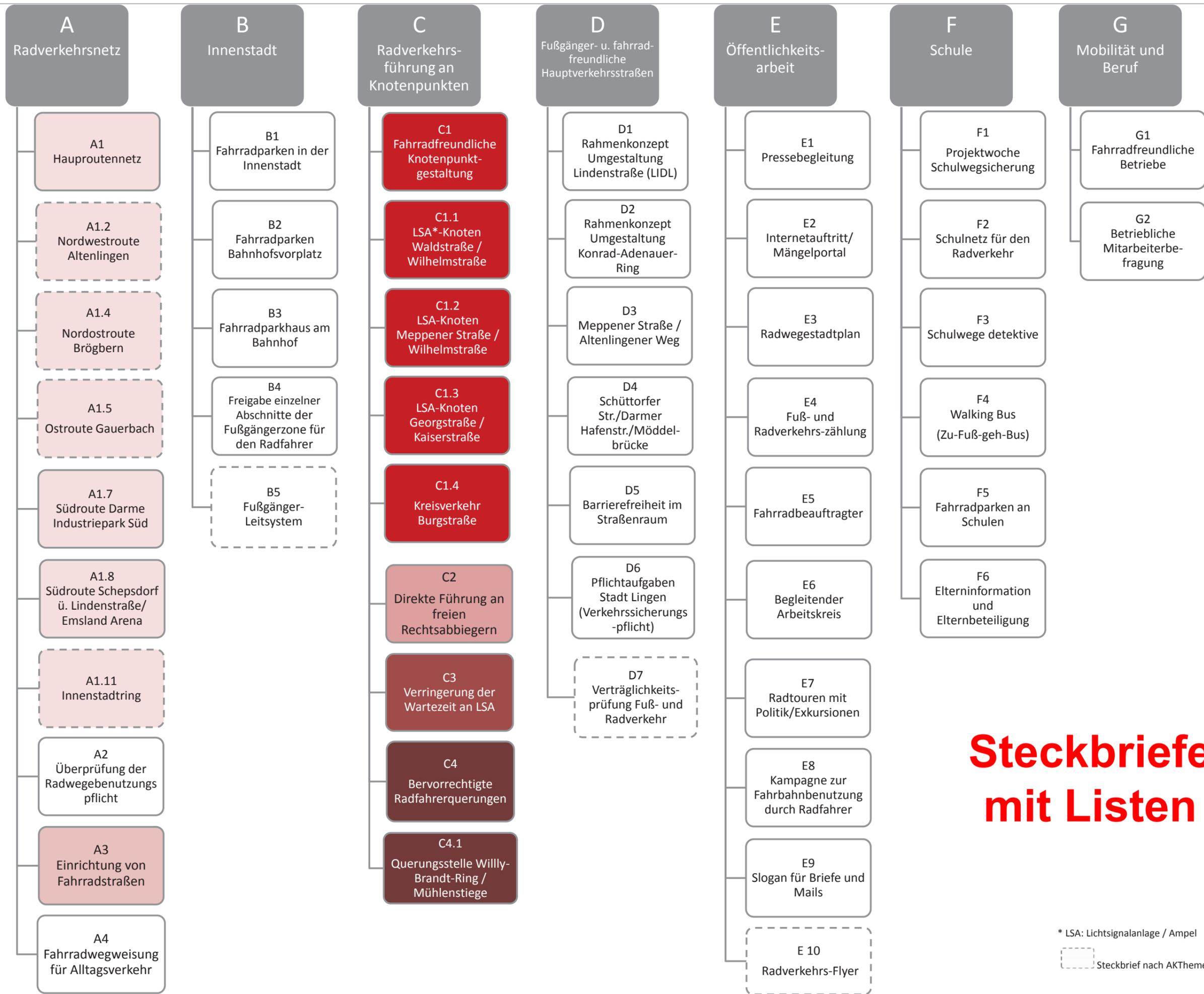
Räumliche Synergien

* LSA: Lichtsignalanlage / Ampel
 [Dashed Box] Steckbrief nach AKThemen 2-2



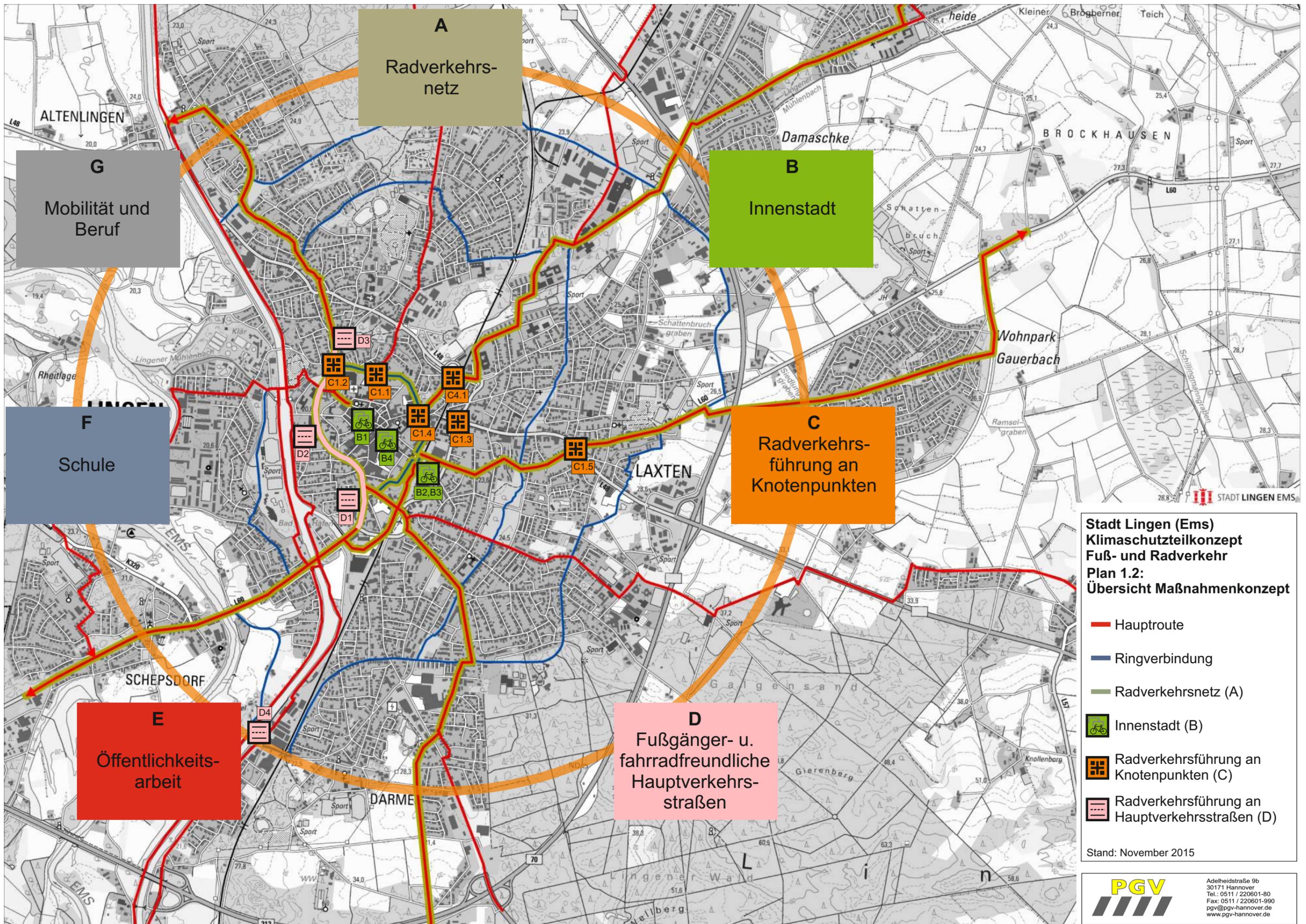
**Synergien
mit allen
Handlungs-
feldern**

* LSA: Lichtsignalanlage / Ampel
 [Dashed Box Icon] Steckbrief nach AKThemen 2-2



Steckbriefe mit Listen

* LSA: Lichtsignalanlage / Ampel
 [Dashed Box Icon] Steckbrief nach AKThemen 2-2



A
Radverkehrs-
netz

G
Mobilität und
Beruf

B
Innenstadt

F
Schule

C
Radverkehrs-
führung an
Knotenpunkten

E
Öffentlichkeits-
arbeit

D
Fußgänger- u.
fahrradfreundliche
Hauptverkehrs-
straßen

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Plan 1.2:
Übersicht Maßnahmenkonzept**

- Hauptroute
- Ringverbindung
- Radverkehrsnetz (A)
- Innenstadt (B)
- Radverkehrsführung an Knotenpunkten (C)
- Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen (D)

Stand: November 2015

Steckbriefnummer	Steckbriefname	Kosten-Kategorie gem. Steckbrief	Kosteneinsparung, unterer Wert	Kosteneinsparung, oberer Wert	Priorität im Handlungsfeld, soweit bewertet	Projekttyp	Geschätzte Realisierungsdauer	CO2-Minderung
A 1	Haupttroutennetz	Hoch	0	0	1.		5 bis 10 Jahre	Sehr Hoch
A 1.2	Nordwestroute Altenlingen	Hoch	50.000	100.000			1 bis 1,5 Jahre	Hoch
A 1.4	Nordostroute Brögbern	Hoch	214.000	214.000		Modellprojekt	1 bis 1,5 Jahre	Hoch
A 1.5	Ostroute Gauerbach	Mittel	80.000	120.000			1 bis 1,5 Jahre	Hoch
A 1.7	Südroute Darne Industriepark Süd	Mittel	50.000	100.000	5.		1 bis 1,5 Jahre	Hoch
A 1.8	Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/Emsland Arena	Mittel	30.000	50.000	4.		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
A 1.11	Innenstadtring	Mittel	70.000	120.000			2 bis 4 Jahre	Hoch
A 2	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht	Gering	20.000	20.000	2.		1 bis 2 Jahre	Sehr Hoch
A 3	Einrichtung von Fahrradstraßen 5 Stück	Gering	50.000	200.000	3.		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
A 4	Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr	Mittel	21.000	42.000	4.		1 bis 2 Jahre	Indirekt
B 1	Fahrradparken in der Innenstadt	Gering	5.000	25.000	1.		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
B 2	Fahrradparken Bahnhofsvorplatz	Gering-mittel	5.000	10.000	2.		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
B 3	Fahrradparkhaus am Bahnhof	Gering-mittel	20.000	100.000	3.		1 bis 2 Jahre	Hoch
B 4	Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für den Radverkehr	Gering	1.000	5.000	1.	Verkehrsversuch	0,5 bis 1 Jahr	Hoch
B 5	Fußgänger-Leitsystem	Mittel	30.000	60.000			1 bis 2 Jahre	Mittel
C 1	Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Gering bis Mittel	0	0	1.		Daueraufgabe	Hoch
C 1.1	LSA-Knoten Waldstraße/Wilhelmstraße	Mittel	20.000	50.000	2	Modellprojekt	0,5 bis 1 Jahr	Hoch
C 1.2	LSA-Knoten Meppener Straße/Wilhelmstraße	Mittel	50.000	100.000	6.		1 bis 1,5 Jahre	Hoch
C 1.3	LSA-Knoten Georgstraße/Kaiserstraße	Mittel	20.000	50.000	7.		1 bis 1,5 Jahre	Hoch
C 1.4	Kreisverkehr Burgstraße	Gering bis Mittel	10.000	50.000	5.		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
C 2	Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern 5 Stück	Gering	40.000	50.000	2.		1 bis 1,5 Jahre	Hoch
C 3	Verringerung der Wartezeit an LSA	Gering	0	0	4.	Dauerprojekt	Daueraufgabe	Hoch
C 4	Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Gering	0	0	3.		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
C 4.1	Querungsstelle Willy-Brandt-Ring/Mühlenstiege	Mittel	20.000	40.000	7.		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
D 1	Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL)	1. Stufe gering bis mittel 2. Stufe mittel bis hoch	20.000	50.000	3.		2 bis 3 Jahre	Hoch
D 2	Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring	Mittel bis Hoch	0	0	3.		1 bis 2 Jahre	Hoch
D 3	Meppener Straße/ Altenlingener Weg	Gering	5.000	10.000	1.		0,5 Jahre	Hoch
D 4	Schüttorfer Straße/Darmer Hafestraße/Möddelbrücke	Gering bis hoch	20.000	50.000	3		0,5 bis 1 Jahr	Hoch
D 5	Barrierefreiheit im Straßenraum	Gering bis hoch	20.000	50.000	2.	Dauerprojekt	Dauerhaft	Hoch
D 6	Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht)	Gering bis mittel	0	0	4.	Dauerprojekt	Dauerhaft	Hoch
D 7	Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr	Gering	0	0			0,5 bis 1 Jahr	Sehr Hoch

Steckbriefnummer	Steckbriefname	Kosten-Kategorie gem. Steckbrief	Kostenein-grenzung, unterer Wert	Kostenein-grenzung, oberer Wert	Priorität im Handlungsfeld, soweit bewertet	Projekttyp	Geschätzte Reali-sierungsdauer	CO2-Minderung
E 1	Pressebegleitung	Gering	0	0	3.	Dauerprojekt	Dauerhaft	Indirekt
E 2	Internetauftritt/Mängelportal	Gering	0	0	4.	Dauerprojekt	0,5 Jahre, danach dauerhaft	Indirekt
E 3	Radwegestadtplan	Gering	5.000	15.000	2.		0,5 Jahre, danach regelmäßig aktualisieren	Gering
E 4	Fuß- und Radverkehrszählung	Gering	3.000	3.000	5.		4 bis 8 Wochen (regelmäßige Wiederholung)	Gering
E 5	Fahrradbeauftragter	Gering	1.000	50.000	3.		4 bis 8 Wochen	Gering
E 6	Begleitender Arbeitskreis	Gering	500	2.000	6.	Dauerprojekt	Dauerhaft	Indirekt
E 7	Radtouren mit Politik/Exkursionen	Gering	500	1.000	5.		0,5 jährliche oder 1 jährliche Wiederholung	Indirekt
E 8	Kampagne zur Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer	Gering bis mittel	3.000	50.000	1.		0,5 bis 1 Jahr	Indirekt
E 9	Slogan für Briefe und Mails	Gering	0	0	4.		1 Monat	Gering
E 10	Radverkehrs-Flyer	Gering	3.000	3.000			0,5 Jahre	Indirekt
F 1	Projektwoche Schulwegsicherung	Gering	3.000	3.000	2.	Modellprojekt	Max. 1 Jahr	Mittel
F 2	Schulnetz für den Radverkehr	Gering	20.000	40.000	1.		Max. 1 Jahr	Mittel
F 3	Schulwegedetektive	Gering	2.000	3.000	5.	Modellprojekt	Max. 1 Jahr	Mittel
F 4	Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus)	Gering	0	1.000	6.	Modellprojekt	3 bis 6 Monate	Mittel
F 5	Fahrradparken an Schulen	Gering bis mittel	10.000	20.000	4.		3 bis 6 Monate	Hoch
F 6	Elterninformation und -beteiligung	Gering	0	0	3.		1 bis 3 Monate	Indirekt
G 1	Fahrradfreundliche Betriebe	Gering	5.000	10.000	1.	Modellprojekt	Dauerhaft; Regelmäßig	Hoch
G 2	Betriebliche Mitarbeiterbefragung	Gering	3.000	3.000	2.	Modellprojekt	0,5 Jahre	Indirekt

910.000 1.820.000

Vorläufige Spannweite insgesamt von ... bis ...

900.000 1.800.000

davon

A	585.000	966.000
B	61.000	200.000
C	160.000	340.000
D	65.000	160.000
E	16.000	124.000
F	35.000	67.000
G	8.000	13.000
Summe	930.000	1.870.000

Erläuterung der Steckbriefe

Die in den sieben Handlungsfeldern aufgeführten ca. 50 Steckbriefe beinhalten die Maßnahmenvorschläge zur Realisierung einer fuß- und radverkehrsfreundlichen Stadt Lingen. Alle zur Bearbeitung bzw. Umsetzung wichtigen Aspekte sind in den Steckbriefen dargestellt. Der Aufbau der Steckbriefe wird nachfolgend erläutert:

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Einleitend erfolgt ein kurzer Aufriss der zugrunde liegenden Problemstellung und des daraus resultierenden Handlungsbedarfes.

Funktion im Gesamtkonzept

Es wird eine Einordnung der Maßnahme in den Gesamtzusammenhang des Klimaschutzteilkonzeptes getroffen. Daran orientiert sich die Bedeutung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Auch kann eine Verknüpfung zu anderen Themenbereichen gegeben sein.

Wesentliche Schritte

Aufgelistet sind die wichtigsten Handlungsschritte, um einen Eindruck des Realisierungsablaufes zu geben, an dem sich der zeitliche Horizont orientiert.

Beteiligung

Aufgeführt sind hier die standardmäßig maßgeblich an der Planung und Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlages beteiligten Institutionen.

Geschätzte Realisierungsdauer

Angegeben ist die Dauer ab Beginn der Planung der genannten Maßnahme. Die Dauer kann je nach Maßnahmenumfang deutlich abweichend sein, da gerade bei baulichen Maßnahmen schwer kalkulierbare Aspekte wie Finanzierungen oder Grunderwerb einfließen.

Geschätzte Kosten

Der veranschlagte finanzielle Aufwand zur Realisierung der Maßnahme ist in drei Kategorien angegeben, die eine größere Spanne beinhalten:

- Gering: 0 – 20.000 €
- Mittel: 20.000 – 200.000 €
- Hoch: > 200.000 €

Bereits im Zuge der Detailplanungen bzw. ersten Überlegungen dazu und der damit einhergehenden Konkretisierung besonders bei größeren Projekten erfolgt die Eingrenzung auf kleinere Kostenspannen oder explizite Größenordnungen. Die dazu bisher im Arbeitsverlauf erzielten Ergebnisse sind in der Übersichtstabelle der Steckbriefe eingeflossen. Daraus wird ein vorläufiger Kostenrahmen für das Gesamtprojekt ermittelt (vgl. Kap. 5).

Besondere Beteiligte

Unter besonderen Beteiligten sind Personengruppen zu verstehen, mit denen entweder eine Kooperation eingegangen werden soll oder solche, die ggf. punktuell an der Maßnahme beteiligt werden sollen. Vielfach sind auch externe Akteure genannt, die bei Realisierung der Maßnahme angesprochen werden müssen.

CO₂-Minderung

Die CO₂-Minderungspotenziale werden auf Basis der vorgeschlagenen Maßnahme grob abgeschätzt. Viele Maßnahmen bieten dabei einzeln kein eigenes großes Wirkungspotenzial, jedoch können sie den Ausgangspunkt für entsprechend wirkungsvollere Folgemaßnahmen darstellen. Die weitergehende Quantifizierung der direkten und indirekten CO₂-Minderungs-Wirkungen ist nicht möglich. Das Kriterium CO₂-Minderung wird verbal in insgesamt fünf Kategorien beschrieben. Die Kurzbegriffe finden in der Übersichtstabelle der Steckbriefe Verwendung.

- **Besonders nachhaltige, flächendeckende und grundlegende Maßnahme** (z.B. Haupttroutennetz, Überprüfung Radwegebenutzungspflicht)
SEHR HOCH
- **Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion** (z.B. Realisierung einer Haupttroute, Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung, Fahrradparken Bahnhof)
HOCH
- **Mittel- bis langfristige Wirkung** (z.B. Schulwegedetektive, Fahrradfreundliche Betriebe)
MITTEL
- **Geringere Wirkung, aber unerlässlich** (z.B. Radwegestadtplan, Pressebegleitung)
GERING
- **Indirekte, aber verstärkende Wirkung** (z.B. Öffentlichkeitsarbeit)
INDIREKT

Weitere Wirkungen

Wirkungen durch Realisierung der Maßnahme, die über die CO₂-Minderung hinausgehen. Dazu zählen vielfach Wirkungen in der Öffentlichkeit, wie die Verbesserung des „Fahrradklimas“, Verkehrssicherheit (z. B. Radfahren mit Helm).

Synergien

Bezogen auf die Übersichten zu den Synergien (vgl. Kap. 5) werden alle mit dem Steckbrief verbundenen Maßnahmen (andere Steckbriefe) aufgeführt. Verschiedene Steckbriefe können durch ein Zusammenwirken im Sinne von „sich gegenseitig fördern“ einen resultierenden gemeinsamen Nutzen erlangen.

Die Synergien sind in drei Kategorien unterteilt:

- **Räumliche Synergien**
Synergien, die auf Grund von räumlich, nahe beieinander liegenden Maßnahmen entstehen.
- **Funktionelle Synergien**
Synergien entstehen durch auf einander aufbauende Maßnahmen. Eine Maßnahme macht dabei häufig nur Sinn, wenn eine andere bereits durchgeführt wurde.
- **Synergien mit allen Handlungsfeldern**
Bestimmte Steckbriefe korrespondieren mit allen anderen Themen, so dass diese nicht einzeln aufgeführt sind. Dazu zählen insbesondere Themen der Öffentlichkeitsarbeit.
- **Synergien bei Steckbriefen mit Listen**

Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren

Zu dem Thema wird ein Auszug aus genannten Aspekten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens oder ein Verweis auf ein konkretes Protokoll dargestellt.

Verweise

Auflistung von Steckbriefen, die direkt erwähnt sind oder eine direkte Verbindung haben.

Anlagen

Auflistung zugehöriger Pläne, Skizzen und Tabellen, die den Steckbrief weiter konkretisieren. Es können auch Hinweise auf in anderen Städten und Regionen durchgeführte auf einander aufbauende Beispiele sein (Best-Practice-Maßnahmen).

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 1
Haupttroutennetz


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Das gesamtstädtische Haupttroutenkonzept erschließt flächenhaft das Lingener Stadtgebiet und verbindet es mit dem Umland. Es basiert auf dem Radverkehrsnetz 2002 (UBA-Modellvorhaben). Mit etwa 15 radialen Haupttrouten (inkl. Verzweigungen), ergänzt um drei Tangential- oder Ringverbindungen, werden sichere, direkte und attraktive Alltagsverbindungen zwischen Ortsteilen, großen Wohnvierteln und wichtigen Zielbereichen wie Arbeitsstätten, Schulen und Dienstleistungs- und Versorgungszentren geschaffen. Die Haupttrouten bieten wirksame Anreize, vom MIV (Mot. Individualverkehr) auf das Fahrrad als tägliches innerstädtisches Hauptverkehrsmittel umzusteigen und die Straßen zu entlasten. Dabei können die Haupttrouten von allen Bevölkerungsgruppen für verschiedene Fahrtzwecke im Alltags- und Freizeitverkehr genutzt werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Radfahren ist die alltagstauglichste und klimafreundlichste innerstädtische Fortbewegungsart in mittelgroßen Städten. Wie die Erfahrungen zeigen bildet ein gesamtstädtisches Haupttroutenkonzept dafür eine unerlässliche Grundlage im Gesamtkonzept.

Wesentliche Schritte

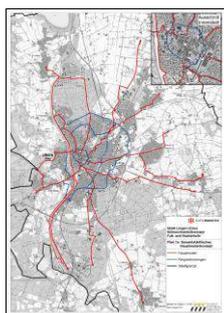
1. Übernahme, Prüfung und Optimierung des in den Grundzügen bereits 2003 konzipierten Routenkonzeptes
2. Auswahl und Abstimmung der Routenverläufe, wahlweise entlang direkt geführter Hauptverkehrsstraßen oder/und paralleler autoarmer Strecken („Schattennetz“)
3. Routenweise Detailplanung und Umsetzung, Begleitung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung mit allen fahrradrelevanten Dienststellen und Beauftragten, Polizei, Interessenverbände – weitere nach Bedarf (siehe *Besondere Beteiligte*)

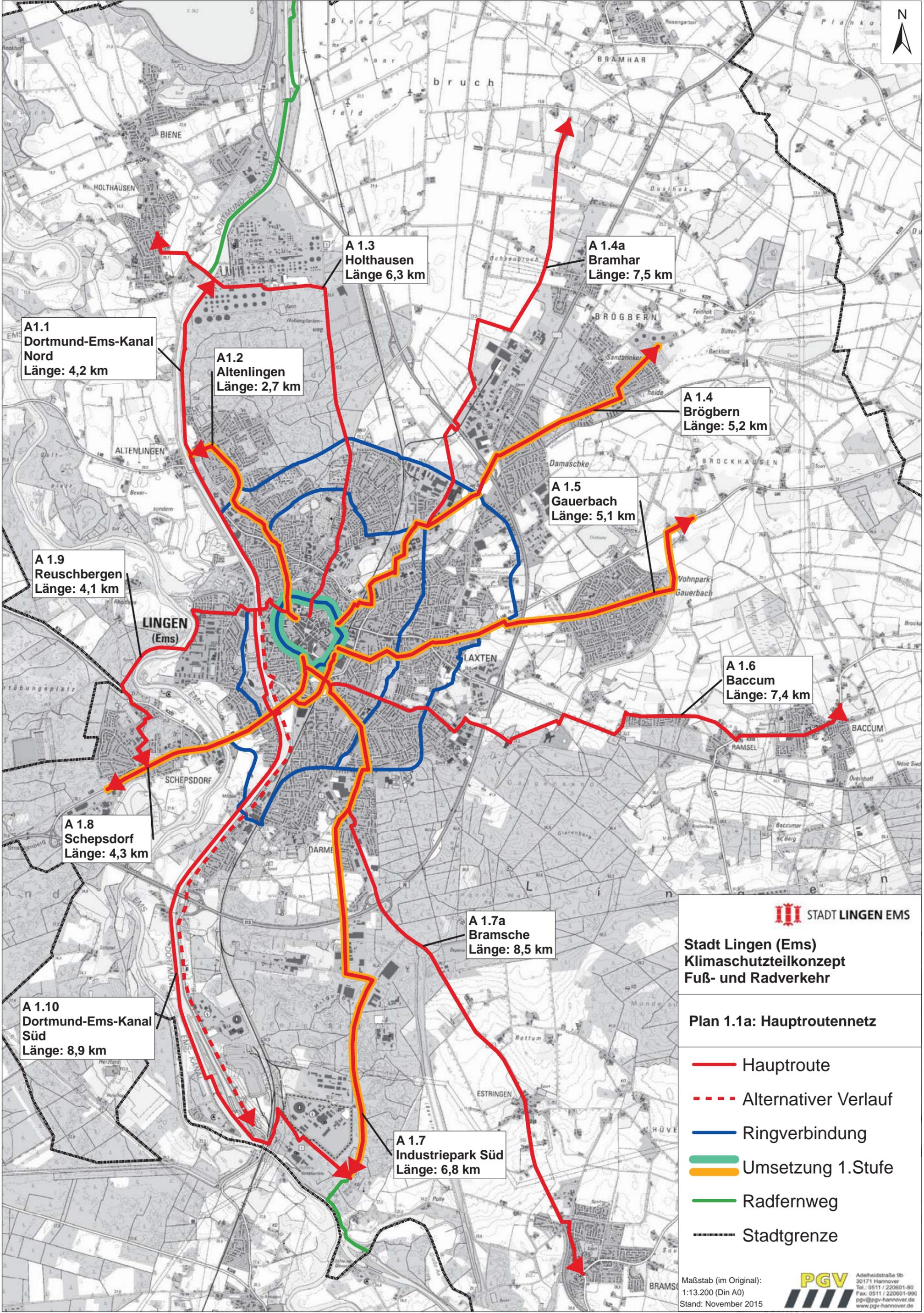
Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

5 bis 10 Jahre



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 1	Haupttroutennetz	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Hoch – Eingrenzung: siehe einzelne Haupttrouten 	Besondere Beteiligte Fallweise: <ul style="list-style-type: none"> – Ortsräte, fachkundige Bürger, umsetzungsbegleitende Arbeitsgruppe – Wirtschaft, Einzelhandel, Schulen 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Besonders nachhaltige, grundlegende Maßnahme durch flächendeckende Angebotsplanung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Radverkehrsanteile bei verschiedenen Fahrtzwecken – Abnahme der schweren Unfallfolgen im Radverkehr – Verbesserung des „Fahrradklimas“ 	
Synergien Funktionale Synergien <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1.2: Nordwestroute Altenlingen – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief A 1.5: Ostroute Gauerbach – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd – Steckbrief A 1.8: Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena – Steckbrief A 1.11: Innenstadtring – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, u. a. <ul style="list-style-type: none"> – <i>Öffentliche Veranstaltung 15.04.2015, Themenort 1, Radrouten für Alltag und Freizeit</i> – <i>Arbeitskreis Themen 2 02.06.2015, Thementisch 2 und 3</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd (als Beispiel) 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Plan 1.1 Haupttroutennetz – Plan 1.1 a Haupttroutennetz Kernstadt 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



A1.1
Dortmund-Ems-Kanal
Nord
Länge: 4,2 km

A1.2
Altenlingen
Länge: 2,7 km

A 1.3
Holthausen
Länge 6,3 km

A 1.4a
Bramhar
Länge: 7,5 km

A 1.4
Brögbern
Länge: 5,2 km

A 1.5
Gauerbach
Länge: 5,1 km

A 1.9
Reuschbergen
Länge: 4,1 km

A 1.6
Baccum
Länge: 7,4 km

A 1.8
Schepsdorf
Länge: 4,3 km

A 1.7a
Bramsche
Länge: 8,5 km

A 1.10
Dortmund-Ems-Kanal
Süd
Länge: 8,9 km

A 1.7
Industriepark Süd
Länge: 6,8 km



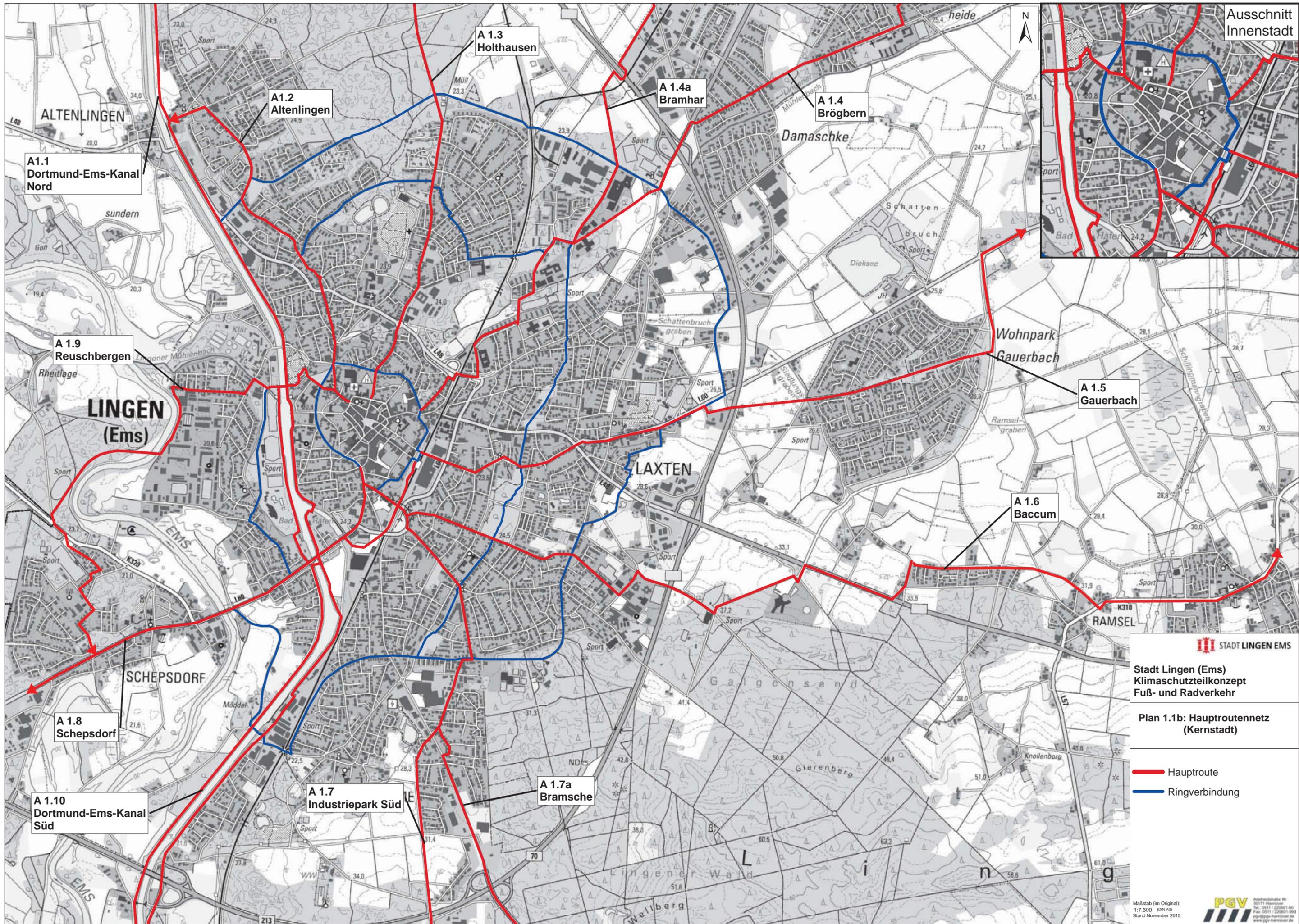
Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Plan 1.1a: Hauptroutennetz

-  Hauptroute
-  Alternativer Verlauf
-  Ringverbindung
-  Umsetzung 1. Stufe
-  Radfernweg
-  Stadtgrenze

Maßstab (im Original):
1:13.200 (Din A0)
Stand: November 2015





A1.1 Dortmund-Ems-Kanal Nord

A1.2 Altenlingen

A 1.3 Holthausen

A 1.4a Bramhar

A 1.4 Brögbern

A 1.9 Reuschbergen

LINGEN (Ems)

LAXTEN

A 1.5 Gauerbach

A 1.6 Baccum

RAMSEL

A 1.8 Schepsdorf

SCHEPSDORF

A 1.7 Industriepark Süd

A 1.7a Bramsche

A 1.10 Dortmund-Ems-Kanal Süd

STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Plan 1.1b: Hauptroutennetz
(Kernstadt)

- Hauptroute
- Ringverbindung

Maßstab (im Original):
1:7.600 (DIN A0)
Stand November 2015



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 1.2
Nordwestroute Altenlingen


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Nordwestroute Altenlingen verläuft aus dem Innenstadtbereich kommend über die Mühltentorstraße in Richtung Meppener Straße, wo zuvor der Knoten mit der Wilhelmstraße / Weidestraße überquert werden muss. Dieser weist eine besondere Problemlage auf, da im Seitenraum nur unzureichende Flächen für den Radverkehr vorhanden sind und teils freie Rechtsabbieger überquert werden müssen (vgl. Steckbrief C1.2). In der Meppener Straße liegen großteils benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vor, die geringe Breiten aufweisen. Die Querungsstelle im Bereich Altenlingener Weg stellt einen Handlungsschwerpunkt dar (vgl. Steckbrief D3). Der Altenlingener Weg bietet gute Radverkehrsbedingungen und eine attraktive Alternative zur Meppener Straße, sollte aber als Fahrradroute aufgewertet werden. Die Route schließt im Norden an den Radweg entlang des Dortmund-Ems-Kanals an.

Insgesamt weist die Route eine mittlere bis hohe Problemdichte auf, da insbesondere an den Knotenpunkten größere Maßnahmen vorzunehmen sind.

Funktion im Gesamtkonzept

Mit der Route wird der Stadtteil Altenlingen angebunden, der in einem für eine Fahrradnutzung sehr geeigneten Entfernungsbereich zur Innenstadt liegt (Gesamtlänge der Route: 2,7 km). Geschaffen kann eine Führung über verkehrsarme Straßen, die eine attraktive Routenführung, auch im Freizeitverkehr mit Anbindung des DEK, erlauben.

Wesentliche Schritte

1. Abstimmung des genauen Routenverlaufes und der Lösungen im Arbeitskreis
2. Befahren und Erfassen des Bestands, der Mängel und des Handlungsbedarfes
3. Zusammenstellung/ Kostenschätzung von Lösungen für Punkt- und Streckenmängel
4. Gestalten von Überquerungsstellen und weiteren Details
5. Evtl. Ausschilderung der Route
6. Begleitung der Umsetzung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung mit allen fahrradrelevanten Dienststellen, Polizei, Interessenverbände, Wirtschaft, LWK

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 1,5 Jahre

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 1.2	Nordwestroute Altenlingen	
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Hoch		Besondere Beteiligte
CO₂-Minderung – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion		Weitere Wirkungen – Steigerung der Radverkehrsanteile bei verschiedenen Fahrtzwecken – Bündelungswirkung
Synergien Funktionale Synergien: <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1 : Haupttroutennetz – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief A 1.5: Ostroute Gauerbach – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd – Steckbrief A 1.8: Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena – Steckbrief A 1.11: Innenstadtring – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, u. a. <ul style="list-style-type: none"> – <i>Altenlingener Weg: Fahrradstraße einrichten</i> – <i>Altlingener Weg: Querungshilfe schließen</i> – <i>Meppener Straße: fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe</i> – <i>Meppener Straße zwischen In den Sandbergen und Altenlingener Weg: Gehweg Radfahrer frei, jedoch zu schmal, daher Konflikte mit Fußgängern</i> – <i>Meppener Straße/Altenlingener Weg: Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer</i> 		
Verweise Steckbrief C1.2: LSA-Knoten Meppener Straße/ Wilhelmstraße Steckbrief D3: Meppener Straße / Altenlingener Weg		
Anlagen		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 1.4
Nordostroute Brögbern


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Aus der Innenstadt kommend beginnt die Route am Kreisverkehr Burgstraße und verläuft über die Mühlenstiege nach Norden. Nach der Unterführung werden Führungen in Tempo 30 Zonen erreicht, die zahlreiche Ziele, wie z.B. Schulen anbinden. Weiter in Richtung Norden verläuft die Route entlang der Haselünner Straße, deren Querung problembehaftet ist, wie auch die Radverkehrsführungen an den Auffahrten zur B70. In den Ortsteilen Damaschke und Sandbrinker Heide sinkt der Handlungsbedarf. Die Route weist eine mittlere bis hohe Problemdichte auf, die vor allem in den Knotenbereichen bedingt ist. Die Streckenführungen müssen für eine verstärkte Fahrradnutzung optimiert werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Die Nordostroute soll als durchgängige, sichere und zügig befahrbare Hauptroute die Innenstadt mit den Ortsteilen Damaschke und Brögbern verbinden. Außerdem unterliegt der Route eine besondere Bedeutung durch die angrenzenden Schulen auf der Verbindung.

Wesentliche Schritte

1. Abstimmung des genauen Routenverlaufes und der Lösungen im Arbeitskreis
2. Befahren und Erfassen des Bestands, der Mängel und des Handlungsbedarfes
3. Zusammenstellung/ Kostenschätzung von Lösungen für Punkt- und Streckenmängel
4. Gestalten von Überquerungsstellen und weiteren Details
5. Evtl. Ausschilderung der Route
6. Begleitung der Umsetzung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung mit allen fahrradrelevanten Dienststellen, Polizei, Interessenverbände, Wirtschaft

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 1,5 Jahre



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 1.4	Nordostroute Brögbern	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Hoch – Geschätzte Gesamtkosten: 214.000 € 		Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ortsrat Brögbern
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 		Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Radverkehrsanteile bei verschiedenen Fahrtzwecken – Bündelungswirkung
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1 : Haupttroutennetz – Steckbrief A 1.2: Nordwestroute Altenlingen – Steckbrief A 1.5: Ostroute Gauerbach – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd – Steckbrief A 1.8: Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena – Steckbrief A 1.11: Innenstadtring – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, u. a. <ul style="list-style-type: none"> – <i>Hinweise aus dem Arbeitskreis 2 am 01.06.2015 – Thema Schulrouten</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> Steckbrief C1.4: Kreisverkehr Burgstraße Steckbrief C4.1: Querungsstelle Willy-Brandt-Ring / Mühlenstiege 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> Detailliertes Fachkapitel zur Route A1.4 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 1.5
Ostroute Gauerbach


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung*

Die 5,1 km lange Ostroute Gauerbach führt vom Bahnhof (Unterführung) über fahrradfreundliche Anliegerstraßen bis zum Knotenpunkt Georgstraße/ Lengericher Str./ Frerener Str.. Bis hier besteht kein Handlungsbedarf, die Führung als Fahrradstraße und die besonders gestalteten Anbindungen abzweigender Routen sind vorbildlich. Im Knotenpunkt und weiteren Verlauf der Lengericher Str. (L 60) ist eine beidseitige Führung festzulegen (Aufhebung der Benutzungspflicht). Zwei Optionen bieten sich für Abzweige von der L 60 nach Gauerbach an. A. Empfohlen: FG-LSA Höhe Pferdeweg (Malteser) – Weg entlang Strootbach – Schulstraße – Immenweg oder B. FG-LSA Höhe Schulstraße – Immenweg. In Gauerbach sollte die Route zentral durch den Stadtteil bis Laxtener Brook und ggf. entlang der L 60 bis Brockhausen verlaufen. Der Ausbaubedarf ist bei Variante A höher als bei B, die Wegeführung jedoch plausibler und die Länge kürzer.

*) Detailbefahrung der Route noch nicht erfolgt

Funktion im Gesamtkonzept

Die Ostroute Gauerbach soll als durchgängig, sicher und zügig befahrbare Hauptroute die Innenstadt/Bahnhof mit dem Stadtteil Gauerbach verbinden.

Wesentliche Schritte

1. Abstimmung des genauen Routenverlaufes und der Zielanbindungen
2. Befahren und Erfassen des Bestands, der Mängel und des Handlungsbedarfes
3. Zusammenstellung/ Kostenschätzung von Lösungen für Punkt- und Streckenmängel
4. Gestalten von Überquerungsstellen und Details; evtl. Ausschilderung
5. Begleitung der Umsetzung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 1,5 Jahre



Feldstraße (li.), Ludwigstraße (mi.), Lengericher Straße (re.)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 1.5	Ostroute Gauerbach	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel – Eingrenzung: ca. 80 bis 120 Tsd. € für Knoten-, Markierungs- und Ausbaumaßnahmen 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ortsrat Laxten 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Radverkehrsanteile bei verschiedenen Fahrtzwecken – Bündelungswirkung 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1 : Haupttroutennetz – Steckbrief A 1.2: Nordwestroute Altenlingen – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd – Steckbrief A 1.8: Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena – Steckbrief A 1.11: Innenstadtring – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, u. a. <ul style="list-style-type: none"> – <i>Routenvorschläge aus der öffentlichen Veranstaltung, AG „Radrouten für Alltag und Freizeit“</i> 		
Verweise		
Anlagen		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 1.7
Südroute Darne Industriepark Süd


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die ca. 6,8 km lange Südroute Darne Industriepark Süd mit der Überführung An der Kokenmühle über die Bahnstrecke bindet günstig an die Innenstadt bzw. Bahnhof an. Der vorläufige Routenverlauf, für den die ADFC-Ortsgruppe Lingen den Anstoß gab, führt über die Anlieger- bzw. Sammelstraßen Schwedenschanze, Am Kaninchenberg und Vennestr. autoarm bis zur Rheiner Straße. Auf vorhandenen Radverkehrsanlagen, als Alternativroute A1.7a, führt die Hauptroute entlang der Rheiner Str. bis nach Estringen und Bramsche (ca. 8 km). Über Darmer Esch wird der Industriepark direkt erreicht. Der Lösungsaufwand wird vorläufig als mittelgroß eingeschätzt. Die direkte aber stärker verkehrsbelastete Führung über die Rheiner Str. muss auf mögliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit untersucht werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Die Südroute Darne Industriepark Süd soll als durchgängig, sicher und zügig befahrbar Hauptroute die Innenstadt/Bahnhof mit den Stadtteilen Darne und Bramsche und dem angrenzenden Industriepark verbinden.

Wesentliche Schritte

1. Abstimmung des genauen Routenverlaufes und der Zielanbindungen
2. Befahren und Erfassen des Bestands, der Mängel und des Handlungsbedarfes
3. Zusammenstellung/ Kostenschätzung von Lösungen für Punkt- und Streckenmängel
4. Gestalten von Überquerungsstellen und Details; evtl. Ausschilderung
5. Begleitung der Umsetzung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 1,5 Jahre



Von links nach rechts: Rheiner Straße, Am Kaninchenberg, Schwedenschanze

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 1.7	Südroute Darne Industriepark Süd	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel – Eingrenzung: ca. 50.000 € bis 100.000 € für Knoten-, Markierungs- und Ausbaumaßnahmen 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ortsräte Darne und Bramsche – Ortsansässige Betriebe 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Radverkehrsanteile bei verschiedenen Fahrtzwecken – Bündelungswirkung 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Hauptroutennetz – Steckbrief A 1.2: Nordwestroute Altenlingen – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief A 1.5: Ostroute Gauerbach – Steckbrief A 1.8: Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena – Steckbrief A 1.11: Innenstadtring – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Hinweise des ADFC, Ortsgruppe Lingen</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Hauptroutennetz 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Fotomontage Schwedenschanze / Am Kaninchenberg / Karlstraße – Plan 3.1: Routenverlauf – Plan 3.2: Führungsformen – Plan 3.3: Handlungsbedarf 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

Details Südroute:
Knoten Schwedenschanze /
Am Kaninchenberg / Karlstraße

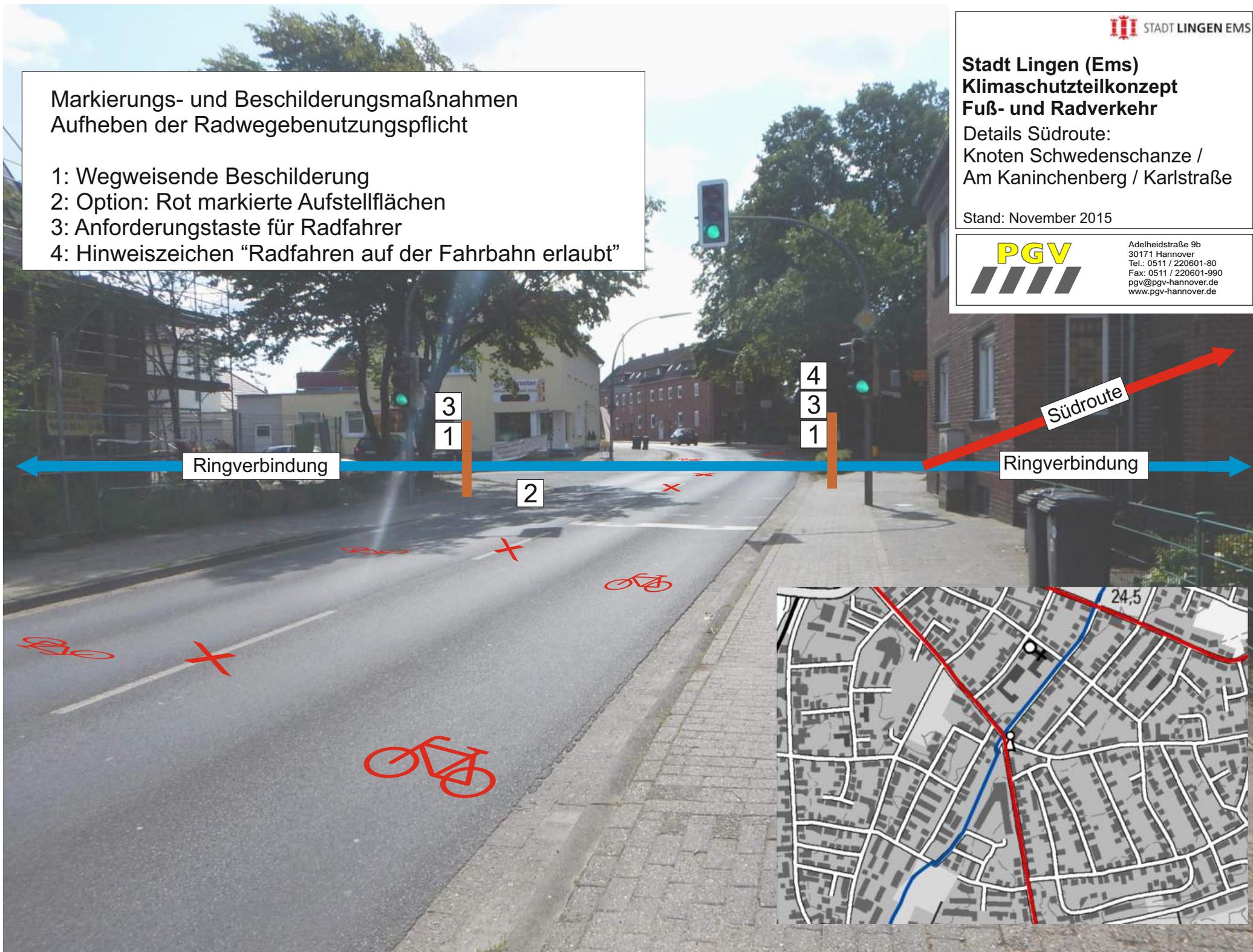
Stand: November 2015

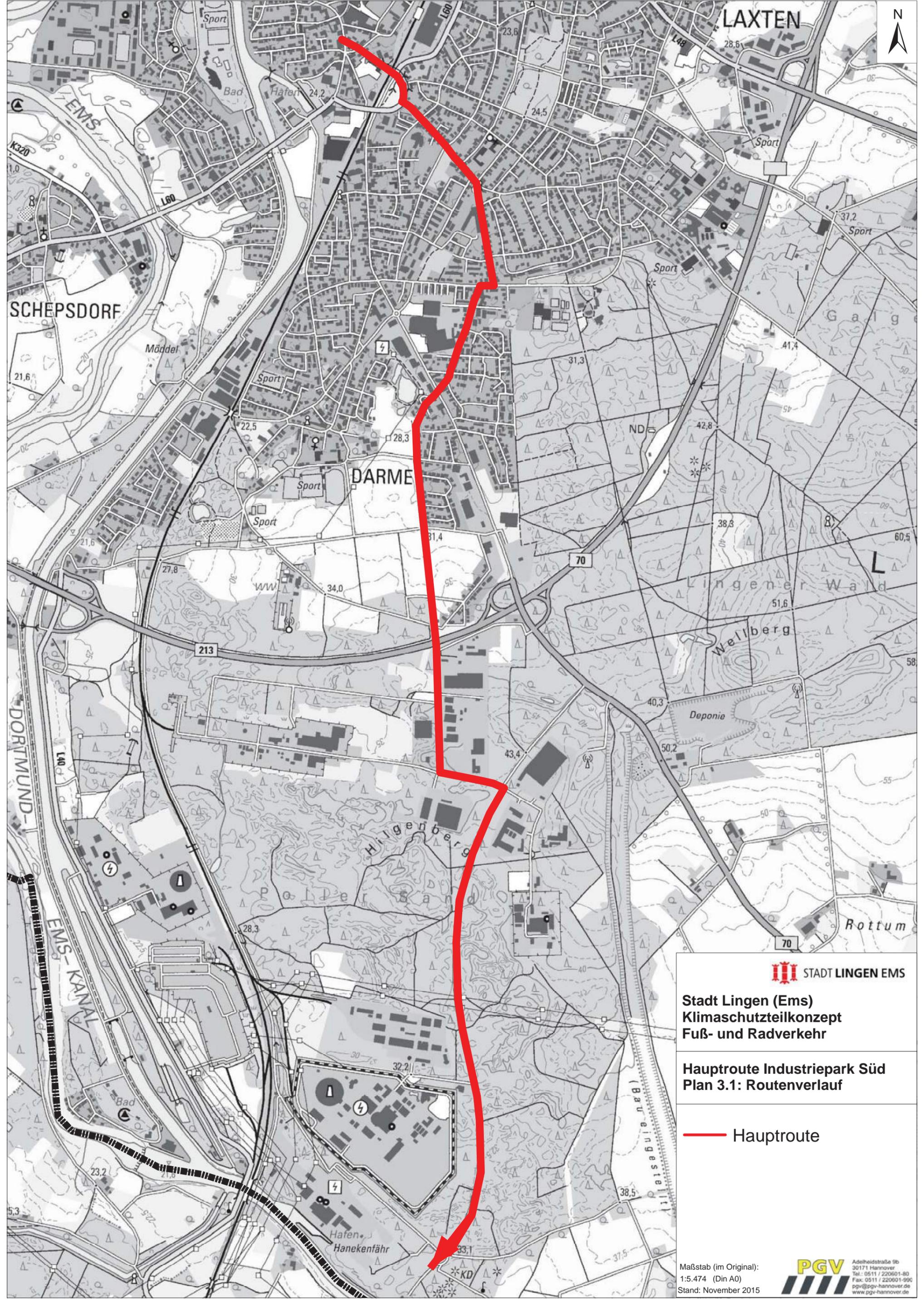


Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

**Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen
Aufheben der Radwegebenutzungspflicht**

- 1: Wegweisende Beschilderung
- 2: Option: Rot markierte Aufstellflächen
- 3: Anforderungstaste für Radfahrer
- 4: Hinweiszeichen "Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt"





 **STADT LINGEN EMS**

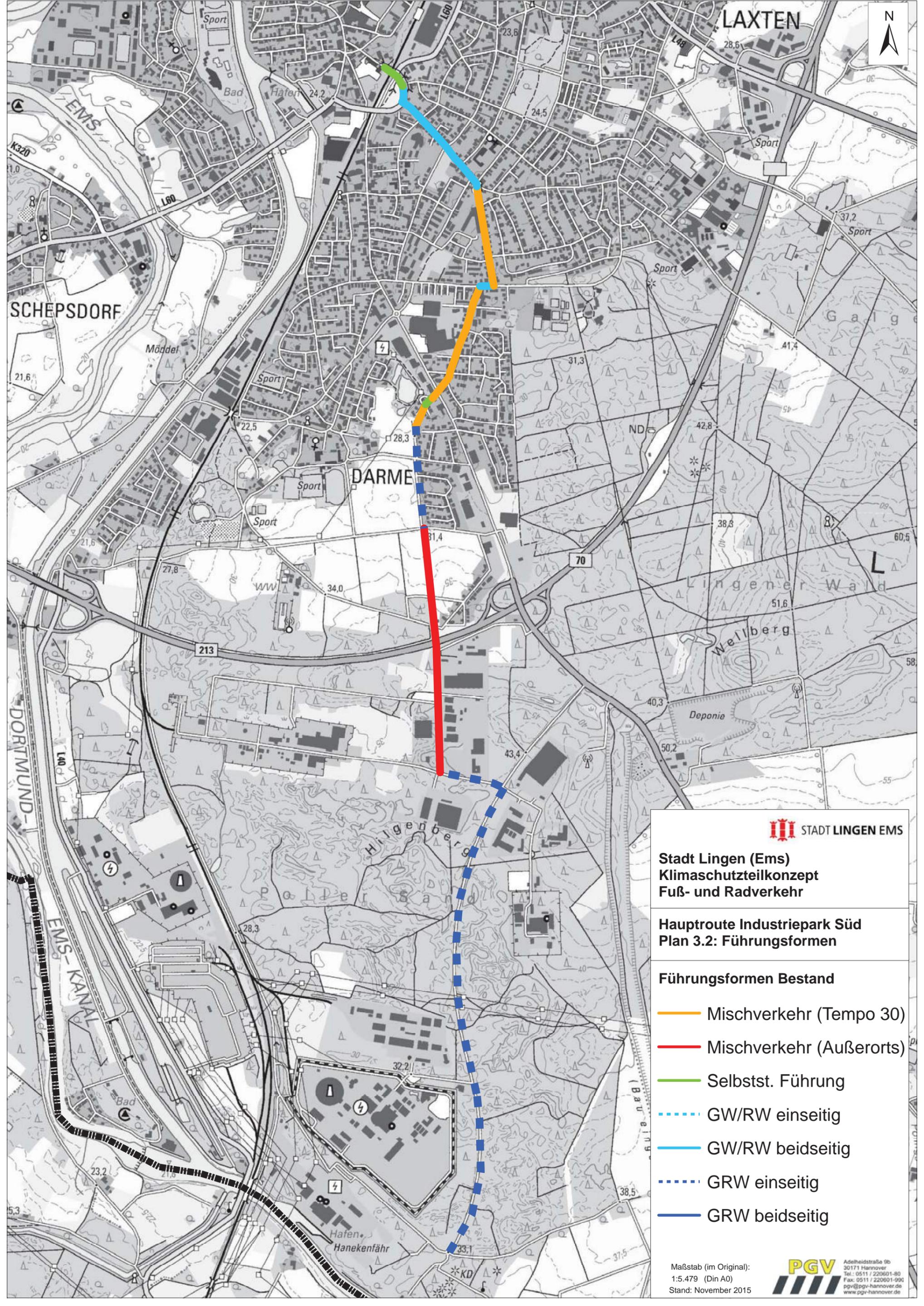
**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

**Hauptroute Industriepark Süd
Plan 3.1: Routenverlauf**

 **Hauptroute**

Maßstab (im Original):
1:5.474 (Din A0)
Stand: November 2015

 **PGV**
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



LAXTEN

SCHEPSDORF

DARME

Hilgenberg

 STADT LINGEN EMS

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

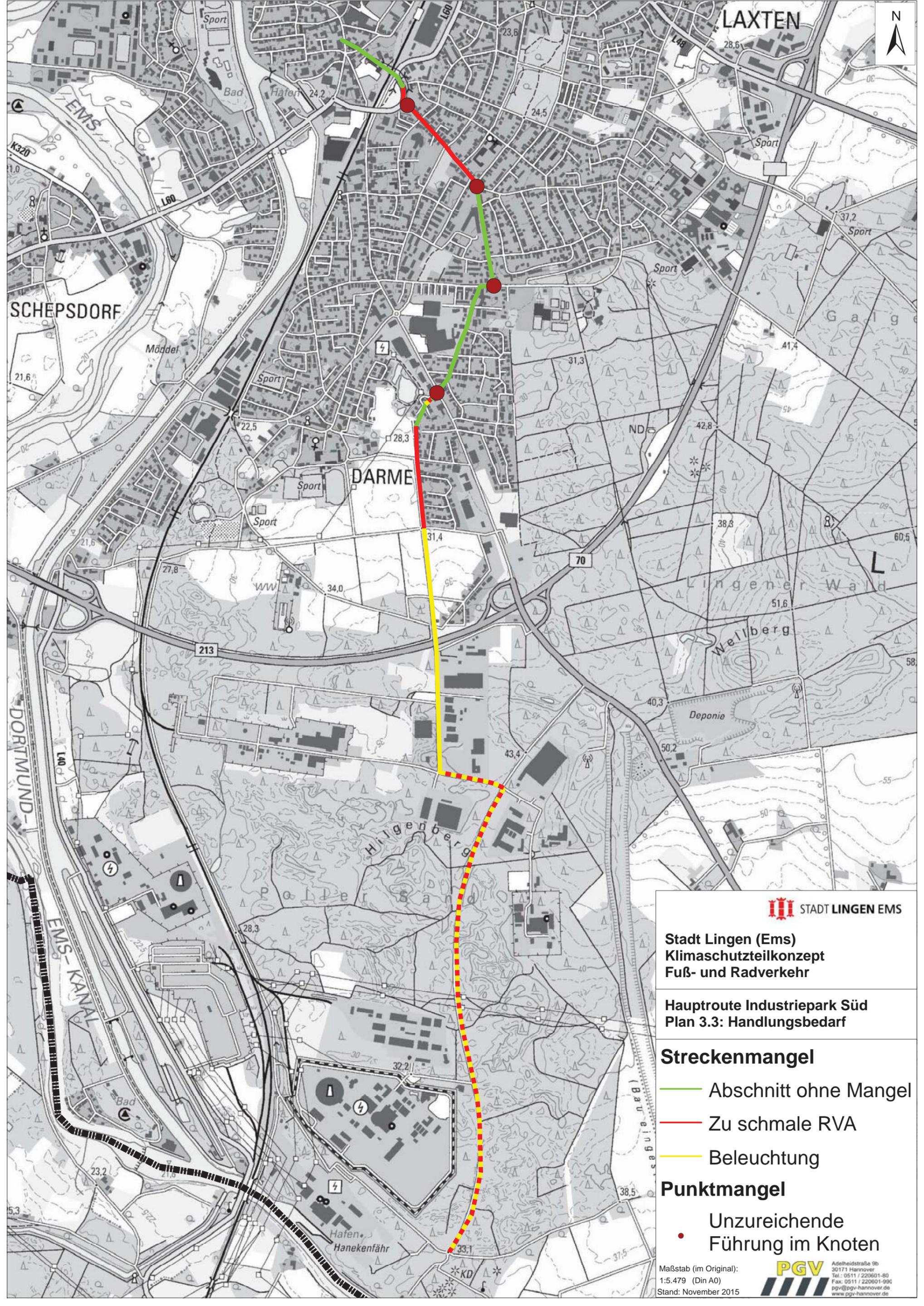
**Hauptroute Industriepark Süd
Plan 3.2: Führungsformen**

Führungsformen Bestand

-  Mischverkehr (Tempo 30)
-  Mischverkehr (Außerorts)
-  Selbstst. Führung
-  GW/RW einseitig
-  GW/RW beidseitig
-  GRW einseitig
-  GRW beidseitig

Maßstab (im Original):
1:5.479 (Din A0)
Stand: November 2015

 **PGV**
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

**Hauptroute Industriepark Süd
Plan 3.3: Handlungsbedarf**

Streckenmangel

-  Abschnitt ohne Mangel
-  Zu schmale RVA
-  Beleuchtung

Punkt-mangel

-  Unzureichende Führung im Knoten

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 1.8
**Südwestroute Schepsdorf über Lindenstraße
mit Variante über Emsland Arena**


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die 4,3 km lange Südwestroute verläuft mit ihrem Hauptkorridor vom Bahnhof bzw. von der Innenstadt (Lookenstraße) über die Kreisverkehre Jakob-Wolff-Platz und Lindenstraße/Kurt-Schumacher-Brücke entlang der Landesstraße L 60 nach Schepsdorf. Ergänzend dazu wird das überregionale Veranstaltungszentrum Emsland Arena vom Bahnhof aus alternativ zur vielbefahrenen Bernd-Rosemeyer-Str. und Lindenstr. über die z. T. vorhandene Wegeverbindung für den Fuß- und den Radverkehr erreichbar gemacht (Variante). Allein zwischen der Unterführung der Bahnbrücke An der Kokenmühle und dem Bahnhof/ZOB muss eine Lückenschließung erfolgen (Grunderwerb).

Funktion im Gesamtkonzept

Die Südwestroute Schepsdorf soll als durchgängig, sicher und zügig befahrbare Hauptroute die Innenstadt/Bahnhof mit dem gleichnamigen Stadtteil verbinden. Ergänzend wird eine verkehrsarme, noch direktere Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zur Emsland Arena alternativ zur Lindenstraße hergestellt (gewünschter Lückenschluss).

Wesentliche Schritte

1. Abstimmung des genauen Routenverlaufes und der Zielanbindungen
2. Befahren und Erfassen des Bestands, der Mängel und des Handlungsbedarfes
3. Zusammenstellung/ Kostenschätzung von Lösungen für Punkt- und Streckenmängel
4. Gestalten von Überquerungsstellen und Details; evtl. Ausschilderung
5. Begleitung der Umsetzung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

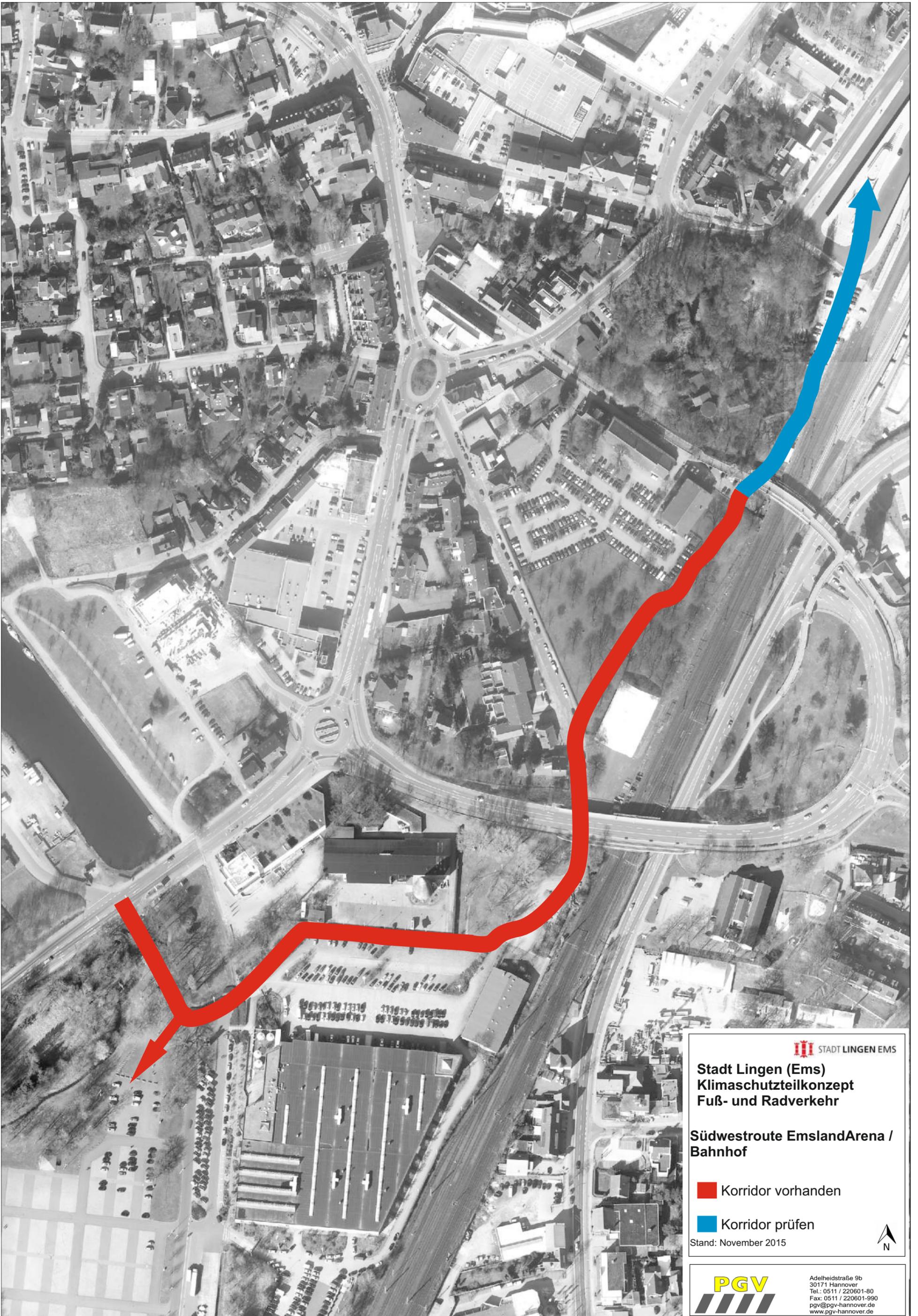
0,5 bis 1,0 Jahre



Von links nach rechts: Darmer Hafenstraße, Alte Rheiner Straße, An der Kokenmühle

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 1.8	Südwestroute Schepsdorf über Lindenstraße mit Variante über Emsland Arena	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel – Eingrenzung: ca. 30 bis 50 Tsd. € für Knoten-, Markierungs- und Ausbaumaßnahmen 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ortsrat Schepsdorf – Betreiber Emsland Arena – Deutsche Bahn AG 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Radverkehrsanteile bei verschiedenen Fahrtzwecken – Bündelungswirkung 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Haupttroutennetz – Steckbrief A 1.2: Nordwestroute Altenlingen – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief A 1.5: Ostroute Gauerbach – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd – Steckbrief A 1.11: Innenstadtring – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Hinweise aus dem Arbeitskreis 1 am 21.05.2015</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D1: Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL) 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Übersichtsplan mit Routenverlauf 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



 STADT LINGEN EMS

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

**Südwestroute EmslandArena /
Bahnhof**

 Korridor vorhanden

 Korridor prüfen

Stand: November 2015



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 1.11
Innenstadtring


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Der ca. 2,5 km lange Innenstadtring ist ein Radverkehrsprojekt entlang der umgebenden Hauptverkehrsstraßen. Diese bieten im Gegensatz zu den kleinteiligen und stark frequentierten Innenstadtstraßen Raum für sichere und zügig befahrbare Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs, auch bei zunehmendem Radverkehr. Um der Verteilerfunktion gerecht zu werden, sind zügiges Abbiegen, geringe Wartezeiten an LSA-Querungen für Radfahrer und die möglichst fahrradfreundliche Gestaltung der angrenzenden Kreisverkehre wichtig. Mit der Umgestaltung der LSA-Kreuzung Wilhelmstr./Waldstraße wurde bereits ein Schritt in diese Richtung unternommen. Auch anhaltende Konflikte zwischen einbiegenden Kfz und im Seitenraum verkehrenden Radfahrern (z. B. Neue Straße) sowie Probleme an Engstellen können mit verbesserten Führungen am Innenstadtring unterbunden werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Im Zuge des Innenstadtringes soll ein Konzept entwickelt werden, das unter Berücksichtigung der Fußgänger, der Linienbusse und des Kfz-Verkehrs sowie städtebaulicher Rahmenbedingungen nutzerverträgliches und verkehrssicheres Radfahren ermöglicht.

Wesentliche Schritte

1. Abstimmung des genauen Routenverlaufes und der Zielanbindungen
2. Befahren und Erfassen des Bestands, der Mängel und des Handlungsbedarfes
3. Zusammenstellung/ Kostenschätzung von Lösungen für Punkt- und Streckenmängel
4. Gestalten von Überquerungsstellen und Details; evtl. Ausschilderung
5. Begleitung der Umsetzung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

2 bis 4 Jahre



Konrad-Adenauer-Ring (li.), Wilhelmstraße (mi.), Bernd-Rosemeyer-Str. (re.)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
A 1.11	Innenstadtring
	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel – Eingrenzung: ca. 70 bis 120 Tsd. € für Markierung, Beschilderung und punktuelle Umbauten (zzgl. Knotenpunkte und evtl. bauliche Streckenumgestaltung) 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Fachkundige Bürger, umsetzungsbegleitende Arbeitsgruppe – Bedarfswise – Einzelhandel, Schulen, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Radverkehrsanteile bei verschiedenen Fahrtzwecken – Bündelungswirkung
Synergien <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1 : Haupttroutennetz – Steckbrief A 1.2: Nordwestroute Altenlingen – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief A 1.5: Ostroute Gauerbach – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd – Steckbrief A 1.8: Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, u. a. <ul style="list-style-type: none"> – <i>Im AK Themen 1-1 (21.05) bearbeitetet Knotenpunkte</i> 	
Verweise	
Anlagen	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 2

Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht zählt zu den kommunalen Aufgaben, besonders seit der letzten Fahrradnovelle zur StVO, nach der der Radverkehr im Regelfall auf der Fahrbahn geführt wird. Beim Einsatz von Mitteln zur Regelung und Lenkung des Radverkehrs geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Die Benutzungspflicht ist nur dann anzuordnen, wenn die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf es im Einzelfall zwingend erfordern. Es wird empfohlen, die Überprüfung durchzuführen, ggf. in Verbindung mit einer Verkehrsschau.

Funktion im Gesamtkonzept

Die Überprüfung der StVO-Konformität der Radverkehrsführungen ist Grundvoraussetzung für die anspruchsgerechte und verträgliche Radverkehrsführung an Straßen mit Separationsprinzip. Vorliegende Hemmnisse und Unverträglichkeiten stehen hier der klimafreundlichen Steigerung der Fuß- und Radverkehrsanteile entgegen.

Wesentliche Schritte

1. Befahrung des vorhandenen straßenbegleitenden Radwegenetzes im Stadtgebiet
2. Dokumentation der Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Ausbauelemente, Führung an Knotenpunkten und weiterer Kriterien (Datenbank)
3. Auswertung und Ableitung von Empfehlungen zur zukünftigen Radwegebenutzungspflicht gemäß den Anforderungskriterien der Regelwerke
4. Verkehrsschau zur Abstimmung der behördlichen Anordnungen und Maßnahmen
5. Umgestaltung Knotenpunkt Wilhelmstraße/ Waldstraße ggf. als „Pilotvorhaben“

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 2 Jahre



Von links nach rechts: Jakob-Wolff-Straße, Kreisverkehr Waldstraße/W.-Brandt-Ring, Bernd-Rosemeyer-Str.

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 2	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht	
		
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Gering	Besondere Beteiligte	
CO₂-Minderung – Besonders nachhaltige, flächendeckende und grundlegende Maßnahme	Weitere Wirkungen – Erhöhung der Fuß- und Radverkehrssicherheit – Abnahme schwerer Unfallfolgen im Radverkehr – Verbesserung des „Fahrradklimas“	
Synergien Funktionale Synergie – Steckbrief C 1: Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, u. a. – <i>Öffentliche Veranstaltung 15.04.2015, Themenort III „Radweg versus Fahrbahn“ u. a. "...besonders zu beachten ist die Sichtbarkeit der Radfahrer. Im Kreisverkehr bedeutet das nach Ansicht der Teilnehmer, dass die Radfahrer dort auf die Straße gehören"</i>		
Verweise		
Anlagen – Datenbankauszug Überprüfung Radwegebenutzungspflicht Stadt Detmold (PGV, 2014)		
Sonstige Quellen – Klöpfer, J. Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz (2011) http://www.mainz.de/medien/internet/downloads/Radwegebenutzungspflicht_Leitfaden.pdf		

RS23 - Bestandserfassung und Auswertung Detmold

Abschnitts-Nr:

Foto-Nr. (von/bis): 0989 - 0998

Aufnahmedatum: 18.09.2014

Straße: Am Gelskamp

Abschnitt von Wittekindstr

bis Klingenbergstr

Fahrtrichtung: West

DTV: 4500

Baulastträger: Stadt

Länge: m

Bestand

Radverkehrsanlage		Kennzeichnung		Parken	Kfz		Anmerkung
<input type="checkbox"/> FB	Breite RVA: <input type="text" value="0"/> m	<input type="checkbox"/> Z 237	<input type="checkbox"/> <-- -->	<input checked="" type="checkbox"/> kein	Vzul: <input type="text" value="50"/> km/h	<input checked="" type="checkbox"/> Markierung der Furten	Furten tlws markiert; Ausfahrten tlws. Schlecht einsehbar
<input type="checkbox"/> RFS	Breite STS: <input type="text" value="0,3"/> m	<input checked="" type="checkbox"/> Z 239	<input type="checkbox"/> Z 237	<input type="checkbox"/> schräg	<input checked="" type="checkbox"/> Innerorts	<input type="checkbox"/> RV Signale im Knoten	
<input type="checkbox"/> SStr.	Breite GW: <input type="text" value="2"/> m	<input type="checkbox"/> Z 240	<input type="checkbox"/> Z 239	<input type="checkbox"/> längs	<input type="checkbox"/> Außerorts	<input type="checkbox"/> Einbauten: <input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> RW	Anbaufrei <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Z 241	<input type="checkbox"/> Z 240	<input type="checkbox"/> sonstiges		Stetigkeit der Linienführung	
<input type="checkbox"/> GW/RW	Bitumen <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Z 1022-10	<input type="checkbox"/> Z 241			<input checked="" type="checkbox"/> ja	
<input type="checkbox"/> GRW	Pflaster <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> Z 1022-10			<input type="checkbox"/> nein: <input type="text"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Gehweg	Betonplatte <input checked="" type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/> Busspur	Zustand Oberfläche: <input type="text" value="ok"/>						

Auswertung

Anforderung erfüllt	Erfordernis Benutzungspflicht	Probleme:	Handlungsbedarf
<input type="checkbox"/> Sicherheit	<input type="checkbox"/> ja	<input type="text" value="Breite Seitenanlage zu gering;
eingeschränkte Sicht Einfahrten"/>	Vorschlag PGV: <input type="text" value="Aufhebung Benutzungsrecht"/>
<input type="checkbox"/> Breite	<input type="checkbox"/> möglichst		Maßnahmen Verkehrsschau: <input type="text" value="Demarkierung der Zufahrten; Beschilderung demontieren (VZ 239 + VZ 1022-10)"/>
<input type="checkbox"/> Verkehrliche Erfordernis	<input checked="" type="checkbox"/> nein		Priorität:
<input checked="" type="checkbox"/> Stetigkeit			Kosten: 50

RS23 - Bestandserfassung und Auswertung Detmold

Abschnitts-Nr:

Foto-Nr. (von/bis): 0999 - 1007

Aufnahmedatum: 18.09.2014

Straße: Am Gelskamp

Abschnitt von Klingenbergstr.

bis Wittekindstr

Fahrtrichtung: Ost

DTV: 4500

Baulastträger: Stadt

Länge: m

Bestand

Radverkehrsanlage		Kennzeichnung		Parken	Kfz	Anmerkung	
<input type="checkbox"/> FB	Breite RVA: <input type="text" value="0"/> m	<input type="checkbox"/> Z 237	<input type="checkbox"/> <-- -->	<input checked="" type="checkbox"/> kein	Vzul: <input type="text" value="50"/> km/h	<input type="checkbox"/> Markierung der Furten	kurz vor Ende: 2m
<input type="checkbox"/> RFS	Breite STS: <input type="text" value="0,3"/> m	<input checked="" type="checkbox"/> Z 239	<input type="checkbox"/> Z 237	<input type="checkbox"/> schräg	<input checked="" type="checkbox"/> Innerorts	<input type="checkbox"/> RV Signale im Knoten	
<input type="checkbox"/> SStr.	Breite GW: <input type="text" value="2,5"/> m	<input type="checkbox"/> Z 240	<input type="checkbox"/> Z 239	<input type="checkbox"/> längs	<input type="checkbox"/> Außerorts	<input type="checkbox"/> Einbauten: <input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> RW	Anbaufrei <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Z 241	<input type="checkbox"/> Z 240	<input type="checkbox"/> sonstiges	Stetigkeit der Linienführung		
<input type="checkbox"/> GW/RW	Bitumen <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Z 1022-10	<input type="checkbox"/> Z 241		<input type="checkbox"/> ja		
<input type="checkbox"/> GRW	Pflaster <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> Z 1022-10		<input checked="" type="checkbox"/> nein: <input type="text" value="Kurve"/>		
<input checked="" type="checkbox"/> Gehweg	Betonplatte <input checked="" type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/> Busspur	Zustand Oberfläche: <input type="text" value="ok"/>						

Auswertung

Anforderung erfüllt	Erfordernis Benutzungspflicht	Handlungsbedarf	
<input type="checkbox"/> Sicherheit <input type="checkbox"/> Breite <input type="checkbox"/> Verkehrliche Erfordernis <input type="checkbox"/> Stetigkeit	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> möglichst <input checked="" type="checkbox"/> nein	Probleme: <input type="text" value="Breite Seitenanlage zu gering; eingeschränkte Sicht Einfahrten"/>	Vorschlag PGV: <input type="text" value="Aufhebung Benutzungsrecht"/> Maßnahmen Verkehrsschau: <input type="text" value="Beschilderung (VZ 239 + VZ 1022-10) und Pfosten demontieren"/>
		Priorität:	Kosten: 50

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 3
Einrichtung von Fahrradstraßen


Handlungsbedarf

Fahrradstraßen unterstützen die Fahrradnutzung maßgeblich und sind eine in vielen Städten häufige Führungsform im Nebenstraßennetz. Gemäß StVO-Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße) gilt: „*Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).*“ Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Insbesondere im Zuge durchgängiger Radverkehrsverbindungen sind zum Teil erhebliche Radverkehrszunahmen zu verzeichnen (Attraktivitätsgewinn, Bündelungseffekte). In Lingen sollten die bereits bestehenden Fahrradstraßen ergänzt und vernetzt werden; dafür liegen verschiedene Anregungen vor.

Funktion im Gesamtkonzept

Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element im städtischen Haupttroutennetz, das für stärker frequentierte Netzverbindungen, im Zuge von Schulwegen und im Stadtzentrum gleichermaßen in Frage kommt und sich für die Fahrradförderung gut vermarkten lässt.

Wesentliche Schritte

1. Auswahl und Abstimmung geeigneter Verbindungen im Routennetz
2. Erhebungen vor Ort, u. a. Fließender und Ruhender Verkehr (Eignungsprüfung)
3. Detailplanung und Umsetzung
4. Begleitung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

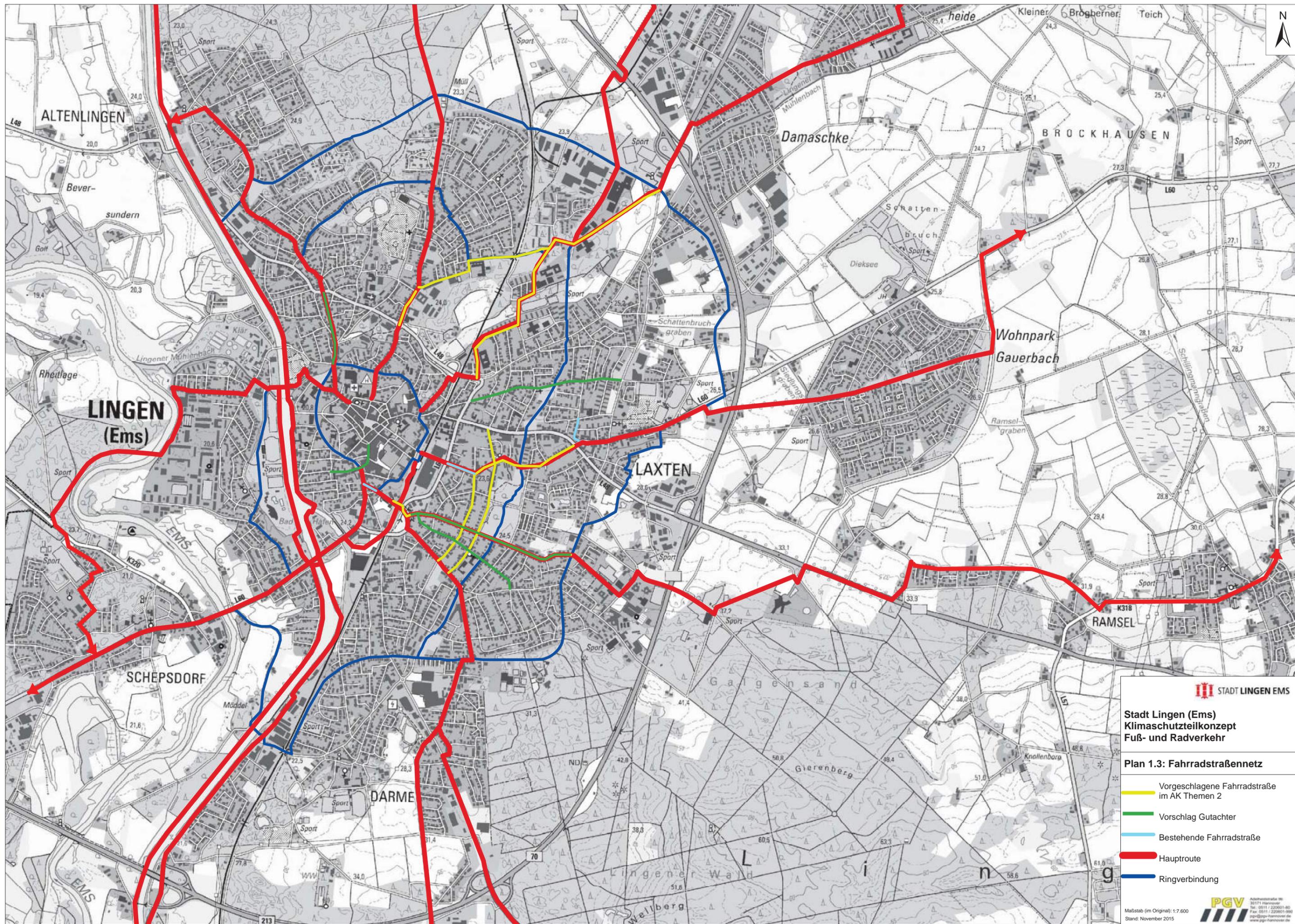
1/2 bis 1 Jahr



Von links nach rechts: Jakob-Wolff-Straße – Feldstraße – Große Barlinge (Hannover, Vorfahrtregelung)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 3	Einrichtung von Fahrradstraßen	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel (in der Summe) – Eingrenzung: ca. 10 bis 40 Tsd. € pro Fahrradstraße, je nach Länge, Markierungs- und Beschilderungsaufwand (zzgl. Straßenausbaumaßnahmen) 	Besondere Beteiligte <p>Fallweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ortsräte, fachkundige Bürger – Umsetzungsbegleitende Arbeitsgruppe – Schulen 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Bündelungswirkung, Steigerung des Radverkehrsanteils – Abnahme der schweren Unfallfolgen im Radverkehr – Verbesserung des „Fahrradklimas“ 	
Synergien		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Öffentliche Veranstaltung 15.04.2015, Themenort I, Radrouten für Alltag und Freizeit</i> – <i>Arbeitskreis Themen 2 02.06.2015, Thementisch 2 Wie gelangen Kinder und Jugendliche sicher mit dem Fahrrad zur Schule / zur Ausbildungsstätte</i> – <i>Fahrradstraßen an Schulen einrichten</i> – <i>Nennungen u. a.: Adolf-, Delp-, Elster-, Ludwig-, Schützen-, Strootstraße</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Haupttroutennetz – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Plan 1.3: Fahrradstraßen für Lingen – Liste 3 – Einrichtung von Fahrradstraßen 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



 **STADT LINGEN EMS**

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

Plan 1.3: Fahrradstraßennetz

-  Vorgeschlagene Fahrradstraße im AK Themen 2
-  Vorschlag Gutachter
-  Bestehende Fahrradstraße
-  Hauptroute
-  Ringverbindung

Liste 3 - Einrichtung von Fahrradstraßen	
Allgemein	Fahrradstraßen an Schulen
Adolfstraße	
Altenlingener Weg	
Beckstraße	
Brockhauser Weg	
Delphstraße	
Elster Straße	
Feldstraße	Verlängerung der Fahrradstraße bis zur L60/L48
Heidekampstraße	
Joh.-Meyer-Straße	
Jos.-Kaiser Straße	
Josefstraße	
Kardinal v Galen Straße	
Lookenstraße	
Loosstraße	
Ludwigstraße	
Schützenstraße	
Strootstraße	

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

A 4
Fahrradwegweisung für den Alltagsverkehr


Handlungsbedarf

Die in Lingen bereits bewegweisen Radrouten sind eher für den touristischen Radverkehr geeignet als für den Alltagsradverkehr. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. Bei Verbindungen durch Erschließungsstraßen ohne Radverkehrsanlagen können durch die Wegweisung der Routenverlauf und Netzzusammenhänge transparent gemacht werden. Es wird empfohlen, die Routen des Haupttroutennetzes mit einer Wegweisung nach FGSV-Standard auszustatten*. Dabei sind neben den im Alltagsverkehr gesamtstädtisch wichtigen Zielen auch Ortsteile und Nachbargemeinden auszuschildern. Eine Integration der bestehenden Wegweisung ist erforderlich, um nur einen Systemansatz zu haben.

*Geplante Länge Haupttrouten-Streckennetz ca. 70 km (Stand Oktober 2015)

Funktion im Gesamtkonzept

Werden Fahrradrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen eingerichtet, sind diese oft nur durch die Fahrradwegweisung erkennbar. Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer, die bisher nur ihre angestammte Route kannten, werden auf das neue Angebot aufmerksam gemacht. Wegweisung ist auch Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr.

Wesentliche Schritte

1. Ausbau der Haupttrouten (vgl. Steckbrief A1)
2. Zielkonzept; Ausarbeitung einer ausführungsreifen Standortplanung
3. Ausschreibung, Herstellung und Aufstellung der Wegweiser
4. Regelmäßige Kontrolle und Wartung

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 2 Jahre

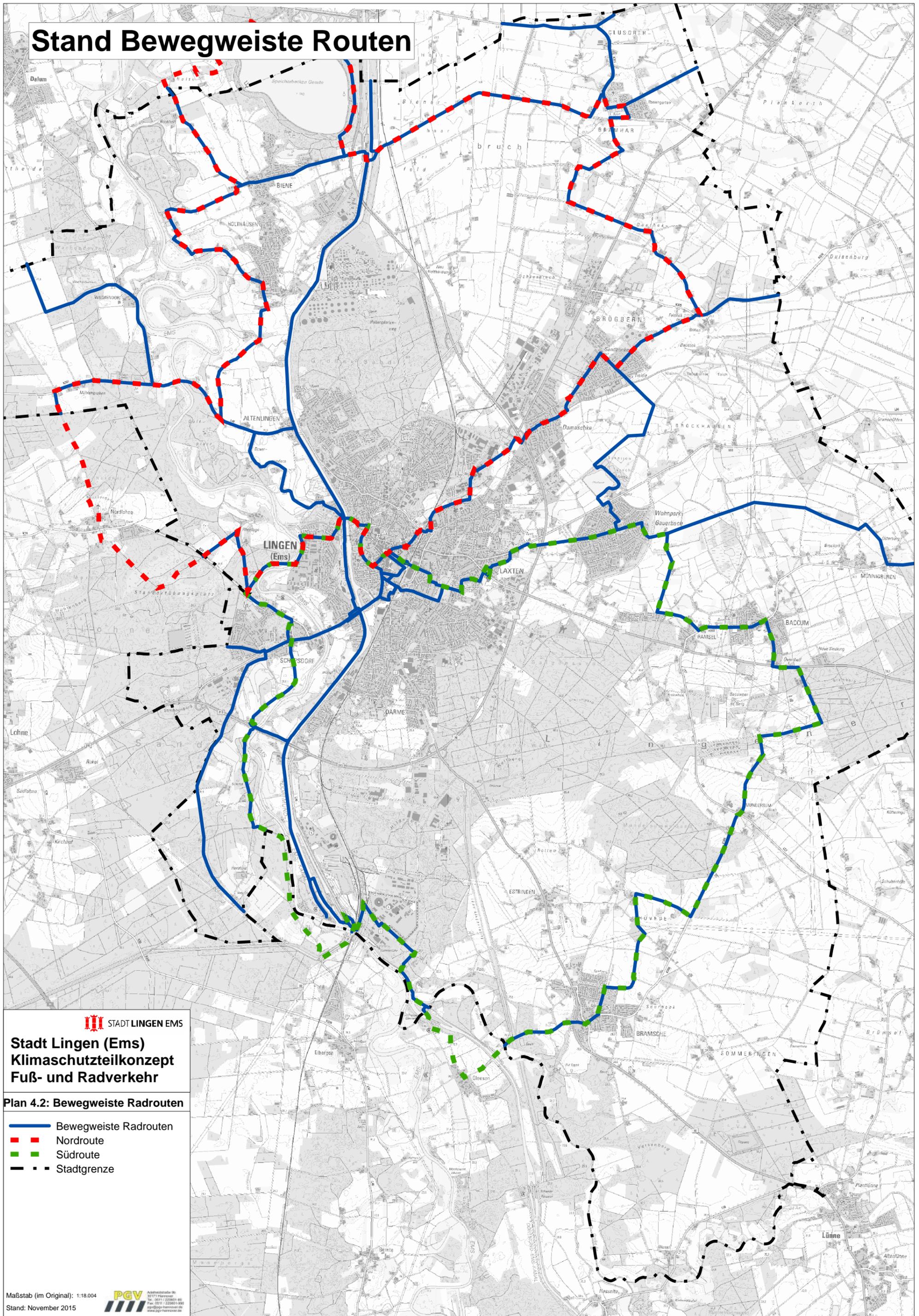


FGSV-konforme Wegweisung touristischer Routen in Lingen (Pfeil- und Tabellenwegweiser)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
A 4	Fahrradwegweisung für den Alltagsverkehr	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel – Eingrenzung: ca. 300 bis 600 €/km für Planung, Herstellung und Aufstellung je Standortdichte und Bestandsqualität 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ggf. Fachbüro – Bedarfsweise umsetzungsbegleitende Arbeitsgruppe 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Indirekte, aber verstärkende Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Bündelungswirkung, Steigerung des Radverkehrsanteils – Verbesserung des „Fahrradklimas“ 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Hauptroutennetz – Steckbrief A 1.2: Nordwestroute Altenlingen – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief A 1.5: Ostroute Gauerbach – Steckbrief A 1.7: Südroute Darne Industriepark Süd – Steckbrief A 1.8: Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/ Emsland Arena – Steckbrief A 1.11: Innenstadttring 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Ausschilderung/Markierung der innerstädtischen Radrouten</i> – <i>Wegweiser überprüfen/optimieren</i> – <i>Ausschilderung von wichtigen Zielen in der Stadt</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Hauptroutennetz – Steckbrief E 3: Radwegestadtplan 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Plan 4.2.: Bewegweiste Radrouten in Lingen (Öffentliche Veranstaltung) 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Stand Bewegweiste Routen



Stadt Lingen (Ems) Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

Plan 4.2: Bewegweiste Radrouten

- Bewegweiste Radrouten
- Nordroute
- Südroute
- Stadtgrenze

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

B 1

Fahrradparken in der Innenstadt



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

In der Innenstadt sind qualitativ und quantitativ ausreichende Abstellangebote für Fahrräder punktuell vorhanden. Eine flächenhafte Analyse liegt längere Zeit zurück (u. a. ADFC 2006). Existierende Angebote sind zum Teil versteckt angeordnet oder bei den Nutzern nicht bekannt. Deshalb ist auch eine bessere Ausschilderung und Information bzw. Kommunikation der Fahrradabstellplätze notwendig. Als Beispiel ist der zentrale, hoch frequentierte Standort Lookentor-Passage zu nennen. Die Kombination mit weiteren Serviceangeboten bietet sich an (u. a. Ladestation, Luftstation). Ein zentrales Management des öffentlichen Fahrradparkens als Daueraufgabe wird empfohlen.

Funktion im Gesamtkonzept

Ausreichende, handhabungssichere und diebstahlgeschützte, im Einzelfall überdachte Fahrradabstellplätze sind in der Innenstadt unabdingbar (Hauptzielgruppen Kunden/Besucher, Beschäftigte). Vor allem an den Zufahrtspunkten der Innenstadt sollen genügend Abstellanlagen zur Verfügung stehen, um das klimaschonende Radfahren attraktiv zu gestalten. Betriebe sollen überdachte Stellplätze für Beschäftigte anbieten.

Wesentliche Schritte

1. Flächenhafte Bestandserfassung nach Art und Anzahl, Auslastung und Spitzenzeiten
2. Varianten entwickeln und mit externen Fachkräften diskutieren
3. Bedarf an ergänzendem Service wie Pedelec-Ladestation
4. Vorzugsvarianten/Empfehlungen ausarbeiten zur Vorstellung im polit. Gremium
5. Machbarkeitsprüfung/Vorplanung, Maßnahmenprogramm, Kostenschätzung

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

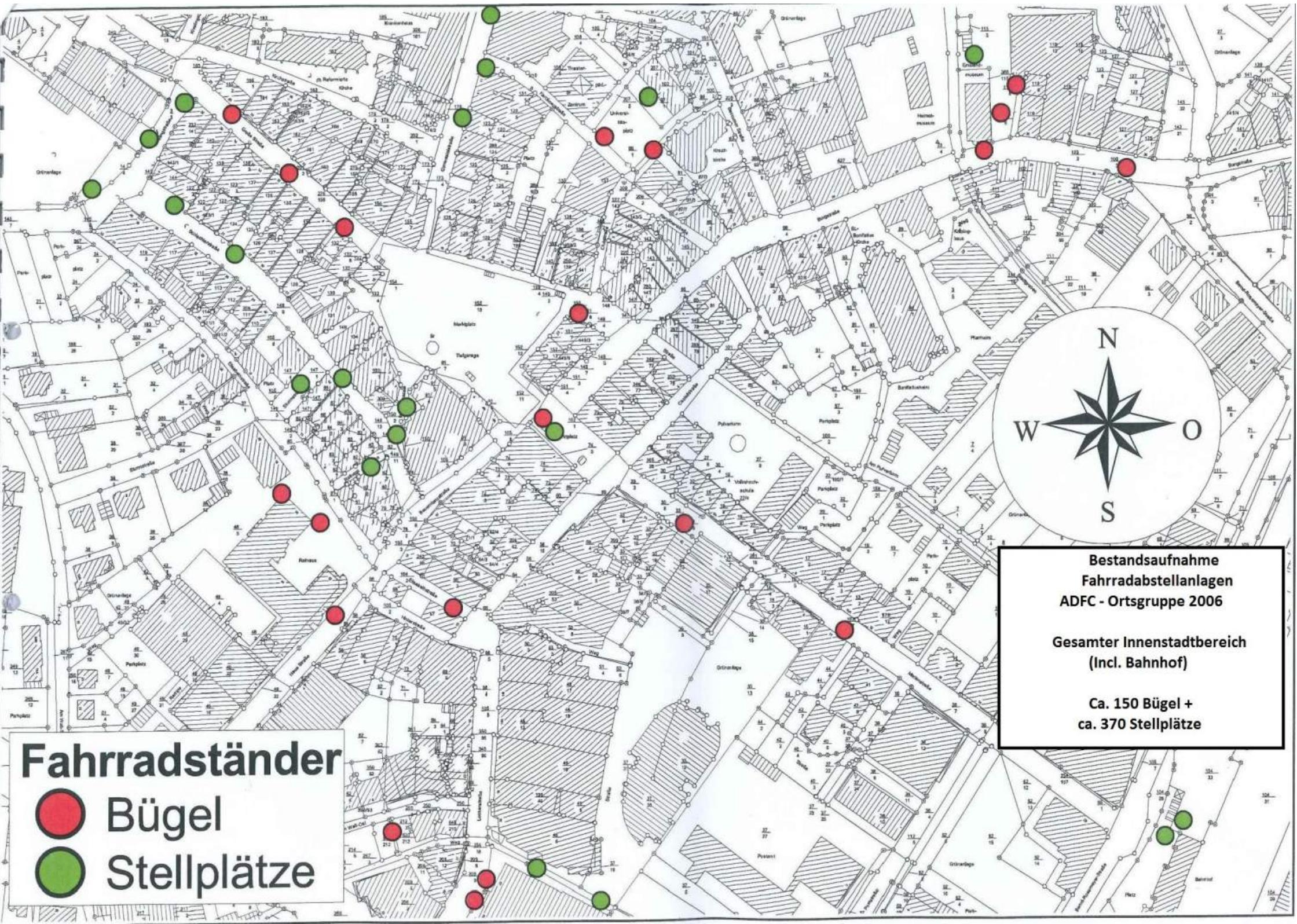
Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

0,5 bis 1 Jahr



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
B 1	Fahrradparken in der Innenstadt	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis mittel – Eingrenzung: ca. 5.000 € bis 25.000 € für Planung und Realisierung (neues Konzept mit Überdachungen) 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Lingen Wirtschaft & Tourismus e.V. (LWT) – Weitere Akteure des/der Einzelhandels, Gastronomie, Hausbesitzer/Mieter 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des „Fahrradklimas“ durch mehr Ordnung im Straßenraum (ideeller Nutzen) – Verringerung der Gefahren durch Diebstahl und Sachbeschädigung (praktischer Nutzen) 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 4: Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für den Radfahrer 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Anregungen vom ADFC</i> – <i>Generelle Sicherheit beim Abstellen der Räder: Fahrraddiebstahl und Beschädigung</i> – <i>Parkplatz Fahrradständer (Beispiel Lookenpassage)</i> – <i>mehr Abstellfläche. Idee. Verwendung Kfz Tiefgarage als Fahrradparkfläche</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 2: Fahrradparken Bahnhofsvorplatz – Steckbrief B 3: Fahrradparkhaus am Bahnhof 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Bestandsaufnahme Fahrradabstellanlagen Stand: 10.03.2006 (ADFC-Ortsgruppe Lingen) 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



**Bestandsaufnahme
Fahrradabstellanlagen
ADFC - Ortsgruppe 2006**

**Gesamter Innenstadtbereich
(Incl. Bahnhof)**

**Ca. 150 Bügel +
ca. 370 Stellplätze**

Fahrradständer

 Bügel

 Stellplätze

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

B 2
Service am Bahnhof – Fahrradparken Vorplatz


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Auf dem Bahnhofsvorplatz der Stadt Lingen sind qualitativ und quantitativ ausreichende Abstellangebote für Fahrräder nicht vorhanden. Das Fahrradparkhaus ist ein Angebot für Ein- und Auspendler, jedoch zeitweise überfüllt oder auch mit „Fahrradleichen“ zugestellt. Es fehlen leicht erreichbare Angebote für Kurzzeitparker. Vielfach werden Fahrräder „wild“ abgestellt. Die Zahl der Fahrraddiebstähle und Sachbeschädigungen ist gestiegen. Darauf wurde auch in den Arbeitskreisen hingewiesen. Deshalb ist neben der Wartung und Erweiterung des Fahrradparkhauses die Einrichtung von anforderungsgerechten Abstellangeboten für Kurzzeit- und Gelegenheitsparker zweckmäßig.

Funktion im Gesamtkonzept

Qualitativ und quantitativ ausreichende Fahrradabstellplätze am Bahnhof sind unabdingbar. Deshalb sollen auch am Bahnhofsvorplatz genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sein, um das klimaschonende Radfahren attraktiv zu gestalten und nachhaltig zu fördern. Für die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (Bus und Bahn) ist der Lingerer Bahnhof *die* zentrale Mobilitätsschnittstelle der Stadt.

Wesentliche Schritte

1. Bestandserfassung nach Art und Anzahl, Auslastung und Spitzenzeiten
2. Nutzerbefragung (vgl. Bedarf einer Fahrradstation, Steckbrief B 3)
3. Varianten entwickeln und mit externen Fachkräften diskutieren
4. Vorzugsvarianten/Empfehlungen ausarbeiten zur Vorstellung im polit. Gremium
5. Machbarkeitsprüfung, Maßnahmenprogramm, Kostenschätzung

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer

0,5 bis 1 Jahr



Bahnhofsvorplatz Lingen
(2015)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
B 2	Service am Bahnhof – Fahrradparken Vorplatz
	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis mittel 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsunternehmen – Einzelhandel in und am Bahnhof
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des „Fahrradklimas“ durch mehr Ordnung am Bahnhof – Verringerung der Gefahren durch Diebstahl und Sachbeschädigung – Weniger Wildparken
Synergien Funktionale und Räumliche Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 3: Fahrradparkhaus am Bahnhof 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Fahrrad Parkhaus: Einparken in 2. Etage schwierig, Sicherheit durch Kamera, gute Beleuchtung, offener gestalten/ besser einsehbar</i> – <i>Fahrräder parken am Busbahnhof/ZOB: Sicherheit Fahrradständer, Überwachungskamera, Größere Fahrradständer</i> – <i>Entsorgung von Schrotträdern</i> – <i>Abstellangebot verbessern</i> – <i>Generelle Sicherheit beim Abstellen der Räder</i> 	
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 3: Fahrradparkhaus am Bahnhof 	
Anlagen	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

B 3
Service am Bahnhof – Fahrradstation


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die steigende Qualität genutzter Fahrräder erfordert diebstahlgeschütztes Fahrradparken, besonders für Pendler. Das Lingerer Fahrradparkhaus am Bahnhof ist ein guter Einfall, ein Anfang ist gemacht. Es bedarf aber noch der stärkeren Überwachung, Wartung und auch Erweiterung um unterstützende Funktionen wie sichere Schließfächer, Luft- und Ladestation und im Idealfall ansprechbares Personal.

Bemängelt werden die Gestaltung, die zeitweise Verschmutzung und die gefühlte Unsicherheit innerhalb des Gebäudes wegen fehlender Sicht von außen. Manch ein/e Nutzer/in muss sich erst an die Doppelparker und das Einstellen in die zweite Ebene gewöhnen. Zugleich wirkt auch das Umfeld des Bahnhofs unbelebt. Neben Verbesserungen der Mängel an Parkhaus und Umfeld wünschen sich Rad fahrende Besucher, persönliche Antworten auf evtl. Fragen zu erhalten.

Eine größere Ausbaustufe oder ein Neubau einer bewachten und über das Parken hinaus nutzbaren Fahrradstation schließt ansprechbares Personal wie bei einem Kiosk, Fahrradhändler oder Tourismusbüro ein.

Funktion im Gesamtkonzept

Anspruchsgerechte, zielgruppengerechte Fahrradabstellanlagen entscheiden mit über ein fahradfreundliches Klima in Lingen. Am Bahnhof sollten vor allem für Pendler ausreichende, abschließbare Abstellplätze und ergänzender Service angeboten werden.

Wesentliche Schritte

1. Bestandserfassung nach Art und Anzahl, Auslastung und Spitzenzeiten
2. Nutzerbefragung, u. a. Bedarf an ergänzendem Service wie Pedelec-Ladestation
3. Entwicklung eines Abstell- und Betreiberkonzeptes
4. Vorzugsvarianten/Empfehlungen ausarbeiten zur Vorstellung im polit. Gremium
5. Machbarkeitsprüfung/Vorplanung, Maßnahmenprogramm, Kostenschätzung

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer

1 bis 2 Jahre



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
B 3	Service am Bahnhof – Fahrradstation	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis mittel 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Fahrgastverbände, Verkehrsunternehmen – Lingen Wirtschaft & Tourismus e.V. (LWT) – Ggf. Fahrradstation in Nachbarstädten 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des „ersten Eindrucks“ durch mehr Ordnung und Service-Angebote am Bahnhof („Stadteingang“) – Verringerung der Gefahren durch Diebstahl und Sachbeschädigung 	
Synergien Funktionale und räumliche Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 2: Fahrradparken Bahnhofsvorplatz 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Service rund ums Rad (ggf. im Bahnhof), Lufttankstelle, Stromtankstelle, Schlauchautomat</i> – <i>Öffentliches WC</i> – <i>Ausleihstation, Hinweis auf Betriebe</i> – <i>Kiosk, Gastronomie/Biergarten</i> – <i>abschließbare Fahrradboxen, Gepäckfächer</i> – <i>Beschilderung/ Wegweisung</i> – <i>Fahrradabstell-Angebote für Touristen</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 2: Fahrradparken Bahnhofsvorplatz 		
Anlagen		
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – Broschüre Radstationen NRW: http://www.radstation-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Texte/Pressedownloads/PDF/Broschuere_Fahrradstationen_in_NRW_Eine_Idee_2006.pdf 		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

B 4
Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Neben den Vorschlägen im Arbeitskreis Themen 1 für eine Freigabe verschiedener Abschnitte der Fußgängerzone (FGZ) wurden bereits in der Öffentlichen Veranstaltung Vorschläge für Fahrradspuren etc. gemacht. Es liegt nahe, dass jede/r Rad fahrende Mitbürger/in jeweils „seine/ihre“ individuellen Ziele und Routen hat. Erklärtes Ziel der Planer ist das Erreichen eines „verträglichen Miteinanders“, ähnlich wie bei Shared Space (gemeinsam genutzter Raum mit gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern).

Der Vorschlag lautet, zwei bis drei FGZ-Querungen einzurichten und die Verträglichkeit der Verkehrsmittel und Nutzungen untereinander regelmäßig zu beobachten und zu evaluieren. Unter Beteiligung der Akteure soll halbjährlich eine gemeinsame Bestandsaufnahme durchgeführt, dokumentiert und Schlussfolgerungen veröffentlicht werden. Vorbild kann u. a. die sog. „Miteinanderzone“ (rechtlich FGZ) in Aschaffenburg sein, begleitet von Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen.

Funktion im Gesamtkonzept

Radfahrende sind eine gleichberechtigte Gruppe unter verschiedenen klimaschonenden Nutzern der öffentlichen Räume. Im zentralen Geschäftsbereich mit Fußgängerzone wird das „verträgliche Miteinander“ im Rahmen eines Verkehrsversuchs „geübt“.

Wesentliche Schritte

1. Freigabe der FGZ für den Radverkehr auf einzelnen Routen (Verkehrsversuch)
2. Verträglichkeit des Rad- und Fußverkehrs mindestens ein Jahr lang regelmäßig beobachten und evaluieren; Beteiligung der relevanten Akteure wie genannt
3. Halbjährliche gemeinsame Bestandsaufnahme, Dokumentation und Bewertung
4. Schlussfolgerungen und Bericht in der Politik, Maßnahmenvorschläge

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

0,5 bis 1 Jahr

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
B 4	Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: 1.000 € bis 5.000 € 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Lingen Wirtschaft+Tourismus (LWT), Einzelhandel/Gastronomie, Vermieter/Mieter – Beauftragte für Behinderten-, Fuß- und Radverkehrs- und Seniorenbelange 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des „Fahrradklimas“ durch Praktizieren eines „verträglichen Miteinanders“ 	
Synergien <p>Funktionale Synergie</p> <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 1: Fahrradparken in der Innenstadt <p>Räumliche Synergie</p> <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C 1.3: LSA-Knoten Georgstraße/Kaiserstraße – Steckbrief C 1.4: Kreisverkehr Burgstraße 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren (Freigabe für...) <ul style="list-style-type: none"> – <i>Burgstraße bis Karolinenstraße</i> – <i>Kolpinghaus – Amtsgericht</i> – <i>Burgstraße bis Hellmann</i> – <i>Durchfahrt Amtsgerichtspark</i> – <i>Pulverturm in Richtung Clubstraße bis Fahrradständer Clubstraße?</i> – <i>Pulverturm – Parkhügel?</i> – <i>Gasse „Ratskeller – Extrablatt“ zur Gymnasialstraße?</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 1: Fahrradparken in der Innenstadt 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Flyer Stadt Aschaffenburg 		
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – „Miteinanderzone Aschaffenburg“, 3. Platz Deutscher Fahrradpreis 2015, Link: http://www.aschaffenburg.de/de/Buerger_in_Aschaffenburg/Planen_Bauen_Wohnen/Stadtplanung/Radverkehr/NEUIGKEITEN/normal/bbbib/index_24873.html – Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen, in: difu, Forschung Radverkehr I-9/2011, Link: www.nrvp.de/transferstelle 		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Eine Initiative der Stadt Aschaffenburg



Rücksicht
nehmen!



HERZLICH WILLKOMMEN

in der Miteinanderzone!

Aschaffenburg radelt: Nach einem Jahr Probelauf wurden im Mai 2013 Fußgängerzone und Schöntal für den Radverkehr geöffnet. Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir Sie für einen rücksichtsvollen und sicheren Umgang zwischen Fußgängern und Radfahrern in den freigegebenen Bereichen gewinnen. Die Verbesserung des Radverkehrs hat in Aschaffen-

burg einen hohen Stellenwert. Wir machen uns Schritt für Schritt auf den Weg zur fahrradfreundlichen Stadt. Die Freigabe der Fußgängerzone und des Schöntals gibt vielen Menschen auf dem Fahrrad mehr Sicherheit auf Ihren Wegen durch die Innenstadt. Gleichzeitig sind die Radlerinnen und Radler nun gefordert, unbedingt erhöhte Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen, deren Sicherheit uns genauso am Herzen liegt.

Helfen Sie mit! Denn nur miteinander können wir die fahrradfreundliche Stadt Aschaffenburg Wirklichkeit werden lassen!

SO GEHT'S:

sicher, rücksichtsvoll,
miteinander

- Seien Sie als Fahrradfahrer und Fahrradfahrerin rücksichtsvoll. Fußgänger und Fußgängerinnen haben Vorrang. Vermeiden Sie Konfliktsituationen.
- Fahren Sie Schrittgeschwindigkeit, seien Sie immer bremsbereit und steigen Sie ab, wenn es die Situation erfordert.

- Nehmen Sie besondere Rücksicht auf Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung. Halten Sie Abstand und seien Sie vorsichtig.
- Wenn Sie mit radfahrenden Kindern unterwegs sind: Erklären Sie ihnen die Regeln und achten Sie darauf, dass auch diese langsam und vorsichtig fahren.

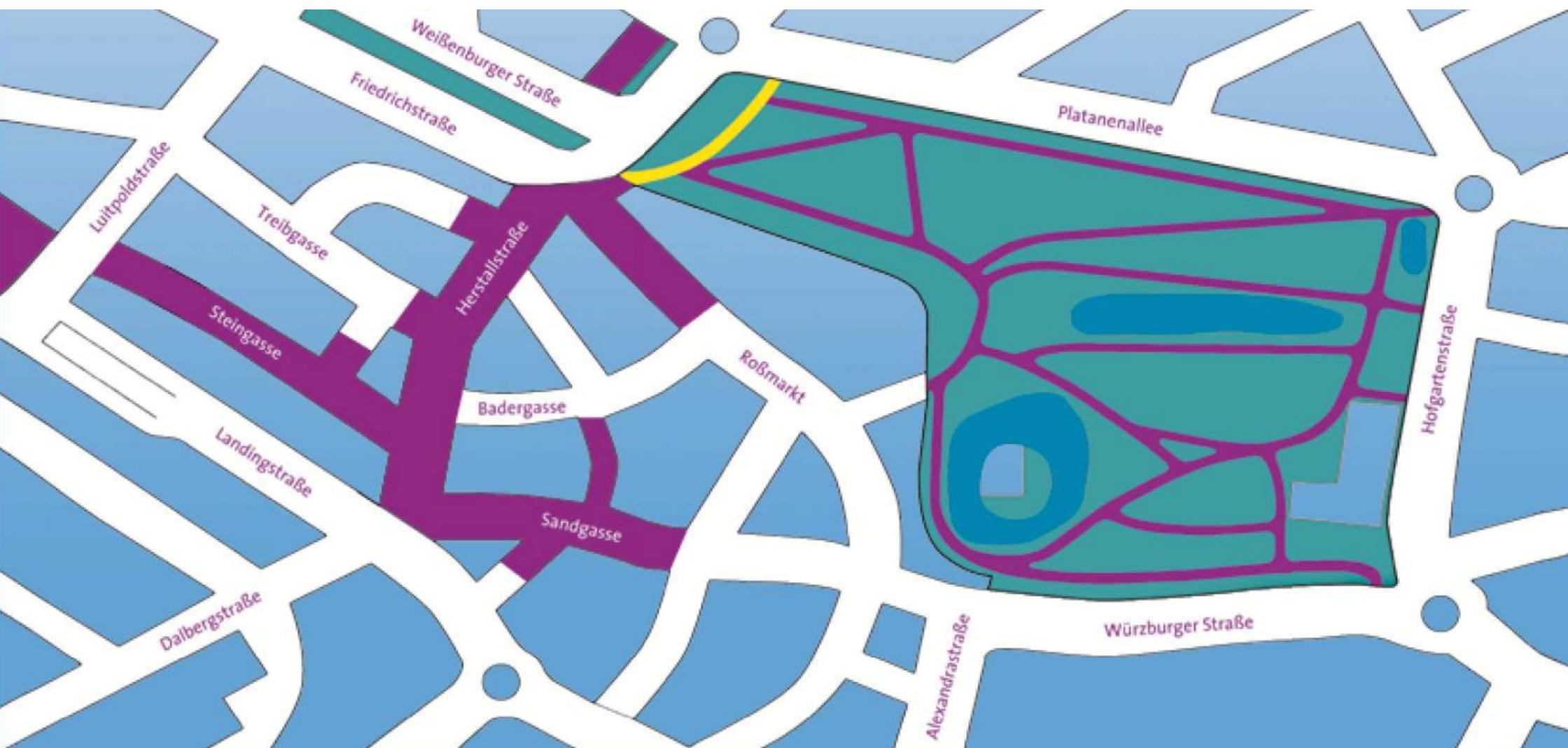


HIER IST DIE Miteinanderzone!



Kartenerklärung:

-  In Schöntal, Herstattstraße, Steingasse, Sandgasse ist das rücksichtsvolle Radfahren erlaubt
-  Die Strecke zwischen Herstattstraße und Eingang City Galerie ist nicht freigegeben. Hier bitte absteigen.



Wir danken

allen engagierten Mitarbeitern von
Polizei, ADFC, der Fahrradinitiative
und den rücksichtsvollen Bürgerinnen
und Bürgern!

Kontakt & V.i.S.d.P

Stadt Aschaffenburg, Dalbergstraße 15
63739 Aschaffenburg, Tel. 0 60 21/330 12 56
stadtplanungsamt@aschaffenburg.de
www.aschaffenburg.de



STADT ASCHAFFENBURG



Aschaffenburg radelt ...



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

B 5
Fußgänger-Leitsystem


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Ein inhaltlich schlüssiges, modernes und qualitativ hochwertiges Fußgängerleitsystem kann die Motivation, innenstadtnahe Ziele zu Fuß zu erreichen, erheblich steigern. Besonders ortsunkundige Personen brauchen eine zielgerichtete Wegweisung. Vielen, selbst ortskundigen Personen sind zusätzlich häufig die kürzesten Wegeverbindungen nicht bekannt, sodass vielmals auf Bus oder gar Auto umgestiegen wird, da hier ein Erreichen des Zieles garantiert wird. So können Wegweiser zusammen mit Entfernungsangaben, besonders in Gehminuten berechnet, auch Ortskundige animieren, bestimmte Strecken eher zu Fuß zurück zu legen. Gemeinsam mit einem Wegweisungssystem für den Radverkehr entsteht ein geschlossenes System für beide Verkehrsarten, das aufeinander abgestimmt sein muss.

Funktion im Gesamtkonzept

Durch ein bedarfsgerechtes Fußgänger-Leitsystem wird die Motivation, die Stadt zu Fuß zu erkunden, gesteigert. So können Fahrten mit Bus und Auto verringert werden und so der CO₂-Ausstoß gemindert werden. Hier können Verknüpfungen zum Fahrradparken in der Innenstadt geschaffen werden. So können Radfahrer von zentralen Abstellanlagen zielgerichtet zu Fuß ihre Ziele erreichen und eine klimafreundliche Wegeketten geschaffen werden. Des Weiteren kann eine Bündelung der Fußgängerströme entlang der Abschnitte erfolgen, die nicht für den Radverkehr freigegeben werden. So kann eine Freigabe der übrigen Abschnitte stärker vertreten werden.

Wesentliche Schritte

1. Festlegung der auszuschildernden Ziele
2. Festlegung des Wegweisungsnetzes
3. Festlegung der einzelnen Standorte der Wegweiser sowie der darauf aufgeführten Ziele
4. Festlegung der Art und Gestaltung der Wegweiser
5. Umsetzung des Fußgänger-Leitsystems

Beteiligung

Stadtverwaltung, LWT, Schilderhersteller

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

Ca. 1-2 Jahre

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
B 5	Fußgänger- Leitsystem	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel – Eingrenzung: 20.000 € (Konzeption) plus Wegweiser (je nach Ausgestaltung) 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ggf. Externes Büro 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Mittel- bis langfristige Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Bündelung der Fußgängerströme 	
Synergien		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Optimierung der Wegeführungen für Fußgänger</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 4: Fahrradwegweisung für den Alltagsverkehr – Steckbrief B 4: Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für Radfahrer 		
Anlagen		
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – Beispiel Fußgänger-Leitsystem Stadt Öhringen: http://www.oehringen.de/buerger/stadtverwaltung/stadtmanagement/projekte/fussgaenger-leitsystem.html 		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 1
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

An innerörtlichen plangleichen Knotenpunkten entstehen für viele Radfahrer Unsicherheiten, insbesondere beim Abbiegen und bei der gemeinsamen Führung mit dem Kfz-Verkehr. Knotenpunkte müssen deshalb aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar sein. Daraus ergeben sich folgende Anforderungen (ERA 2010):

- Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und anderem Verkehr
- Zügige und sichere Befahrbarkeit der Knotenpunkte sowie Freihalten der Verkehrs-räume
- Eindeutige Begreifbarkeit der Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmer, die signaltechnische Steuerung und des jeweiligen Vorrangs
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr, ohne Behinderung des fließenden Radverkehrs und anderer Verkehrsteilnehmer
- Besonderer Augenmerk auf Entschärfung des Konflikts zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen.

In diesem Sinne sollen in Lingen Verkehrsknoten radfahrergerecht und sicher gestaltet werden. Dabei ist auch stets auf eine geeignete Lösung für den Fußverkehr zu achten.

Funktion im Gesamtkonzept

Knotenpunkte sind innerhalb eines Radverkehrsnetzes oft die „Knackpunkte“ und bedürfen in jedem Fall der vorrangigen Verbesserung, Mängelbeseitigung und ggf. baulichen Umgestaltung.

Wesentliche Schritte

- Identifizierung der Knotenpunkte mit erheblichen Problemen für den Radverkehr (vgl. Steckbriefe C1.1 – C 1.4)
- Bestandsaufnahme und Kategorisierung der Probleme
- Gemeinsame Ortstermine mit lokalen Experten nach Bedarf
- Zusammenstellen von Lösungen an Problemknoten/ Unfallhäufungsstellen
- Erfolgskontrolle durch Zählungen und Verkehrsbeobachtungen
Anmeldung von jährlichen Haushaltsmitteln für die Umsetzung, falls möglich Programm-anmeldung zum Nds. GVFG

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

Daueraufgabe

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 1	Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Gering bis mittel – Konkretisierung: siehe einzelne Knotenpunkte 	Besondere Beteiligte	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief E 8: Kampagne zur Fahrradbenutzung durch Radfahrer – Steckbriefe C1.1 – C1.4 – Steckbrief C2: Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern – Steckbrief C3: Verringerung der Wartezeiten an LSA 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Förderung von LSA statt Kreisverkehren</i> – <i>Wartebuchten vor Pkw-Verkehr an LSA</i> – <i>Fahrradfreundliche Ampelschaltungen einführen</i> – <i>Radverkehr an Kreuzungen nicht mit Fußgängern führen</i> – <i>Vorteilhafte Regelung für Radfahrer an Kreisverkehren</i> – <i>Radfahrer in Kreisverkehren auf Fahrbahn</i> – <i>Kennzeichnung der Fahrtrichtung für Radfahrer im Kreisverkehr an Kreuzpunkten</i> – <i>Fahrradfreundliche Ampelschaltungen / Grüne Welle</i> – <i>Radfahrer vor Kreisverkehr frühzeitig auf Straße führen</i> 		
Verweise		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Liste 4 – Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Liste 4 - Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	
Allgemein	Förderung von LSA statt Kreisverkehren
Allgemein	Wartebuchten vor Pkw-Verkehr an LSA
Allgemein	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen einführen
Allgemein	Radverkehr an Kreuzungen nicht mit Fußgängern führen
Allgemein	Vorteilhafte Regelung für Radfahrer an Kreisverkehren
Allgemein	Radfahrer in Kreisverkehren auf Fahrbahn
Allgemein	Kennzeichnung der Fahrtrichtung für Radfahrer im Kreisverkehr an Kreuzpunkten
Allgemein	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen / Grüne Welle
Burgstraße	Radfahrer vor Kreisverkehr frühzeitig auf Straße führen
Frerener Straße/Kiesbergstraße	Sichtprobleme an mehreren Ecken des Kreisverkehr
Kiesbergstraße	Sichtprobleme an mehreren Ecken des Kreisverkehr
L 60 Lengericher Straße / Schulstraße	Radfahrer halten nicht an Ampel
Waldstraße	zu kurze Grünphase für Radverkehr
Waldstraße	falsche Einfahrt in Kreisel
Willy-Brandt-Ring/ Haselünnerstraße / Nordstraße	Unvorteilhafte Ampelschaltung für Radfahrer

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 1.1
LSA-Knoten Waldstraße/Wilhelmstraße


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Im kompakt gestalteten innenstadtnahen LSA-Knotenpunkt Wilhelmstr./ Klasingstraße/ Waldstraße ist zeitnah eine Umgestaltung zur Verbesserung der Radverkehrsführung und der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs geplant. Die Chance, die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu verdeutlichen und für die Nutzer beispielhaft zu gestalten, wird im Zuge des Klimaschutzteilkonzeptes genutzt. (LSA = Lichtsignalanlage)

Funktion im Gesamtkonzept

Alle Knotenpunktarme haben im Haupttroutennetz Funktionen als Innenstadtzufahrten oder Innenstadtumfahrungen. Die laufenden Maßnahmen am Knotenpunkt ordnen sich in die öffentlichen Vorschläge zur verbesserten Führung der Radfahrer ein. Dabei geht es um zwei Zielsetzungen: 1. Erhöhung der Verträglichkeit mit dem Fußverkehr durch Entlastung der Gehwege und 2. Stärkung der Qualität und Sicherheit der Radfahrer, wenn sie „klipp und klar“ die Fahrbahn nutzen (Mischverkehr als Normalfall).

Wesentliche Schritte

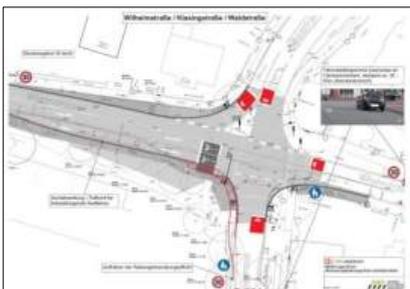
1. Stufe im Zuge der baulichen Umgestaltungen:
 - Anlage des rot eingefärbten ARAS in der westlichen Zufahrt der Wilhelmstraße
 - Markieren von Fahrradpiktogrammen paarweise nah der Fahrbahnränder
 - Streckengebot Tempo 30 km/h in der Wilhelmstraße
 - Aufhebung der Benutzungspflichten und Benutzungsrechte im Seitenraum
 - Klarstellung durch VZ 239 (Fußgänger)
2. Stufe nach einem halben Jahr Gewöhnungs- und Bewährungszeit:
 - Anlage rot markierter Aufstellflächen für Radfahrer (ARAS) vor den zuführenden Fahrstreifen für Kfz-/Radverkehr als optische Information

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, ADFC-Ortsgruppe Lingen, Planungsbüro, Anlieger, Gewerbe

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 bis 1 Jahr



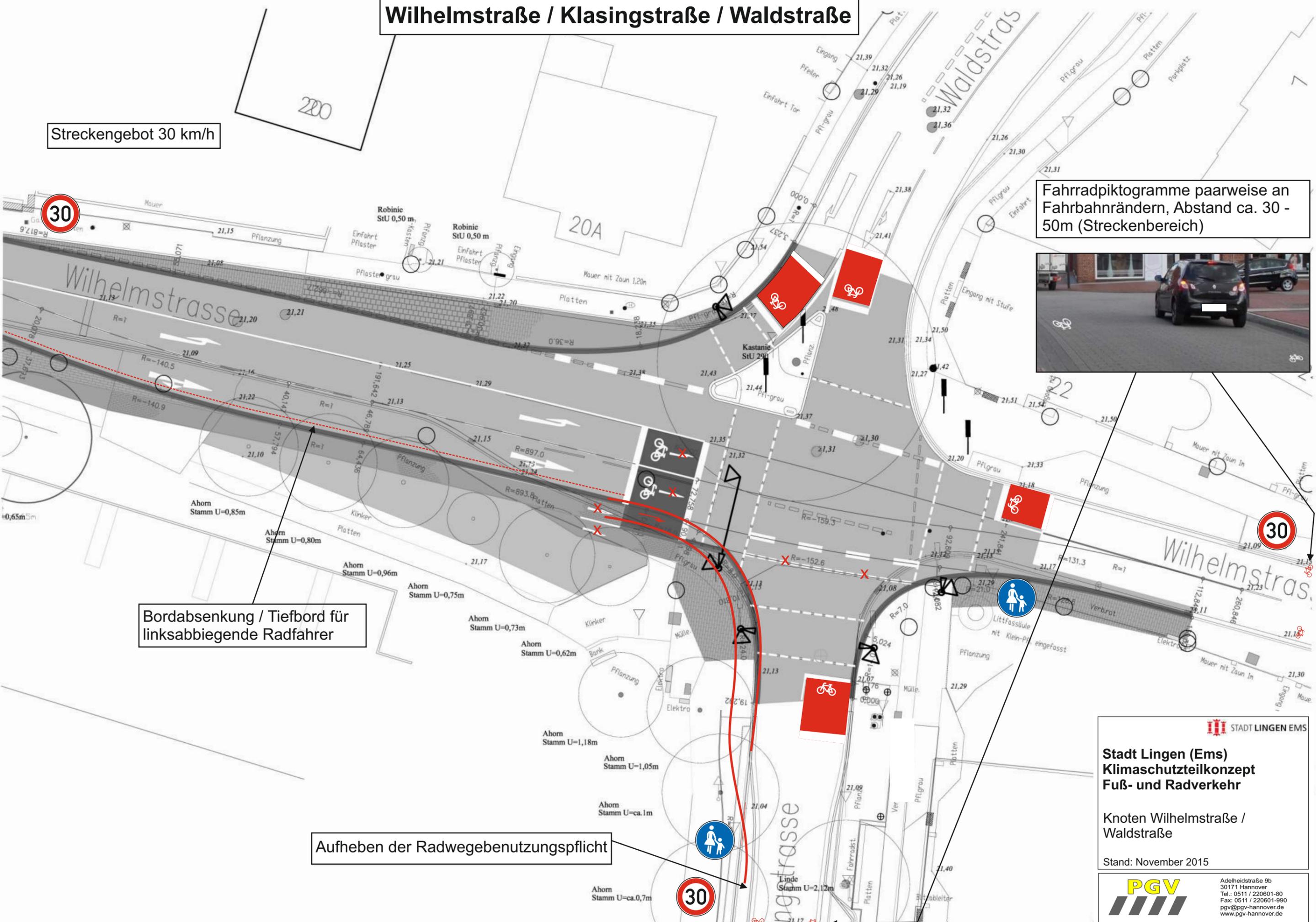
Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 1.1	LSA-Knoten Waldstraße/Wilhelmstraße	
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Mittel (Restkosten) (die Realisierung wurde bereits begonnen und teils abgeschlossen (2015))		Besondere Beteiligte – ADFC-Ortsgruppe Lingen
CO₂-Minderung – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion		Weitere Wirkungen – Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs – Beispielhafte Maßnahme mit Signalwirkung – Durchführung von Wirkungskontrollen insbesondere Verkehrszählungen und Beobachtungen
Synergien		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren – u. a. <i>Öffentliche Veranstaltung 15.04.2015: "Wilhelmstraße/Waldstraße Ampelschaltung ungünstig"</i>		
Verweise – Steckbrief A 1: Haupttroutennetz – Steckbrief A 2: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht		
Anlagen – Ergänzte Entwurfsskizze Wilhelmstr./ Klasingstraße/ Waldstraße der Stadt Lingen (als Beispiel)		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Wilhelmstraße / Klasingstraße / Waldstraße

Streckengebot 30 km/h

Fahradpiktogramme paarweise an Fahrbahnrändern, Abstand ca. 30 - 50m (Streckenbereich)



Bordabsenkung / Tiefbord für linksabbiegende Radfahrer

Aufheben der Radwegebenutzungspflicht

STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems) Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

Knoten Wilhelmstraße / Waldstraße

Stand: November 2015

PGV

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 1.2
LSA-Knotenpunkt Meppener Str. / Wilhelmstr.


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Der innenstadtnahe LSA-Knotenpunkt Meppener Str. / Wilhelmstr./ Weidestr. wird von der Hauptroute Altenlingen-Holthausen-Biene im Zuge der Meppener Str. und der Innenstadtumfahrung des Radverkehrs berührt und ist in Spitzenzeiten stark frequentiert. Radfahrer bewegen sich im Bestand im Seitenraum, z. T. über Dreiecksinseln, Zebra-streifen und kleine Aufstellflächen in den Eckbereichen. Die nicht benutzungspflichtige Weiterführung im Seitenraum der Meppener Str. ist beengt und lässt den Fußgängern keinen ausreichenden Platz. Das Konzept sieht vor, die Radfahrer neben den Kfz direkt über den Knoten zu führen. Dazu werden im Bestand Schutzstreifen in Regelbreite in allen Knotenästen angeordnet. Diese werden in den vier Knotenzufahrten fortgesetzt, soweit es die Fahrbahnquerschnitte zulassen ($\geq 7,5$ m); dahinter erfolgt die Markierung von beidseitig paarweise angeordneten Fahrradpiktogrammen. (vgl. z. B. Steckbrief D3)

Funktion im Gesamtkonzept

Die Vorschläge stehen im Zusammenhang mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und dienen zwei Zielen: 1. Stärkung der Qualität und Sicherheit des Radverkehrs und 2. Erhöhung der Verträglichkeit mit dem Fußverkehr. In sehr beengten Seitenräumen wird den Fußgängern das alleinige Benutzungsrecht eingeräumt (VZ 239), dies betrifft besonders die Meppener Straße und die Wilhelmstraße.

Wesentliche Schritte

1. Aufheben der RW-Benutzungspflicht bzw. Benutzungsrechte im Seitenraum
2. Markieren von Schutzstreifen und Fahrradpiktogrammen wie genannt
3. Streckengebot Tempo 30 km/h in Meppener Str. und Wilhelmstr.
4. Anlage markierter Aufstellflächen als Angebot für indirekt links Abbiegende

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, ADFC-Ortsgruppe Lingen, Planungsbüro, Anlieger, Gewerbe

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

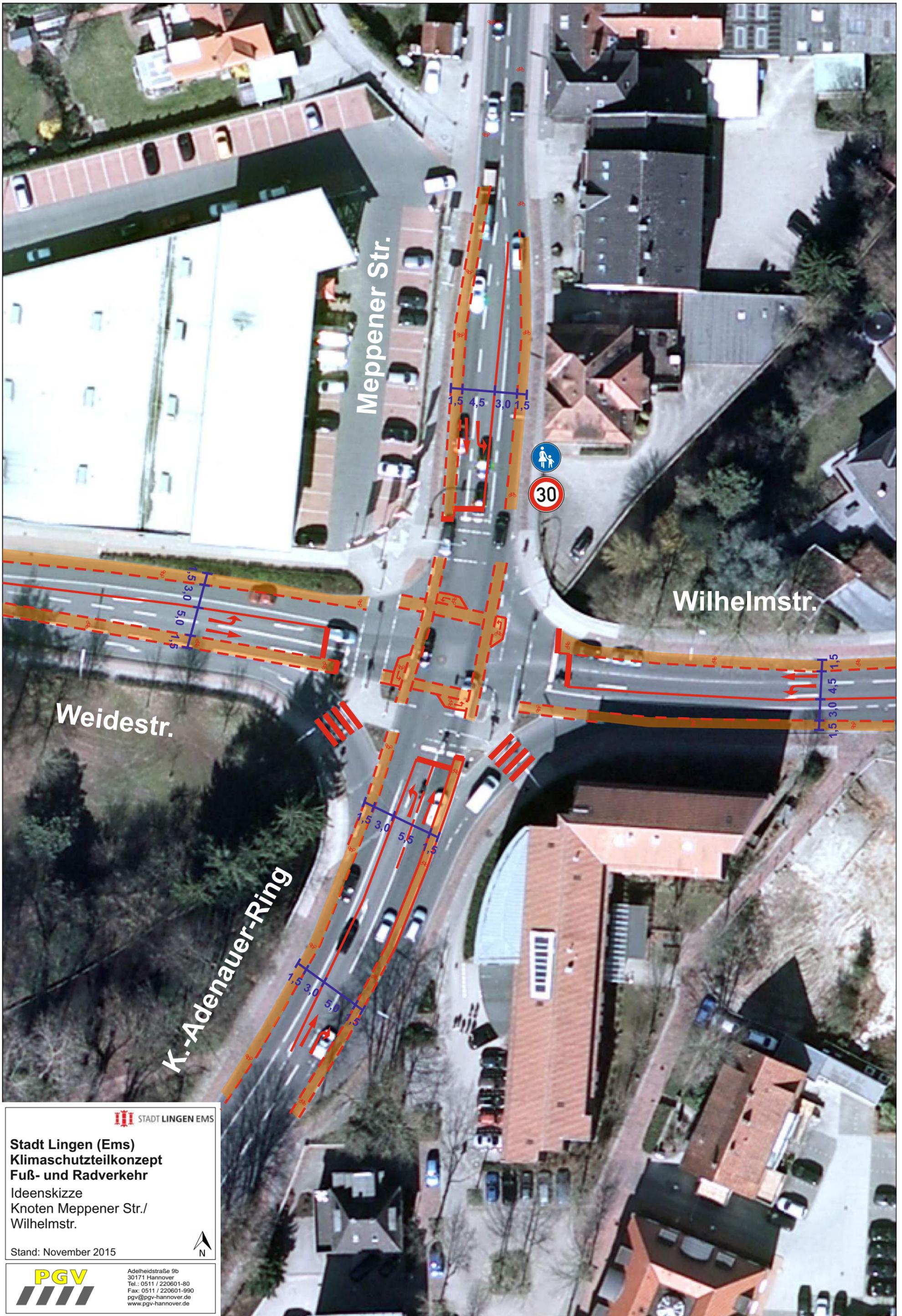
1 bis 1,5 Jahre



Blick in die Zufahrten von lks. im Uhrzeigersinn: Wilhelmstr., K.-Adenauer-Ring, Weidestr., Meppener Str.

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 1.2	LSA-Knotenpunkt Meppener Str. / Wilhelmstr.	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – ADFC-Ortsgruppe Lingen 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs – Durchführung von Wirkungskontrollen (Zählungen, Beobachtungen) 	
Synergien Räumliche Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 1: Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL) – Steckbrief D 2: Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring – Steckbrief D 3: Meppener Straße/ Altenlingener Weg 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – u. a. <i>Öffentliche Veranstaltung 15.04.2015 und AK Themen 1 am 21.05.2015</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 2: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht – Steckbrief C 1.1: LSA-Knotenpunkt Waldstraße/Wilhelmstraße – Steckbrief D 3: Querungsstelle Meppener Str./Altenlingener Weg 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Ideenskizze Radverkehrsführung Meppener Str. / Wilhelmstr 		
Sonstige Quellen		

*) Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



Meppener Str.

Wilhelmstr.

Weidestr.

K.-Adenauer-Ring

 STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Ideenskizze
Knoten Meppener Str./
Wilhelmstr.

Stand: November 2015



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 1.3
LSA-Knotenpunkt Georgstraße/ Kaiserstraße


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Der bahnhofsnahe LSA-Knotenpunkt Georgstraße/ Kaiserstraße ist stark vom Kfz-Verkehr frequentiert. Es kommt häufig zu Stau, insbesondere wenn die nahe gelegenen Bahnschranken in der Georgstraße geschlossen sind. Radfahrer bewegen sich im Bestand im Seitenraum, z. T. über eine Dreiecksinsel mit Zebrastreifen und kleiner Aufstellfläche. Die nicht benutzungspflichtige Weiterführung im Seitenraum der Georgstraße ist beengt, ermöglicht Radfahrern aber am sich stauenden Verkehr bei geschlossener Schranke zu passieren, ist aber keine geeignete Radverkehrsführung.

Das Konzept sieht vor, die Radfahrer immer direkt über den Knoten und neben den Kfz zu führen. Dazu werden im Bestand Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen (Georgstraße Ost) in Regelbreite in allen Knotenästen angeordnet. Diese werden in den vier Knotenzufahrten fortgesetzt, soweit es die Fahrbahnquerschnitte zulassen ($\geq 7,5$ m). In der Georgstraße sollte zudem eine Aufstellfläche vor den Bahnschranken markiert werden, um Radfahrern eine zügige Weiterfahrt zu ermöglichen.

Funktion im Gesamtkonzept

Die Vorschläge stehen u.a. im Zusammenhang mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und dienen zwei Zielen: 1. Stärkung der Qualität und Sicherheit des Radverkehrs und 2. Erhöhung der Verträglichkeit mit dem Fußverkehr. In sehr beengten Seitenräumen wird den Fußgängern das alleinige Benutzungsrecht eingeräumt (VZ 239), dazu gehört besonders die Georgstraße (West).

Wesentliche Schritte

1. Aufheben der RW-Benutzungspflicht bzw. Benutzungsrechte im Seitenraum
2. Markieren von Schutzstreifen und Fahrradpiktogrammen wie genannt
3. Ggf. Streckengebot Tempo 30 km/h in Georgstraße
4. Anlage markierter Aufstellflächen als Angebot für indirekt links Abbiegende

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Anlieger

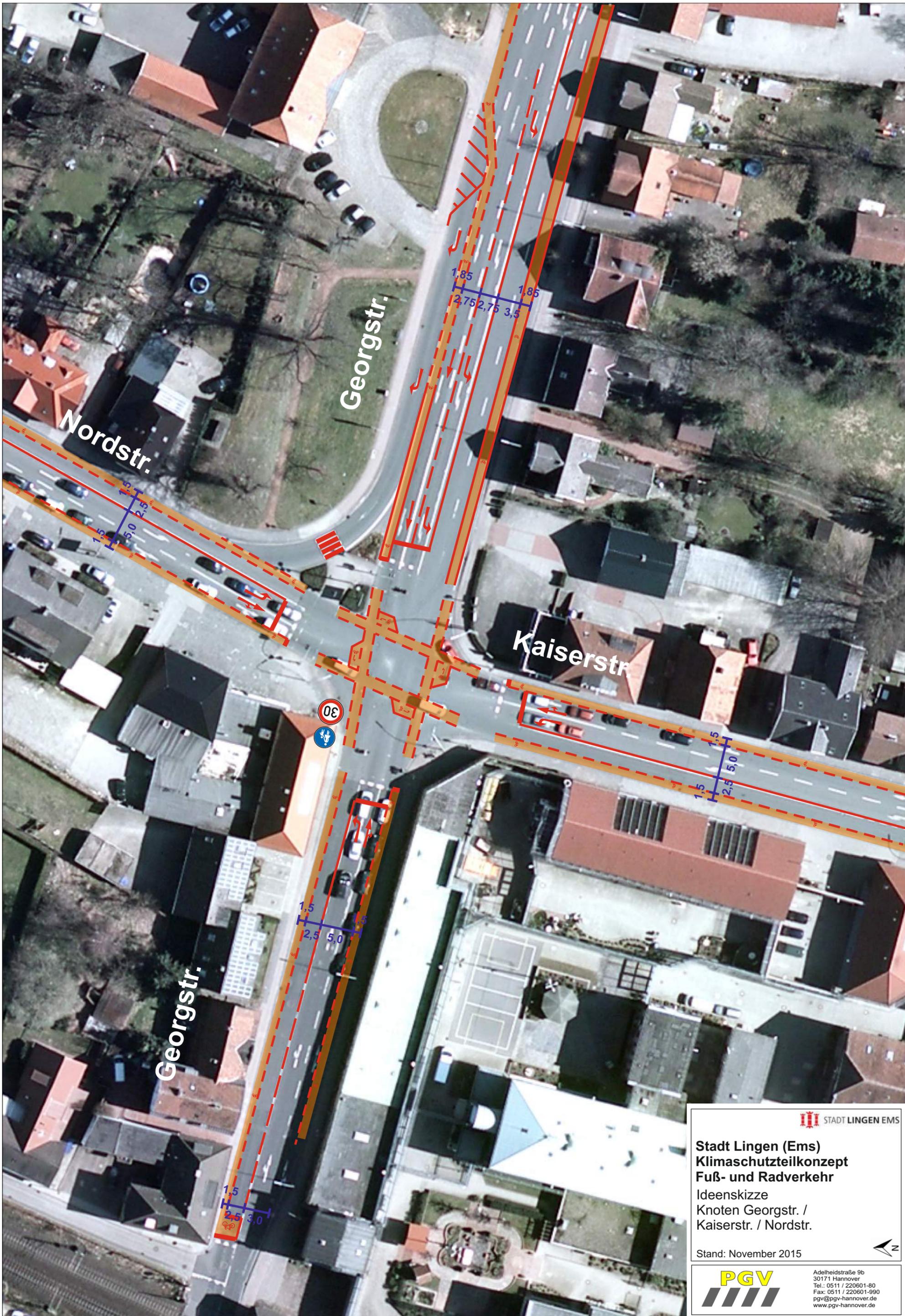
Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 1,5 Jahre



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 1.3	LSA-Knotenpunkt Georgstraße/ Kaiserstraße	
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Mittel		Besondere Beteiligte – Ggf. Externe Unterstützung
CO₂-Minderung – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion		Weitere Wirkungen – Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs
Synergien Räumliche Synergie – Steckbrief C 1.4: Kreisverkehr Burgstraße		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren – u. a. <i>Öffentliche Veranstaltung 15.04.2015 und AK Themen 1 am 21.05.2015</i>		
Verweise – Steckbrief A 2: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht – Steckbrief C 1.1: LSA-Knotenpunkt Waldstraße/Wilhelmstraße – Steckbrief D 3: Querungsstelle Meppener Str./Altenlingener Weg		
Anlagen – Ideenskizze Radverkehrsführung Georgstraße/ Kaiserstraße / Nordstraße		
Sonstige Quellen		

*) Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



Georgstr.

Nordstr.

Kaiserstr.

Georgstr.

STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Ideenskizze
Knoten Georgstr. /
Kaiserstr. / Nordstr.

Stand: November 2015



Adelheidstraße 9b
30174 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 1.4
Kreisverkehr Burgstraße


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Im innenstadtnahen Kreisverkehr Burgstr./Georgstr./Wilhelmstr. ist die Radverkehrsführung unklar und mangelbehaftet, der Kreisverkehr ist für Radfahrer eine Barriere:

- Radwegebenutzungspflicht in zwei von drei zuführenden Straßen nicht aufgehoben
- Radfahrer nutzen die beengten Seitenräume (Gehwege) teils in falscher Richtung, Radfahrer werden von Kfz übersehen
- Hohes Busaufkommen wegen ZOB-Zufahrt, Schrankenschließzeiten Georgstraße

Empfohlen wird die Verdeutlichung und Erleichterung der Fahrbahnbenutzung im Kreisverkehr und den zuführenden Straßen. Die Radwegebenutzungspflicht ist aufzuheben. Die Anbindung der Mühlenstiege wird durch Einfärbung der vorhandenen Überquerungsfläche verbessert (Hauptroute, Schulweg).

Funktion im Gesamtkonzept

Kreisverkehre sind innerorts für Radfahrer oft „Problempunkte“. Deshalb gehört die Führung im Sichtfeld der Kfz bei niedrigen fahrradfreundlichen zu den unverzichtbaren Sicherheitsmaßnahmen und zu einer klimaschonenden Radverkehrsförderung.

Wesentliche Schritte

1. Verkehrserkundungen/-beobachtungen (Video)
2. Varianten entwickeln und diskutieren mit externen Beteiligten
3. Vorzugsvarianten ausarbeiten zur Vorstellung im politischen Gremium
4. Machbarkeitsprüfung/Vorplanung mit: Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr überprüfen, Rückstauwahrscheinlichkeiten u. a.
5. Radfahren auf der Fahrbahn vorgeben, bereits im Vorfeld bzw. in den Zufahrten aus allen Richtungen, Sichtverhältnisse verbessern
6. Abgestuftes Maßnahmenprogramm, Kostenschätzung

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, ADFC-Ortsgruppe Lingen, Verkehrsunternehmen

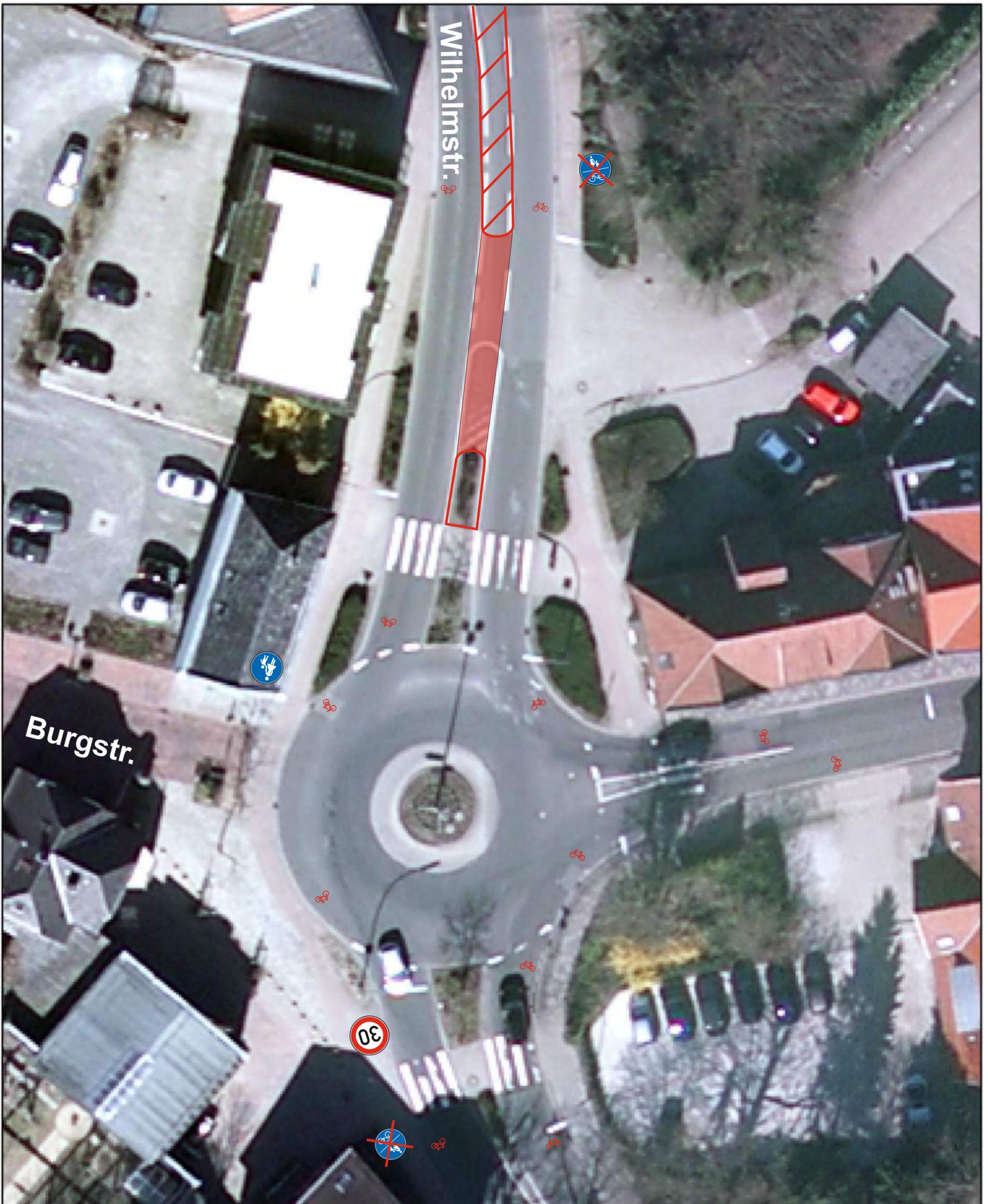
Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 bis 1 Jahr



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 1.4	Kreisverkehr Burgstraße	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis mittel – Eingrenzung: 10.000 € (reine Markierungsmaßnahmen bis 50.000 € (bauliche Umgestaltung) 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – ADFC-Ortsgruppe Lingen – Planungsbüro 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs – Erhöhung der Durchlässigkeit des Hauptroutennetzes 	
Synergien Räumliche Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief B 4: Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für den Radfahrer – Steckbrief C 1.3: LSA-Knoten Georgstraße/ Kaiserstraße 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Radverkehr enger im Kreislauf führen</i> – <i>Beschilderung am Kreisverkehr überprüfen (Wo beginnt Kreisverkehr?)</i> – <i>wo immer möglich den Radverkehr auf der Straße führen</i> – <i>Anregungen vom Arbeitskreis Themen 1 (21.05.2015), Tisch 3</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Hauptroutennetz – Steckbrief A 2: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Fotomontage Bernd-Rosemeyer-Straße – Skizze Kreisverkehr Burgstraße 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



Wilhelmstr.

Burgstr.

 STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Ideenskizze
Kreisverkehr Burgstraße /
Bernd-Rosemeyer-Str.

Stand: November 2015



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Hinweiszeichen
"Radfahren auf der
Fahrbahn erlaubt"

Radwegebenutzungspflicht
beidseitig aufheben

Z239 Richtung Norden



 STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Ideenskizze
Bernd-Rosemeyer-Straße

Stand: November 2015

 Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 2
Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Zahlreiche Knotenpunkte in Lingen sind als Kreisverkehre ausgebildet, eine nicht geringe Anzahl jedoch als LSA-Knotenpunkte mit sog. freien (nichtsignalisierten) Rechtsabbiegefahrbahnen. Hier überqueren Radfahrer und Fußgänger in der Regel ungesichert mit oder ohne Zebrastreifen. Dies ist für Fußgänger noch annehmbar, für Radfahrer als „Fahrzeuge“ im Normalfall jedoch nicht. Gemäß den gültigen Regelwerken (insbesondere den ERA 2010) soll der Radverkehr möglichst ohne oder nur mit geringer Verschwen-



kung direkt und parallel zum geradeausführenden Kfz-Fahrstreifen bis an die Haltelinie geführt werden (Fotobeispiel München). Damit kann der sog. Konfliktpunkt soweit zurückverlegt werden, dass sich Radfahrer und Kraftfahrer bei mäßiger Geschwindigkeit gut sehen können. Der Radfahrer hat hier bei aller notwendigen Sorgfalt Vorrang vor dem seinen Fahrweg kreuzenden Kfz.

Funktion im Gesamtkonzept

Direkte Führungen des Radverkehrs an freien Rechtsabbiegern sind in der Regel gut in die Straßenräume integrierbar und leisten einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs für Radfahrer. Diese Wirkung kann durch Maßnahmen mit Fahrbahnmarkierungen wie beschrieben oder falls möglich durch Rückbau des freien Rechtsabbiegers erreicht werden. In diesem Fall verkürzen sich auch für Fußgänger die Überquerungszeiten erheblich.

Wesentliche Schritte

1. Identifizierung freier Rechtsabbiegefahrbahnen mit Radverkehr
2. Bestandsaufnahme, Kategorisierung und Priorisierung der Problemstellen
3. Gemeinsame Ortstermine mit lokalen Experten wie genannt
4. Zusammenstellen von Lösungen an Problempunkten/ Unfallhäufungsstellen
5. Erfolgskontrolle durch Zählungen und Verkehrsbeobachtungen
6. Anmeldung von jährlichen Haushaltsmitteln für die Umsetzung des Programms, falls möglich Programmanmeldung zum Nds. GVFG

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 1,5 Jahre pro Problemstelle

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
C 2	Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern 
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering (ohne bauliche Maßnahme) 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – U. a. Beauftragte für Mobilitätseingeschränkte, Senioren und Radfahrer
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit – Bündelungswirkung, Steigerung des Radverkehrsanteils – Verbesserung des „Fahrradklimas“
Synergien	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Anregungen im AK Themen 1-1 (21.05.), Thementisch 3</i> – <i>Radverkehr nahe der Fahrbahn führen</i> – <i>Hindernisse an Dreiecksinseln vermeiden</i> 	
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C1: Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung – Steckbrief A2: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht 	
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Liste 5 – Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern 	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Liste 5- Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern
Georgstraße / Nordstraße
Meppener Straße / Wilhelmstraße
Nordstraße / Haselünner Straße
Georgstraße / Frerener Straße / Lengericher Straße
Haselünner Straße / Schwarzer Weg

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 3
Verringerung der Wartezeit an LSA


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Probleme an Lichtsignalanlagen (LSA) aus Sicht des Radverkehrs sind in Lingen u. a. gefühlt lange Wartezeiten, überwiegend noch fehlende eigene Signalgeber, bauliche Merkmale wie „langsame“ Führung mit Fußgängern, unterdimensionierte Aufstellfläche usw. Hier besteht schon über längere Zeit dringender Handlungsbedarf. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) machen Vorgaben für max. Wartezeiten im Zuge von innerörtlichen Hauptverbindungen (45 s pro km für Anhalten und Warten!). Die StVO-Novelle 2013 sieht für die Umrüstung derzeit noch gemeinsamer Signalisierungen mit Fußgängern eine Frist bis Ende 2016 vor. LSA müssen wie andere Verkehrszeichen auch „aus sich heraus verständlich sein...“, sonst sind sie nach den Umständen des Einzelfalls nicht verbindlich“ (RA F. Schulz, Münster). Einschlägige Experten empfehlen die regelmäßige lokale Beteiligung von ortskundigen Radfahrer-Verbänden wie z. B. ADFC (vgl. Dr. Bosserhoff, Hess. Landesamt für Straßen- u. Verkehrswesen). Daher wird eine Beteiligung lokaler Experten bei der Bestandsaufnahme und Maßnahmenplanung zur Verkürzung der Wartezeiten und Verbesserung der LSA in Lingen empfohlen.

Funktion im Gesamtkonzept

Für Zweiradfahrer, die regelmäßig mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h unterwegs sind, stellen lange Wartezeiten an LSA eine große Beeinträchtigung dar. Deren Verringerung hat für Radfahrer und Fußgänger subjektiv eine gleich hohe Bedeutung. Die Stadt Lingen soll durch Einbindung der lokalen Experten und Beauftragten sicherstellen, dass dem nichtmotorisierten Verkehr angemessen kurze Wartezeiten zuteilwerden.

Wesentliche Schritte

- Bestandsaufnahme, Kategorisierung und Priorisierung der LSA-Probleme
- Gemeinsame Ortstermine mit lokalen Experten wie genannt
- Zusammenstellen von Lösungsvorschlägen, Auswahl von Sofortmaßnahmen an besonderen Problempunkten und/oder im Zuge der Haupttrouten des Radverkehrs
- Erfolgskontrolle durch Zählungen und Verkehrsbeobachtungen
- Anmeldung von jährlichen Haushaltsmitteln zur Sicherstellung der Daueraufgabe

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

Daueraufgabe

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 3	Verringerung der Wartezeit an LSA	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Gering 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – U. a. Beauftragte für Mobilitätseingeschränkte, Senioren und Radfahrer 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit – Bündelungswirkung, Steigerung des Radverkehrsanteils – Verbesserung des „Fahrradklimas“ 	
Synergien		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Meppener Straße / Wilhelmstraße / Weidestraße / Konrad-Adenauer-Ring</i> – <i>Konrad-Adenauer-Ring / Zum Neuen Hafen</i> – <i>Wilhelmstraße / Klasingstraße / Waldstraße</i> – <i>Ludwig-Erhardt-Brücke / Nordstraße (T-Kreuzung)</i> – <i>Lengericher Str. / Georgstr. / Ludwigstr. / Frerener Str.</i> – <i>Lengericher Straße / Josefstraße</i> – <i>Josefstraße / Haselünner Str. (T-Kreuzung)</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C1: Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung – Steckbrief A2: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – ERA 2010 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 4

Bevorrechtigte Radfahrerquerungen



Handlungsbedarf

Im Zuge des neu entwickelten Haupttroutenkonzeptes werden verschiedene Hauptverkehrsstraßen, teils vorfahrtgeregelt, teils signalgesichert überquert. Hier ordnet sich der Radverkehr der vorfahrtgeregelt Straße bzw. der Signalregelung unter. Bei Knotenpunkten mit Nebenstraßen besteht jedoch die Chance, die Überquerungsstelle für den Radverkehr bevorrechtigt zu gestalten, nur punktuell oder auch durchgehend im Zuge einer Fahrradstraße. Als Beispiel wurden in der Beteiligung u. a. die Querungspunkte Schwarzer Weg/ Beckstraße/ Ochsenbruchstraße im Zuge der westlichen Haupttroute Damaschke-Brögbern (ggf. bevorrechtigt) und Willy-Brandt-Ring/Mühlenstiege (gleichberechtigt, siehe Steckbrief C 4.1) genannt.

Funktion im Gesamtkonzept

Ähnlich den Fahrradstraßen setzen punktuell bevorrechtigte Überquerungsstellen im Haupttroutennetz Zeichen für praktische Radverkehrsförderung und Nutzervorteile, bei nur geringen Komforteinbußen für den Kfz-Verkehr in Neben- u. Erschließungsstraßen.

Wesentliche Schritte

1. Auswahl und Abstimmung geeigneter Überquerungsstellen im Routennetz
2. Verkehrserhebungen/-beobachtungen (ggf. Video), Eignungsprüfung, Gewährleistung guter Sichtverhältnisse
3. Ggf. Detailplanung, z. B. Anrampungen, Materialwechsel, StVO- und ggf. Hinweisbeschilderung
4. Umsetzung und Begleitung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Planungsbüro, ADFC-Ortsgruppe Lingen, Anlieger

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

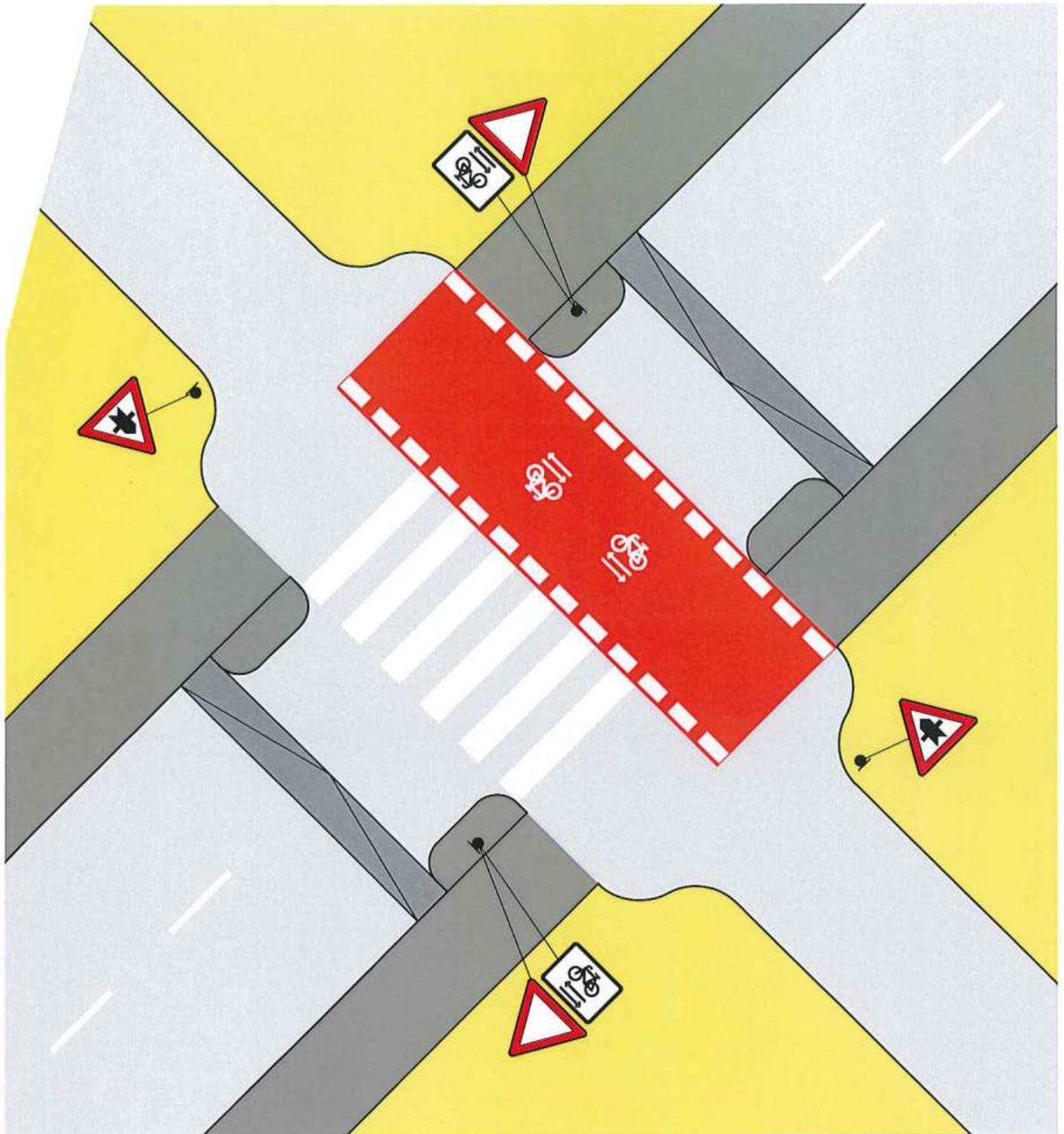
1/2 bis 1 Jahr



Von links nach rechts: Wilhelm-Bluhm-Str. (Hannover), Kennedyplatz (Bremen), Wallanlage (Coesfeld)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 4	Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ortsräte – ADFC-Ortsgruppe Lingen 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Bündelungswirkung, Steigerung des Radverkehrsanteils – Abnahme der schweren Unfallfolgen im Radverkehr – Verbesserung des „Fahrradklimas“ 	
Synergien		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Querungspunkt Schwarzer Weg/ Beckstraße/ Ochsenbruchstraße</i> – <i>Wilhelmstraße, Höhe Parkstraße</i> – <i>Konrad-Adenauer-Ring, Höhe Kino</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C 4.1: Querungsstelle Willy-Brandt-Ring/ Mühlenstiege 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Auszug Broschüre "Querungsstellen für den Radverkehr" der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (www.agfs-nrw.de) am 01.10.2013 – Liste 6 – Bevorrechtigte Radfahrerquerungen 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



Querungsstellen für den Radverkehr
Fachbroschüre der AGFS

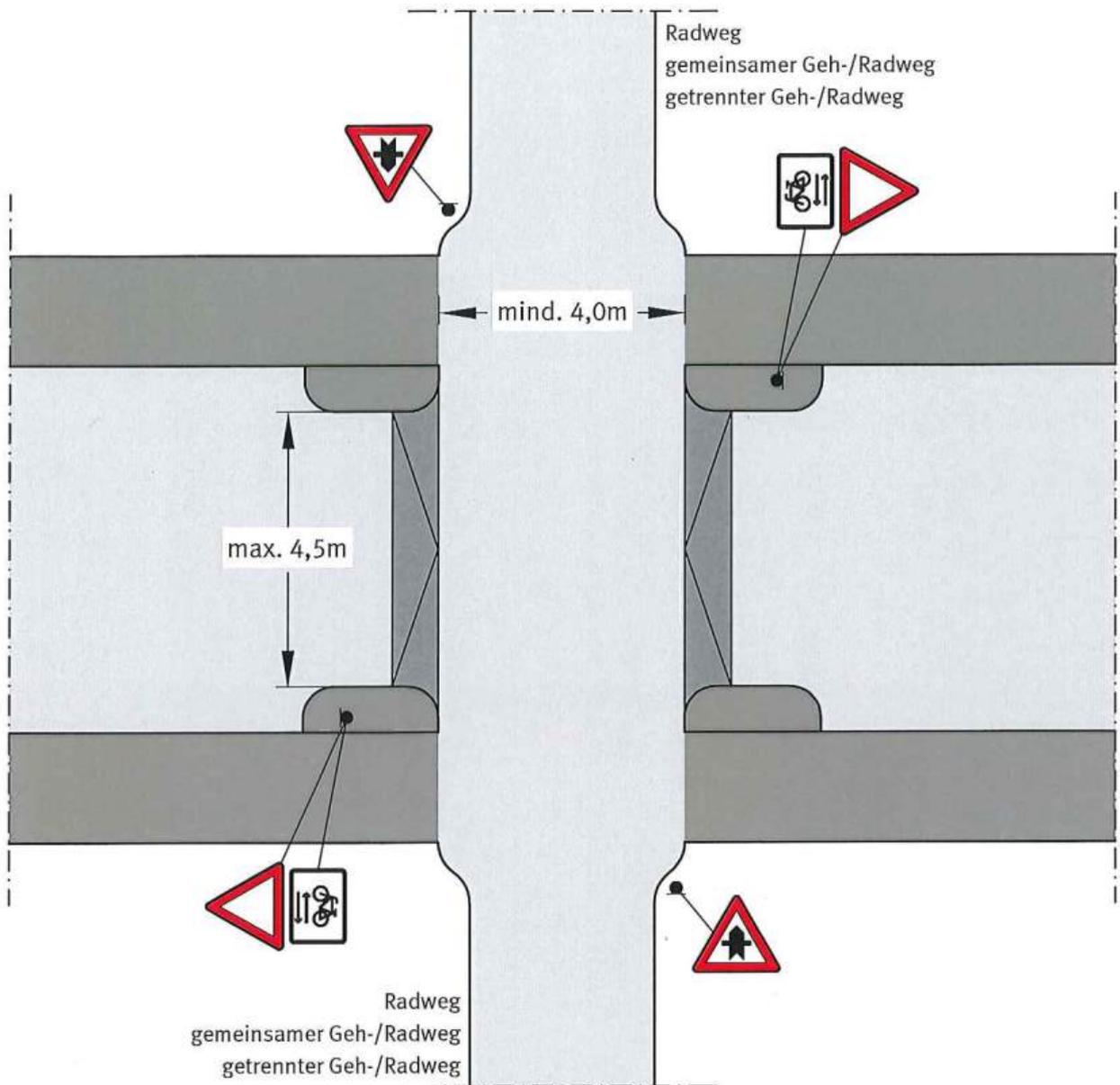


Lage: Innerorts

Geschwindigkeit: ≤ 30 km/h (Zonengeschwindigkeit)

Vorfahrt: Radverkehrsachse – Anrampung der Straße

Anwendung	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsachse quert Wohngebiet (Tempo-30-Zone) • Radverkehrsachse quert verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (≤ 30 km/h) • mittleres Fußgängeraufkommen
Entscheidungsgründe	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptverbindung des Radverkehrs (innerstädtischer Verkehr, Schulwegeverbindung oder touristische Route)
Planungsvorgabe/Ausführung	<p>Anrampung der Straße auf Niveau der Radverkehrsachse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung: <ul style="list-style-type: none"> › Betonung der Vorfahrt der querenden Radverkehrsachse, z. B. Verengung der Straße, Aufweitung der Radverkehrsachse im Knotenpunkt › keine durchgehende Bordsteinführung entlang der Straße › Gehweg entlang der Straße wird unterbrochen; optisch kontrastierende und taktile Elemente für mobilitätseingeschränkte Personen • Oberflächenbelag: <ul style="list-style-type: none"> › Fortführung des Oberflächenbelages der Radverkehrsachse › ggf. Hervorhebung durch Roteinfärbung • Markierung und Beschilderung: <ul style="list-style-type: none"> › Beschilderung „Vorfahrt gewähren!“ (Z 205) für Kfz-Verkehr › Beschilderung „Radfahrer kreuzen von rechts und links“ (ZZ 1000-32) für Kfz-Verkehr › Beschilderung „Vorfahrt“ (Z 301) für Radverkehrsachse › ggf. Markierung „Wartelinie“ (Z 341) für Kfz-Verkehr › ggf. „Radfahrer kreuzen“ (z. B. Z 138) für Kfz-Verkehr vor der Querungsstelle
Bemaßung	<ul style="list-style-type: none"> • Breite der Furt der kreuzenden Radverkehrsachse mind. 4,0 m (vgl. ERA 2010) • Breite der Straße im verengten Bereich max. 4,5 m
Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> • Absenkung der Radverkehrsachse auf Niveau der Straße (QS 02B)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Linienbusverkehr ergeben sich besondere Anforderungen an die Länge und Höhe der Anrampungen.



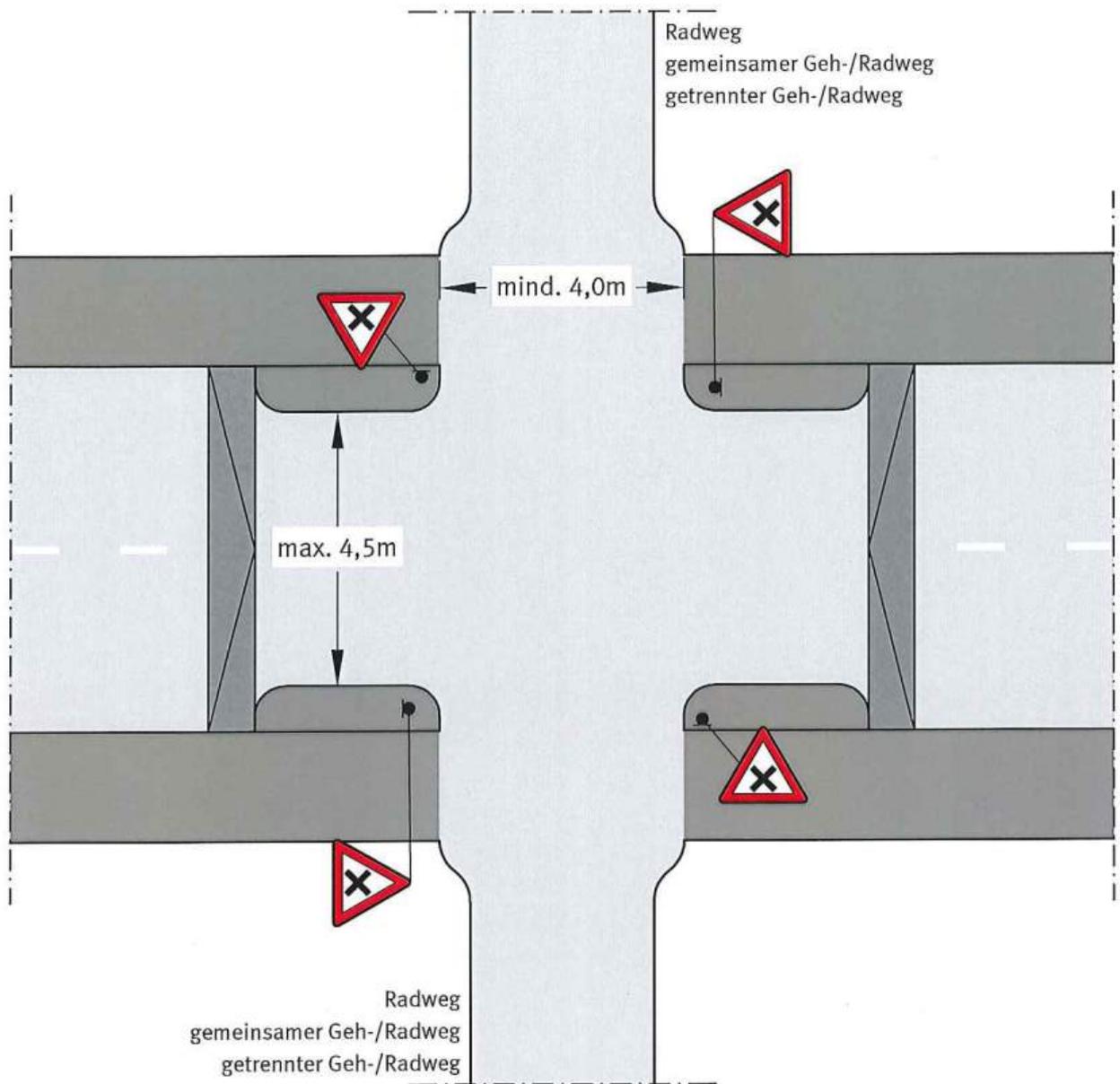
QS 05A

Lage: Innerorts

Geschwindigkeit: ≤ 50 km/h

Vorfahrt: Rechts vor links – Absenkung der Radverkehrsachse

Anwendung	<ul style="list-style-type: none">• Radverkehrsachse quert Stadtstraße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes• Radverkehrsachse quert Wohngebiete
Entscheidungsgründe	<ul style="list-style-type: none">• keine Hauptverbindung des Radverkehrs
Planungsvorgabe/Ausführung	<p>Absenkung der Radverkehrsachse auf Niveau der Straße</p> <ul style="list-style-type: none">• Gestaltung:<ul style="list-style-type: none">› Betonung der Gleichrangigkeit der Zufahrtsachsen, z. B. Verengung der Straße, Aufweitung der Radverkehrsachse im Knotenpunkt› keine durchgehende Bordsteinführung entlang der Straße› Gehweg entlang der Straße wird unterbrochen; optisch kontrastierende und taktile Elemente für mobilitätseingeschränkte Personen• Oberflächenbelag:<ul style="list-style-type: none">› Radverkehrsachse und Straße im Knotenpunkt in gleicher Ausführung (Material, Farbe etc.); ggf. Materialwechsel im Kreuzungsbereich• Markierung und Beschilderung:<ul style="list-style-type: none">› Beschilderung „Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts“ (Z 102) in allen Zufahrten› ggf. Markierung „Wartelinie“ (Z 341) in allen Zufahrten
Bemaßung	<ul style="list-style-type: none">• Breite der Furt der kreuzenden Radverkehrsachse mind. 4,0 m (vgl. ERA 2010)• Breite der Straße im verengten Bereich max. 4,5 m
Alternativen	<ul style="list-style-type: none">• Querung mit Mittelinsel (QS 05B)• Querung mit Gehwegüberfahrt (QS 05C)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none">• Gegebenenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich.• Zusätzliche Anwendung kann diese Version bei punktuell geschwindigkeitsreduzierten Bereichen vor Einrichtungen schutzbedürftiger Nutzer finden.



Liste 6 - Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	
	Drucksensoren/ Induktionsschleife an Knoten
	Vorteilhafte Regelung für Radfahrer an Kreisverkehren
	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen / Grüne Welle
Alttingener Weg	Querungshilfe schließen
Am Krankenhaus	fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe an Ausfahrten
Bahnhof	Blockierung des Fuß/Radwegs durch parkende Autos
Burgstraße	Querungshilfe zu schmal
Burgstraße	Konflikte für Radfahrer beim Queren der Fußgängerzone
Allgemein	Verkehrssichere Überleitungen des Radverkehrs
Meppener Straße/In den Sandbergen	fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe
Möddelbrücke	Gefährliches Überqueren, RVA wünschenswert
Schüttorfer Straße/Raiffeisenmarkt	Überganginsel in schlechtem Zustand
Schwarzer Weg Knoten	Aufstellfläche vergrößern; Fahrradbevorrechtigung
Ulanenstraße	Radweg endet überraschend --> Radfahrer muss ohne Hilfe Straße überqueren
Meppener Straße	fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe
Schwarzer Weg	

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

C 4.1
Querungsstelle Willy-Brandt-Ring/Mühlenstiege


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Überquerung der Nebenfahrbahn des Willy-Brandt-Ringes für den Radverkehr in der Relation Mühlenstiege/ Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung ist verbesserungsfähig, weil diese leicht versetzt, insgesamt schlecht einsehbar und wartepflichtig ausgebildet ist. Im Zuge der Nebenfahrbahn des Willy-Brandt-Ringes wird der Radverkehr auf benutzungspflichtigen Radwegen geführt, was auch zu verbessern ist.

Die Sichtbeziehungen sollten durch eine Verbreiterung der Einmündung der Unterführung verbessert werden, womit auch eine geradlinigere Fahrlinie der Radfahrer ermöglicht wird. Die sichtbehindernden Grünbeete sollten ebenfalls entfernt werden. Um die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer einschließlich der vom Willy-Brandt-Ring kommenden Kfz zu erhöhen, liegt auf Grund der vorhandenen Aufpflasterung des Knotenbereichs eine Gleichberechtigung aller Fahrtrichtungen und Verkehrsarten nahe (Rechts-vor-Links-Regelung). Diese ermöglicht ein sicheres Überqueren bei verringerten Geschwindigkeiten von Kfz und Radfahrern (angestrebt deutlich unter 30 km/h).

Funktion im Gesamtkonzept

Diese mit Gleichberechtigung gestaltete Querungsstelle bildet mit Anschluss an die Bahnunterführung eine wichtige Maßnahme im Zuge der Hauptroute Nord-Ost Damaschke – Brögbern („Schulroute“, siehe Steckbrief A 1.4) für den Fuß- und Radverkehr.

Wesentliche Schritte

1. Verkehrserhebungen/-beobachtungen (ggf. Video)
2. Planung der Vergrößerung der Unterführungsausfahrt (Teilrückbau der Begrenzungsmauer)
3. Rückbau der Pflanzbeete im Knotenbereich
4. Änderung der Beschilderung und ggf. ergänzende Markierungen

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Planungsbüro, ADFC-Ortsgruppe Lingen, Anlieger

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 bis 1 Jahr



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
C 4.1	Querungsstelle Willy-Brandt-Ring/Mühlenstiege	
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Mittel		Besondere Beteiligte – ADFC-Ortsgruppe Lingen
CO₂-Minderung – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion		Weitere Wirkungen – Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs – Reduktion von Kfz-Geschwindigkeiten
Synergien		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren – <i>Anregung des ADFC Lingen vom 17.07.2015</i> – <i>Anregung Arbeitskreis Themen 2 (02.06.), Tisch 2 (Mit dem Fahrrad auf sicheren Routen zur Schule)</i>		
Verweise – Steckbrief A 1: Haupttroutennetz – Steckbrief A 1.4: Nordostroute Brögbern – Steckbrief C 4: Bevorrechtigte Radfahrerquerungen		
Anlagen – Fotomontage Willy-Brandt-Ring / Mühlenstiege		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Gleichberechtigung aller Fahrtrichtungen und Verkehrsarten einrichten



 **STADT LINGEN EMS**
Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Ideenskizze
Willy-Brandt-Ring /
Mühlenstiege
Stand: November 2015

 **PGV**
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

D 1
Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstr. (LIDL)


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Der Straßenabschnitt zwischen den Kreisverkehren Schumacherbrücke und J.-Wolff-Platz ist Kfz-dominiert. Hauptziel ist der LIDL-Markt an der Westseite. Für den Fuß- und Radverkehr ist die Erschließung im ca. 200 m langen Abschnitt schwierig: großflächige Kreisverkehre, keine Querungshilfe im Zwischenbereich, starke gegenseitige Behinderungen der Verkehrsarten an der LIDL-Ein-/Ausfahrt. Signalschutz ist nicht vorhanden. Der vorliegende Straßenabschnitt der Lindenstraße verbindet die Innenstadt für alle Verkehrsarten mit dem südwestlichen Stadtgebiet und über die Kurt-Schumacher-Brücke mit Stadtteilen östlich der Bahn. Der Straßengüterverkehr bedient vornehmlich die Innenstadt, wird aber im Übrigen großräumig um die Innenstadt herumgeführt.

Funktion im Gesamtkonzept

Es wird ein Rahmenkonzept für verbesserte Lösungen vorgelegt, das stufenweise detailliert geprüft und dann möglichst umgesetzt werden soll. Die Voraussetzungen bzw. Anschlüsse der neuen Führungen sind besonders angrenzend in der Lindenstraße (Süd), im K.-Adenauer-Ring und in der B.-Rosemeyer-Str. herzustellen. Ziel des Rahmenkonzeptes ist es, diesen Engpass für den Radverkehr soweit möglich bestandsorientiert zu ertüchtigen, zu sichern und durchlässiger zu gestalten. Leitlinie ist die flexiblere Nutzung der Verkehrsflächen, d. h. Radfahrer benutzen die Fahrbahnen, in Kreisverkehren sollen die vorhandenen umlaufenden Radverkehrsführungen wahlweise weiter benutzt werden.

Wesentliche Schritte

1. Verkehrserhebungen/-beobachtungen (ggf. Video)
2. Konzept und Geometrie durchplanen, ggf. Varianten entwickeln, mit Beteiligten diskutieren und beschließen (politisches Gremium); Kostenschätzung
3. Realisierungsstufen: 1. Rad-/Schutzstreifen Westseite und Änderung der Benutzungspflicht in ein Radwegebenutzungsrecht, 2. Rad-/Schutzstreifen Ostseite

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

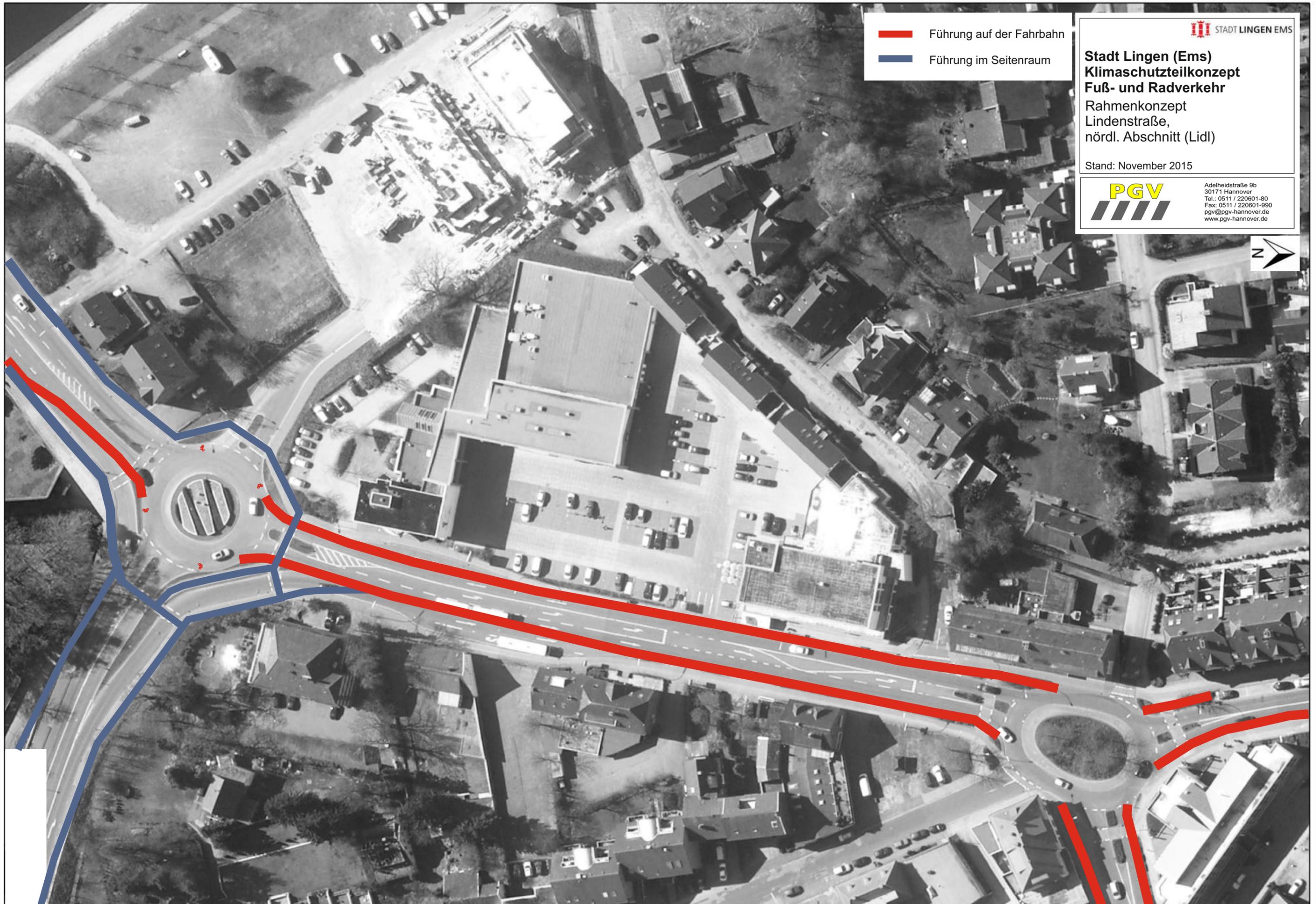
2 bis 3 Jahre



Lindenstraße zwischen Jakob-Wolff-Platz und K.-Schumacher-Brücke, Bestand/Planung

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
D 1	Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstr. (LIDL) 
Geschätzte Kosten* Größenordnung: – 1. Stufe: gering bis mittel – 2. Stufe: mittel bis hoch	Besondere Beteiligte – Anlieger, Einzelhandels- und Gewerbebetriebe – Nach Bedarf Fachbüro
CO₂-Minderung – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion	Weitere Wirkungen – Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Anteils des Fuß- und Radverkehrs – Beispielhafte Maßnahme mit Signalwirkung
Synergien Räumliche Synergie – Steckbrief C 1.2: LSA-Knoten Meppener Straße/ Wilhelmstraße – Steckbrief D 2: Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring – Steckbrief D 3: Meppener Straße/ Altenlingener Weg	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren – <i>Generell zur Verbesserung der Führungen in innerstädtischen Kreisverkehren: AK Themen 1 21.05.2015, Tisch 3</i>	
Verweise – Steckbrief A 1: Hauptroutennetz – Steckbrief A 2: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht	
Anlagen – Skizze Rahmenkonzept Lindenstraße, nördlicher Abschnitt (LIDL) – Fotomontage Lindenstraße, nördlicher Abschnitt (LIDL) – Querschnitt Bestand/Planung Lindenstraße, nördlicher Abschnitt (LIDL)	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000



 Führung auf der Fahrbahn
 Führung im Seitenraum



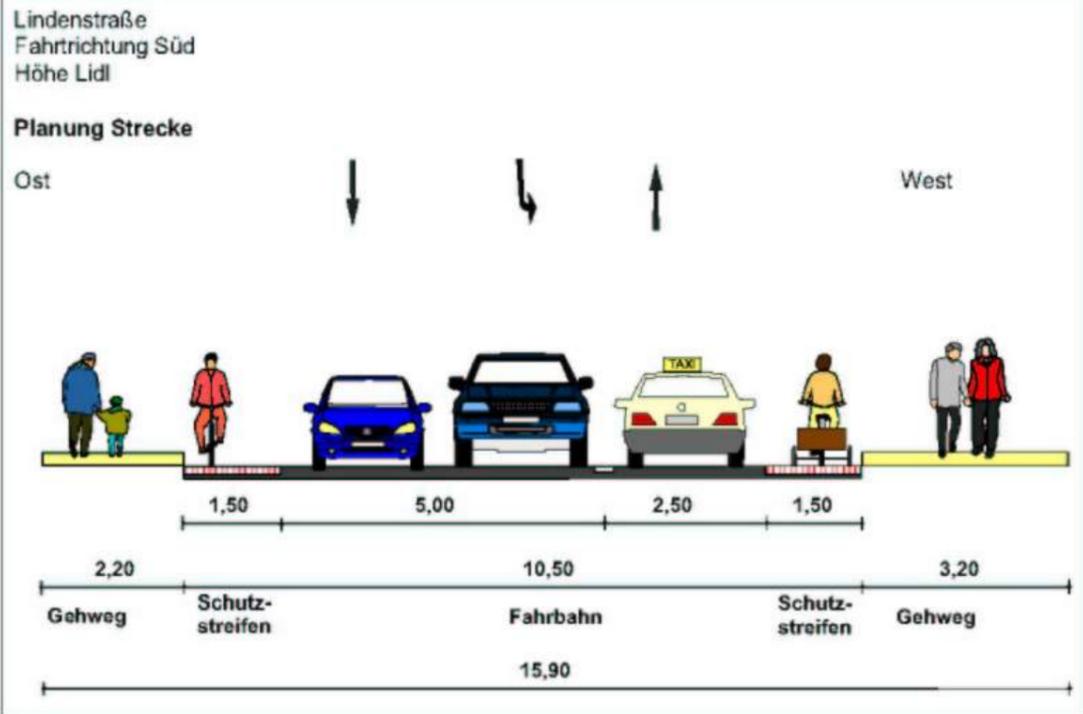
Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Rahmenkonzept
Lindenstraße,
nördl. Abschnitt (Lidl)

Stand: November 2015



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de





STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
 Ideenskizze
 Lindenstraße

Stand: Oktober 2015

PGV
 Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de

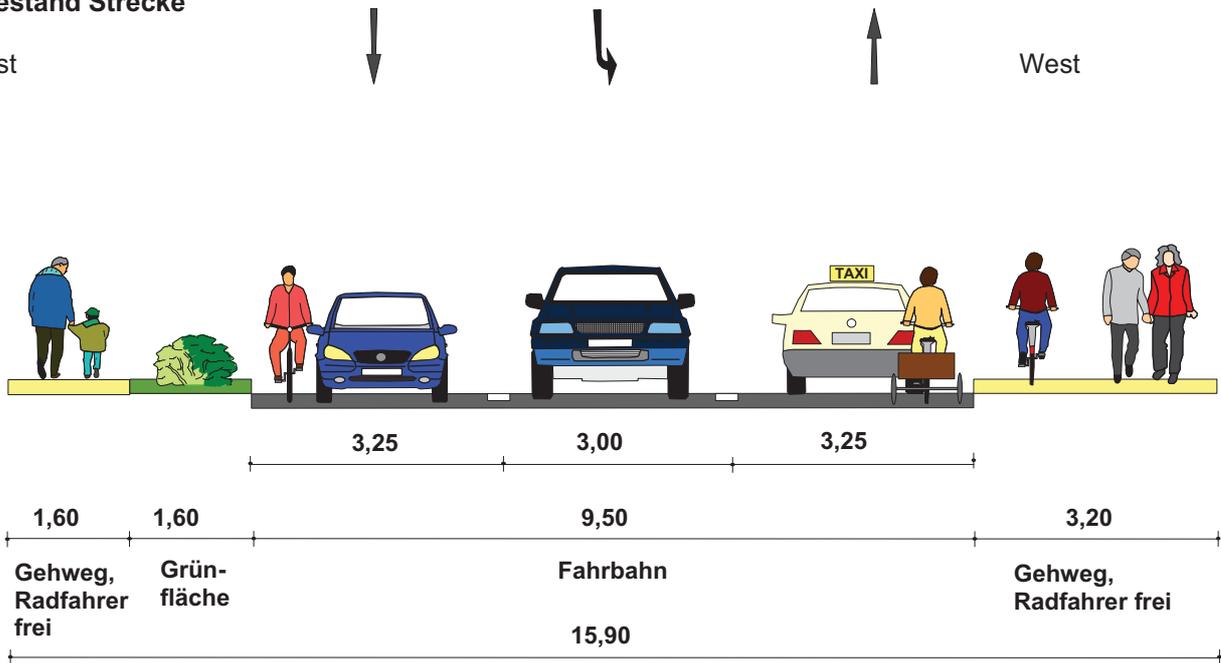


Lindenstraße
 Fahrtrichtung Süd
 Höhe Lidl

Bestand Strecke

Ost

West

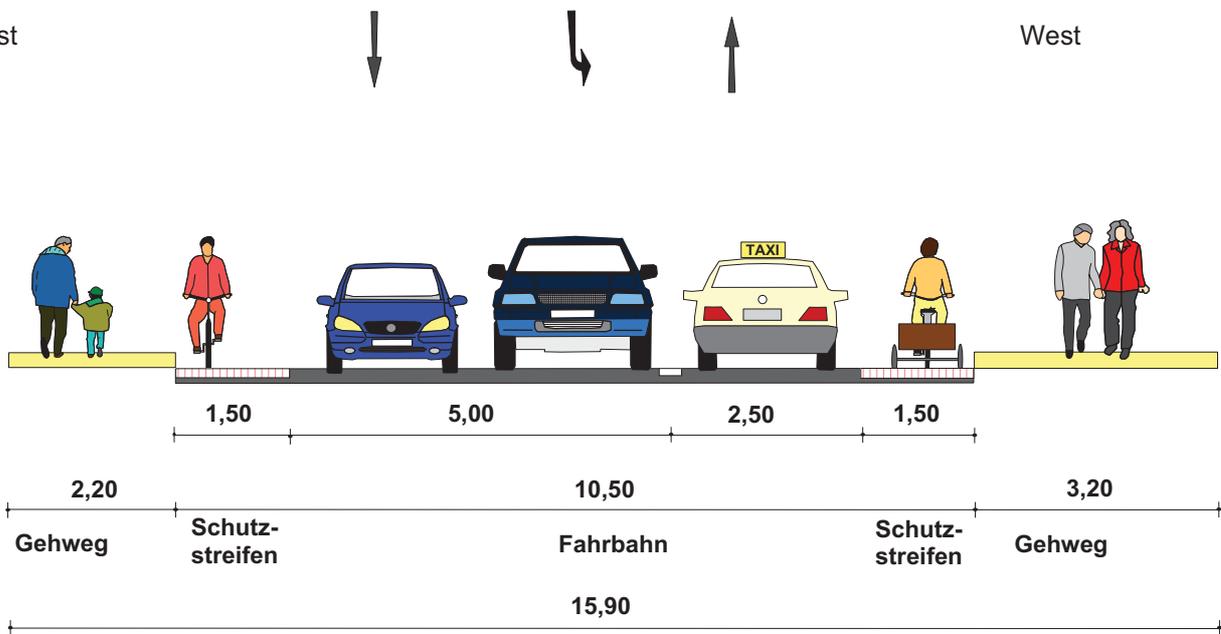


Lindenstraße
 Fahrtrichtung Süd
 Höhe Lidl

Planung Strecke

Ost

West



Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
 Querschnitte

M. 1:100

Lindenstraße



Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

D 2
Rahmenkonzept Umgestaltung K.-Adenauer-Ring


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 16-18 Tsd. Kfz/Tag (geschätzt). Der K.-Adenauer-Ring ist nahezu durchgängig dreistreifig, im Bereich der Zufahrt zum J.-Wolff-Platz zweistreifig und mit begleitenden, aber nicht anspruchsgerechten Bordsteinradwegen ausgestattet. Diese werden an unübersichtlichen Einmündungen, z. B. Neue Straße, Synagogenstraße, häufig in beiden Richtungen befahren, ein konfliktträchtiges Verhalten. Im Konrad-Adenauer-Ring sind Knotenpunkte und Querungsstellen in der Mehrzahl nicht mit Signal-schutz ausgestattet, dies bedeutet je nach Verkehrslage freies, aber auch schwieriges Queren für Fußgänger und Radfahrer. Die Fahrbahn weist Flächenpotenziale auf, die für den zunehmenden Radverkehr genutzt werden können, denn das Linksabbiegen der Kfz in diesem Abschnitt funktioniert in der Regel auch aus einem überbreiten Fahrstreifen heraus gut (Variante). Radfahrer können leichter über die Fahrbahn links abbiegen.

Funktion im Gesamtkonzept

Der K.-Adenauer-Ring bildet die westliche Kfz- und Radverkehrs-Umfahrung der Innenstadt. Ziel des bestandsorientierten Rahmenkonzeptes ist es, die Bedingungen für den Radverkehr hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr zu verbessern, Potenziale zur flexiblen Nutzung der Verkehrsflächen zu nutzen. Das richtungstreue Fahren soll gefördert werden, sodass angrenzende Knotenpunkte und Kreisverkehre auch regelgerecht befahren werden. Der Bedarf an Überquerungsstellen für Fußgänger ist zu prüfen, dafür kommen vornehmlich Fußgängerüberwege in Frage.

Wesentliche Schritte

1. Verkehrserhebungen/-beobachtungen des Längs- und Querverkehrs (ggf. Video)
2. Radverkehrsführungen und Querungsstellen, ggf. Varianten entwickeln, mit Beteiligten diskutieren und beschließen (politisches Gremium); Kostenschätzung
3. Realisierung der überwiegenden Markierungsmaßnahmen in einem Zuge

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 bis 2 Jahre



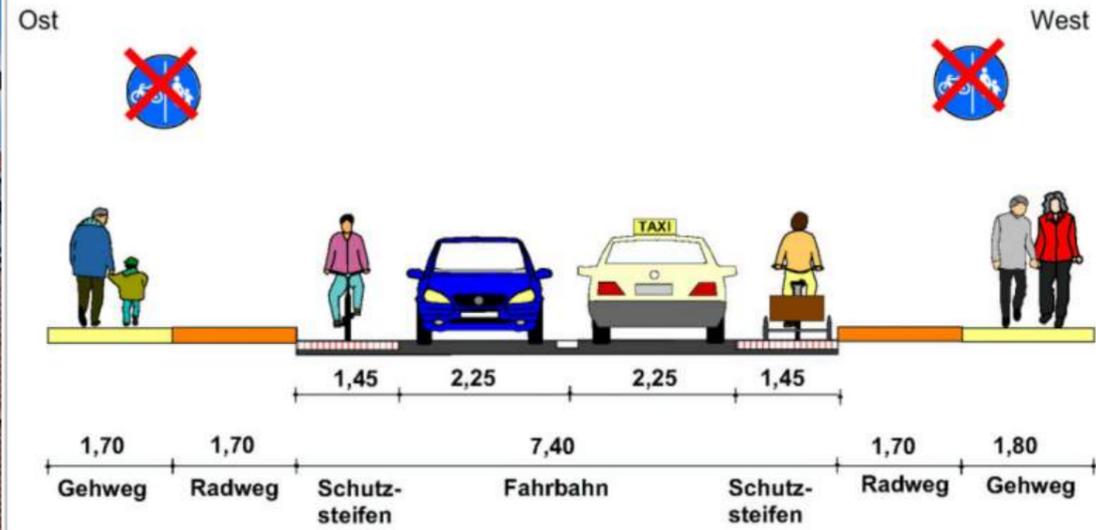
Konrad-Adenauer-Ring (Bestand)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
D 2	Rahmenkonzept Umgestaltung K.-Adenauer-Ring 
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel bis hoch – Eingrenzung: je nach Maßnahmen 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Anlieger, Einzelhandels- und Gewerbebetriebe – Nach Bedarf Fachbüro
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Anteils des Fuß- und Radverkehrs – Beispielhafte Maßnahme mit Signalwirkung
Synergien Räumliche Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C 1.2: LSA-Knoten Meppener Straße/Wilhelmstraße – Steckbrief D 1: Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL) – Steckbrief D 3: Meppener Straße/ Altenlingener Weg 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Generell zur Verbesserung der Führungen in innerstädtischen Knotenpunkten: AK Themen 1 21.05.2015, Tisch 3</i> 	
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1.1: Haupttroutennetz – Steckbrief A 2: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht 	
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Fotomontage Konrad-Adenauer-Ring – Querschnitt Bestand/Planung Konrad-Adenauer-Ring (zweistreifiger Bereich) 	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Konrad-Adenauer-Ring
Fahrtrichtung Süd
Südl. Zum Neuen Hafen

Planung Strecke



Stadt Lingen (Ems) Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

Konrad-Adenauer-Ring /
Neuer Hafen

Stand: November 2015



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

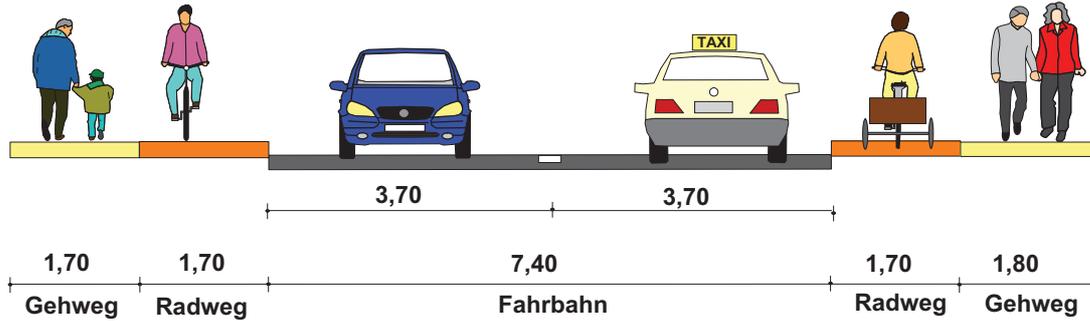


Konrad-Adenauer-Ring
 Fahrtrichtung Nord
 Südl. Zum Neuen Hafen

Bestand Strecke

West

Ost

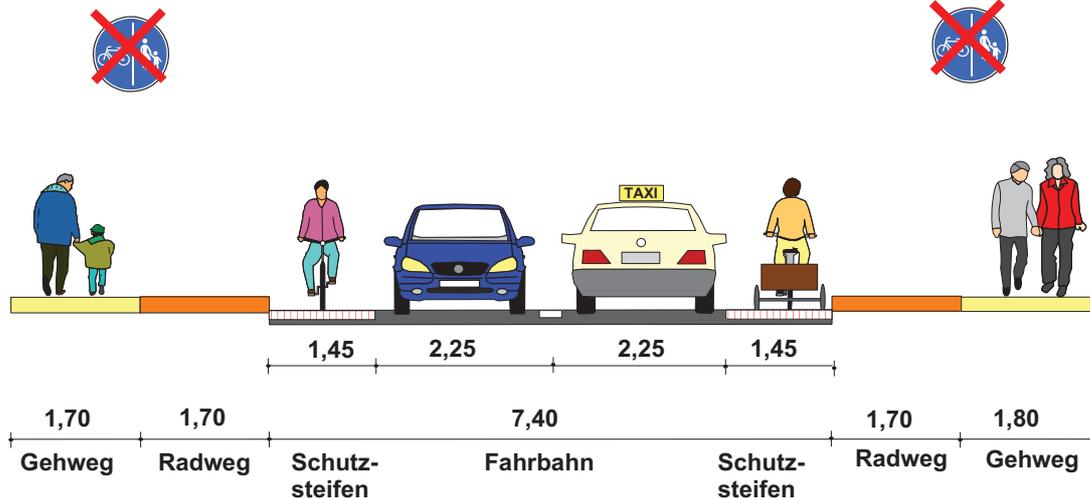


Konrad-Adenauer-Ring
 Fahrtrichtung Nord
 Südl. Zum Neuen Hafen

Planung Strecke

West

Ost



Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Querschnitte

M. 1:100

Konrad-Adenauer-Ring



Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

D 3
Meppener Straße/Altenlingener Weg


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Aus dem Altenlingener Weg kommend ist es schwierig, die Meppener Straße in Richtung Innenstadt zu überqueren. Dies geht vor allem aus fehlenden Querungen hervor. Zusätzlich erweisen sich die in den beengten Seitenräumen vorhandenen Radwege in der Meppener Straße als wesentlich zu schmal und für den Fußverkehr nicht zumutbar. Vorschläge sind, die Mittelmarkierung der Fahrbahn zu entfernen und Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand in regelmäßigem Abstand aufzubringen. Um den Radfahrern mehr Sicherheit zu bieten, soll die zulässige Kfz-Geschwindigkeit auf Tempo 30 gemindert werden. Außerdem soll ein Dialog-Display zur Selbstkontrolle aufgestellt werden. So ist ein sicheres Queren und Fahren auf der Fahrbahn in der Meppener Straße möglich.

Funktion im Gesamtkonzept

Diese Querungsstelle bildet eine wichtige Maßnahme im Zuge des geplanten Hauptrouutenkonzepts (Hauptroute Altenlingen – Holthausen – Biene).

Wesentliche Schritte

1. Verkehrserhebungen/-beobachtungen (ggf. Video)
2. Planung der Maßnahmen
3. Planung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der Meppener Straße
4. Radverkehrsführung und Querungsstelle mit Beteiligten diskutieren und beschließen (politisches Gremium)
5. Kostenschätzung
6. Realisierung der Maßnahmen in einem Zuge

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 Jahr



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
D 3	Meppener Straße/Altenlingener Weg 
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering (Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen) – Eingrenzung: 5.000 € bis 10.000 € 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Anlieger, Gewerbebetriebe – Nach Bedarf Fachbüro
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs – Reduktion von Kfz-Geschwindigkeiten
Synergien Räumliche Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C 1.2: LSA-Knoten Meppener Straße/ Wilhelmstraße – Steckbrief D 1: Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL) – Steckbrief D 2: Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Lösungsvorschläge u. a. Signalisation, Zweirichtungsradweg an der Ostseite bis Wilhelmstraße und Shared Space</i> 	
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C 2: LSA-Knoten Meppener Straße/Wilhelmstraße <i>in Bearbeitung</i> 	
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Fotomontage Meppener Straße 1 – Fotomontage Meppener Straße 2 	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Variante:
Geschwindigkeitsdämpfung,
Tempo-30-Zone,
Piktogramme auf der Fahrbahn,
Dialog-Display,
Benutzungsrecht des Radweges

 **STADT LINGEN EMS**

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Ideenskizze
Meppener Straße /
Altenlenger Weg 1

Stand: November 2015

 **PGV**
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Benutzungspflicht
aufheben



Variante:
Geschwindigkeitsdämpfung,
Tempo-30-Zone,
Piktogramme auf der Fahrbahn,
Dialog-Display,
Benutzungsrecht des Radweges

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr
Ideenskizze
Meppener Straße /
Altenlingener Weg 2

Stand: November 2015



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

D 4
Schüttorfer Str./Darmer Hafenstr./Möddelbrücke


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Durch eine Mängelmeldung einer Radfahlerin mit Kindern, die täglich zwischen Kolksstraße und Grundschule/Kindergarten Hohendarme kamen folgende Probleme zu Tage:

1. Einspurig befahrbare Möddelbrücke über den DO-Ems-Kanal ist eine Gefahrenstelle, weil Autofahrer Radfahrer ohne Abstand überholen bzw. nicht passieren lassen.
2. Angrenzender nicht signalisierter Knotenpunkt Schüttorfer Str./Darmer Hafenstr. wird über vier Inseln gequert; Gefahren durch schnellen Verkehr und Schwerverkehr.
3. In Richtung Darmer beidseitig Geh- und Radwege entlang der Schüttorfer Str., fehlende Querungshilfe in Höhe B.-Lohmann-Straße (Schule/KiGa), um jenseitigen Radweg zu erreichen und am Knoten Schüttorfer Str./Darmer Hafenstr. queren zu können.

Mögliches Vorgehen: Die Planer (Stadt, ggf. extern) und die Betroffene orientieren sich im Rahmen einer gemeinsamen Ortsbesichtigung, beobachten das Verkehrsgeschehen und entwickeln Lösungsideen auf Basis der per Mail übermittelten Vorschläge (Anlage). Die Planer arbeiten ein Konzept aus (LSA? Brückenerweiterung? Weitere Mittelinsel?)

Funktion im Gesamtkonzept

Der beschriebene Problembereich wird von Haupttrouten und einer Ringverbindung des Radverkehrs berührt. Die fußgänger- und fahrradfreundliche sowie verkehrssichere Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen und Querungsstellen ist unerlässlich, um den Nicht-motorisierten Verkehr zu fördern und die schon aktiven Nutzer zu bestärken.

Wesentliche Schritte

1. Verkehrserhebungen (ggf. Video); Faktenlage bzgl. Kanalbrücke ermitteln
2. Ortstermin und Konzepterstellung, Maßnahmenplanung und Kostenschätzung
3. Konzept abstimmen und beschließen; Umsetzung planen, ggf. Förderanträge stellen.

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 bis 1 Jahre (Umsetzung Sofortmaßnahmen)



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
D 4	Schütterfer Str./Darmer Hafenstr./Möddelbrücke 
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Mittel bis hoch – Eingrenzung: 25.000 € für unsignalisierte Querung bis 500.000 € für eine Brückenerweiterung 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ortsrat Darmer – Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – Anlieger, Gewerbebetriebe, ggf. Fachplaner
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs – Reduktion von Kfz-Geschwindigkeiten
Synergien	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Mängelmeldung wie beschrieben</i> 	
Verweise	
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Sachverhalt per E-Mail, anonymisiert 	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Mängelmeldung vom 23.07.2015

Bezugnehmend auf unser Telefonat vor einigen Tagen möchte ich auf einen Verkehrsknotenpunkt hinweisen, der für uns im Hinblick auf den Radverkehr kritisch beleuchtet werden sollte. Es geht um die Möddelbrücke und den Kreuzungsbereich Darmer Hafenstr. / Schüttorfer Str. im Ortsteil Darne.

Für mich, meine Familie mit kleinen Kindern, aber auch für Nachbarn aus unserem Bereich ist die Kreuzung, insbesondere mit dem Fahrrad, eine Herausforderung. Vor dem Hintergrund des schweren Verkehrsunfalls mit Todesfolge (Trecker und Motorrad kollidierten Ende Juni) ist die Kreuzung immer wieder Thema in der Nachbarschaft. Für uns ist es, zumindest subjektiv, eine schwierige, unübersichtliche Verkehrssituation. Wir würden es sehr begrüßen, wenn dies im Rahmen des Projektes „fahrradfreundliches Lingen“ sehr kritisch beleuchtet wird und ggf. weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Hier einige Anregungen und Anmerkungen:

Die Möddelbrücke, die nur einspurig zu befahren ist, hat keinen Fahrradweg. Gerade zu Stoßzeiten im Berufsverkehr (morgens, mittags) ist hier sehr viel PKW-Verkehr, da die Strecke auch als Abkürzung zwischen der Lindenstr. und Schüttorfer Str. genutzt wird. Wenn ich meine Tochter (5 Jahre) mit dem Fahrrad zum Kindergarten bringe, hoffen wir immer auf rücksichtsvolle Autofahrer, die uns die Brücke überqueren lassen, ohne haar-scharf an uns vorbei zu fahren. Gerade meine Tochter tut sich mit den überholenden Autos auf der Brücke schwer, da dies zu Unsicherheiten führt. Auch mit dem Fahrradanhänger mit „Baby an Bord“ ist es eine Herausforderung. Da dies zukünftig der Schulweg für unsere Tochter sein wird, soll sie schon jetzt die Strecke in Begleitung einüben. Wir wünschen uns für uns und die anderen Kinder aus dem Bereich Kolkstr./Pumpenolk einen sicheren Schulweg! Das Gebiet erlebt derzeit einen Umbruch: Vor etwa 10 Jahren noch überwiegend ältere Bewohner gibt es immer mehr junge Familien, auch Nachverdichtung findet statt. Wünschenswert ist die Ergänzung einer Fahrradbrücke (wie Brücke beim Alten Friedhof) oder die Verbreiterung der bestehenden Brücke um einen befahrbaren Bürgersteig bzw. Radweg. Kurzfristig ist die Markierung von Radwegen wünschenswert. Auch vor dem Hintergrund des überregional bedeutsamen Radweges (Dortmund-Emskanal-Route und weitere) ist eine Ergänzung der touristischen Radwegeinfrastruktur eine aus touristischer Sicht wünschenswerte Zielsetzung, so können die touristischen Einrichtungen im Ortsteil Darne (Heimathaus Darne, Hotels, Ferienwohnungen, Gastronomie, Einzelhandels-geschäfte zur Versorgung etc.) bequemer und gefahrloser erreicht werden. Es sollte überprüft werden, ob eine finanzielle Förderung aus dem Leader-Topf (EU-Förderung) der Region Südliches Emsland oder anderer Programme realisierbar ist.

Der sich anschließende Kreuzungsbereich Darmer Hafenstr. / Schüttorfer Str. ist als Radfahrer sehr unübersichtlich. Die Querungshilfen sind dabei eine Hilfe, trotzdem muss man - gerade mit Kindern unterwegs - seine Augen überall haben. Will man von der Möddelbrücke zum Kindergarten (Bernhard-Lohmann-Str./Am Reinelhof) fahren, muss man auf die andere Seite der Schüttorfer Str. gelangen. Es ist eine Herausforderung, alle Verkehrsflüsse

im Auge zu behalten. Autos können von der Möddelbrücke kommen, können aus Richtung Hafen kommen oder aus Richtung Grüner Jäger. Gerade diejenigen PKW, die vom Grünen Jäger kommend, die Schüttorfer Str. befahren, sind oft sehr schnell unterwegs. Dies gilt auch für die, die die Linksabbiegespur Richtung Hafen nutzen, hierzu zählen auch die zahlreichen LKW, die zum Hafen wollen. Es hat schon kritische Situationen gegeben, die zum Glück gut ausgegangen sind. Manchmal hat man das Gefühl, die LKW-Fahrer sind mit dem „Autopilot“ unterwegs, so schnell wie sie dort abbiegen (und teilweise auch Ladung verlieren: Sand und Kies im Kreuzungsbereich sind keine Seltenheit).

Sind wir vom Kindergarten auf dem Rückweg unterwegs, nutzen wir meist an der Schüttorfer Str. den linksseitigen Radweg, da es vom Kindergarten die einfache (wenn auch nicht ganz korrekte) Fahrweise ist. Der Kreuzungsbereich Bernhard-Lohmann-Str./Schüttorfer Str. hat keine Querungshilfen, deswegen verzichten wir hier in der Regel auf die Überquerung. Wir überqueren die Schüttorfer Str. wieder im Kreuzungsbereich mit der Darmer Hafenstr. Die oftmals schnell fahrenden PKW und LKW aus Richtung Grüner Jäger kann man schlecht bzw. spät erkennen. Unser Weg zur Möddelbrücke führt uns dann an die Furt an der Darmer Hafenstr. Hier muss man wieder die Augen „überall“ haben, da aus verschiedenen Richtungen die PKW und LKW kommen können. Evtl. sollte an dieser Stelle ein STOP-Schild aufgestellt werden.

Es wäre gut, folgende Dinge zu prüfen:

- Verlagerung der Querungshilfe Richtung Linksabbiegespur, so dass von der Brücke kommend, nur eine Straße (Schüttorfer Str.) überquert werden muss. Optische Bremsung für die PKW/LKW-Ströme aus Richtung Grüner Jäger, z.B. Verkehrsinsel (mit Querungshilfe), rote Markierung auf dem Asphalt, Erneuerung der weißen Markierungen kurzfristig
- Überprüfung der Beschilderung
- Bewuchs klein halten bzw. komplett entfernen, um den Bereich übersichtlicher zu machen
- Markierungen erneuern bzw. überprüfen
- STOP-Schild Darmer Hafenstr. und ggf. am Ende der rechten Abbiegespur vom familia kommend Richtung Möddelbrücke

Der Radweg entlang der Schüttorfer Str. wird gerade für die Bewohner aus dem Bereich Grabenkamp beidseitig genutzt (Schulweg). Eine Freigabe in beide Richtungen gibt es meines Wissens nicht, dies sollte geändert werden (de facto wird er so genutzt). Ausbau in diesem Bereich wünschenswert, gerade auch Teilstück beim neuen Baugebiet „Am alten Sägewerk“, da stark frequentiert durch Schule und Kindergarten. Wenn dies mit o.g. Änderungen erreicht wird, wird der (Schul-)weg für die Bewohner aus dem Bereich Kolkstr./Pumpenkolk auch sicherer.

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

D 5
Barrierefreiheit im Straßenraum


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Eine barrierefreie Stadt ist für viele Menschen eine Grundvoraussetzung um aktiv am Verkehrsgeschehen teilnehmen zu können. Gerade im Zuge einer alternden Gesellschaft und für Verkehrsteilnehmer mit Kinderwagen ist eine Berücksichtigung wichtig. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist es von großer Bedeutung, dass Gehwege eine ausreichende Breite aufweisen und frei von beeinträchtigenden Einbauten sind und niveaugleiche Übergänge vorhanden sind. In den Arbeitskreisen wurde angesprochen, dass bei einer Planung von Verkehrsanlagen alle Verkehrsteilnehmer einbezogen werden sollen. In Lingen bestehen bereits mit dem Projekt „Barrierefreie Innenstadt“ gute Ansätze, die auf die Gesamtstadt erweitert werden können. Hervorgehoben sollte vor allem ein einheitlicher Umgang mit Themen wie Bordabsenkungen, Bodenindikatoren oder Zusatzgeräte an Lichtsignalanlagen. Auch kann über einen (tastbaren) Stadtplan für Blinde nachgedacht werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept soll allen Verkehrsteilnehmern ermöglichen sich sicher im Verkehr bewegen zu können, somit ist das Thema Barrierefreiheit bei allen Planungen zu berücksichtigen.

Wesentliche Schritte

1. Dokumentation von konkreten Punkten zur Verbesserung der Barrierefreiheit
2. Erstellung von Projektbereichen (z.B. Barrierefreiheit an Bushaltestellen, etc.)
3. Erstellung von Einheitlichen Regelungen z.B. für Bordabsenkungen
4. Erweiterung des Online-Stadtplans
5. Aktualisierung des Themenflyers

Beteiligung

Stadtverwaltung, Behindertenbeauftragter, LWT

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

dauerhaft



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
D 5	Barrierefreiheit im Straßenraum	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis hoch – Eingrenzung: je nach Maßnahmen 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – ADFC-Ortsgruppe Lingen 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen	
Synergien <ul style="list-style-type: none"> – Mit allen Handlungsfeldern 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Verkehrsraum groß genug für alle gehalten</i> – <i>Hochborde absenken</i> – <i>Gleichberechtigte Verkehrsplanung (Fußgänger, Radfahrer, Autos)</i> – <i>Sicherheit für Fußgänger, insbesondere Fahrstuhlbenutzer</i> – <i>Fahrstuhl Funktion</i> – <i>qualitativ, benutzbare Wege, die Rücksichtnahme ermöglichen</i> – <i>Rollstuhlfahrer unzufrieden mit neuen Leitsteinen</i> – <i>Sturzgefahr an Kanten (ganze Stadt)</i> 		
Verweise		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Pressemitteilung Stadt Münster zum Thema „Wegekettten für Mobilitätseingeschränkte“ – Liste 7 – Barrierefreiheit im Straßenraum 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Pressemitteilungen



ALLE MELDUNGEN

BASISINFOS

ABONNIEREN

SUCHE

Münster, 30.04.2015

Platz für Rollis auf ihren „Wegekettten“

Projekt von Tiefbauamt und Institut für Geographie / Konkrete Wege für Rollator und Rollstuhl nutzbar machen / Auch Kinderwagen profitieren

Münster (SMS) Wer mit Rollator oder Rollstuhl unterwegs ist, hat besondere Ansprüche an den Ausbau seiner täglichen Wege. Fehlende Bordsteinabsenkungen oder zu schmale Gehwege sind Stichworte, die Betroffene zumeist nennen. Um an problematischen Stellen gezielt Abhilfe schaffen zu können, haben sich das Tiefbauamt der Stadt und das Institut für Geographie der Universität zusammen getan.

Studentinnen und Studenten sowie Dr. Julia Richter vom Institut für Geographie und Christel Vissing aus der Planungsabteilung des Tiefbauamtes haben ein Projekt zu so genannten Wegekettten von Senioren und Menschen mit Behinderungen ins Leben gerufen. „Wegekettten“ ergeben sich durch das Aneinanderfügen der täglichen kleinen Wege, wie etwa zum Einkauf oder zur Arbeit.

Die Studierenden hatten die Aufgabe, in 20 Seniorenheimen und Wohnheimen für Menschen mit Behinderungen Interviews mit Betroffenen zu führen. Sie sind dann mit den Befragten die Wege zu häufigen Zielen abgegangen und haben alle problematischen Stellen notiert. Schließlich wurden die Wege kartiert und in Hinblick auf die Qualität für die Nutzer bewertet.

Das Tiefbauamt nimmt jetzt diese 20 Wege nach und nach gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt und dem Ordnungsamt ganz genau unter die Lupe: So fanden sich gleich beim ersten Ortstermin im Kreuzviertel mehrere Stellen, an denen Bordsteinabsenkungen fehlten. Die werden nun kurzfristig angelegt.

Auch die in der Befragung am häufigsten genannten Probleme zeigten sich in der Realität: Fahrzeuge waren so behindernd abgestellt, dass nicht nur die Bordsteinabsenkung zugeparkt war, sondern auch der Gehweg im Rollstuhl nicht mehr zu benutzen war. In solchen Fällen werden „Knöllchen“ verteilt. Ein Rollstuhlfahrer benötigt mindestens einen Meter Platz, um passieren zu können. Auch von Fahrrädern werden Gehwege häufig so zugestellt, dass eine Passage unmöglich wird. Die Stadtplaner machen sich auch darum auf die Suche nach weiteren Standorten für Fahrradständer.

„Gleichwohl bleiben Rücksichtnahme und Überlegung beim Abstellen von Fahrzeugen – egal ob mit zwei oder vier Rädern – die erste Wahl“, lautet der Tipp von Christel Vissing. „Alle Maßnahmen helfen übrigens auch auf den Wegen von Kinderwagen.“

Foto: Im Kreuzviertel sollen weitere Bordsteinabsenkungen angelegt werden, wie hier an der Stadtstraße, Einmündung Lazarettstraße. Foto: Stadt Münster. Veröffentlichung mit dieser Pressemitteilung honorarfrei.



Presse- und Informationsamt

Stadthaus 1
Klemensstraße 10
48143 Münster

Tel. 02 51/4 92-13 01

Fax 02 51/4 92-77 12

[presseamt\(at\)stadt-muenster.de](mailto:presseamt(at)stadt-muenster.de)

Liste 7- Barrierefreiheit im Straßenraum	
Allgemein	Hochbordwege frühzeitig absenken
Allgemein	Sturzgefahr an Kanten
Allgemein	Hindernisse vermeiden
Allgemein	Rollstuhlfahrer unzufrieden mit neuen Leitsteinen
Allgemein	Berücksichtigung von Gehbehinderten wird in der Fußgängerzone gewünscht (Oftmals Fahrrad das einzige Fortbewegungsmittel)
Allgemein	Barrierefreiheit gewährleisten
Allgemein	Übergänge zwischen Hochbordradweg und Fahrbahn angleichen
Am Pulverturm	Barriere durch Brunnen

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
D 6	Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht)	
<p>Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung</p> <p>Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Klimaschutzteilkonzept sind viele Konflikt- und Problempunkte im Stadtgebiet genannt worden. Aus diesen lassen sich Aufgaben- gruppen herausfiltern, die entweder ohne größere Planungsleistung durchgeführt werden können oder zu sogenannten Daueraufgaben gehören, die regelmäßig durchzuführen sind. Dazu zählen die Herstellung einer guten Befahrbarkeit bzw. die Beseitigung von Belagsmängeln, die Beseitigung von Hindernissen im Verkehrsbereich, mangelnde Beleuchtungen oder auch regelmäßiger Grünschnitt. Dauer- bzw. Pflichtaufgaben bedürfen grundsätzlich einer ausreichenden personellen, finanziellen und organisatorischen Absicherung im Finanzhaushalt und in Stellenplänen. Die Finanzmittel müssen in jedem Jahresbudget ausreichend berücksichtigt werden.</p>		
<p>Funktion im Gesamtkonzept</p> <p>Die Erledigung von Dauer- bzw. Pflichtaufgaben dient der Erhöhung der Sicherheit und der Verbesserung der Durchlässigkeit im Verkehrsnetz. In erster Linie geht um Belange, die die Herstellung der Verkehrssicherheit berühren und somit umgehend ausgeführt werden müssen. Somit sind diese (kleineren) Aufgaben besonders wichtig und regelmäßig konsequent durchzuführen.</p>		
<p>Wesentliche Schritte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auflistung aller Daueraufgaben (auf Basis angehängter Listen) 2. Priorisierung zur Behebung 3. Ausführung durch Bauhof, etc. 		
<p>Beteiligung</p> <p>Stadtverwaltung, Bauhof</p>		
<p>Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)</p> <p>dauerhaft</p>		

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
D 6	Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht)
	
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Gering bis Mittel	Besondere Beteiligte
CO₂-Minderung – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion	Weitere Wirkungen
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 7: Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr – Steckbrief E 5: Fahrradbeauftragter – Steckbrief E 6: Begleitender Arbeitskreis – Steckbrief E 7: Radtouren mit Politik/ Exkursionen – Steckbrief E 9: Slogan für Briefe und Mails – Steckbrief E 10: Radverkehrs-Flyer 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren – <i>Siehe Anlage</i>	
Verweise	
Anlagen – Liste 8 – Pflichtaufgaben der Stadt Lingen	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Liste 8 - Genannte Pflichtaufgaben für die Stadt aus dem Beteiligungsverfahren

Straße mit Mängeln in Bezug auf die Belagsqualität / Befahrbarkeit
Altenlenger Weg
An der Kokenmühle
Bereich am Georgianum
Biener Straße
Hannoveraner Straße
Hessenweg (auf Höhe Rewe)
Heuberge
Meppener Straße
Meppener Straße ab Kreisel Finanzamt
Schwarzer Weg
Verbindungsweg Beckstr. -> Schwarzer Weg
Waldstraße
Zum Biener Busch
Zuwegung Gymnasium Geogianum
Zwischen den Brücken

Hindernisse im Verkehrsbereich	
Am Pulverturm	Barriere durch Brunnen
Biener Straße	Gehweg für Radfahrer frei, jedoch stören Mülltonnen
Haselünner Straße	Winterräumdienst schiebt Schnee auf Geh – und Radweg
Im Brooke	Sperrung der Brücke für Radfahrer
Ludwigstraße/Abschnitt Schützenstraße - Heinrichstraße	zu viele parkende Autos
Meppener Straße	Winterräumdienst schiebt Schnee auf Geh – und Radweg
Rheiner Straße	Winterräumdienst schiebt Schnee auf Geh – und Radweg

Mangelnde Beleuchtung
Allgemein
Dieksee (Westseite)
Industriepark Süd
Kanalweg bis zur Altenlenger Brücke
Schüttofer Straße - Bushaltestelle
Schwarzer Weg
Verbindung EmslandArena - Altenlingen
B 213 Haselünner Straße von Brögbern - Innenstadt
Gelgöskentiege
Kiesbergstraße (Friedenschule)
Ramsel Richtung Baccum
Gauerbach Richtung Laxten (Lengericher Straße)

Allgemeine Pflichtaufgaben
Verbesserung der Fuß- und Radwege
Reinigung von Radwegen (Grünschnitt, Laub, etc.)
Radwege müssen Teerdecke bekommen

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

D 7

Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Ziel ist es, dass zukünftig Lingen als Stadt noch fahrrad- und fußgängerfreundlicher werden kann. Aus dem Beteiligungsprozess ging hervor, dass sich dies zukünftig besonders gut realisieren ließe, wenn schon im Planungsprozess für Neu- und Umgestaltungen der Stadt, alle Kriterien für Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit präsent sind und berücksichtigt werden (Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr).

Dies bedeutet eine entsprechende neue Grundhaltung bei Planungen im Verkehrsbereich einzunehmen bzw. einzuhalten.

Dafür wird angeregt, mit allen Verantwortlichen der Stadt Lingen (Planungsamt, Tiefbauamt etc.) zu vereinbaren, dass bei sämtlichen Neu- und Umplanungen im Verkehrsbereich der Stadt Lingen alle Verkehrsteilnehmer/innen gleichberechtigt berücksichtigt werden. Die entsprechenden Kriterien sollen gemeinsam mit Nutzern und Planern als verbindlicher Kriterienkatalog in einer begleitenden Arbeitsgruppe diskutiert, festgelegt und schriftlich fixiert werden.

Diese Herangehensweise an Planungen hat eine Vorbildfunktion und soll zukünftig z. B. über das Baudezernat auch an andere Bauherren vermittelt werden.

Ein anerkanntes Vorbildverfahren findet sich im Verkehrsbereich z. B. in den Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS 2002) der FGSV, Köln. Das Verkehrssicherheitsaudit kann Defizite bereits im Planungsstadium für den Straßenverkehr aufzeigen. Hierbei werden die Übereinstimmung der Entwurfparameter einer Straßenplanung mit den Empfehlungen bzw. verbindlichen Vorgaben der betreffenden Regelwerke geprüft und ggf. Nachbesserungen im Rahmen der Verwaltungszuständigkeit angeordnet.

Funktion im Gesamtkonzept

Die Einführung der Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr in den Planungsprozess dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verlässlichkeit des nichtmotorisierten Verkehrs und damit der Steigerung der Motivation, besonders Alltagsfahrten in der Stadt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erledigen.

Wesentliche Schritte

1. Sammeln der für Lingen wichtigen, praxisgerechten Anforderungen und Kriterien durch Nutzer und Planer
2. Zusammenstellung eines Kriterienkatalogs und eines Ablaufschemas
3. Anwendung und Erprobung durch das Baudezernat
4. Einführung per Ratsbeschluss

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

0,5 bis 1 Jahr

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
D 7	Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr 
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzungsbegleitende Arbeitsgruppe – Politische Gremien – Beteiligung von Fachbüros für den technischen Straßenentwurf
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Besonders nachhaltige, flächendeckende und grundlegende Maßnahme 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Einführen bzw. Erlernen einer neuen Grundhaltung bei Neuplanungen im Verkehrsbereich
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 6: Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht) – Steckbrief E 5: Fahrradbeauftragter – Steckbrief E 6: Begleitender Arbeitskreis – Steckbrief E 7: Radtouren mit Politik/ Exkursionen – Steckbrief E 9: Slogan für Briefe und Mails – Steckbrief E 10: Radverkehrs-Flyer 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – „Fahrradflußfreudigkeit“ beachten! Ganz besonders bei jeder Sanierung! – Alle Verkehrsarten beachten – Grundsätze / Prinzipien für weitere Planungen erarbeiten 	
Verweise	
Anlagen	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 – 20.000; Mittel: 20.000 – 200.000; Hoch: > 200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 1
Pressebegleitung


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein fahrradfreundliches Klima in Lingen zu etablieren und Verkehre vom MIV auf das Fahrrad zu verlagern. Ziel ist es, das Fahrrad neben der Nutzung als Freizeit vor allem als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Als Zielgruppen sollen besonders Personen angesprochen werden, die das Fahrrad bisher wenig oder gar nicht im Alltagsverkehr nutzen.

Die Presse soll immer dann eingebunden werden, wenn es etwas Neues oder Interessantes zu berichten gibt. Vor allem ist es aber auch wichtig, Neuerungen der Öffentlichkeit bekannt zu machen, damit z.B. Aufstellflächen an Knotenpunkten oder das Fahren auf der Fahrbahn besser bekannt und akzeptiert werden.

Die Darstellung soll sowohl die lokale Presse, aber auch moderne Medien (Internet, soziale Netzwerke etc.) bedienen.

Funktion im Gesamtkonzept

Im Gesamtkonzept übernimmt eine durchgängige Pressebegleitung einen „schließenden Rahmen“, der alle Elemente in der Öffentlichkeit mit einander verbindet. Die Öffentlichkeit wird angeregt sich damit zu beschäftigen und die aufgezeigten Vorteile selbst zu erleben.

Wesentliche Schritte

1. Regelmäßige Pressemitteilungen und Presseinformationen (z.B. in Form von Gesprächen oder Befahrungen)
2. Regelmäßige öffentlichkeitswirksame Darstellung der Aktivitäten z.B. über eigene Internetseite, soziale Netzwerke, Presse, Radio, Lokalfernsehen
3. Regelmäßige Beilagen/Serien zum Thema Radverkehr in der Presse.

Beteiligung

Stadtverwaltung, Pressestelle

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

dauerhaft



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
E 1	Pressebegleitung 
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Gering	Besondere Beteiligte
CO₂-Minderung – Indirekte, aber verstärkende Wirkung	Weitere Wirkungen – Verbesserung des Fahrradklimas
Synergien Mit allen Handlungsfeldern – Steckbrief E 2: Internetauftritt/ Mängelportal	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren – <i>Serie in der Presse zum Radverkehr/zu Verbesserungsmaßnahmen (in der Zusammenarbeit Verwaltung ADFC/VCD)</i> – <i>Ziele des Klimaschutzteilkonzeptes bewerben/kommunizieren (Konkrete Zahlen)</i> – <i>Neue Maßnahmen i. d. Presse veröffentlichen</i> – <i>Öffentliche Bekanntgabe Aufhebung Benutzungspflicht</i>	
Verweise – Steckbrief E 2: Internetauftritt/ Mängelportal	
Anlagen	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 2
Internetauftritt/Mängelportal


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Stadt Lingen verfügt über ein umfangreiches Internetangebot. Das Thema Radverkehr ist noch nicht direkt von der Startseite aus zugänglich. Informationen über Neuerungen werden auf den Seiten publiziert, sind aber in der Regel nur über die Newsseiten zugänglich und sind aus diesem Grund nur kurzzeitig direkt einsehbar. Informationen über ein Radverkehrsnetz, rechtliche Informationen zum Radverkehr sind nur vereinzelt zu finden.

Ziel ist deshalb, dem Radverkehr einen eigenen, direkt von der Startseite zugänglichen Bereich einzuräumen. Darin sollten neben aktuellen Informationen Fahrrad relevante Themen wie die Radwegebenutzungspflicht aufgenommen werden. Ziel ist es, umfangreich über den Radverkehr zu informieren.

Darüber hinaus ist es wünschenswert mit einem Mängelportal die Möglichkeit einzuräumen, Probleme etc. direkt über ein Formular an die Stadt geben zu können.

Funktion im Gesamtkonzept

Ein umfängliches Internetangebot übernimmt eine zentrale, verbindende Rolle für das Gesamtkonzept. Neben aktuellen Informationen können Ergebnisse auch dauerhaft eingesehen werden.

Wesentliche Schritte

1. Festlegung der Themenbereiche für das Internetangebot
2. Abstimmung Design und Inhalte
3. Einrichtung eines Bereichs und Verlinkung direkt von der Startseite
4. Regelmäßige Aktualisierung

Beteiligung

Stadtverwaltung, Pressestelle, IT-Abteilung

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 Jahr, danach dauerhaft

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
E 2	Internetauftritt/Mängelportal 
Geschätzte Kosten* – Größenordnung: Gering	Besondere Beteiligte
CO₂-Minderung – Indirekte, aber verstärkende Wirkung	Weitere Wirkungen
Synergien Mit allen Handlungsfeldern – Steckbrief E 1: Pressebegleitung	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren – <i>Serie in der Presse zum Radverkehr/zu Verbesserungsmaßnahmen (in der Zusammenarbeit Verwaltung ADFC/VCD)</i> – <i>Ziele des Klimaschutzteilkonzeptes bewerben/kommunizieren (Konkrete Zahlen)</i> – <i>Neue Maßnahmen i.d. Presse veröffentlichen</i> – <i>Öffentliche Bekanntgabe Aufhebung Benutzungspflicht</i>	
Verweise – Steckbrief E 1: Pressebegleitung – Steckbrief E 3: Radwegestadtplan	
Anlagen	
Sonstige Quellen – Beispiel Fahrradfreundliche Stadt Oranienburg: https://www.oranienburg.de/seite/164457/fahrradfreundliche_stadt.html	

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr
E 3
Radwegestadtplan

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Neben dem bereits bestehenden Kartenangebot Lingens ist es für viele Nutzer hilfreich, Routen, Verkehrsanlagen und Serviceangebote für den Radverkehr in einem gesonderten Plan darzustellen.

Die Grundlagendaten für die Karte werden aus der Erarbeitung des Haupttroutennetzes, des Schulradwegenetzes und weiteren Geodaten der Stadt Lingen übernommen bzw. neu erhoben.

Im Radverkehrsstadtplan sollten z.B. auch Informationen über vorhandene Fahrradabstellanlagen, Ladestationen und Fahrradfachgeschäfte enthalten sein.

Der Radverkehrsstadtplan sollte in Papierform und als digitaler Plan in Form einer App o.ä. verfügbar gemacht werden, aber auch an zentralen Orten (z.B. Bahnhof) großformatig ausgestellt werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Mit der Erstellung des Radverkehrsstadtplans wird die Umsetzung des Radverkehrsnetzes dokumentiert und begleitet. Er schafft einen Anreiz häufiger im Alltag oder in der Freizeit mit dem Fahrrad zu fahren, wenn die Radverkehrsangebote transparent aufgezeigt werden.

Wesentliche Schritte

1. Umsetzung des Haupttroutennetzes für den Radverkehr
2. Festlegung und Zusammenstellen der zu dokumentierenden Inhalte
3. Gestaltung und Design
4. Druck und mobile Bereitstellung

Beteiligung

Stadtverwaltung

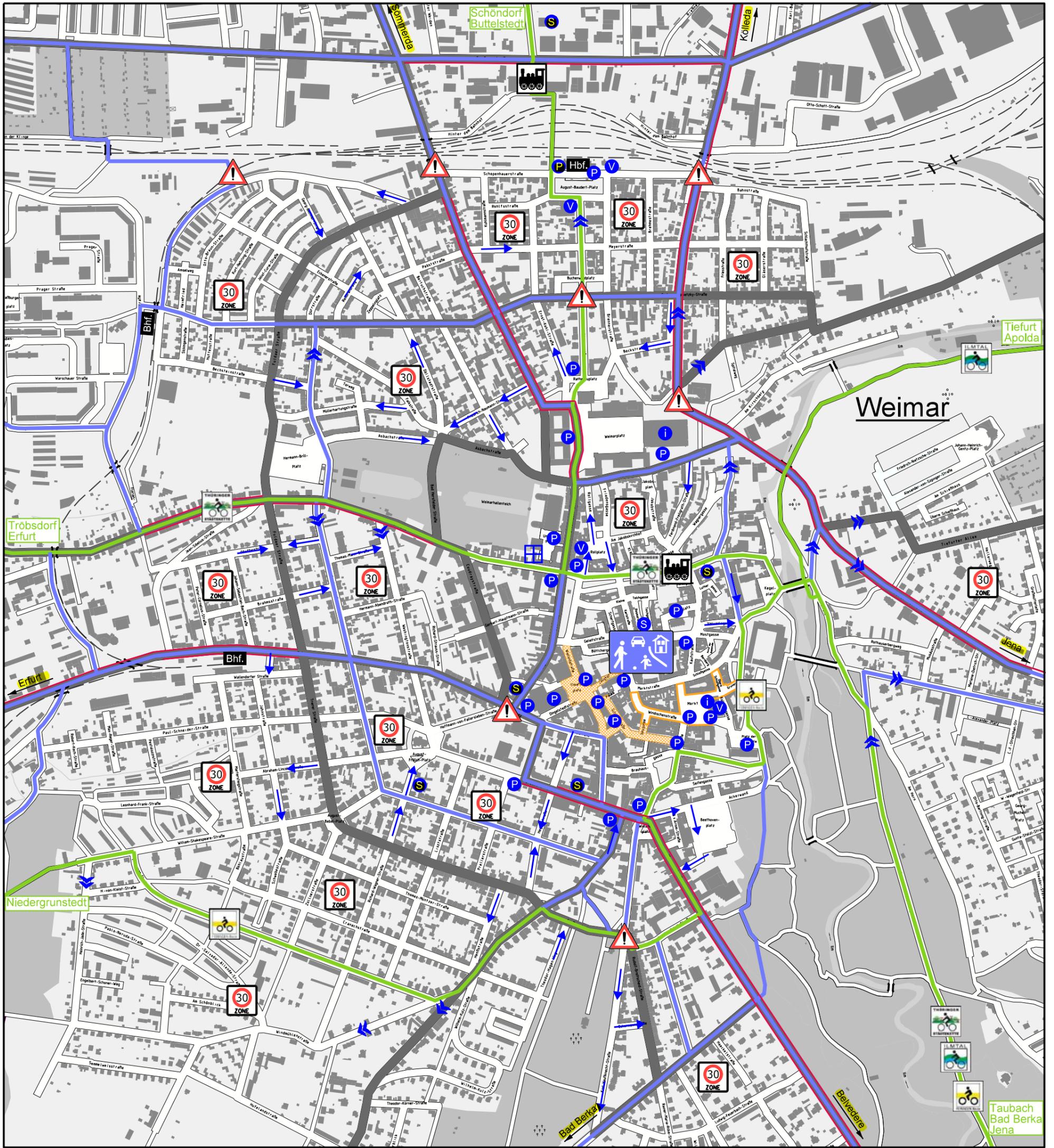
Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 Jahr und regelmäßige Aktualisierungen

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 3	Radwegestadtplan		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: 5.000 € bis 15.000 € 		Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Grafikagentur – Externe Unterstützung 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Geringere Wirkung, aber unerlässlich 		Weitere Wirkungen	
Synergien Mit allen Handlungsfeldern			
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Ausschilderung/Markierung der innerstädtischen Radrouten (auch in NW-SO Richtung)</i> – <i>Radwegestadtplan Innenstadt</i> – <i>Radwege-Stadtplan am Bahnhof, Marktplatz etc.</i> 			
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A 1: Hauptroutennetz – Steckbrief B 1: Fahrradparken in der Innenstadt – Steckbrief B 2: Fahrradparken Bahnhofsvorplatz 			
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Beispiel Fahrradstadtplan Weimar (Innenstadt) 			
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – Interaktiver Fahrradstadtplan Braunschweig: http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/fahrradstadtplan.html 			

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

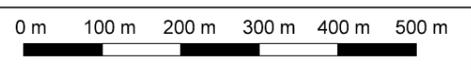


Legende

- Themenradwege¹⁾ (mit Wegweisung)
- sonstige empfohlene Radrouten
- Radverkehrsanlagen (Radwege, Rad- / Gehwege, Schutzstreifen)
- Straßenhauptnetz (starker Kfz-Verkehr)
- Einbahnstraße (ohne "Rad frei")
- starke Steigung (ab 5 %)
- Fußgängerzone (Rad frei)
- Fußgängerzone (Rad frei 20 - 9 Uhr)

- Gefahrenstelle / Hindernis
- Fahrradabstellanlage (Auswahl)
- Fahrradgeschäft / -service
- Fahrradverleih (Auswahl)
- Gepäckbox / Ladestation
- Tourist - Information

- 1)
- Thüringer Städteketten (D4)
 - Ilmtal - Radweg
 - Feininger - Radweg
 - Laura - Radweg



Fahrradstadtplan Weimar (Innenstadt)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 4

Fuß- und Radverkehrszählung



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Flächendeckende Zählungen im Rad- und Fußverkehr wurden in Lingen bereits in den Jahren 2001 und 2004 durchgeführt (UBA-Modellvorhaben). Im Rahmen des KSTK ist eine erneute Zählung an den gleichen Zählstandorten durchgeführt und mit den Werten aus 2001 und 2004 verglichen worden. Diese sind als Basiswerte zu sehen und sollten in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Es bietet sich an, die gleichen Zählstellen z.B. im 2-Jahres Rhythmus erneut zählen zu lassen, um so eine Erfolgskontrolle für Maßnahmen des KSTK aber auch einen aktuellen Stand zum Fuß und Radverkehr zu erhalten.

Funktion im Gesamtkonzept

Zählraten im Rad- und Fußverkehr zeigen die tatsächliche Nutzung und dienen als Basis für Erfolgskontrollen der im Klimaschutzteilkonzept umgesetzten Maßnahmen. Darüber hinaus können Zählraten in die CO₂-Berechnungen Bestand/Prognose einfließen.

Wesentliche Schritte

1. Festlegung der Zählpunkte (Orientierung an den 2004 und 2015 durchgeführten Zählungen zwecks Vergleichbarkeit)
2. Durchführung der Zählung an einem Normalwerktag außerhalb der Ferien
3. Auswertung und Dokumentation

Beteiligung

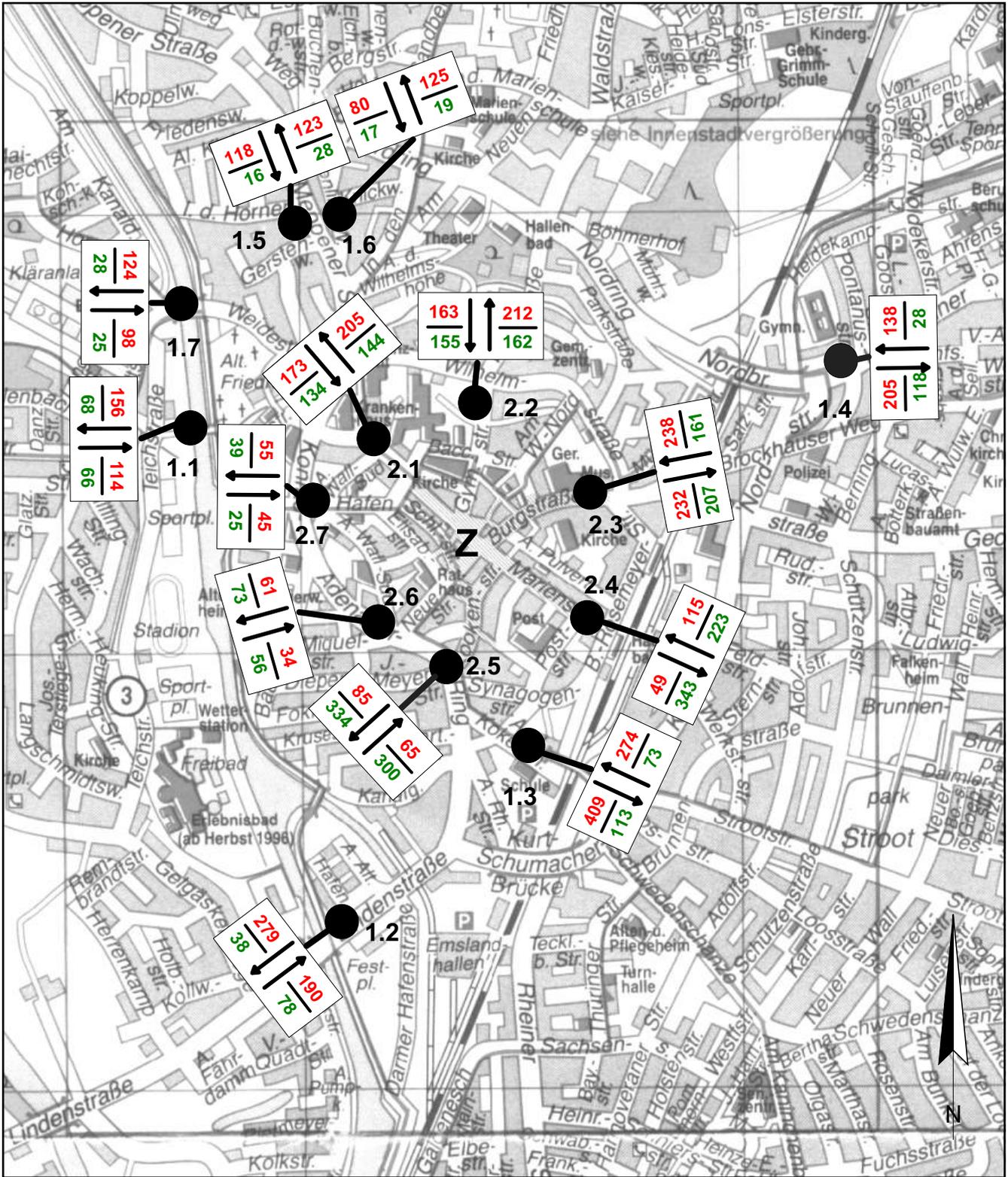
Stadtverwaltung

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

4 bis 8 Wochen, regelmäßige Wiederholung (z.B. alle 2 Jahre)

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
E 4	Fuß- und Radverkehrszählung
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ggf. KiJuPa – Ggf. SchülerInnen als ZählerInnen
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Geringere Wirkung, aber unerlässlich 	Weitere Wirkungen
Synergien	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Fahrräder/Radfahrer zählen und Zahlen veröffentlichen</i> 	
Verweise	
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Ergebnisse der Lingener Zählung zum Rad- und Fußverkehr im Rahmen des UBA-Modellvorhabens (2004) – Ergebnisse Fuß- und Radverkehrszählungen 2015 	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000



Legende

Aufkommen Radfahrer/Fußgänger 3h

163	↑	212	Radfahrer
155	↓	162	Fußgänger

1.1 Nummer der Zählstelle (vgl. Tabelle)

Z angenommenes Zentrum bei Fahrtrichtung stadtauswärts

Lingen-Verkehrszählung-2004.dsf

Stadt Lingen

Verkehrszählung Fußgänger/Radfahrer
31.08.2004 15.30 Uhr - 18.30 Uhr

plan&rat

PGV

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr
E 5
Fahrradbeauftragter

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Aufgabe eines Fahrradbeauftragten umfasst die strategische Planung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten. Er ist für alle Belange des Fahrradverkehrs in einer Gemeinde-, Stadt- oder Kreisverwaltung zuständig. Die meisten Fahrradbeauftragten sind hauptamtlich eingestellt, in Einzelfällen jedoch auch ehrenamtlich. Der Aufgabenbereich der Fahrradbeauftragten ist vielfältig, dazu gehören fahrradfreundliche und sichere Verkehrsregelungen, Koordinierung von Fahrradaktivitäten der verschiedenen Vereine und Institutionen, Dokumentation der Entwicklung und der Tätigkeiten, Planung und Durchführung von Veranstaltungen mit Fahrrädern und zum Fahrradverkehr sowie Integration des Fahrrads im Umweltverbund. Dies geschieht hauptsächlich durch Bike&Ride-Systeme, Fahrradmitnahmen und Fahrradverleihsysteme.

Ggf. kann die Stelle auch über eine Förderung gesichert werden (Einstellung eines Klimaschutzmanagers).

Funktion im Gesamtkonzept

Der Fahrradbeauftragte wird an sämtlichen Verkehrsplanungen beteiligt und wirkt somit an den Maßnahmen zum Erfolg des Klimaschutzteilkonzeptes mit.

Wesentliche Schritte

1. Stellenanzeige inserieren
2. Bewerbungen auswerten
3. Fahrradbeauftragten einstellen

Beteiligung

Stadtverwaltung

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

4 bis 8 Wochen

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
E 5	Fahrradbeauftragter	
		
Geschätzte Kosten*	Besondere Beteiligte	
<ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis Mittel – Eingrenzung: 1.000 € /Jahr (Ehrenamt) bis ca. 50.000 € / Jahr (bei Vollzeitstelle) 		
CO₂-Minderung	Weitere Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> – Geringere Wirkung, aber unerlässlich 		
Synergien		
Funktionale Synergie		
<ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 6: Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht) – Steckbrief D 7: Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr – Steckbrief E 6: Begleitender Arbeitskreis – Steckbrief E 7: Radtouren mit Politik/Exkursionen – Steckbrief E 9: Slogan für Briefe und Mails – Steckbrief E 10: Radverkehrs-Flyer 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren		
Verweise		
Anlagen		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 6
Begleitender Arbeitskreis


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes für Fuß- und Radverkehr ist der grundlegende Schritt. Entscheidend für den Erfolg ist allerdings die professionelle Begleitung der Umsetzungsphase, die sich unmittelbar anschließen kann bzw. sollte. Das Maßnahmenkonzept enthält eine ganze Reihe von Sofortmaßnahmen und für die verschiedenen Akteure sind die Themen noch sehr präsent. Für die Umsetzungsschritte Planung/Entwurf, Ressourcenplanung, Beauftragung/Durchführung und später auch Wirkungskontrolle hat sich die Einsetzung einer begleitenden Arbeitsgruppe sehr bewährt. Hier erfolgen regelmäßig der Informationsaustausch, die Kontrolle und die Steuerung der Umsetzungsschritte, mit dem notwendigen Blick auf „das Ganze“. Beteiligt an der AG (mit Mandat) sind sowohl die regelmäßig operativ tätigen Akteure, Fahrradbeauftragte/r und Fachämter, Vertreter der Politik wie auch nach Bedarf externe an der Umsetzung Beteiligte wie Polizei, ortsansässige Betriebe, Schulen, Verbände, Tourismus und „Freiwillige“. Für dieses Modell gibt es gut funktionierende Beispiele, eine fachkundige und kontinuierliche Moderation ist unverzichtbar, max. zehn bis zwölf Teilnehmer/innen sind angemessen.

Funktion im Gesamtkonzept

Die Arbeitsgruppe ist unmittelbar mit der Umsetzung des Gesamtkonzeptes befasst.

Wesentliche Schritte

1. Festlegen des Beteiligtenkreises und der Moderation durch die Stadt
2. Einladung zur konstituierenden Sitzung mit Tagesordnung und Zeitrahmen
3. Festlegen der Geschäftsordnung, des Turnus und der Information der Öffentlichkeit
4. Abstimmen und Bestätigen des politischen Mandats

Beteiligung

Wie oben genannt

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

Dauerhaft

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
E 6	Begleitender Arbeitskreis 
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: ca. 500 € bis 2.500 € (bei Leitung durch Externe) 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Lokale Presse, Medien und Internet – ADFC-Ortsgruppe, wenn nicht direkt eingebunden
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Indirekte, aber verstärkende Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Fahrradklimas – Hohe Verlässlichkeit der Umsetzung – Laufende Vernetzung der Akteure
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 6: Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht) – Steckbrief D 7: Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr – Steckbrief E 5: Fahrradbeauftragter – Steckbrief E 7: Radtouren mit Politik/Exkursionen – Steckbrief E 9: Slogan für Briefe und Mails – Steckbrief E 10: Radverkehrs-Flyer 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren	
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief E5: Fahrradbeauftragter 	
Anlagen	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 7
Radtouren /Exkursionen mit Politikern


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Um die Problemschwerpunkte im Fuß- und Radverkehrsnetz auch für Mitglieder der politischen Fraktionen transparent aufzeigen zu können, bietet es sich an eine (Rad-)Tour entlang der wichtigsten Knackpunkte zu organisieren. So kann die Problemlage vor Ort besser erläutert werden und Lösungsansätze aufgezeigt werden. Durch ein direktes „Erleben“ der Situationen im Verkehrsgeschehen kann oftmals ein besseres Verständnis erzielt werden und die spätere Entscheidungsfindung erleichtert werden. Zudem wird die Politik somit frühzeitig in die Planung einbezogen.

Eine weitere gute Möglichkeit das Gefühl für gute und funktionierende Radverkehrsplanungen bei Politik und Verwaltung zu stärken bieten Exkursionen in andere Kommunen, die bereits fortschrittliche Lösungen umgesetzt haben (z.B. Radschnellweg Göttingen, div. Städte in den Niederlanden).

Funktion im Gesamtkonzept

Für Bürgerinnen und Bürger Lingens kann eine solche Aktion auch als Vorbildfunktion dienen, wenn sich auch politische Vertreter auf dem Fahrrad durch Lingen bewegen. Für das Gesamtkonzept kann die Wirkung eines insgesamt mit vielen Akteuren abgestimmten Programms verstärkt werden.

Wesentliche Schritte

1. Festlegung des Teilnehmerkreises
2. Festlegung der Route entsprechend der Problemschwerpunkte mit Lösungsansätzen
3. Berichterstattung in der Presse

Beteiligung

Stadtverwaltung, Politische Vertreter, Pressestelle

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 jährliche oder 1 jährliche Wiederholung

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
E 7	Radtouren / Exkursionen mit Politikern 
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: 500 € bis 1.000 € je nach Ziel der Exkursion 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Ortsräte – Lokale Presse, Medien und Internet
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Indirekte, aber verstärkende Wirkung 	Weitere Wirkungen
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 6: Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht) – Steckbrief D 7: Verträglichkeitsprüfung Fuß-und Radverkehr – Steckbrief E 5: Fahrradbeauftragter – Steckbrief E 6: Begleitender Arbeitskreis – Steckbrief E 9: Slogan für Briefe und Mails – Steckbrief E 10: Radverkehrs-Flyer 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Rat und Verwaltung „mitnehmen“</i> – <i>Politik frühzeitig einbinden</i> 	
Verweise	
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Zeitungsartikel: Hamburger Politiker gehen auf Probe-Radtour an der Alster 	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

RADWEGE

11.07.14

Hamburger Politiker gehen auf Probe-Radtour an der Alster

Von Axel Tiedemann



Foto: Juergen Joost

Andy Grote und Torsten Sevecke, Bezirksamtsleiter in Mitte und Eimsbüttel, testen zusammen mit Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof Radwege an der Alster. Hindernisse und schmale Wege sollen weichen.

Hamburg. Schon gleich am Startpunkt der Rundtour wählt Einsbüttels Bezirksamtsleiter Torsten Sevecke drastische Worte. "Dieser Mist hier, der muss weg", sagt der SPD-Politiker und deutet auf den schmalen roten Radweg, der dort an der Straße Am Alsterufer unmittelbar am Gehweg verläuft. Ein Ärgernis sei diese Konstruktion, bei der sich Fußgänger und Radfahrer so nahe kommen, an vielen Stellen in der Stadt.

Besonders an der Außenalster gebe es immer wieder Konflikte, weil die Wege dort laut Verkehrsbehörde in Nord-Süd-Richtung immer häufiger von Berufstätigen genutzt werden, die mit dem Rad auf dem Weg zur Arbeit sind. Im Bereich St. Georg etwa werden täglich gut 11.000 Radler gezählt, vor zehn Jahren waren es noch 7000. An einigen Straßen wie hier am Alsterufer fahren inzwischen sogar mehr Radler als Autos, wie die Behörden zur eigenen Überraschung jüngst ermittelt haben.

An Kreuzungsübergängen kommt es dann zu langen Staus, an Engstellen und in Kurven zu gefährlichen Begegnungen. Mit einem Konzept für zwei zentrale Fahrradachsen links und rechts der Alster will der Senat nun auf diese Entwicklung reagieren. 4,5 der gut sieben Kilometer langen Gesamtstrecke rund um die Außenalster sollen sogar zu reinen Fahrradstraßen werden, auf denen nur noch Anlieger und ihre Besucher Auto fahren dürfen.

Wo die neuralgischen Punkte dieses Konzepts liegen, wo es Probleme gibt und wo der Weg einfach ist – das wollen die beteiligten Bezirksamtsleiter von Mitte und Eimsbüttel zusammen mit Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof bei einer Fahrt zeigen. Mit dem Rad natürlich. Alle drei SPD-Politiker sind selbst geübte Radler, flugs hat Rieckhof eine Hosensklammer parat, Sevecke einen Helm und auch Mitte-Chef Andy Grote ist das Radeln gewohnt, wie er bei schnellen Schlenkern um geparkte Autos zeigt.

Die weitaus längsten Fahrradstraßenabschnitte sollen am westlichen Alsterufer umgesetzt werden. Der rote Fahrradweg, der "Mist", wie Sevecke sagt, wird dann wohl dem Gehweg zugeschlagen. Proteste könnten noch von Anliegern wegen der Parkplätze kommen, befürchten die drei. Vor allem die Segel- und Rudervereine bräuchten dort Raum. "Wir wollen aber kaum Parkplätze wegnehmen", verspricht Rieckhof. Braucht man hier auch gar nicht. Die Straße ist breit und gut asphaltiert, im kommenden Jahr sollen hier Radler Vorrang haben. Noch aber brausen an den radelnden Politikern oft Autos vorbei, offensichtlich wird die Straße auch als Durchgangsstraße genutzt. Am US-Konsulat erreicht die Gruppe schließlich das erste größere Problem für das Fahrradstraßenkonzept. Die Fahrbahn ist aus

Sicherheitsgründen durch Poller gesperrt. Dort muss die Fahrradstraße im kurzen Schwenk wieder auf die alten Wege geführt werden.

Im weiteren Verlauf wird ein Radweg im grünen Alstervorland sichtbar. Hier gibt es die Idee, solche Strecken künftig für Skater freizugeben, weil die Radler ja dann eine eigene Straße haben werden. Die Tour führt schließlich am Ende der Alster nach rechts über die Krugkoppelbrücke. Auch hier muss die Fahrradstraße unterbrochen werden, weil der Autoverkehr zu stark, der Raum zu schmal ist. Mehr Platz für Radler soll nun der Umbau des vorhandenen Radwegs ermöglichen. Hier im Bezirk Nord mündet auch der Leinpfad, der ebenfalls zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden soll. 1300 Radler sind dort täglich unterwegs, aber nur noch 460 Autos.

Ähnlich sieht das Verhältnis am Harvestehuder Weg aus: 4400 Hamburger radeln dort jeden Tag, 3500 Autofahrer aber nutzen die Straße auch. In absehbarer Zeit, so sagt Bezirkschef Sevecke, würden sowohl Nord als auch Eimsbüttel an die neuen Alster-Fahrradachsen mit solchen weiteren Fahrradstraßen anknüpfen. Von Alsterdorf bis zur Innenstadt etwa soll es dann eine durchgehende Verbindung geben.

Man radelt weiter, in die Straßen Bellevue und Schöne Aussicht. Alles Abschnitte, die im kommenden Jahr schon zu reinen Radfahrstraßen umgebaut werden sollen. Dann schließlich wird es für die Teilnehmer der Tour eng und laut. Dort, wo die Sechslingspforte in die Straße an der Alster mündet, kommt vieles zusammen. 70.000 Autos sind hier täglich unterwegs, aber eben auch 11.000 Radler. Die Radwege sind jetzt schmal, kurven um Bäume herum. Hier eine Fahrradstraße zu bauen, daran trauen sich die Behörden nicht heran.

Im Jahr 2014 aber soll am Konzept gearbeitet werden, wie auch diese Engstelle zur Fahrradachse werden kann. Ob Parkplätze wegfallen, Bäume gefällt werden, das sind Fragen, die noch offen sind. "Wir wollen da aber ran", verspricht Mitte-Bezirkschef Andy Grote.

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 8

Kampagne für die Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

In Lingen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn eine größere Rolle einnehmen (Stichwort: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht). Um das Radfahren auf der Fahrbahn zu etablieren, wird die geplante Maßnahmenumsetzung öffentlichkeitswirksam unterstützt. Radfahrende erkennen, dass das Fahren auf der Fahrbahn sicher und vorteilhaft ist. Kraftfahrer nehmen wahr, dass mit Radfahrern auf der Fahrbahn vermehrt zu rechnen ist. Auch die verkehrsrechtliche Situation wird anschaulich aufgezeigt, damit Radfahrende als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden können. Als Ergebnis der zeitlich begrenzten Kampagne in Form von Plakataktionen, Flyern, Internet-Informationen, Mitmach-Aktionen und Veranstaltungen wird die öffentliche Aufmerksamkeit für das „verträgliche Miteinander“ auf der Fahrbahn zwischen Kfz und Fahrrad verbessert und die Akzeptanz der Fahrbahnbenutzung erhöht.



Funktion im Gesamtkonzept

Die Kampagne hat für das Gesamtkonzept eine verbindende und verstärkende Wirkung. Die Wahrnehmung des Radverkehrs wird gesteigert, zugleich die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert, was auch den zu Fuß gehenden Menschen zu Gute kommt.

Wesentliche Schritte

1. Zieldefinition: Was soll die Kampagne erreichen? Wer soll angesprochen werden?
2. Festlegung auf Kampagneninhalte, Kommunikationskanäle und Zeitrahmen
3. Ausarbeitung der Kampagnenbotschaft (Motto / Slogan mit Wiedererkennungswert)
4. Durchführung der Kampagne
5. Evaluation der Kampagne

Beteiligung

Stadtverwaltung, Pressestelle, ggf. externe Organisation

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 bis 1 Jahr (inkl. Vorbereitung)



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
E 8	Kampagne für die Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis mittel – Eingrenzung: kleine Kampagne (Plakate) ab ca. 3.000 € – Große Kampagne (mit Veranstaltungen) bis ca. 50.000 € 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Lokale Presse, – Medien und – Internet; – Externe Agentur 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Indirekte, aber verstärkende Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Fahrradklimas – Erhöhung der Sicherheit auch für den Fußverkehr 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief C 1: Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Presseserie Radverkehr/Verbesserungsmaßnahmen (Zusammenarbeit Stadt/ADFC/VCD)</i> – <i>Aufklärung über rechtliche Situation</i> – <i>Öffentliche Bekanntgabe Aufhebung Benutzungspflicht</i> – <i>Gleichberechtigte Verkehrsplanung (Fußgänger, Radfahrer, Autos)</i> – <i>Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen/Aktionen/Schulungen</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief A2: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht – Steckbrief E1: Pressebegleitung – Steckbrief E2: Internetauftritt/Mängelportal – Steckbrief E9: Slogan für Briefe und Mails 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Plakat der Kampagne „Zusammen unterwegs“ (Bremen, 2014); 		
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – auch andere Verkehrssicherheitskampagnen wie http://www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de (BMVI, UK/BG, GDV, DVR) sind empfehlenswert 		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000



Zusammen unterwegs

Radfahren auf der Straße ist meistens erlaubt!

Nur Radwege mit



müssen benutzt werden.

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen



Polizei Bremen



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 9

Slogan für Briefe und Mails



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Ziel ist es, das Fahrrad neben der Nutzung als Freizeit vor allem als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Als Zielgruppen sollen besonders Personen angesprochen werden, die das Fahrrad bisher wenig oder gar nicht im Alltagsverkehr nutzen. Ergänzend zu der im Steckbrief E1 beschriebenen begleitenden Öffentlichkeitsarbeit, wurde im Beteiligungsprozess von Teilnehmenden vorgeschlagen, dass die Stadt Lingen das Radfahren im Alltag mehr und sichtbarer zum Thema macht. Dies könnte durch fortlaufende Hinweise im Schriftverkehr (Post und E-Mail) erfolgen. Als Fußnote oder P.S. in Brief und E-Mail liest der Empfänger einen Hinweis zur Fahrradfreundlichkeit.

Beispiel: „Zu dieser Veranstaltung können Sie mit dem Rad kommen, wir bieten überdachte Abstellplätze“ oder „Wenn Sie mit dem Rad zum Rathaus fahren, sparen Sie für die Umwelt pro km xx kg CO₂“.

Dies erfüllt eine Vorbildfunktion und könnte somit auch von anderen Verwaltungen und Institutionen übernommen werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Durch diese Hinweise werden Empfänger bewusst auf das Alltagsverkehrsmittel Fahrrad aufmerksam gemacht. Durch Hinweise auf gute Abstellplätze erhöht sich die Bereitschaft, auf motorisierte Verkehrsmittel zu verzichten. So kann die Bereitschaft, alltägliche Strecken mit dem Rad zurückzulegen, gefördert und so CO₂-Ausstoß eingespart werden. Des Weiteren fungiert der Slogan als eine Art Öffentlichkeitsarbeit und zeigt den hohen Stellenwert des Radverkehrs in der Stadt Lingen auf.

Wesentliche Schritte

1. Festlegung von aussagekräftigen und öffentlichkeitswirksamer Slogans
2. Kooperation mit anderen Verwaltungen und Institutionen
3. Umsetzung des Konzepts

Beteiligung

Verschiedenste Akteure denkbar;
Verwaltungen und öffentliche Institutionen, aber auch privatwirtschaftliche Akteure mit Bezug zum Radverkehr wie Fahrradläden etc. sind denkbar

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 Monat

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
E 9	Slogan für Briefe und Mails	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: unter 100 € 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Kooperationen mit unterschiedlichsten Akteuren denkbar 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Geringere Wirkung, aber unerlässlich 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Fahrradklimas 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 6: Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht) – Steckbrief D 7: Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr – Steckbrief E 5: Fahrradbeauftragter – Steckbrief E 6: Begleitender Arbeitskreis – Steckbrief E 7: Radtouren mit Politik/ Exkursionen – Steckbrief E 10: Radverkehrs-Flyer 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – „Lingen ist auch deine Stadt, weil zu Fuß- oder mit dem Rad viel für ihre Bürger über hat“ – „Der Chef fährt voran“ – Vorbildfunktion und Organisationshilfe – Motto in Anlehnung an „Lingen lo(c)kt an“ – Aufkleber: „Fahr mal wieder Rad“ 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief E 1: Pressebegleitung – Steckbrief E 2: Internetauftritt/ Mängelportal 		
Anlagen		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

E 10

Radverkehrs-Flyer



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Stadt Lingen ist auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Stadt mit besonderem Schwerpunkt bei der Fuß- und Radverkehrsförderung. Informations- und Öffentlichkeitsarbeit ist dabei ein essentieller Baustein.



Die Stadt Lingen beabsichtigt, die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu verstärken und dabei – neben dem Internet und anderen Informationsmedien – Fahrrad-Flyer zu verschiedenen Themen einzusetzen. Die Verfügbarkeit kann durch die Auflagenhöhe der Druckexemplare, die effektive Verteilung in der Stadt, „Schneeball-Effekte“ durch Unterstützung Dritter sowie durch die Möglichkeit des Internet-Downloads gesteigert werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Themen-Flyer zum Fuß- und Radverkehr sind eine jederzeit angemessene und ansprechende Möglichkeit, alle interessierten Zielgruppen über Vorteile, Nutzen und z. B. rechtliche Aspekte der Fortbewegung mit dem Fahrrad zu unterrichten.

Wesentliche Schritte

1. Inhaltliche Bearbeitung, Abstimmung
2. Technische Bearbeitung, Flyer-Aufbau
3. Korrekturen, Reinzeichnung etc.

Beteiligung

Stadtverwaltung, Polizei, Interessenverbände

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

0,5 Jahr



Beispiel Radverkehrs-Flyer Stadt Hameln „StVO & Co.“

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
E 10	Radverkehrs-Flyer	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Bedarfsweise Zusammenarbeit mit städtischer Wirtschaftsförderung 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Indirekte, aber verstärkende Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Informationen über z. B. Themen wie – Verbesserung des „Fahrradklimas“ 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief D 6: Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht) – Steckbrief D 7: Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr – Steckbrief E 5: Fahrradbeauftragter – Steckbrief E 6: Begleitender Arbeitskreis – Steckbrief E 7: Radtouren mit Politik/ Exkursionen – Steckbrief E 9: Slogan für Briefe und Mails 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Informationen über die rechtliche Situation</i> – <i>Elterninformationen</i> – <i>Öffentlichkeitsarbeit fördern (Slogan, Werbekampagne, Wettbewerb, Veranstaltungen, Flyer, etc.)</i> 		
Verweise		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Beispiel Fahrrad-Flyer Stadt Hameln „StVO & Co.“, 2015; Bearbeitung PGV-Dargel-Hildebrandt / medienteam samieske, Hannover 		
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – Flyer Schutz- und Radfahrstreifen (Stadt Burgdorf): https://www.burgdorf.de/portal/seiten/radwegebenutzungspflicht-in-der-stadt-burgdorf-und-den-ortsteilen-902000562-20500.html 		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Radverkehr in Hameln hat Zukunft



Fahrradfahren liegt im Trend – auch in Hameln. Die Stadt hat in den vergangenen Jahren eine Menge getan, um Radfahren attraktiver zu machen. Hameln steht in puncto Fahrradfreundlichkeit inzwischen recht gut da. Das bestätigt auch ein aktueller „Fahrradklima-Test“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs.

Wir wollen uns darauf nicht ausruhen. Unser Ziel ist, noch mehr für Fahrradfahrer zu tun. Ein Schritt: die Verbesserung der Radwegbeschilderung, die für dieses Jahr geplant ist. Außerdem arbeiten wir weiter daran, Fahrradwege qualitativ zu verbessern und sicherer zu machen. Die Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Bäckerstraße/Münsterwall im vergangenen Jahr ist ein gutes Beispiel, wie heute dem Radverkehr ein höherer Stellenwert eingeräumt werden kann.

Es gibt viele Argumente, aufs Rad zu steigen. Wir schonen damit die Umwelt und erzielen gleichzeitig einen positiven Effekt für unsere Gesundheit. Wann treten Sie in die Pedalen?

Ihr
Claudio Griese
Oberbürgermeister



Kontakt und Service

Stadt Hameln

- Radfahren -
Rathausplatz 1, 31785 Hameln
Ansprechpartner für Kommunale Radverkehrsförderung
und Fahrrad-Infrastruktur

Telefon: 05151/202-3232

E-Mail: radfahren@hameln.de



Besuchen Sie uns im Internet unter
www.hameln.de/wirtschaft/verkehr/radfahren.htm

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Kreisverband Hameln-Pyrmont

Telefon: 0179/9290305

Interessenvertretung der Alltags- und Freizeitradler

E-Mail: info@adfc-hameln.de

Internet: www.adfc-hameln.de

Hameln Marketing und Tourismus GmbH (HMT)

Telefon: 05151/9578-23

Servicepartner für Radtouristen

E-Mail: touristinfo@hameln.de

Internet: www.hameln.de/tourismus/hmt/

Redaktion und Texte: PGV-Dargel-Hildebrandt GbR

Satz und Layout: Medienteam Samieske

Fotos: Stadt Hameln

Druck: hauseigen

Auflage: 1.000

April 2015



Fahrradfreundliche Stadt Hameln



StVO & Co.

Was Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger wissen sollten



Benutzungspflicht – wann muss ein Radweg benutzt werden?



Radwege mit Benutzungspflicht

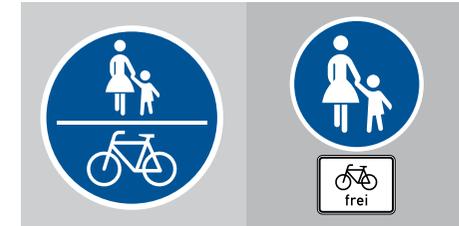
Ein Radweg, der mit diesen Verkehrszeichen beschildert ist, muss benutzt werden. Voraussetzung ist, dass die Benutzung des Radwegs nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar ist.

Einbahnstraßen für Radfahrer in beiden Richtungen frei!



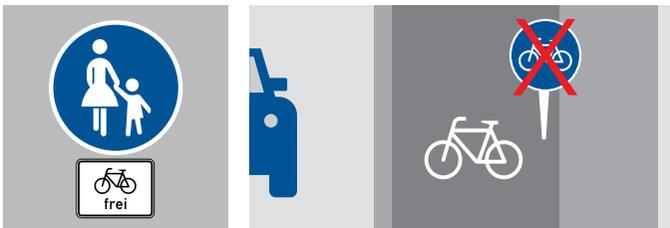
Die Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ und „Radfahrer mit zwei entgegengesetzten Pfeilen“ geben Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen für Radfahrer in beiden Richtungen frei.

Welche Rechte haben Fußgänger gegenüber Radfahrern?



Radfahrer müssen auf Fußgänger Rücksicht nehmen, wenn diese Verkehrszeichen aufgestellt sind. Bei mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ gekennzeichneten Gehwege müssen Radfahrer Schrittgeschwindigkeit einhalten.

Benutzungsrecht – wann darf ein Radweg benutzt werden?



Radwege mit Benutzungsrecht

Mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ gekennzeichnete Gehwege und Radwege ohne Benutzungspflicht lassen Radfahrern die Wahl, die Fahrbahn, den freigegebenen Gehweg oder den Radweg zu benutzen.

Was sollten Autofahrer beherzigen?



Radfahrer dürfen auf der Fahrbahn fahren, wenn Radwege nicht benutzungspflichtig sind! Bitte nicht hupen, weil Radfahrer auf der Fahrbahn fahren, sondern Rücksicht nehmen! Bitte einen Überholabstand zu Radfahrern von mindestens 1,5 m einhalten!



Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen Radfahrer warten.



Hinweis für Eltern:

Die Straßenverkehrsordnung sieht vor, dass Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr generell auf dem Gehweg fahren müssen. Bis zum 10. Geburtstag dürfen Kinder den Gehweg benutzen oder – je nach Benutzungsregelung – auf dem Radweg oder der Fahrbahn fahren.

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr
F 1
Projektwoche Schulwegsicherung

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Schulwege sind wichtige Erlebnis- und Lernwege und sind, wenn sie eigenständig zurückgelegt werden, ein erster Schritt in eine Selbstständigkeit im Verkehr. Kinder bilden hier eigenständig ihr räumliches und zeitliches Vorstellungsvermögen aus und lernen Gefahren und Regeln im Straßenverkehr kennen. Die immer häufigere Beförderung der Kinder mit dem Pkw von zu Hause bis zur Schule und zurück steht diesem Prozess entgegen. Im Rahmen einer Projektwoche Schulwegsicherheit lernen Kinder in der Theorie Verkehrsregeln kennen, aber sollen diese auch in der Praxis umsetzen. So kann der Verkehr erlebt werden und die erlernten Regeln verfestigen sich entsprechend. Eine Projektwoche kann jeden Tag Unterrichtseinheiten zu verschiedenen Themen anbieten. Ergänzende Elemente können Schülern auch Reparaturen am Fahrrad erlernen oder aber ihre Schulwege auf Mängel erkunden. Zielgruppe dieser Projektwoche sind Schüler der Jahrgangsstufen 5 bis 7, da sich diese bereits eigenständig im Verkehrsgeschehen bewegen.

Funktion im Gesamtkonzept

Es ist wichtig Kinder früh an das Verkehrsgeschehen und die Verkehrsregeln heranzuführen, damit sie sich sicher im Verkehr zurechtfinden.

Wesentliche Schritte

1. Auswahl einer Pilotschule / Klasse
2. Festlegen von Unterrichtseinheiten und Kooperationspartner finden
3. Durchführung der Projektwoche
4. Evaluation

Beteiligung

Stadtverwaltung, Vertreter der Schulen, Polizei

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

Max. 1 Schuljahr; Integration in die jährliche Unterrichtsplanung sinnvoll

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
F 1	Projektwoche Schulwegsicherung	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: 3.000 € bis 5.000 € 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Eltern – Fahrradhändler 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Mittel- bis langfristige Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Fahrradnutzung im Schülerverkehr – Reduktion von Eltern-Taxis 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr – Steckbrief F 3: Schulwegedetektive – Steckbrief F 4: Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) – Steckbrief F 5: Fahrradparken an Schulen – Steckbrief F 6: Elterninformation und Elternbeteiligung 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Information durch „Elternabend“</i> – <i>Aufklärung der Schüler über rechtliche Situation</i> – <i>Prämien bei Nichtbenutzung des Schülerbusses vergeben</i> 		
Verweise		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Artikel „Fahrradprojekte für die Klassen 5 bis 7: Mobilitätserziehung für 10- bis 13-Jährige“ 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Fahrradprojekte für die Klassen 5 bis 7: Mobilitätserziehung für 10- bis 13-Jährige

von Gunter Bleyer,
Mobilitäts- und Verkehrs-
erziehung, Amt für Bildung
und Landesinstitut (LIF),
Hamburger Straße 31,
22083 Hamburg
☎ 42863-3707,
✉ gunter.bleyer@
bbs.hamburg.de,
🌐 www.hamburger-
bildungsserver.de/
verkehrserz/welcome.htm

Seit dem Schuljahr 2004/05 setzt die Hamburger Behörde für Bildung und Sport an den Schulen eine neue Konzeption für eine umfassende Mobilitätserziehung um. Im Mittelpunkt steht das Fahrrad, da es neben Bus und Bahn das Verkehrsmittel ist, das die Kinder zuerst eigenständig benutzen. Zum Thema bietet die Behörde das Schülerheft „Fahr Rad Mobil“ mit 30 Arbeitsblättern sowie die interaktive Lernsoftware www.beiki.de an. Die Polizei beteiligt sich in der 5. oder 6. Klasse (für Sonderschulen auch in höheren Klassen) im Umfang von 8 Stunden.

Ausgangssituation der 11- bis 14-jährigen Schülerinnen und Schüler

Die Radfahrausbildung kann und sollte mit der 4. Klasse nicht abgeschlossen sein, da der Einsatz des Fahrrads als tägliches Verkehrsmittel stark zunimmt. Leider spiegelt sich das auch in der Zahl der Fahrradverkehrsunfälle wider: Im Jahr 2005 verunglückten in Hamburg von 958 Kindern 326 mit dem Rad, davon 95 Kinder im Alter von 6 bis 10 Jahren, aber 204 Kinder im Alter von 11 bis 14 Jahren. ... Die Zahlen der mit dem Fahrrad verunglückten Kinder zeigen, dass eine Auseinandersetzung mit dem Straßenverkehr, den anderen Verkehrsteilnehmern und der eigenen Sicherheit einen hohen Stellenwert im Lernprozess einnehmen sollte.

Das Fahrrad ist neben Bus und Bahn/HVV das Hauptverkehrsmittel für eine selbstständige Mobilität der Jugendlichen. Mit der 5. Klasse findet häufig ein Schulwechsel mit weiteren Wegen statt und die Kinder müssen lernen, neue Wege allein und sicher zurückzulegen. Deshalb wird die Beschäftigung rund um das Fahrrad mit den Schülerinnen und Schülern der Klassen 5 bis 7 der Sekundarstufe I in Form von Projekten fortgeführt und seitens der Polizei unterstützt.

Im Mittelpunkt steht nicht das Üben im Straßenverkehr. Es geht vielmehr darum, ihn zu erforschen – ein anderer Zugang, um Regeln und sicheres Verhalten erfahrbar zu machen. Die Fahrradprojekte sind Lernprojekte und allesamt stark erfahrungs- und handlungsorientiert, sie fördern und fordern selbstständiges Lernen. Methodisch geschieht das durch Forschungsvorhaben. Die Schülerinnen und Schüler erhalten Aufgaben, die alle einen starken Bezug zum Stadtteil haben. So wurden etwa die Schul- und Freizeitwege genauer unter die Lupe genommen. Kleinere Gruppen haben die vorliegende Verkehrssituation mit Eigenheiten und Gefahrenstellen analysiert, Radwege, Haltestellen, Parkverhalten und Straßenführungen beobachtet und beschrieben. Die didaktische Methode arbeitet mit selbstständigen Beobachtungen und Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler.



Fahrrad-Projektwoche/Klasse 6c – Max-Brauer-Schule, 2004

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
	Startklar: Fahrradparcours/ Fahrradcheck	Gewusst wo: Radwege im Stadtteil	Gewusst wie – alles im Blick: Regeln und Verkehrs- verhalten	Immer mobil: Fahrradausflug	Auswertung
	Ziel: Du weißt, wie du und dein Fahrrad ausge- stattet sein sollen. Du übst Fahr- geschicklichkeit.	Ziel: Du weißt, wo ein Radfahrer fahren muss, darf oder nicht darf. Du erkundest Radwege.	Ziel: Du kennst die wichtigsten Verkehrs- regeln. Du übst und beobachtest.	Ziel: Die Klasse kann gemeinsam mit dem Rad unterwegs sein und alle halten die Regeln ein.	Ziel: Du fertigst Plakate oder Flyer mit den Arbeitsergebnissen der Projektwoche an.
8.00-8.30 Uhr	Fahr Rad Mobil S. 8–11	Fahr Rad Mobil S. 2–7	Fahr Rad Mobil S. 12–15	Fahrradausflug ▼ Klövensteen + Wildpark/Picknick [Räder + S-Bahn + Füße]	Fahr Rad Mobil S. 20–21
8.30–12.00 Uhr Parallel und abwechselnd in Gruppen	▶ Parcours (AB 6) ▶ Fahrradcheck (AB 5) ▶ Helmtest	▶ Radwege – Prüfer: • Art der Wege • Zustand • Gefahren und Konflikte (mit Foto- apparat und AB 1) ▶ Computerraum > beiki LT 1	▶ „Wir fahren nach Verkehrsregeln“ ▶ Beobachtung Rad- fahrer • Art der Wege • Zebrastreifen • Radfahrstreifen ▶ Computerraum > beiki LT 3		Wahlaufgaben: ▶ Auswertung der Beobachtungen und Erkundungen ▶ Arbeit an Flyern ▶ Computerraum
12.00–13.00 Uhr	Gruppenarbeit: ▶ Computerraum > beiki LT 2 ▶ Fahrradcheck bei anderen ▶ Liste von Fahrrad- läden im Stadtteil	Gruppenarbeit: Auswertung ▶ Radwege > Stadteilkarte ▶ Gefahrenpunkte > Karte	Gruppenarbeit: Auswertung ▶ Erzählrunde ▶ Beobachtungen Fahr Rad Mobil S. 16, 17, 24		
13.00–13.30 Uhr	Test: Startklar? AB 9 Siegerehrung Parcours	Test: Gewusst wo? AB 4	Test: Gewusst wie? AB 14/AB 17		
Arbeitsblätter	AB 5/6/9	AB 1/4	AB 14/7 (AB 10/11/12/13) (mit Lösungsblättern)		Mögliche Flyer: • „Parke nicht auf unseren Wegen“ • „Rad fahren ist cool!“ • „Tipps zum Helm- und Fahrradkauf“
Hilfe von außen	Polizei-Jugend- verkehrsschule; ADFC-Mitarbeiter: Fahrradwerkstatt	Polizeiverkehrslehrer	Polizeiverkehrslehrer		

Die 6. Klasse war fast durchgehend in Kleingruppen aufgeteilt, die turnusmäßig in parallel laufenden Lernstationen arbeiteten. Täglich gab es einen forschenden Praxisteil, es fand eine Lernstunde im Computerraum mit dem Programm beiki statt, themenspezi-

fische Arbeitsbögen wurden bearbeitet und verschiedene Tests absolviert.

Neben der traditionellen Projektwoche besteht auch die Möglichkeit, längerfristige Einheiten unter Einbindung der Fächer durchzuführen.

Einstieg in das Projekt		Vorbereitung der Praxisfahrt mit der Polizei; Fahrräder-Check, Helmpflicht usw.
		Beginn möglich mit: ▶ Fahrradparcours auf dem Schulhof ▶ Fahrradcheck
Praxisfahrten	P a r a l l e l	▶ Radwegesituation im Stadtteil, Dokumentation (Foto, Stadtplan), ▶ Sicheres Verhalten, Regeln, Gefahrenpunkte
Theorie dazu:		▶ Schülerheft und Arbeitsblätter mit Tests Fahr Rad Mobil ▶ CD-ROM „beiki“ (www.beiki.de)
Naturwissenschaft		▶ Stromkreis/Licht ▶ Luft/Luftdruck ▶ Bewegung: Beschleunigen, Bremsen (Gefühl für die Einschätzung von Geschwindigkeit) ▶ Fahrrad und Umwelt /beiki + Schülerheft „Fahr Rad Mobil“
Arbeitslehre		▶ Fahrradausstattung und Helmtest ▶ Schlauch flicken und Reifen aufziehen ▶ Ventile (Wartung, Pflege, Reparatur) ▶ Fahrradtechnik
Mobilitätserziehung/Gesellschaft		Forschergruppen ▶ Verhalten im Verkehr (Beobachtungen, Befragungen) ▶ Tempomessungen ▶ Lärmessungen, Befragungen ▶ Verkehrsmittelwahl ▶ Verkehrszählungen ▶ Bewegungsprofile erstellen
Kunst		▶ Mein hundesicheres Fahrrad/Traumrad ▶ Radmodelle basteln ▶ Flyer entwerfen: Parke nicht auf unseren Wegen!
Mathematik		▶ Bremswege berechnen ▶ Zahnrad – Übersetzungen ▶ Reifenumfang – Wegestrecken – Umdrehungen
Deutsch		▶ Befragen, berichten ▶ Fahrradwörter/Englisch ▶ Geschichten rund ums Rad
Abschluss des Projekts		Ideen: ▶ Radtour (aber in verschiedene Himmelsrichtungen) ▶ Aktionstag/Sporttag für den ganzen Jahrgang: Rollen und fahren (Räder, Spaßräder, Rollerblades, Skateboards, Einräder, Rollbretter Helmut's Räder, Transport-Wettbewerb, Helmtest usw.) ▶ Ausstellung der Ergebnisse

Kooperationspartner

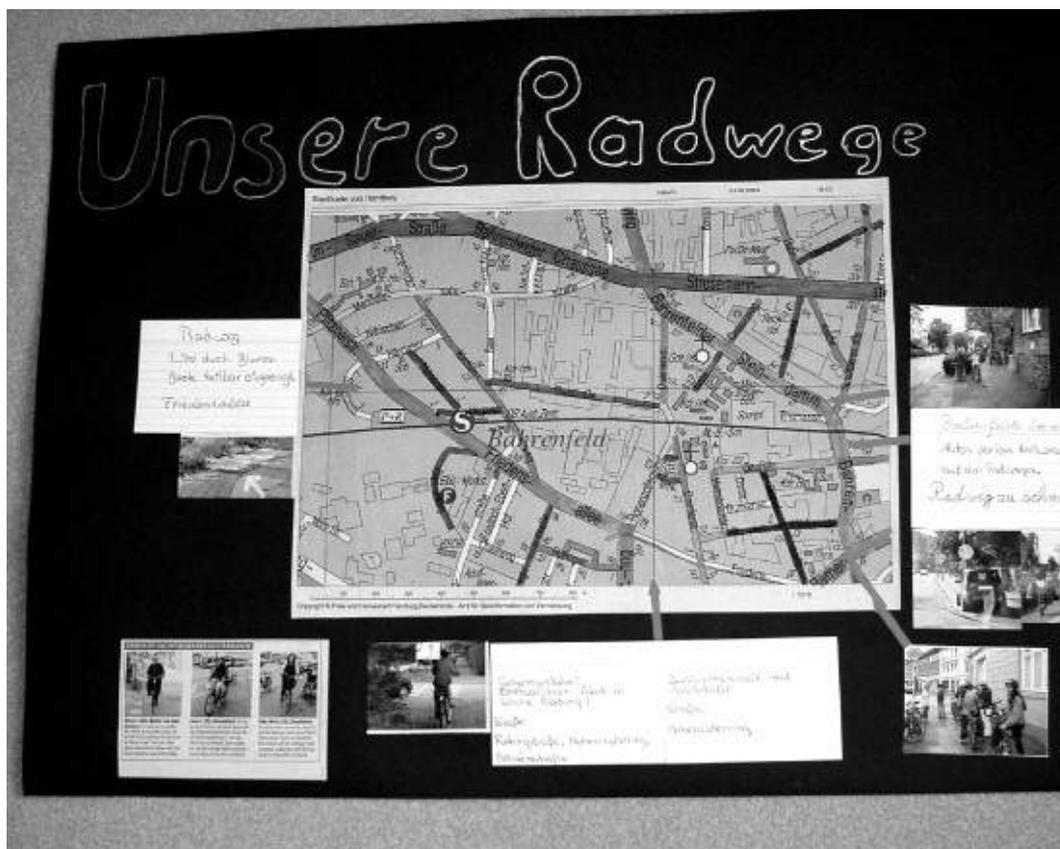
An den Projekttagen haben vor allem Polizeiverkehrslehrer sowie Mitarbeiter des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) den Fahrrad-Check unterstützt. Mit der Polizei sollte man zu Beginn des Schulhalbjahres, wenn die Projekte geplant werden, Kontakt aufnehmen.

Als Alternative zur Unterstützung durch die Mitarbeiter des ADFC bietet es sich außerdem an, Fahrradhändler bzw. -werkstätten im Stadtteil zu kontaktieren. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, interessierter Eltern einzubinden – so manch ein Elternteil hat ein Händchen für kleinere Reparaturen und oftmals auch Spaß daran.

Auch Mitarbeiter der Arbeitsförderungsgesellschaft afg personal, die eine „Fahrrad-Bewachung“ an gegenwärtig über 20 Schulen durchführen, sind bei Fahrrad-Checks behilflich und nehmen kleinere Reparaturen vor.

Ergebnis

Als positive Folge der Projektwoche entwickelte sich eine aktive Mitarbeit an der Gestaltung der Verkehrssituation für Radfahrer im Stadtteil. So ist der Elternrat der Schule an die Bezirksversammlung Altona herangetreten, um Problemsituationen zu verändern und bessere Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer zu schaffen.



Weitere Informationen

- Unterrichtsmaterialien
 - „Fahr Rad Mobil“, Schülerheft mit 30 Arbeitsblättern, BBS, Hamburg 2004
 - Das interaktive Lernprogramm www.beiki.de, auch auf CD-ROM
 - „Stadtteilkarten“, erhältlich bei Paul Cremer-Andresen, Landesinstitut, Geographie, ☎ 42801-2510, ✉ paul.cremer-andresen@li-hamburg.de
- „Radtouren: Mit dem Fahrrad auf Entdeckungstour“, Hamburg ISBN 3-933251-04-4, 17,90 €
- Polizeiverkehrslehrer, Verkehrsdirektion VD 6, Leitung: Holger Pohlmann, ☎ 42865-5430
- ADFC Hamburg, Allg. Deutscher Fahrrad-Club, Wandsbeker Marktstraße 18, 22021 Hamburg, ☎ 393933, telefonisch erreichbar: Mo–Fr 10.00–13.00 Uhr, ✉ info@hamburg.adfc.de
- Schulfahrten mit dem Rad: Ekkehard Schultze, Landesinstitut, ☎ 42801-3670, ✉ ekkehard.schultze@li-hamburg.de
- Fahrradwerkstatt, finanzielle Unterstützung Landesunfallkasse, Sigrid Jacob, Spohrstraße 2, 22083 Hamburg, ☎ 27153-213, ✉ sigrid.jacob@luk-hamburg.de
- Verkehrszählungen. Übersicht der Kfz-Verkehrsstärken in Hamburg (DTV- und DTVw-Karten), Jahrsauswertung 2003 Bestellung: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, ☎ 42840-2761, ☎ 42840 -3631
- Betreuung von Fahrradabstellplätzen: Altonaer Arbeitsförderungsgesellschaft afg Personal, Manfred Meyer, ☎ 040 23884125, ✉ manfred.meyer@afgpersonal.de
- Ortsämter

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

F 2

Schulnetz für den Radverkehr



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Die Sicherheit im Umfeld von Schulen wurde als Problempunkt im Rahmen der Arbeitskreise aufgegriffen. Neben nicht anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen wurden Probleme an Querungsstellen genannt. Aus dieser Problematik heraus gibt es Sorgen einiger Eltern ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen. Für jede weiterführende Schule sind entsprechende Routen auszuwählen, die, nach Beseitigung möglicher Mängelpunkte, eine sichere Führung bieten. Es bietet sich eine Dokumentation in einem Schulradwegeplan an, der die empfohlenen Wege darstellt und auf Gefahrenpunkte hinweist. Die einzelnen Routen vereinen sich zu einem Schulnetz für den Radverkehr.

Funktion im Gesamtkonzept

Das Schulnetz bildet einen ergänzenden Bestandteil zum Haupttroutennetz. Die Verbindungen, die ohnehin im Haupttroutennetz enthalten sind, werden im Zuge dessen für den Radverkehr ertüchtigt. Das Schulnetz schließt Lücken, die insbesondere die Schulen anbinden. Mit sicher ausgebauten Routen, die auf geeigneten Wegen zu den Schulen führen, wird der Anteil Rad fahrender Schüler gesteigert.

Wesentliche Schritte

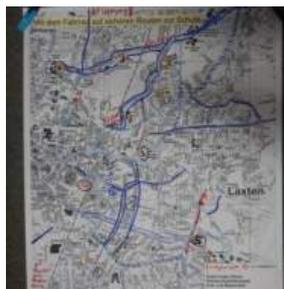
1. Definition der Schulrouten (Basis: Vorschläge aus dem AK Themen 2)
2. Aufnahme der Mängelpunkte (ggf. mit Unterstützung von Schülern)
3. Zusammenstellung/ Kostenschätzung von Lösungen für Punkt- und Streckenmängel
4. Gestalten von Knotenpunkten, Überquerungsstellen und weiteren Details
5. Begleitung der Umsetzung durch Information und Öffentlichkeitsarbeit
6. Erstellung eines Schulradwegeplans und Ausweisung der Routen

Beteiligung

Stadtverwaltung, Vertreter der Schulen, Polizei, Eltern

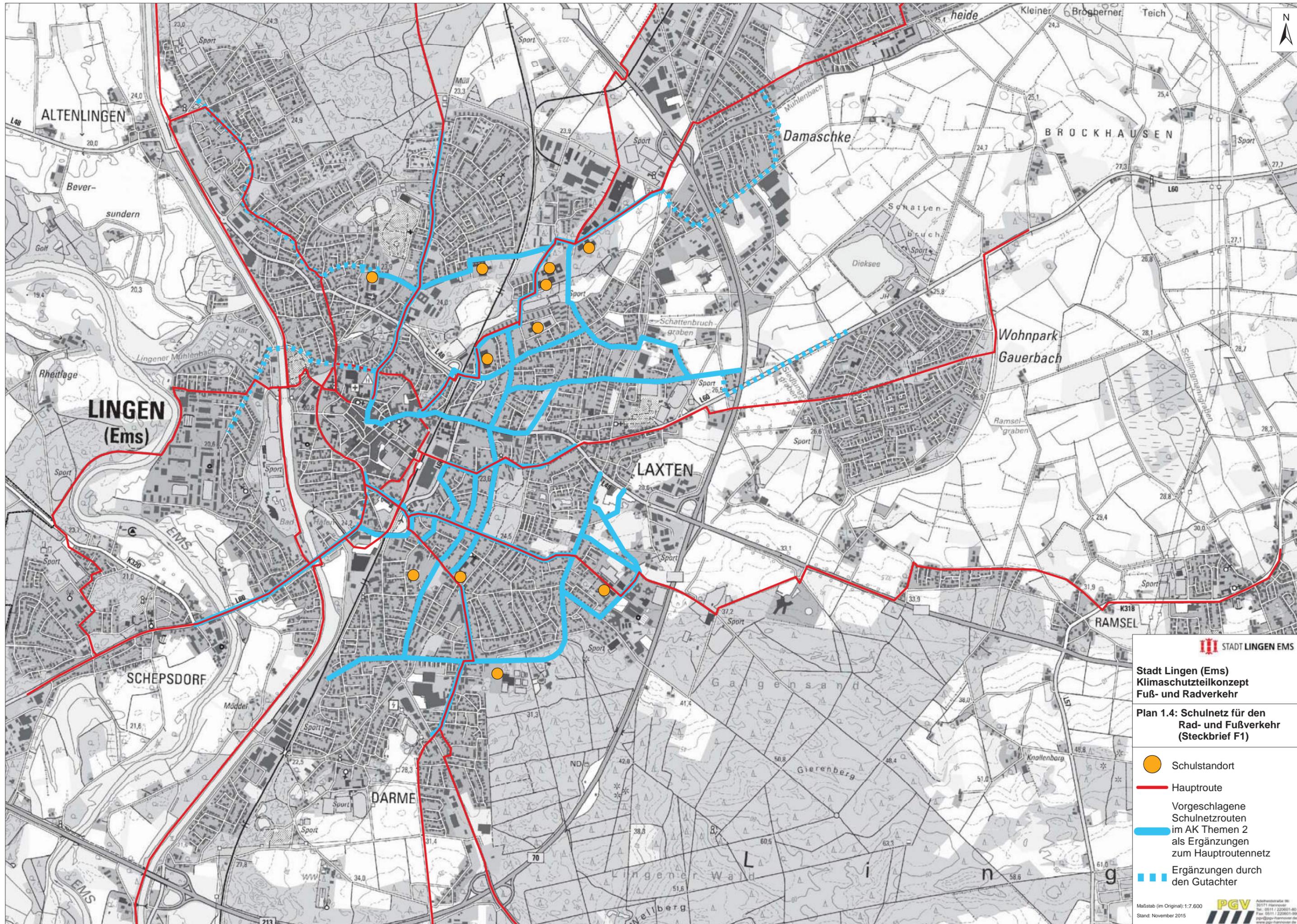
Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

Max. 1 Schuljahr



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
F 2	Schulnetz für den Radverkehr	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis Mittel – Eingrenzung: je nach Schwere der zu behebenden Mängel 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – KiJuPa 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Mittel- bis langfristige Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Fahrradnutzung im Schülerverkehr – Reduktion von Eltern-Taxis – Bündelungswirkung 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 1: Projektwoche Schulwegsicherung – Steckbrief F 3: Schulwegedetektive – Steckbrief F 4: Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) – Steckbrief F 5: Fahrradparken an Schulen – Steckbrief F 6: Elterninformation und Elternbeteiligung 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Farbliche Markierung der Schulwege für Kinder</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 3: Schulwegedetektive – Steckbrief F 4: Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Plan 1.4: Schulnetz für den Rad- und Fußverkehr – Flyer „Mit dem Rad zur Schule“ vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000



 **STADT LINGEN EMS**

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

**Plan 1.4: Schulnetz für den
Rad- und Fußverkehr
(Steckbrief F1)**

-  Schulstandort
-  Hauptroute
-  Vorgeschlagene Schulnetzrouten im AK Themen 2 als Ergänzungen zum Hauptroutennetz
-  Ergänzungen durch den Gutachter



Schulwege sind auch „Lernorte“

Die Wege zur Schule sind mehr als das Zurücklegen von Strecken im Raum. Auf den Wegen trainieren Kinder und Jugendliche ihren Körper und entwickeln geistige Fähigkeiten, z. B. das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit. Durch Beobachtung und Interaktion mit Gleichaltrigen auf ihren Wegen erwerben sie soziale Kompetenzen, z. B. Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft. Auf dem täglichen Schulweg lernen sie Gefahren des Straßenverkehrs einzuschätzen, zu vermeiden oder zu bewältigen. Mit diesen erlernten Fähigkeiten verringert sich nicht nur das Unfallrisiko, sondern Kinder und Jugendliche werden selbstständiger.

Sichere Schulwege sind ein zentraler Beitrag zur Förderung der selbstständigen Mobilität für Kinder und Jugendliche, auch im Hinblick auf Gesundheitsprävention und die Förderung der kognitiven Fähigkeiten. Schülerinnen und Schüler sollen nicht nur lernen, sich sicher im Straßenverkehr fortzubewegen, sondern auch, dass Verkehr ein soziales System ist, das auch Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit hat.

Der Schulweg mit dem Rad ist nach guter Vorbereitung weniger risikoreich als das Radfahren am Nachmittag – denn die meisten Unfälle passieren in der Nähe der Wohnung und zwischen 16 und 18 Uhr, also in der Zeit des abendlichen Berufsverkehrs.

Deshalb fahre ich gern mit dem Rad zur Schule

- Ich radele gern!
- Ich werde munter!
- Ich treffe Freunde!
- Ich bin selbständig unterwegs!
- Ich übe, mich im Verkehr zu Recht zu finden!
- Bewegung tut gut!
- Es ist auch gut für das Klima!



Kleine Verkehrszeichenkunde

- Radweg
- Getrennter Rad- und Gehweg
- Gemeinsamer Rad- und Gehweg
- Verbot für Fahrzeuge aller Art – Dein Fahrrad darfst du hier nur schieben –
- Verbot für Fahrräder
- Es gibt Ausnahmen. Dann steht das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ unter dem Verkehrsschild.
- Hier darfst du mit deinem Fahrrad fahren. Zum Beispiel: Gehweg, den du auch mit dem Fahrrad benutzen darfst.
- Fußgängerbereich. Hier darfst du nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren und musst Rücksicht nehmen.
- Rechtsabbiegegebot. Hier darfst du auch geradeaus fahren und links abbiegen.
- In der Fahrradstraße müssen Autofahrer Rücksicht nehmen, Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Auch hier gilt rechts- vor-links.
- In einem verkehrsberuhigten Bereich musst du rücksichtsvoll mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Vorfahrt gewähren!
- Halt! Vorfahrt gewähren! Gilt natürlich auch für dich als Radfahrer. Am Stop-Schild musst du anhalten und mit einem Fuß die Erde berühren.



Beispiele und weitere Infos

Beispiele Radschulweg-Pläne:

- Schulamt in Frankfurt: Projekt „Bike im Trend“ (schulisches Mobilitätsmanagement) (www.umweltlernen-frankfurt.de)
- Bremen: Radschulwegpläne (www.nationalerradverkehrsplan.de/praxisbeispiele)
- Bünde: Radschulwegplan (Projekt „It's cool to bike to school“)

Beispiele Radfahrgemeinschaften:

- „Gemeinsam mit dem Rad zur Schule“ (Fahrradpooling in Bremen; ADFC)
- „Die SchulRadler“ (Projekt in Baden-Württemberg: Esslingen, Filderstadt, Heidelberg, Tübingen, unterstützt vom Land)
- „It's cool to bike to school“ (Fahrradscouts, Stadt Bünde)
- „Fahrradpool“ – gemeinsam mit dem Rad zur Schule (Stadt Marl)

Internetportal RADSCHLAG www.radschlag-info.de: Infos für die Schule rund um das Rad mit vielen Projektideen und Materialien zum Download, erleichtert die Arbeit von Lehrkräften im Bereich Mobilitätserziehung.

Broschüre „FahrRad und Schule!“ der Stadt Stuttgart: Sammlung von Tipps und Projektideen zur Integration des Fahrrads in den Schulalltag, besonders zur Schulung der Verkehrssicherheit in der 5. und 8. Klasse www.stuttgart.de/fahradundschule

Limbourg, Maria.: Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Düsseldorf: Unfallkasse Nordrhein-Westfalen 2008, http://www.unfallkasse-nrw.de/index.php?id=55&no_cache=1

Inhaltliche Konzeption: Juliane Krause, plan & rat

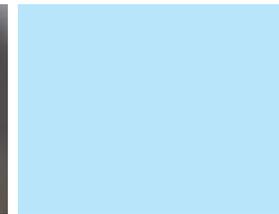
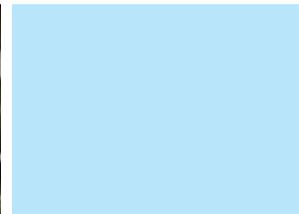
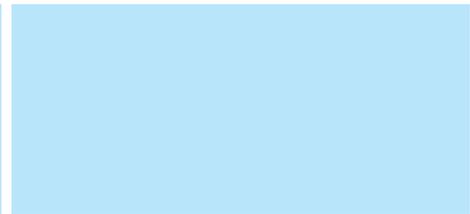
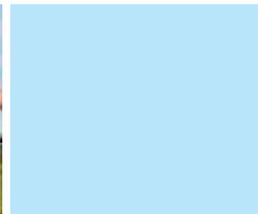
Herausgeber:
Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1, D-30159 Hannover

Mit freundlicher Unterstützung;
ADFC Niedersachsen e.V.
Leonhardtstraße 6, D-30175 Hannover
Tel. (0511) 282557, Fax. (0511) 2835661
niedersachsen@adfc.de, www.adfc-nds.de



**Hinweise für
Schülerinnen und Schüler
ab der 5. Klasse, Eltern und
Lehrkräfte**





Liebe Schülerinnen und Schüler!

Projektideen für einen sicheren Schulweg

Liebe Eltern, liebe Lehrkräfte!

Der Beginn der weiterführenden Schulen ist für Euch mit einem neuen, meist längeren und noch unbekanntem Schulweg verbunden. Die Radfahrprüfung habt ihr in der 4. Klasse bestanden, einige Freunde oder Freundinnen aus der Grundschule sind auch auf der weiterführenden Schule, der Schulweg ist nicht zu weit. Also warum nicht gemeinsam mit dem Rad zur Schule fahren?

Die nachstehend skizzierten Projektideen unterstützen das eigenständige Radfahren von Kindern und Jugendlichen. Sie tragen zur Sensibilisierung des richtigen Verhaltens im Straßenverkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Werden die Autofahrenden Eltern in die Projektarbeit mit einbezogen, werden sie auf die Sichtweisen ihrer Radfahrenden Kinder aufmerksam.

Die Erarbeitung von Radschulwegplänen sollte zusammen mit der Schule (z.B. Projektunterricht), der Polizei, den Eltern und der Verwaltung durchgeführt werden und ist idealerweise Teil der schulischen Mobilitätserziehung. Jede weiterführende Schule sollte Radschulwegpläne zur Verfügung stellen. Rechtzeitig vor Schulbeginn werden die Radschulwegpläne den Eltern oder den Kindern bzw. Jugendlichen an die Hand gegeben. Damit besteht Gelegenheit, den Weg gemeinsam einzuüben. Vielleicht gibt es für die neue Schule bereits einen Radschulwegplan?

Erinnern Sie sich noch an Ihr erstes Fahrrad? An das Gefühl, den Berg zu erreichen und dann abzufahren. Sind Sie mit dem Rad zur Schule gefahren? In unserem Verkehrsalltag hat sich in den letzten 30 Jahren viel geändert, Erwachsene haben am meisten Angst davor, dass ihre Kinder bei einem Verkehrsunfall zu Schaden kommen und verbringen viel Zeit mit Bring- und Holdiensten. Selbstständig zurückgelegte Schulwege sind jedoch außerschulische „Lernorte“ und wichtig für die Kinder!

Radfahren macht einfach Spaß. Ihr könnt die Geschwindigkeit genießen, den Fahrtwind spüren – seid unabhängig, schneller als zu Fuß, fahrt auch mal gemeinsam mit euren Freunden. Aber die Wege zur Schule müssen sicher sein, ihr müsst ein funktionsfähiges Fahrrad haben und der Fahrradhelm gehört auch dazu.



Wer hat etwas davon, wenn ihr mit dem Rad zur Schule kommt?

- Ihr – die Schülerinnen und Schüler**
Ihr könnt auf dem Schulweg gemeinsam mit euren Mitschülerinnen und Mitschülern einiges erleben, besprechen und verabreden. Außerdem nehmt ihr eure Umgebung bewusster wahr und lernt, euch selbstständig im Straßenverkehr zu bewegen. Regelmäßige Bewegung stärkt eure Abwehrkräfte, beugt Haltungsschäden und Übergewicht vor und macht außerdem Spaß.
- Eure Lehrerinnen und Lehrer**
Kinder und Jugendliche, die sich viel bewegen, können sich auch besser konzentrieren. Dadurch macht das Lernen mehr Spaß. Ihr kommt ausgeglichener und aufnahmebereiter im Unterricht an, weil ihr euch auf dem Weg bereits untereinander ausgetauscht habt. Die Anfahrt mit dem Fahrrad ist außerdem das ideale Aufwärmtraining nicht nur für den Sportunterricht.
- Eure Eltern**
Zeitdruck, Hektik, Stau: Für viele Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, gehört dies zum Alltag. Wenn ihr den Weg zur Schule selbstständig mit dem Rad zurücklegt, fällt dieser Stress für euch und eure Eltern weg. Durch weniger Autoverkehr vor der Schule erhöht sich auch die Verkehrssicherheit.

Radschulweg – Plan

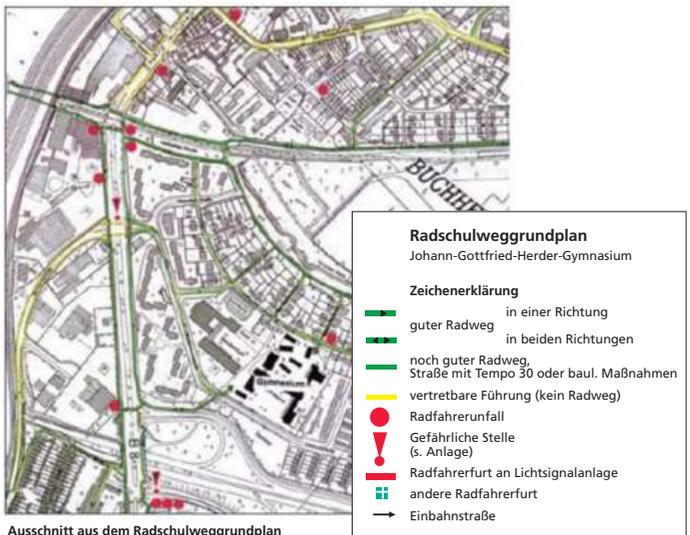
Ein Radschulwegplan gibt Empfehlungen für Schulwege mit dem Fahrrad.

Ein Schulwegplan enthält Aussagen zu

- empfohlenen Wegen (z. B. empfohlene Fahrradrouten)
- Überquerungsstellen (an denen die Gefahr am geringsten ist)
- gefährlichen Stellen (die gemieden oder besonders vorsichtig befahren werden sollen).



Aufgenommen werden in der Regel auch Haltestellen, Zebrastreifen/Mittelinseln, Ampeln, oftmals auch die Qualität der Radverkehrsverbindung (s. Bild).



Quelle: Planerheft Schulwegsicherung (www.udv.de)

Schülerbefragungen

Schülerbefragungen sollen den Schüllerradverkehr (Bestand und Potenzial), die Schulwege und die Bewertung des Wegenetzes aus Sicht der Schülerinnen und Schüler erfassen. Aus den Daten der Schülerbefragung lassen sich für die einzelnen Schulen und ihre Erreichbarkeit wertvolle Informationen für die Planung ableiten:

- Anteil des Radverkehrs und anderer Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule,
- Quelle-Ziel-Relationen der Schülerinnen und Schüler,
- Hinweise auf Verbesserungsmöglichkeiten in der Radverkehrsinfrastruktur,
- Potenziale für die Radnutzung.

Fahrgemeinschaft mit dem Fahrrad

Eine Fahrgemeinschaft mit dem Fahrrad ist eine Gruppe von Kindern, die auf einer bekannten und möglichst sicheren Strecke unter Aufsicht eines Erwachsenen gemeinsam zur Schule fährt. Das Auto der Eltern kann dann oft stehen bleiben. Maximal zwölf Kinder werden von einer besser zwei erwachsenen Personen oder älteren MitschülerInnen auf dem Schulweg mit dem Rad begleitet. Der Versicherungsschutz kann über das Ehrenamt sichergestellt werden. Die geschulten Begleiter fahren eine festgelegte Route zur Schule und sammeln an bestimmten „Haltestellen“ weitere Kinder ein.

Bausteine einer fahrradfreundlichen Schule

- Sichere und attraktive Radwege zur Schule
 - Diebstahlsichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen
 - Fahrradwerkstatt
 - Projekttag/ Projektwoche zur Mobilitätserziehung
 - Schulausflug mit dem Rad
 - Radfahrgemeinschaften
- 

Tipps

Schulweg kennen lernen und einüben

Nach der Radfahrprüfung in der Grundschule und vor dem Schulbeginn der weiterführenden Schule sollte der Schulweg erkundet werden. Es bietet sich auch ein Rad-Schulweg-Training an – denn der Rad-Schulweg stellt die Kinder vor andere Probleme als der bislang benutzte Schulweg zu Fuß. Üben Sie den Weg zur neuen Schule, spielen Sie Verkehrssituationen durch.

Fahrrad im Unterricht

Das Thema Fahrrad bietet interessanten Stoff für einen schüler- und handlungsorientierten Unterricht in vielen Fächern und Projekten (s. Quellen und weitere Infos). Und nicht zuletzt profitieren Sie selbst, wenn Sie ihre Wege mit dem Rad zurücklegen: wer radelt, kann Stress im Beruf und Alltag abbauen. Der Kopf wird frei und Radfahren macht einfach Spaß!

Wichtige Informationen

Auf dem gesamten Schulweg sind die Kinder durch die gesetzliche Unfallversicherung versichert, egal wie sie zur Schule kommen. Die Eltern haben die Aufsichtspflicht. Sie entscheiden in Abhängigkeit von der Entwicklung ihres Kindes und der Verkehrssituation, ob und wann ihre Kinder allein zur Schule fahren können. Darum ist es wichtig, oft gemeinsam Rad zu fahren. Gegen Unfälle bei Schulausflügen sind alle Schülerinnen und Schüler in der gesetzlichen Schülerunfallversicherung versichert.

Bei einem täglichen Schulweg mit dem Rad anstatt mit dem „Eltern-Taxi“ (6 km) können ca. 1 kg CO₂ eingespart werden.



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

F 3
Schulwegedetektive


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Zur Realisierung von sicheren Schulwegen müssen zunächst die Mängel im direkten Schulumfeld sowie auf den wichtigen Zuwegungen zu den Schulen aufgezeigt werden. Im Rahmen des Projektes „Schulwegedetektive“ werden Schüler angeregt aus Radfahrer und Fußgänger-Sicht potenzielle Gefahrenpunkte in ihrem Schulumfeld zu erforschen und Lösungsmöglichkeiten auszuarbeiten. Durch die Beobachtung des Verkehrsraums schärfen die Schüler ihren Blick für Gefahrenstellen in der Schulumgebung und geben den zuständigen Stellen wertvolle Hinweise zu Gefahrenpunkten im Straßenverkehr. Im Mittelpunkt steht „das Erforschen“ des Straßenverkehrs. Die Kinder verbessern dadurch ihre Ortskenntnisse im Stadtteil und trainieren ihren Orientierungssinn. Eltern und die Polizei sollen bei diesem Projekt aktiv mit einbezogen werden. Die Eltern lernen auf diesem Wege den Schulweg der Kinder besser einzuschätzen und können ggf. Ängste und Sorgen ablegen ihre Kinder alleine zur Schule gehen oder fahren zulassen.

Funktion im Gesamtkonzept

Die von den Schülern erarbeiteten Untersuchungsergebnisse fließen direkt in die Realisierung des Schulnetzes für den Radverkehr sowie weitere Maßnahmenkonzepte für Fuß- und Radverkehr ein.

Wesentliche Schritte

1. Kontaktaufnahme mit (interessierten) Schulen
2. Festlegung der wichtigsten Zuwegungen zu den Schulen
3. Zusammenstellung von Materialkisten für die Untersuchung
4. Betreuung der Untersuchung und Auswertung durch die Schüler

Beteiligung

Stadtverwaltung, Vertreter der Schulen, Polizei, Eltern, Schüler

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 Schuljahr, Wiederholung empfehlenswert

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
F 3	Schulwegedetektive	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: 2.000 € bis 3.000 € 	Besondere Beteiligte	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Mittel- bis langfristige Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Fahrradnutzung im Schülerverkehr – Reduktion von „Eltern-Taxis“, Abbau von Ängsten der Eltern 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 1: Projektwoche Schulwegsicherung – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr – Steckbrief F 4: Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) – Steckbrief F 5: Fahrradparken an Schulen – Steckbrief F 6: Elterninformation und Elternbeteiligung 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Ausreichend breite Gehwege (bei den Grundschulen) in gutem Zustand</i> – <i>Trennung von Rad- und Gehweg</i> – <i>Mängelpunkte aus AK Themen 2, Tisch 2 „Schulrouten“ vom 02.06.2015</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 1: Projektwoche Schulwegsicherheit – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr – Steckbrief F 4: Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Beispiel: Programmvorschlag Radwegedetektive (Ville de Luxemburg) 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

6. Radwegdetektive



[Quelle: Stadt Gelsenkirchen]

6. Radwegdetektive – Worum geht es?

- Fahrradprojekt für 5./6.Klassen
- Kinder...
 - erforschen Verkehrssicherheit auf Schulwegen
 - bewusstes Erkennen von Gefahrenstellen
 - Verbessern der Ortskenntnisse
 - Erweiterung Allgemeinwissen
- Bsp. aus deutschen Städten: Kisten mit Erhebungsutensilien



Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de

- Inhalt:
 - Sicherheitswesten
 - Rucksäcke
 - Speichenreflektoren
 - Schülerhefte „Fahr Rad Mobil“
 - Fragebögen für Schülerinnen und Schüler
 - Klemmbrett mit Stift
 - Maßband, Stoppuhr
- Fotoapparate

[Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de]

6. Radwegdetektive – Vorbereitung und Durchführung

- Fragebogen zum Mobilitätsverhalten auf dem Schulweg
- Kartieren der Wohnorte und Schulwege
- Arbeit in Gruppen mit Begleitperson, nach Absprache mit Eltern
- Untersuchung des Schulumfeldes:
 - Verkehrszählungen
 - Verkehrsbeobachtungen
 - Erfassen von Hindernissen



Bring **Bewegung** in das Projekt „Mit dem Rad zur Schule“

FRAGEBOGEN

Schule:	Code-Nr. (Bitte nicht ausfüllen!)				
Klasse:	Datum:				
Alter:	Geschlecht (bitte ankreuzen)				
	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich				

Fahradnutzung

1. Ich benutze ein fahrbereites Fahrrad – (ein eigenes oder eines, das ich benutzen kann) (bitte ankreuzen)

Ja (... **weiter** → Frage Nr. 2)

Nein (... **weiter** → Frage Nr. 3)

Ich kann (noch) nicht Fahrrad fahren (... **weiter** → Frage Nr. 3)

2. Wenn ja, Wie ist das Fahrrad ausgestattet? Gehören zum Fahrrad - (bitte ankreuzen)

	Ja	Nein
zwei Bremsen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorder- und Rücklicht:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich benutze beim Fahrrad fahren einen Helm - (bitte ankreuzen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Um zur Schule zu kommen, benutze ich folgende Verkehrsmittel - (bitte alle Zutritte ankreuzen)

	gutes Wetter / Sommer	schlechtes Wetter / Winter
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit der S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ich werde mit dem Auto gebracht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Auto (habe Führerschein)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges (z.B. Mofa/Moped/Regionalbahn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
und zwar: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Mein Schulweg hat eine Länge von ca. _____ km und dauert ca. _____ Minuten
(Bitte schreiben und angeben)

5. So oft nutze ich das Fahrrad auf dem Weg zur Schule - (bitte ankreuzen)

(fast) täglich	an einem bis drei Tagen pro Woche	an einem bis drei Tagen pro Monat	selten	nie	keine Angabe
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. In meiner Freizeit benutze ich das Fahrrad - (bitte ankreuzen)

(fast) täglich	an einem bis drei Tagen pro Woche	an einem bis drei Tagen pro Monat	selten	nie	keine Angabe
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte wenden

6. Radwegdetektive – Auswertung, Präsentation, Testfahrt

- Darstellung, Präsentation und Ausstellung von Mängel und Gefahren auf Plakaten
- „Testfahrt“ auf untersuchten Wegen:
 - Richtiges Einschätzen und Bewältigen von Gefahrenpunkten
 - Anwendung der Verkehrsregeln
 - Erkunden des eigenen Schulweges
 - Organisation unter Mithilfe der Polizei und Begleitpersonen



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

F 4

Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus)



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Mit Einrichtung eines Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) kann eine sichere Möglichkeit für den Schulweg von Kindern geschaffen werden. In diesem Projekt gehen Kinder gemeinsam in Gruppen, die von 2 Erwachsenen begleitet werden, entlang einer vorher festgelegten, risikoarmen „Busstrecke“ zur Schule und sammeln unterwegs noch weitere „Fahrgäste“ an ihren speziellen "Haltestellen" ein. Der Walking Bus eignet sich für Distanzen bis 2 km, die in der Regel in 30 min bewältigt werden können. Die Route kann gekennzeichnet werden, damit andere Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam gemacht werden. Die Kinder werden mit Leuchtwesten ausgestattet. Der Walking Bus kann auch als Fahrradbus durchgeführt werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Durch die Einrichtung von Walking Bussen kann es zu einer Verminderung der Hol- und Bringdienste der Eltern mit dem Auto kommen. Besonders in Schulumnähe kann somit eine Reduktion des Verkehrsaufkommens generiert werden, was wiederum einen positiven Klimaschutzaspekt beinhaltet.

Wesentliche Schritte

1. Schulen zur Teilnahme aufrufen, interessierte Eltern auf Infoabenden informieren
2. Begleitpersonal finden und Schulen (Eltern, Großeltern, ältere Schüler)
3. Definition der risikoarmen Schulrouten (ggf. mit Unterstützung von Schülern)
4. Haltestellen bestimmen
5. Ausstattung der Kinder mit Leuchtwesten
6. Erstellung eines Begleitkonzeptes und eines „Fahrplans“

Beteiligung

Vertreter der Schulen, Eltern, Polizei

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

3 bis 6 Monate



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
F 4	Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus)	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: unter 1.000 € 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – Andere Schulen – Freiwilligenzentrum Lingen 	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Mittel- bis langfristige Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Ggf. Reduktion von Eltern-Taxis – Bündelungswirkung auf Schulwegen – Förderung der Selbstständigkeit im Verkehr 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 1: Projektwoche Schulwegsicherung – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr – Steckbrief F 3: Schulwegedetektive – Steckbrief F 5: Fahrradparken an Schulen – Steckbrief F 6: Elterninformation und Elternbeteiligung 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – „Walking-bus“ mit Begleitung von Schülerlotsen oder Rentner (-> Freiwilligenzentrum) – Fahrrad-Bus/ begleitende Gruppenfahrt für Schüler – Patenaktionen: Ausbildung älterer Schüler als Lotsen/Begleiter – Farbliche Markierung der Schulwege für Kinder – Bewegung fördert das Lernen – Prämien bei Nichtbenutzung des Schülerbusses 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 1: Projektwoche Schulwegedetektive – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Flyer Walking Bus (Stadt Köln) 		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000



Weitere Informationen und Anregungen zum Thema „Zu Fuß zur Schule“ erhalten Sie auch unter:

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Bernd Herzog-Schlagk

Exerzierstr. 20

13357 Berlin

Tel: 030/492 74 73

info@fuss-ev.de

www.fuss-ev.de

Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Tel: 0221/221-27816

strassen+verkehrstechnik@stadt-koeln.de

www.stadt-koeln.de

Amt für Kinder, Jugend und Familie

Tel: 0221/221-25429

Polizei Köln

Tel: 0221/229-6205

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Tel: 0221/547-3818

Mit freundlicher Unterstützung:



Der Oberbürgermeister

Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Fotos und Gestaltung:

Kariboo

Druck:

Cede Druck Köln

13/66/5.000/06.2006

Der Bus auf Beinen



Der Bus auf Beinen

Ihr Kind kommt sicher zur Schule

Der Bus auf Beinen

Liebe Eltern,
vielleicht kennen Sie das noch aus Ihrer eigenen Schulzeit: Da gab es den Schulbus. Der brachte die Kinder zur Schule und fuhr sie nachmittags wieder nach Hause.

Heute sind die Wege zur Schule meist so kurz geworden, dass der Einsatz eines Busses zu aufwändig und zu kostspielig wäre.

Auch andere Länder kennen dieses Problem. So entstand in England die Idee des „Walking Bus“. Übersetzt könnte man diese Aktion auch „Der Bus auf Beinen“ nennen.

Ein Bus spielt allerdings bei dieser Idee keine Rolle mehr. Erwachsene und Kinder gehen gemeinsam zu Fuß.



Ihr Kind kommt sicher zur Schule

Man kann sich das Ganze so vorstellen: Zwei Erwachsene bilden zunächst einmal das „Buspersonal“. Sie starten zu Fuß von ihrem Ausgangspunkt („dem Busbahnhof“) und laufen die erste „Haltestelle“ an.

Dort steigen die ersten Kinder in den leeren „Bus“. Fahrkarten werden hier selbstverständlich nicht verlangt. Die Kinder sollten allerdings Reflektorbänder am Arm und die Erwachsenen eine Leuchtweste tragen. Der mittlerweile angewachsene „Bus“ bewegt sich dann zur nächsten „Haltestelle“ und läuft zuletzt die Schule als Endstation an.

Auf dem Rückweg nach Hause wiederholt sich das Ganze, nur umgekehrt.
„Der Bus auf Beinen“ hat folgende Vorteile:

Der Bus auf Beinen



- Eine größere Gruppe von Kindern wird in Begleitung Erwachsener sicher zur Schule gebracht.
- Der Schulweg wird auf diese Art und Weise immer wieder geübt.
- Die Kinder üben durch Beobachten, Lernen, Erfragen und Erklären sicheres Verkehrsverhalten.

Wenn Ihnen die Idee des „Bus auf Beinen“ gefällt, sprechen Sie uns an.

Gründen Sie Ihre eigene Buslinie!

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hilft Ihnen bei der Festlegung der Wege und Haltepunkte und steht Ihnen bei allen Fragen gerne unterstützend zur Seite. Solange der Vorrat reicht, stellen wir Ihnen kostenlos Leuchtwesten und Reflektorbänder zur Verfügung.

Jetzt bleibt uns nur noch, Ihnen und Ihren Kindern zukünftig eine „Gute Fahrt“ zu wünschen.

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

F 5

Fahrradparken an Schulen



Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

An Lingerer Schulen sind qualitativ und quantitativ ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzuhalten. Vorhandene Angebote sind vielfach in einem schlechten Zustand; es sind überwiegend sog. „Vorderradklemmen“. Neben anforderungsgerechten Angeboten für das Fahrradparken sind Gepäckfächer für Helme und Kleidung wünschenswert, darüber hinaus auch Luftpumpen und Fahrrad-Werkzeug für kleine Reparaturen in der Schule. Außerdem sollte unter den Schülern und Lehrern jeweils eine Person als „Fahrradbeauftragter“ ausgewählt werden, eine Erhebung der einzelnen Standorte ist noch durchzuführen.

Funktion im Gesamtkonzept

Ausreichende, handhabungssichere und im Einzelfall überdachte Fahrradabstellplätze sind an Schulen unabdingbar. Vor allem an den Zufahrtspunkten und Eingängen der Schulen müssen genügend Abstellanlagen zur Verfügung stehen, um das klimaschonende Radfahren bereits im Schulalter so attraktiv wie möglich zu gestalten.

Wesentliche Schritte

1. Bestandserfassung nach Art, Anzahl der Abstellmöglichkeiten und der Auslastung
2. Varianten entwickeln und mit externen Fachkräften diskutieren
3. Vorzugsvarianten/Empfehlungen ausarbeiten zur Vorstellung im polit. Gremium
4. Machbarkeitsprüfung/Vorplanung, Maßnahmenprogramm, Kostenschätzung
5. Elterninformationen herausgeben

Beteiligung

Stadtverwaltung / Schulamt, Eltern, Vertreter der Schulen

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

3 bis 6 Monate



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
F 5	Fahrradparken an Schulen	
		
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering bis Mittel – Eingrenzung: je nach Schule / Aufwand 	Besondere Beteiligte	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des „Fahrradklimas“ durch nutzerfreundliches und geordnetes Fahrradparken an öffentlichen Schulen 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 1: Projektwoche Schulwegsicherung – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr – Steckbrief F 3: Schulwegedetektive – Steckbrief F 4: Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) – Steckbrief F 6: Elterninformation und Elternbeteiligung 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Im Arbeitskreis Themen 2 (02.06.2015) wurde auf eine insgesamt mangelhafte Ausstattung mit Abstellanlagen hingewiesen</i> – <i>Abstellanlagen überprüfen, verbessern, sichern durch Stadt</i> – <i>Aufbewahrung Helme und Kleidung</i> 		
Verweise		
Anlagen		
Sonstige Quellen		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr
F 6
Elterninformation und -beteiligung

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Um Schülerinnen und Schülern Verbesserungen im Bereich Mobilität anbieten zu können, ist es erforderlich, dass auch die Eltern in diesen Prozess einbezogen werden. Die Eltern sind für die Mobilität ihrer Kinder verantwortlich und auch Vorbilder für das Verhalten im Straßenverkehr. Es ist zum Beispiel wichtig zu erläutern, welche Vorteile gerade umweltverträgliche Verkehrsmittel gegenüber Hol- und Bringdiensten mit dem Auto haben. Bei einigen vorgeschlagenen Maßnahmen ist zudem eine Elterninitiative erforderlich. Diese kann in der Regel nur geschaffen werden, wenn die Eltern auch von den Konzepten der Schule überzeugt sind. Somit wird angeraten für das Themenfeld Schule die Eltern nicht nur zu informieren, sondern auch direkt zu beteiligen. Informationen können in Form von Themenabenden und Workshops gegeben werden, aber auch über Elternbriefe. Wichtig ist zudem die direkte Ansprache.

Funktion im Gesamtkonzept

Für das Gesamtkonzept spielen die Elterninformationen eine tragende Rolle innerhalb des Themenfeldes Schule, da die Eltern Aktionen übernehmen können. Wichtig ist auch die Vorbildrolle. Das Verhalten der Kinder orientiert sich an dem der Eltern.

Wesentliche Schritte

1. Zusammenstellen der wesentlichen Informationen
2. Entscheidung über Kommunikationskanäle
3. Entwurf Elternbriefe / Flyer
4. Durchführung Themenabende / Workshops

Beteiligung

Schulen, Elternvertreter, Polizei

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1 – 3 Monate; wiederholend zu Schuljahresbeginn

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr	
F 6	Elterninformation und -beteiligung
	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: 	Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – ADFC, KiJuPa
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Indirekte, aber verstärkende Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Förderung einer Fahrradkultur bei den jüngsten Verkehrsteilnehmern.
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief F 1: Projektwoche Schulwegesicherung – Steckbrief F 2: Schulnetz für den Radverkehr – Steckbrief F 3: Schulwegedetektive – Steckbrief F 4: Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus) – Steckbrief F 5: Fahrradparken an Schulen 	
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Aufklärung über rechtliche Situation</i> – <i>Information durch „Elternabend“</i> 	
Verweise	
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Flyer Kreisverkehrswacht Vechta: Kinder und Mobilität 	
Sonstige Quellen	

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000



Sicherheit, die ankommt!

KREIS
VERKEHRS
WACHT 
VECHTA e.v.



Kinder & Mobilität

Elterninformation

Die Straße ist (nicht) die Welt der Kinder!

Alle 37 Stunden stirbt ein Junge oder Mädchen im Straßenverkehr!

Dieses Handbuch soll Sie bei der kindgerechten Mobilitätserziehung unterstützen und Ihnen einige Hintergrundinformationen liefern!

Warum verunglücken Kinder?

- Die Entwicklung der Wahrnehmungsfähigkeit und die Bewegungskoordination sind noch nicht abgeschlossen.
- Ein Gefahrenbewusstsein gibt es kaum, die Konzentrationsfähigkeit bildet sich erst allmählich aus.
- Kinder handeln impulsiv, ihre Aktionen und Reaktionen sind für Autofahrer und andere Verkehrsteilnehmer kaum vorhersehbar.
- Häufig werden Kinder nicht so beaufsichtigt wie ihr Entwicklungsstand es eigentlich erfordert.
- Mögliche Gefahrenquellen sind den Eltern oft unbekannt oder werden unterschätzt.
- Spiel- und Aufenthaltsbereiche werden zu großzügig bemessen.
- In Wohngebieten wird oft viel zu schnell gefahren.
- **Eltern überschätzen die Fähigkeiten ihrer Kinder!**



Was unterscheidet Kinder von Erwachsenen?

- Kinder sind häufig im Straßenverkehr unsicher, da ihre körperliche und geistige Entwicklung in allen Altersstufen noch unvollständig ist.
- Kinder haben ein kleineres Sichtfeld als Erwachsene.
- Kinder haben wegen ihrer Körpergröße ungünstigere Sichtbedingungen.
- Kinder unterbrechen nicht ihren Bewegungsablauf.
- Kinder können Entfernungen und Geschwindigkeiten schlecht abschätzen.
- Kinder rechnen nicht mit dem Bremsweg eines Fahrzeuges.
- Kinder sehen, hören (nicht richtungsbezogen), denken und bewegen sich anders als Erwachsene.
- Kinder können sich nicht auf mehrere Dinge gleichzeitig konzentrieren.
- Kinder lassen sich leicht durch vielerlei Einflüsse ablenken.
- Kinder sind sich noch keiner Gefahr bewusst.
- Kinder reagieren spontan und unberechenbar.



Was Kinder wann können

Die folgenden Altersangaben sind nur Richtwerte, denn jedes Kind entwickelt sich anders.

bis 5 oder 6 Jahre:

- Kinder bemerken eine Gefahr erst, wenn sie bereits akut gefährdet sind
- Kinder unter 5 Jahren sollten nicht allein auf die Straße

ab 8 Jahre:

- Kinder können Gefahren voraussehen und wissen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten.
- Es gelingt ihnen, Entfernungen richtig zu bewerten.
- Sie können auf dem Rad gleichzeitig mehrere Handlungen sicher ausführen, z.B. Bremsen, den Verkehr beobachten und Handzeichen geben.
- Das Verhalten an Ampeln und Zebrastreifen wird beherrscht.

ab 10 Jahre:

- Sie können Geschwindigkeiten richtig einschätzen.
- Kinder sind in der Lage, auf ungewohnte Situationen, wie den Ausfall einer Fußgängerampel, angemessen zu reagieren.

ab 14 Jahre:

- Kinder können den Straßenverkehr überblicken und sich relativ sicher darin bewegen.

Kinder als Fußgänger

Im Kindergartenalter sind die meisten motorischen Fähigkeiten entwickelt, die Jungen und Mädchen als Fußgänger brauchen.

Dennoch haben sie auf der Straße noch Schwierigkeiten:

- Aufgrund ihrer Körpergröße sehen sie weniger und werden später gesehen.
- Sie stolpern noch häufig.
- Sie haben Schwierigkeiten mit hohen Bordsteinen.
- Sie machen kleinere Schritte, das Überqueren der Fahrbahn dauert länger.
- Oft laufen sie deshalb über die Straße, können dabei aber nur geradeaus schauen und sehen nicht, was seitlich oder hinter ihm passiert.
- Sie sind noch nicht in der Lage, Bewegungen spontan zu unterbrechen. Wenn ein Kind auf die Straße läuft, kann es oft nicht mehr rechtzeitig abstoppen.



Kinder als Radfahrer

Rad fahren lernen Kinder nicht über Nacht!

Es ist ein langjähriger Lernprozess, in dessen Verlauf Jungen und Mädchen nach und nach die fürs Radeln notwendigen Kompetenzen erwerben. Häufig sieht man schon Vierjährige Rad fahren.

Ein gemeinsamer Ausflug mit den Eltern oder das Fahren auf ruhigen Nebenstraßen ist aber etwas anderes, als alleine im Straßenverkehr unterwegs zu sein.

Vorschulkinder verfügen noch nicht über die geistigen und körperlichen Voraussetzungen, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Sie können komplexe Situationen noch nicht erkennen oder umsichtig auf sie reagieren.



Wer hat schon ein Fahrrad?

unter 4 Jahre	ca. 30 %
4 Jahre	ca. 70 %
5 Jahre	ca. 91 %
6 Jahre	praktisch alle Kinder

Bewegungserfahrungen machen!

Dennoch ist es notwendig, die Basis fürs Rad fahren bereits in jungen Jahren zu legen. Die Kinder hegen früh den Wunsch, selbst auf Rollen und Rädern unterwegs zu sein und schnellere Bewegung zu erfahren.

Schon 1-jährige fahren begeistert mit ihrem **Bobbycar** über den Hof und machen erste Erfahrungen auf Rädern.



Mit gut zwei Jahren steigen Kinder aufs **Laufrad** um. Auf ihm können sie ideal ihre Motorik und ihren Gleichgewichtssinn trainieren.



Das zeichnet ein gutes Laufrad aus:

- Luftbereifte Räder sorgen für einen guten Lauf.
- Gepolsterte Lenkerenden schützen vor Verletzungen.
- Ein tiefer Einstieg garantiert einfaches und sicheres Auf- und Absteigen.
- Ein ergonomisch geformter Laufradsattel stabilisiert die Haltung des kleinen Fahrers und unterstützt seine Laufbewegungen.
- Höhenverstellbarer Lenker und Sattel erlauben eine individuelle Größenanpassung und damit mehrjähriges Fahrvergnügen.

Optimale Sattelhöhe:

- Wenn das Kind sitzt und die Füße den Boden berühren, dürfen die Beine nicht ganz durchgestreckt sein, damit es sich optimal abstoßen und wieder abstützen kann.
- Ein Ständer verhindert, dass das Laufrad einfach hingeschmissen und liegengelassen wird.

Bewegungserfahrungen machen!

Eine empfehlenswerte Alternative ist der **Roller**. Er ist robust, unverwüstlich und einfach zu fahren. Jüngere Kinder können darauf gut ihre Geschwindigkeit kontrollieren. Der Roller trainiert vor allem das Gleichgewicht des Kindes und ist so eine ideale Vorübung fürs Rad fahren.



Die Vorteile des Rollerfahrens

- Es fordert Kinder mit allen Sinnen.
- Rollerfahren trainiert alle motorischen Fertigkeiten, besonders die Bewegungs- und Gleichgewichtskoordination.
- Es vermittelt ein Gefühl für Beschleunigung und Geschwindigkeit.
- Kinder lernen, bei selbsterzeugter Bewegung ihre Umgebung wahrzunehmen.
- Der Roller eignet sich ideal für Übungen - vom Kurven fahren bis zum „sich Umschauen beim Fahren“.
- Schließlich: Rollerfahren macht Kindern Spaß!

Natürlich treffen diese Vorzüge auch auf das Fahrrad zu. Dennoch erweist sich der Roller dem „Drahtesel“ bei jüngeren Kindern aus mehreren Gründen als überlegen.

Roller und Fahrrad - Ein Vergleich

- Der Roller ist weniger unfallträchtig als das Fahrrad.
- Die Verletzungsgefahr ist beim Roller deutlich geringer.
- Bei einem Sturz ist der Abstand zum Boden kleiner, auch können Kinder einen Sturz leichter abfangen.
- Es ist einfacher, den Roller loszulassen und abzuspringen.
- Das Risiko, beim Sturz mit dem Fuß in die Speichen zu geraten, besteht nicht.
- Das Auslaufen und Bremsen mit dem Roller ist leichter als das Abbremsen mit dem Fahrrad.
- Der Roller mit seinen breiten, robusten Reifen ist stabiler, Unebenheiten auf der Fahrbahn wirken sich weniger aus.
- Der Roller ist kompakter, es gibt weniger Stellen, an denen sich ein Kind bei einer ausgiebigen Erforschung seines Fahrzeugs/Spielzeugs verletzen oder quetschen könnte (beim Fahrrad: Kette, Gepäckträger usw.).

Bewegungserfahrungen machen!

Ein weiterer Schritt in Richtung „Rad fahren“ ist das **„Spielfahrrad“**, das ganz auf die Bedürfnisse von Kindern im Vorschulalter zugeschnitten ist. Eltern sollten sich mit dem Radkauf Zeit lassen. Solange Kinder gerne Laufrad oder Roller fahren, sollte man den Wunsch nach dem ersten eigenen Rad nicht noch bestärken.



Das **„Spielfahrrad“** ist kein Verkehrsmittel, sondern ein Rad zum Spielen. Wenn Kinder mit 4 oder 5 Jahren Radfahren lernen, möchten sie ein eigenes Rad. Dieses **„Spielfahrrad“** muss nicht den Anforderungen der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung entsprechen, sollte dennoch **„sicher“** sein.

Worauf achten beim „Spielfahrrad“?

- Kinder dürfen damit nicht auf der Straße fahren, sondern nur im verkehrsfreien Raum.
- Das Rad muss der Größe des Kindes angepasst sein. Das Kind muss mit beiden Beinen den Boden erreichen, wenn es auf dem Sattel sitzt.
- Der Lenker muss höher sein als der Sattel, damit das Kind aufrecht sitzt und besser sehen kann.
- Lenker und Sattel müssen verstellbar sein.
- Alle Teile müssen gut festgeschraubt sein.
- Das Rad sollte eine Rücktrittsbremse und eine Handbremse besitzen.
- Alle Bremsen müssen einwandfrei funktionieren.
- Das Rad benötigt einen Kettenschutz.
- Da Kinder zu Beginn oft fallen, muss besonders der vordere Bereich frei von scharfen Kanten sein.
- Die Lenkerenden sollten mit Sicherheitsgriffen und der Lenker selbst mit einer Polsterung ausgestattet sein.
- Die Klingel sollte aus Weichplastik sein.
- Die Pedale sollten möglichst breit und trittsicher sein.
- Auch auf dem „Spielfahrrad“ gilt: Kinder tragen immer einen Fahrradhelm.

Bewegungserfahrungen machen!

Nichts überstürzen!

Eltern sollten sich mit dem Radkauf ruhig Zeit lassen. Spätestens dann, wenn die Kleinen nach vielem Üben und einigen Stürzen einigermaßen fahren können, möchten sie die Umgebung mit dem Rad erkunden - und die Eltern stehen vor einem Problem. Gerade haben sie ihrem Kind das Radfahren beigebracht, um ihm nun zu erklären, dass die Straße zu gefährlich ist, um dort alleine zu fahren. Daher sollte man den Wunsch nach dem ersten eigenen Rad nicht noch bestärken.



Stützräder machen keinen Sinn!

Auf keinen Fall sollten Kinder auf einem Rad mit Stützrädern üben, weil sie so nicht lernen, ihr Gleichgewicht zu koordinieren. Gerade diese Fähigkeit aber ist eine Voraussetzung, um Rad fahren zu können.

Nie ohne Aufsicht!

Kinder sollten zunächst nur unter Aufsicht und in geschützter Umgebung fahren, da sie schon beachtliche Geschwindigkeiten erreichen. Gerade auf abschüssigem Gelände können sie schnell die Kontrolle über ihre Fahrzeuge verlieren.



Radfahren will gelernt sein !

Ein weiterer Schritt in Richtung „Rad fahren“ ist das „**Spielfahrrad**“, das ganz auf die Bedürfnisse von Kindern im Vorschulalter zugeschnitten ist.

Eltern sollten sich mit dem Radkauf Zeit lassen.

Solange Kinder gerne Laufrad oder Roller fahren, sollte man den Wunsch nach dem ersten eigenen Rad nicht noch bestärken.



Der Bremsweg

Ziehen Sie eine Linie, an der Ihr Kind zum Stehen kommen soll. Ihr Kind fährt mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf diese Linie zu und versucht möglichst genau auf ihr zu halten. Auch bei Regenwetter sollte Ihr Kind Erfahrungen sammeln, z. B. wie Nässe auf Asphalt den Bremsweg verlängert.

In der Spur bleiben

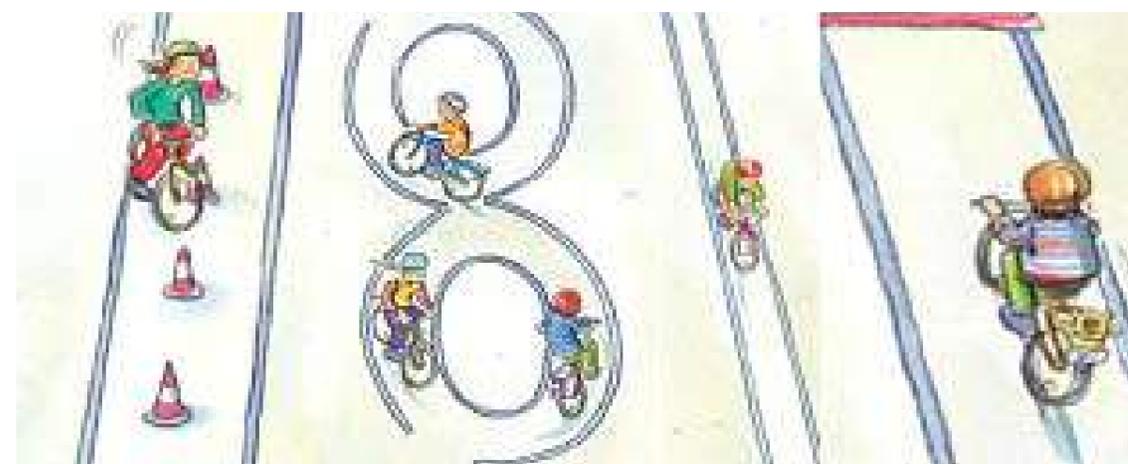
Ziehen Sie zwei parallele Linien: Ihr Kind fährt zwischen diesen Linien und versucht dabei, immer in der Spur zu bleiben.

Im Kreis fahren

Zeichnen Sie einen Kreis, der groß genug ist, dass Ihr Kind auf seiner Innenseite entlang fahren kann. Anfangs macht Ihr Kind die Runde mit beiden Händen am Lenkrad, dann wird's schwieriger: Wenn Ihr Kind mit nur einer Hand am Lenker einmal links um den Kreis und dann rechtsherum fahren kann, ist es schon ein richtiger Profi.

Stehen bleiben

Wirklich sicher mit dem Rad ist Ihr Kind, wenn es auch bei langsamem Tempo das Gleichgewicht halten kann: Üben Sie das Ausrollen und Stehenbleiben, zählen Sie die Sekunden, die Ihr Kind nach dem Anhalten auf dem Rad sitzen bleibt, ohne mit den Füßen den Boden zu berühren.



Der Fahrradhelm

Grundsätzlich ist ein Fahrradhelm jedem Radfahrer zu empfehlen, besonders aber Kindern, die noch nicht das nötige Gefahrenbewusstsein haben.

Dabei ist es wichtig, dass der Helm die Stirn bis zur Mitte abdeckt und dass der Kinnriemen gut anliegt.



Richtig

Der obere Stirnbereich, Schädeldecke und Hinterkopf werden vom Helm bedeckt. Sitzt der Helm zu weit hinten, ist der Schwerpunkt am Hinterkopf.

Stirn und Schläfen sind bei einem Frontaufprall nicht geschützt. Wird er zu weit nach vorne gezogen, behindert er die Sicht und bietet dem empfindlichen Hinterkopfbereich keinen Schutz.

Wenn Sie einen Helm für Ihr Kind kaufen, dann sollten Sie Folgendes beachten:

- Der Helm muss passen, ohne zu drücken. Nehmen Sie daher Ihr Kind zum Helmkauf mit.
- Den richtigen Umgang mit dem Helm üben: Vor allem das Aufsetzen und das Anpassen des Kinnriemens sollte problemlos klappen.
- Der Helm darf sich auch bei nur mäßig angezogenem Kinnriemen nicht nach hinten verschieben.
- Der Kinnriemen muss breit genug sein und sich so eng einstellen lassen, dass er nicht locker ist und auch nicht auf die Ohren oder die Halsschlagader drückt.
- Der Verschluss (am besten ein Schnappverschluss) soll seitlich liegen und vom Kind problemlos allein bedient werden können.
- Nach einem Unfall Helm ersetzen, auch wenn äußerlich keine Schäden erkennbar sind. Der Helm kann feine Haarrisse haben, was die Schutzwirkung beim nächsten Sturz erheblich verringert. Der TÜV empfiehlt, einen Helm nach 5, spätestens 8 Jahren auszumustern.
- Der Helm sollte eine helle, auffällige Farbe haben und bei Kindern möglichst nicht mehr als 250 g wiegen.



Kinder als Mitfahrer

Kinder zwischen neun Monaten und fünf Jahren oder mit einem Gewicht von 9 bis 22 Kilogramm dürfen mit Kindersitzen auf dem Fahrrad befördert werden. Der Fahrer muss mindestens 16 Jahre sein.

Es bestehen drei Möglichkeiten, ein Kind zu transportieren:

1. vorne vor dem Lenker entgegen der Fahrtrichtung,
2. vorne zwischen Lenker und Fahrer in Fahrtrichtung
3. hinten in Fahrtrichtung.

Vorne befestigte Sitze erlauben eine Belastung von maximal 15 kg, hinten ist ein Traggewicht bis 25 kg möglich.



Ratsam sind hinten zu befestigende Heckmodelle, weil das Kind bei einem Unfall sicherer sitzt.

Bis zu zwei Kinder, die nicht älter als sieben Jahre sind, dürfen in einem Anhänger mit geeigneten Sitzen und Rückhaltesystemen mitfahren. Das Gesamtgewicht des ungebremsten Anhängers darf 40 Kilogramm nicht überschreiten.



Kinder als Mitfahrer



Anschnallen mit Köpfchen!

Rückhaltesysteme bieten effektiven Schutz für Kinder im Pkw, sie erhöhen die Sicherheit der kleinen Mitfahrer um ein Vielfaches.

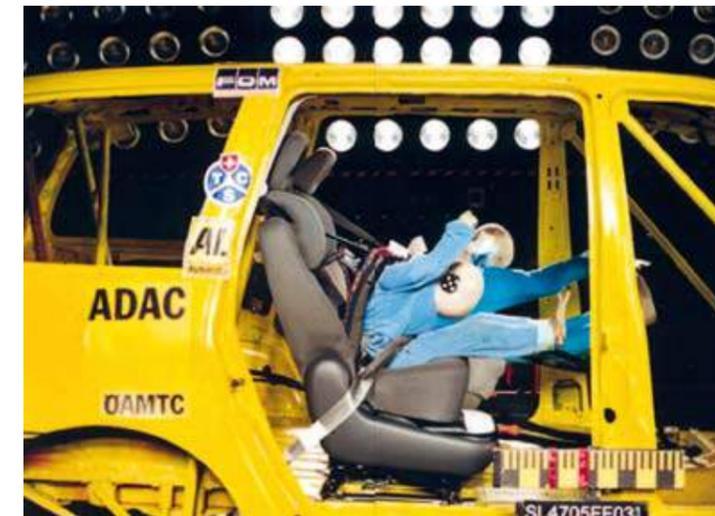
Die Verletzungszahlen könnten noch deutlich gesenkt werden, wenn Kinder richtig gesichert würden. Denn nirgendwo im Verkehr sind Kinder unter sechs Jahren so gefährdet wie im elterlichen Wagen.

Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind.

Kinder als Mitfahrer

Festhalten geht nicht!

Ein nicht gesichertes Kind mit einem Körpergewicht von 30 Kilogramm würde bei einem Aufprall mit 50 km/h mit dem 25 fachen Gewicht nach vorne katapultiert werden - das entspricht 750 Kilogramm!



Sichern Sie ihre Kinder immer ...

Obwohl Kinder in Deutschland nur mit geeigneten und amtlich genehmigten Rückhaltesystemen mitgenommen werden dürfen, sieht die Realität anders aus. Gerade auf Kurzstrecken nehmen es Eltern häufig nicht so genau: „Es sind doch nur zwei Kilometer, was soll da schon passieren?“ Meist hat es gravierende Folgen, wenn Eltern dann abrupt bremsen müssen. Seien Sie deshalb auf allen Strecken konsequent.

... und richtig

Wirklichen Schutz bieten Kindersitze nur, wenn sie sachgemäß angebracht sind. Bis zu zwei Drittel aller Sitze werden nach Untersuchungen fehlerhaft montiert, bei einem Drittel liegen gar schwere Einbaufehler vor. Probieren Sie deshalb vor der Anschaffung den Einbau des gewünschten Sitzes in Ihrem Wagen aus, denn die Montage ist von Fahrzeug zu Fahrzeug verschieden. Am sichersten sind in dieser Hinsicht ISOFIX-Systeme.

Kindersitze ohne die Prüfnorm ECE 44/03 oder 44/04 dürfen seit dem 8. April 2008 nicht mehr verwendet werden.

Sicher zur Schule und zurück



Ob mit dem Auto, dem Schulbus, dem Fahrrad oder zu Fuß - mit der richtigen Vorbereitung und ausreichend Übung kommt Ihr Kind sicher zur Schule und wieder nach Hause. Gerade wenn Ihr Kind zu Fuß unterwegs sein wird, ist der kürzeste Weg zur Schule nicht unbedingt der beste!

Für viele Schulen wurden in Zusammenarbeit von Behörden, Lehrkräften und Eltern Schulwegpläne erarbeitet.

Sollte es keinen Schulwegplan geben, müssen Sie selbst eine möglichst sichere Strecke für Ihr Kind auswählen. Achten Sie dabei auch auf die **kindliche Perspektive**, um Fehleinschätzungen zu vermeiden. („Ich sehe das Auto, also sieht es mich ebenfalls...“)

Schon vor dem ersten Schultag sollten Sie diese Strecke mit Ihrem Kind üben. So verinnerlicht es nicht nur die festgelegte Wegstrecke, sondern lernt auch, gefährliche Situationen zu erkennen und zu bewältigen.



Rechtliches

Altersgrenze Radfahrender Kinder auf Gehwegen



Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr **müssen** mit Fahrrädern den Gehweg benutzen.

Ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit ihren Fahrrädern Gehwege benutzen, ohne dazu verpflichtet zu sein.

Vorrang auf dem Gehweg hat stets der Fußgänger, doch dürfen auch die Fußgänger Radfahrende Kinder nicht mehr als unvermeidbar behindern. Beim Überqueren der Fahrbahn muss das Rad geschoben werden.

Aufsichtspflicht auf dem Kindergartenweg

Die Aufsichtspflicht obliegt den Eltern oder sonstigen Erziehungsberechtigten. Sie sind dafür verantwortlich, im Falle ihrer Verhinderung anderen Personen die Aufsichtspflicht zu übertragen. Kinder unter 12 Jahre kommen dabei nicht in Frage. Die Erzieherinnen sollten von den Eltern informiert werden, wenn eine andere Person das Kind abholt. Erzieherinnen und der Kindergartenträger sind nicht für den Kindergartenweg verantwortlich. Ihre Aufsichtspflicht beginnt erst, wenn das Kind den Kindergarten betritt.

Aufsichtspflicht von Erzieherinnen auf dem Kindergartenweg

Manche Eltern meinen, ihre Kinder könnten schon alleine vom Kindergarten nach Hause gehen. Falls die Erzieherin anderer Auffassung ist, sollte sie dringend mit den Eltern sprechen und über Gefahren informieren. Verläuft das Gespräch ergebnislos, muss die Erzieherin im Interesse des Kindes ihrer Auffassung gemäß handeln. Niemand kann sie zwingen, ein Kind gegen ihre sachlich begründete Überzeugung alleine nach Hause zu schicken - auch der Wille der Eltern nicht. Im Gegenteil: selbst wenn eine schriftliche Erklärung der Erziehungsberechtigten vorliegt, das Kind alleine gehen zu lassen, entbindet sie dies nicht ihrer eigenen straf- und zivilrechtlichen Verantwortung, falls dem Kind auf dem Weg doch etwas zustößt.

Sicherheit durch Sichtbarkeit



Im Herbst und im Winter werden Schulwege meist in der Dämmerung oder bei Dunkelheit zurückgelegt. Regen, Nebel oder Schnee behindern die Sicht zusätzlich.

Die Zahl der Unfälle nimmt deutlich zu.

Ein zentraler Grund ist mangelnde Sichtbarkeit bei Dunkelheit! „Sehen und gesehen werden“ ist das A und O auf der Straße, mehr als 90 % aller Informationen und Eindrücke im Straßenverkehr werden über das Auge aufgenommen.

Ausstrahlung zählt - auch im Straßenverkehr

Den besten Schutz bietet retroreflektierende Kleidung. Durch sie sind Kinder schon von weitem gut zu sehen und damit sicherer unterwegs. Reflektierende Aufsätze auf Schuhen und Mützen sorgen für zusätzliche Sichtbarkeit. Bei Schulanfänger ist ohnehin vorgeschrieben, dass ein Teil der Außenhülle mit retroreflektierendem Material versehen ist.



Sicherheit durch Sichtbarkeit



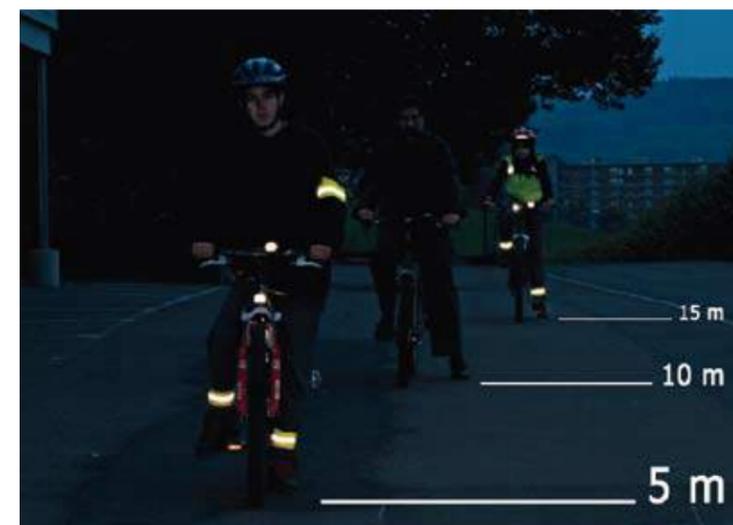
Was sieht ein Autofahrer?

Ein dunkel gekleideter Fußgänger wird bei Dunkelheit erst auf eine Entfernung von 25 bis 30 Metern wahrgenommen; oft zu spät, um einen Unfall zu vermeiden. Bei 50 km/h und einem Anhalteweg von 40 Metern kann ein Autofahrer gar nicht mehr rechtzeitig bremsen! Helle, kontrastreiche Kleidung sorgt dafür, dass Personen bereits auf 40 bis 50 Meter erkannt werden. Kleidung mit Reflexmaterial hingegen wird schon auf eine Entfernung von 130 bis 160 Metern gesehen.

Zeigen statt Reden!

Gerade Kindergartenkinder haben noch Schwierigkeiten, eine Situation aus der Perspektive anderer Verkehrsteilnehmer zu beurteilen.

Sehr anschaulich sind Experimente im Auto der Eltern, die verdeutlichen, wie wenig Autofahrer oft bei Dunkelheit oder tief stehender Sonne, bei Nebel oder beschlagenen und zugefrorenen Scheiben sehen können.



Fazit!



Unsere Verkehrsumwelt ist fast ausschließlich auf Erwachsene zugeschnitten. Daher müssen Erwachsene begreifen lernen aus dem Blickwinkel des Kindes mögliche Gefahren frühzeitig zu erkennen. Ein verkehrsgerechtes Verhalten erlernt das Kind zu Hause in der Familie. Mehr als die Hälfte aller Kinder nehmen schon im Vorschulalter selbständig am Straßenverkehr teil. Meistens spielen sie in diesem Alter bereits regelmäßig auf dem Gehweg oder gar auf der Fahrbahn.

Daher steht das Thema „Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr“ nach wie vor ganz oben auf der Tagesordnung der Kreisverkehrswacht Vechta e.V..

Erwachsene schätzen sehr häufig das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr falsch ein. Gründe für das nicht befolgen von Verkehrsregeln und Ratschläge der Eltern und Erziehungsberechtigten sind nicht grundsätzlich auf Ungehorsam zurückzuführen.

Besonders für jüngere Kinder stellt der Straßenverkehr eine ständige Gefahr dar. Sie sind auf Rücksichtnahme und Hilfe aller Erwachsenen angewiesen.

Mit den unterschiedlichsten kostenlosen Programmen nimmt sich die Kreisverkehrswacht Vechta e.V. dieser Thematik an.

Nähere Informationen finden Sie unter: www.verkehrswacht-vechta.de

Fazit!

Wir brauchen keine verkehrsgerechten Kinder, sondern kindergerechtes Verhalten im Straßenverkehr!

Denn Kinder, die sich wie Kinder verhalten, machen sich nie schuldig!!

Auf unseren Straßen ...

...kommt alle 11 Minuten ein Kind zu Schaden, beinahe täglich stirbt ein Kind!

Ungefähr die Hälfte aller Kinderunfälle werden durch das (Fehl-) Verhalten von Fahrzeugführern verursacht.

Wer denkt schon gerne über Verkehrsunfälle und ihre Folgen nach? Vermeintlich trifft es ja immer die anderen und nicht uns. Hört man von einem Verkehrsunfall, ist man bestürzt. Vor allem, wenn die Verunglückten Kinder sind. Wann immer möglich, verdrängt man das traurige Thema.

Haben Kinder einen Unfall z.B. körperlich unbeschadet oder nur leicht verletzt überstanden, sagt das noch lange nichts über ihren psychischen Zustand aus.

Kinderseelen sind besonders verletzlich. Viele Kinder sind nach einem Unfall traumatisiert. Nachts werden sie von Alpträumen geplagt. Verhaltensstörungen sind eine weitere Folge. Es dauert oft Jahre, bis sie wieder normal und angstfrei leben können.

Nach einem Krankenhausaufenthalt ist der Leidensweg der Kinder oft noch nicht zu Ende. Rehabilitations- und Nachsorgemaßnahmen bestimmen für lange Zeit ihren Alltag. Über mögliche Dauerfolgen pp. möchten wir erst gar nicht eingehen.

Die Unfallfolgen der Kinder verändern auch oft das Leben der Eltern, Geschwister und Freunde. Bisweilen für ein ganzes Leben.

Unter den Folgen von Verkehrsunfällen leiden aber ebenso die Unfallverursacher. Ein totes Kind lässt sich nicht mehr lebendig machen, ein langzeitgeschädigtes Kind nicht mehr gesund. Oftmals war man nur für einen Bruchteil von Sekunden unaufmerksam gewesen. Diese Zeit reicht aus, um ein ganzes Leben zu verändern! Mit der Schuld zu leben, ist eine lebenslange Bürde.

....und denken Sie bitte daran:

Sie sind die wichtigsten Verkehrserzieher ihrer Kinder!

DER UNSICHERSTE ALLER KLASSEN.



Mehr Rücksicht auf Kinder im Straßenverkehr.

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

G 1
Fahrradfreundliche Betriebe


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Um die Nutzung des Fahrrades auf Arbeitswegen zu unterstützen, bieten Firmen ihren Mitarbeitern anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen, Umkleidemöglichkeiten und Serviceangebote (Reparaturset etc.) an, um den Betrieb als „fahrradfreundlich“ zu kennzeichnen. Für die Unternehmen ergeben sich neben dem öffentlichkeitswirksamen Beitrag zum Klimaschutz auch finanzielle Einsparungen. Radfahren auf Arbeitswegen fördert die Gesundheit, was krankheitsbedingte Kosten spart. Für Arbeitnehmer selbst liegt der Nutzen in gesundheitlichen, aber auch finanziellen Vorteilen vor allem durch die geringere Nutzung des Pkw. Ziel ist es, dass Betriebe eine Vorbildfunktion einnehmen, mit ihrer Fahrradfreundlichkeit werben und sich im weiteren Prozess als Fahrradfreundlicher Betrieb in Lingen auszeichnen zu lassen.

Funktion im Gesamtkonzept

Die Lingerer Wirtschaftsunternehmen und Verwaltungen werden direkt in das Klimaschutzteilkonzept eingebunden. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden Kosten gesenkt, die Mitarbeiterbindung gestärkt und somit als Imagefaktoren des Unternehmens und der städtischen Wirtschaftsförderung etabliert.

Wesentliche Schritte

1. Direkte Ansprache Lingerer Unternehmen
2. Erfassen der vorhandenen Merkmale für Fahrradfreundlichkeit (Checkliste)
3. Beratung zur Weiterentwicklung der Fahrradfreundlichkeit
4. Wiederholte Durchführung eines städtischen Wettbewerbs für Fahrradfreundliche Unternehmen

Beteiligung

Stadtverwaltung/Wirtschaftsförderung, Lingerer Betriebe und Verwaltungen

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

Regelmäßig, dauerhaft



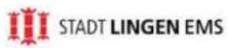
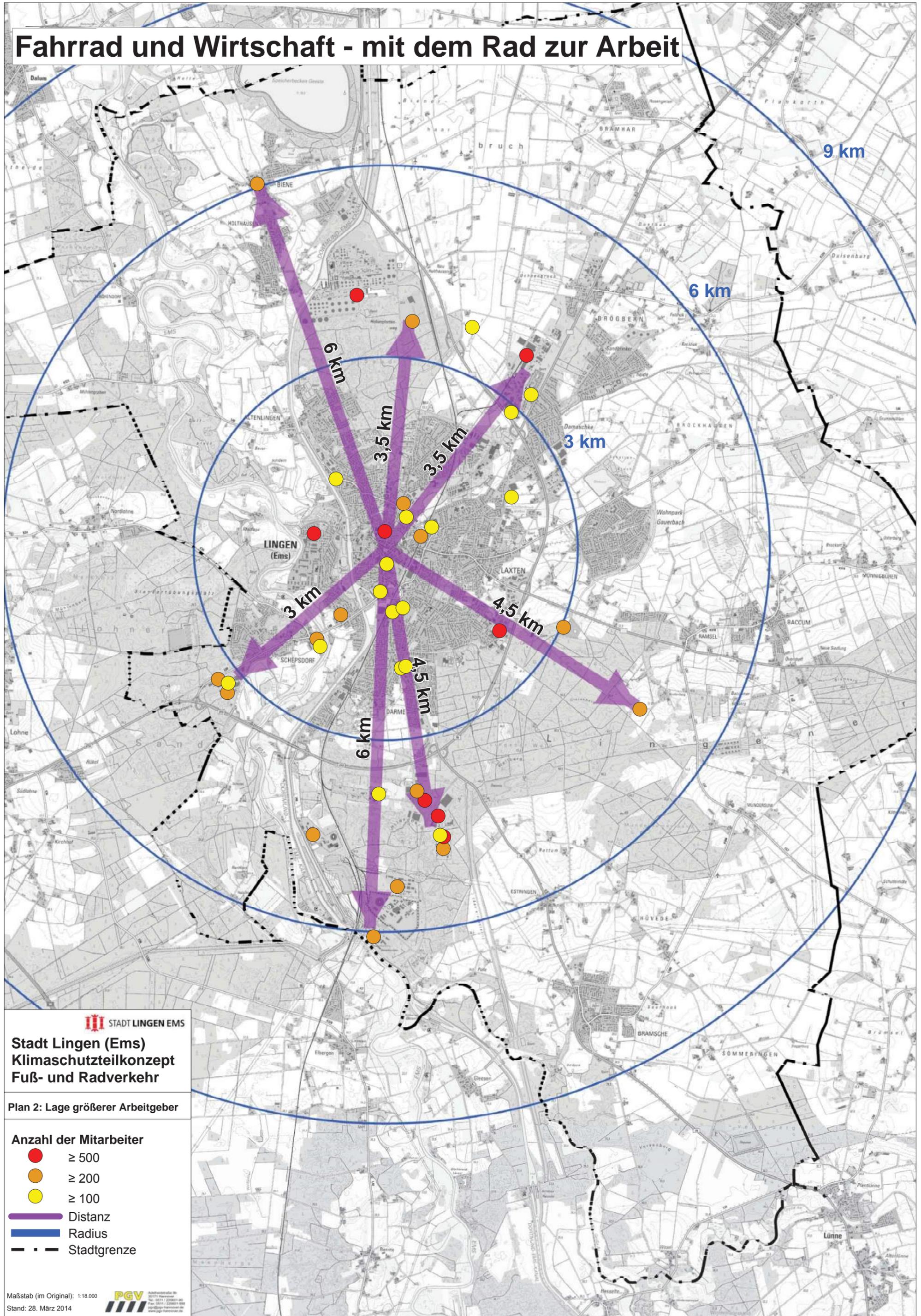
Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
G 1	Fahrradfreundliche Betriebe	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: 5.000 € bis 10.000 € 		Besondere Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> – ADFC-Ortsgruppe Lingen
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Beitrag für ausgewählten bzw. räumlich begrenzten Nutzerkreis mit Vorbildfunktion 		Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Vorbildfunktion – Anstoßen dauerhafter Kooperationen zwischen Wirtschaft, Stadt und Radverkehrsakteuren – Ausbau von Hauptrouten für Pendler
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief G 2: Betriebliche Mitarbeiterbefragung 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Firmen persönlich ansprechen und Ideen geben</i> – <i>Innerbetrieblich: Bonus für Rad fahrende Mitarbeiter</i> – <i>Mit betrieblicher Fahrradinfrastruktur werben</i> – <i>Ideenwettbewerb in den Betrieben</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief G 2: Betriebliche Mitarbeiterbefragung 		
Anlagen <ul style="list-style-type: none"> – Liste vorgeschlagene Firmen zur persönlichen Ansprache – Plakat Fahrrad und Wirtschaft – mit dem Rad zur Arbeit (Öffentliche Veranstaltung zum KSTK am 14.04.2015 in Lingen) – Kriterienkatalog „ADFC Zertifizierung Fahrradfreundlicher Betrieb“ 		
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/landespreis-fahrradfreundliche-kommune-geht-an-hannover--135285.html 		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Vorgeschlagene Firmen aus dem Beteiligungsverfahren

Firmen
Rosen
Emco
Kampmann
Raffinerie
AOK
Polizei
Finanzamt
Krankenhaus
Stadt/Stadtwerke
Fahrradhändler

Fahrrad und Wirtschaft - mit dem Rad zur Arbeit



Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Plan 2: Lage größerer Arbeitgeber

Anzahl der Mitarbeiter

● ≥ 500

● ≥ 200

● ≥ 100

— Distanz

— Radius

- - - Stadtgrenze

Anlage 1

Kriterienkatalog „ADFC Zertifizierung Fahrradfreundlicher Betrieb“

Verfahren der Zertifizierung

Auf Anfrage wird der interessierte Betrieb vom ADFC Betriebsberater/der Beraterin besucht. Der Kriterienkatalog dient dem Berater als Grundlage für die Bewertung. Ist sowohl die Mindestzahl von 480 Punkten als auch 50% in den Einzelbereichen erreicht, gibt der Berater eine persönliche Einschätzung ab. Bei positiver Bewertung kann das Zertifikat „ADFC zertifizierter fahrradfreundlicher Betrieb“ verliehen werden.

Quantifizierbare Kriterien

Die Bewertung wird in verschiedenen Bereichen vorgenommen. Zur Erlangung des Zertifikates muss eine Gesamtpunktzahl von 480 (von 600 möglichen Punkten) erreicht werden, in den einzelnen Bereichen muss jeweils 50% erreicht werden.

Bei nicht zutreffenden Punkten (z.B. kein Betriebsgelände vorhanden) wird dieser Punkt herausgenommen und die Gesamtpunktzahl des Bereiches entsprechend reduziert. (Es muss weiterhin 50% im Teilbereich erreicht werden). Die Gesamtpunktzahl und Mindestpunktzahl werden entsprechend reduziert.

Sind Kriterien nur teilweise erfüllt, so können entsprechend die Punkte teilweise gegeben werden (z.B. für 40% der Abstellanlagen gibt es eine Überdachung: statt 10 gibt es 4 Punkte).

Punkt 5. Ergänzungen: Erreicht der Betrieb einen sehr hohen Radverkehrsanteil im Modal Split (lokaler Modal Split plus 20 %-Punkte), so werden 50 Sonderpunkte vergeben. Diese werden zur Gesamtpunktzahl addiert. Außerdem kann damit ein Bereich, in dem keine 50% erreicht werden, ausgeglichen werden.

Auswertung

	Max. Punkte	Abzug wg. nicht zutreffender Fragen	Erreichte Punkte
1.1. Infrastruktur: Abstellanlagen	200		
1.2. Infrastruktur: Zugang, Umkleidemöglichkeiten	100		
2. Service	100		
3. Information, Kommunikation und Motivation	100		
4. Koordination und Organisation	100		
5. Sonderpunkte			
Gesamt	600		

Basisdaten

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter			
		%	absolut
Modal split der Beschäftigten	Pkw		
	Pkw-Mitfahrer		
	ÖV		
	Fahrrad		
	Fußgänger		

Kriterien

1.1. Infrastruktur: Abstellanlagen

Abstellanlagen			
Anzahl und Qualität: Für alle radfahrenden Beschäftigten (+ 10% Reserve)/bzw. Bezugsgröße 1 ¹ gibt es qualitativ hochwertige Abstellanlagen (sicherer Stand, Rad am Rahmen anschließbar, ausreichender Seitenabstand) Bestand: _____ Bedarf: _____	130		
Lage: Entfernung zu den Eingängen: < 100 m oder näher als Autostellplätze	10		
Wetterschutz: Überdachung	40		
Beleuchtung	10		
Zugang: kontrolliert, Abstellräume, ebenerdig (oder mit Rampe)	10		
	200		

1.2. Infrastruktur: Zugang, Umkleidemöglichkeiten

Fahrradfreundlicher Betriebszugang			
Gute Anbindung an das Radverkehrsnetz, günstige Lage des Betriebes in der Stadt ²	30		
Sicherer und komfortabler Zugang zum Betriebsgelände (ggf. technisch geregelt mit Chipkarten oder Radfahrschleusen)	10		
Radfahren auf dem Betriebsgelände erlaubt	10		
Umkleideräume/Garderoben/Duschen			
Umkleideräume	10		
Garderoben und Spinde/Schränke für Kleidung, Gepäck, Fahrradzubehör vorhanden	10		
Trockenräume	10		
Duschen	10		
Gut nutzbare Waschräume	10		
	100		

2. Service

Fahrradreparaturmöglichkeit: Werkzeug, Ersatzteile (Servicekoffer)	30		
Fahrrad-Werkstatt oder Wartungsverträge mit Fahrradhändlern	5		
Fahrrad-Check	5		
Diebstahlprävention: Codierung, Aufklärung	20		
Diensträder ³ /Leihräder für Mitarbeiter (für private Nutzung)	10		
Vergünstigter Einkauf von Rädern, Ersatzteilen oder Ausstattung (Helme, Kleidung)/Subventionierung des privaten Fahrradkaufs	10		
Trainingsplan oder Gesundheits-Check, betriebliche Radfahrgruppe	10		
Angebot eines Jobtickets	10		
	100		

3. Information, Kommunikation und Motivation

Fahrrad-Broschüre für (neue) Mitarbeiter	5		
Individuelle Streckenberatung	10		
Betriebsausflug per Fahrrad	15		
Internes Marketing (Radfahrerseite im Intranet, regelmäßige RV-Artikel in Mitarbeiterzeitschrift, Plakate, Flyer, E-mails)	30		
Fortbildung (Pflege- und Wartungskurse)	5		
Informationsveranstaltungen (Gesundheitsberatung, Fitness-Coaching, Fahrradkaufberatung)	5		
Aktionen und Belohnungen für aktive Radfahrer (z.B. Vorbildfunktion leitender Mitarbeiter, Radfahrerstempelkarte, Radel-Lotto)	30		
	100		

4. Koordination und Organisation

Vereinbartes Leitziel: Erhöhung Radverkehrsanteil auf x% ⁴	20		
Betrieblicher Mobilitäts-/Radfahrbeauftragter/Arbeitsgruppe	20		
Betriebliches Mobilitätskonzept bzw. Radverkehrskonzept (Parkraumbewirtschaftung, Reduzierung von Kfz-Dienstwegen, finanzielle Förderung Radfahren und ÖV-Nutzung)	20		
Regelmäßiger Austausch mit Kommunalverwaltung	10		
Kontakt zu benachbarten oder anderen Berieben	10		
Bestandsanalyse	10		
Einsatz von Fahrradkurieren	10		
	100		

5. Ergänzungen – Positives und Negatives, das sich auf die Gesamtbewertung auswirkt

Sehr hoher Radverkehrsanteil im Modal Split (lokaler Modal Split plus 20 %-Punkte)	50		

¹ Bezugsgröße ist der lokale RV-Anteil am Modal-Split. Kann dieser nicht ermittelt oder zuverlässig geschätzt werden, ist der bundesweite Durchschnitt mit 10 % RV-Anteil anzusetzen.

Auf den angenommenen RV-Anteil am Modal-Split erfolgt ein Aufschlag an Stellplätzen von 10%-Punkten.

Beispiel: Ein Betrieb mit 100 Beschäftigten in Münster: Lokaler Modal-Split des RV beträgt ca. 40%. Zahl der erwarteten Abstellanlagen: 40% plus 10%-Punkte = 50 % (Ergibt 50 Fahrradstände).

Für Betriebe mit Schichtbetrieb gelten reduzierte Anforderungen.

² Hier wird positiv bewertet, wenn der Betrieb sicher und bequem auf dem Fahrrad erreicht werden kann. Das Umfeld/Straßenraum muss den Empfehlungen der ERA 2010 entsprechen. Bei Barrieren müssen Querungsmöglichkeiten vorhanden sein.

³ Für kleine Betriebe bis 10 Beschäftigte gilt eine Minimalklausel: Es muss mindestens 1 Fahrrad zur Verfügung stehen. Ein Bedarf besteht z.B. für Botengänge, Mittagspausen, „Heimfahrtgarantie“ bei Panne des privaten Rades.

⁴ siehe auch Anmerkung zu 1.) Ziel: Erhöhung lokaler Modal-Split plus 10%-Punkte.

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

G 2
Betriebliche Mitarbeiterbefragung


Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Mitarbeiter nutzen das Fahrrad auf ihren Wegen zwischen Wohnung bzw. Bahnhof und Arbeitsort. Zu den laufenden Verbesserungspotenzialen zählen zu verbessernden Anbindungen als private-öffentliche Aufgabe, Verbesserungen von betriebseigenen Abstellanlagen und Fahrradservice-Angeboten für Radfahrende und Räder. Zur Abklärung der Erfordernisse und Aufdecken von Potenzialen wird die Durchführung von Mitarbeiterbefragungen in verschiedenen Lingener Betrieben empfohlen. Hilfreich ist dabei eine enge Zusammenarbeit mit den Unternehmen, um auch im persönlichen Kontakt Handlungsbedarf und Handlungsfelder zu identifizieren. Die resultierenden Maßnahmen können als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement integriert werden.

Funktion im Gesamtkonzept

Wichtiges Ziel des Klimaschutzteilkonzeptes ist die Einbindung der Lingener Wirtschaftsunternehmen und Verwaltungen. Hier sind großes Interesse und Potenziale zu erwarten, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements Kosten zu senken, die Mitarbeiterbindung zu verstärken und somit als Imagefaktoren des Unternehmens und der städtischen Wirtschaftsförderung zu etablieren (Vorbildfunktion).

Wesentliche Schritte

1. Auswahl eines oder mehrerer interessierter Unternehmen
2. Festlegen von Qualitätskriterien, Anforderungen und Befragungsinhalten
3. Durchführung einer Befragung, wahlweise Online oder schriftlich; Auswertung
4. Darstellung und Kommunikation der Ergebnisse, in Absprache auch öffentlich
5. Fortlaufende Evaluation und evtl. Anpassung des Mobilitätsmanagements

Beteiligung

Stadtverwaltung/Wirtschaftsförderung, Lingener Betriebe

Geschätzte Realisierungsdauer (ab Planungsbeginn)

1/2 Jahr



Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr		
G 2	Betriebliche Mitarbeiterbefragung	
Geschätzte Kosten* <ul style="list-style-type: none"> – Größenordnung: Gering – Eingrenzung: je nach Betriebsgröße 	Besondere Beteiligte	
CO₂-Minderung <ul style="list-style-type: none"> – Indirekte, aber verstärkende Wirkung 	Weitere Wirkungen <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung und „Aufstieg“ zum fahrradfreundlichen Betrieb 	
Synergien Funktionale Synergie <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief G 1: Fahrradfreundliche Betriebe 		
Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren <ul style="list-style-type: none"> – <i>Radfahrende Angestellte befragen</i> 		
Verweise <ul style="list-style-type: none"> – Steckbrief G 1: Fahrradfreundliche Betriebe 		
Anlagen		
Sonstige Quellen <ul style="list-style-type: none"> – Studie zum betrieblichen Mobilitätsmanagement der Universität Kassel mit Befragung der Mitarbeiter: https://www.uni-kassel.de/themen/fileadmin/datas/themen/effizient-mobil/Bilder/Dena_Studie_2010_PGN.pdf 		

* Gering: 0 - 20.000; mittel: 20.000 – 200.000; hoch: >200.000

Stadt Lingen (Ems)

Machbarkeitsprüfung
ausgewählter Hauptrouten für den Radverkehr

Route A1.4 – Brögbern

Stadt Lingen (Ems)

Machbarkeitsprüfung ausgewählter Hauptrouten für den Radverkehr

Route A1.4 – Brögbern

Auftraggeber: Stadt Lingen (Ems)

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt
Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski
B.A. Catharina Hagemann
B.Sc. Julia Hauser
Cand.-Ing. Helena Münchs

Hannover, im November 2015

Inhalt

1.	Grundlagen	1
2	Bestand und Handlungsbedarf	2
2.1	Routenverlauf und Führungsformen	2
2.2	Handlungsbedarf	3
3	Maßnahmenkonzept.....	6
3.1	Punkt- und Streckenmaßnahmen	6
3.2	Wegweisung.....	10
4	Kosten und Umsetzung	11
4.1	Kostenschätzung.....	11
4.2	Prioritäten.....	11
	Tabellenverzeichnis	13
	Anlagen	13

1. Grundlagen

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes für die Stadt Lingen (Ems) wurde mit Unterstützung der Teilnehmer des Beteiligungsverfahrens ein Hauptroutennetz für den Radverkehr konzipiert (Steckbrief A1), das insgesamt 12 Hauptrouten sowie einen Innenstadtring enthält. Für eine zeitnahe Umsetzung des Routennetzes ist eine Machbarkeitsprüfung der Realisierbarkeit inkl. Kostenschätzung unerlässlich. Um zunächst ein Beispiel mit Signalfunktion herstellen zu können, wurde eine Route ausgewählt, die detailliert untersucht und im Anschluss realisiert werden sollte.

Ausgewählt wurde **Route A1.4 – Brögbern**, die von der Innenstadt aus in Richtung Nord-Osten verläuft und die Stadtteile Brögbern und Damaschke anbindet. Die Route erschließt darüber hinaus wichtige Ziele, wie das Gymnasium Georgianum, die Pestalozzischule oder das Berufsbildungs- und Technologiezentrum.

Die Untersuchung enthält neben einer systematischen Befahrung mit dem Fahrrad, welche zur Mängelerfassung, Dokumentation des Handlungsbedarfs und Fotodokumentation diente, die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für die gesamte Route. Für alle Defizit und Problembereiche wurde eine Prüfung auf geeignete Führungsformen hinsichtlich aktueller Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung sowie der Anforderungen gemäß ERA 2010 und StVO durchgeführt. Eine Konkretisierung des Handlungsbedarfs für ausgewählte Bereiche erfolgte in Form von Detailskizzen. Alle Maßnahmen sowie eine Dokumentation der vorhandenen Radverkehrsführungen wurden in Ergebnistabellen und Übersichtsplänen skizziert.

2 Bestand und Handlungsbedarf

2.1 Routenverlauf und Führungsformen

Plan 2.1 enthält den Routenverlauf der Hauptroute A1.4 – Brögbern, der durch Plan 2.2 ergänzt wird. Dieser enthält auch Fotos zur Dokumentation des Bestandes. Die Führungsformen im Zuge der Route sind in Plan 2.3 dargestellt.

Die Route hat ihren Startpunkt am Kreisverkehr **Burgstraße / Wilhelmstraße** und führt über die **Mühlenstiege** in Richtung Norden. Der Radverkehr wird in diesem Bereich im Mischverkehr innerhalb einer Tempo-30-Zone geführt. Zur Unterquerung der Bahnstrecke wird die **Fußgänger- und Radfahrerunterführung** genutzt.

Weiterhin über wenig vom Kfz-Verkehr befahrene Straßen im Bereich einer Tempo-30-Zone (**Heidekampstraße, Nöldekestraße, Kardinal-von-Galen-Straße**) verläuft die Route in Richtung Norden. Entlang der **Beckstraße** sind nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden, die teils durch Hecken oder eine Baumreihe von der Fahrbahn abgetrennt sind.

Abzweigend verläuft die Route über eine selbstständige Verbindung zum **Knoten Schwarzer Weg / Haselünner Straße**. Die **Haselünner Straße** mit gemeinsamen Geh- und Radwegen auf beiden Straßenseiten, welche im Zweirichtungsverkehr genutzt werden, ist Routenbestandteil bis zur Einmündung Damaschkestraße. Hier geht die Route erneut in einen Tempo-30-Bereich mit Radverkehrsführung auf der Fahrbahn über. Die Route verläuft fortan geradlinig entlang der **Damaschkestraße** und dem **Grenzweg**. Im Stadtteil Sandbrinkerheide zweigt die Route in die Straße **Im Eck** ab und verläuft weiter in die Straße **Am Tankfeld**, jeweils wiederum als Führung auf der Fahrbahn in einer Tempo-30-Zone.

Die Route zeichnet sich durch eine weitestgehend ruhige Führung über zahlreiche Nebenstraßen mit geringer Verkehrsbelastung aus. Hauptsächlich wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Nur im Zuge der Haselünner Straße erfolgt eine Führung auf Radwegen (gemeinsamer Geh- und Radweg).

2.2 Handlungsbedarf

Plan Brögbern 4 stellt den Handlungsbedarf im Zuge der Route dar. Als Handlungsbedarf ist zum einen in der Herstellung einer deutlichen Erkennbarkeit der Route zu sehen. Damit kann auch verdeutlicht werden, dass Radfahrer in der Regel auf der Fahrbahn zu erwarten sind. Zum anderen bestehen vor allem Defizite in den Knotenbereichen, die teils keine sichere und transparente Radverkehrsführung anbieten. Im gesamten Routenverlauf sind punktuelle Belagsmängel vorzufinden, die die Befahrbarkeit einschränken.

Kreisverkehr Burgstraße / Georgstraße

Der Handlungsbedarf und die Maßnahmenempfehlung kann auch in Steckbrief C1.4 des Klimaschutzteilkonzeptes nachvollzogen werden. Handlungsbedarf besteht vor allem in der unklaren Radverkehrsführung, was häufig zur Nutzung der Seitenräume durch Radfahrer führt. Außerdem ist die Querung zur Mühlenstiege zu verbessern. An dieser Stelle nutzen vor allem Radfahrer aus Richtung Norden vielfach die Gehwege, anstatt die Wilhelmstraße zu queren und auf der Fahrbahn in den Kreisverkehr einzufahren.

Querung Mühlenstiege / Willy-Brandt-Ring

Der Handlungsbedarf und die Maßnahmenempfehlung kann auch in Steckbrief C4.1 des Klimaschutzteilkonzeptes nachvollzogen werden. Konfliktträchtig stellt sich hier die nicht geradlinige Querung hin zur Fußgänger- und Radfahrerunterführung dar. Diese ist zudem dem Willy-Brandt-Ring untergeordnet. Bei Ausfahrt aus der Fußgänger- und Radfahrerunterführung treten Sichteinschränkungen durch die ca. 1,50 m hohe Mauer der Tunnelausfahrt für den Fuß- und Radverkehr auf.

Fußgänger- und Radfahrerunterführung

Die Fußgänger- und Radfahrerunterführung weist lediglich eine Breite von ca. 3,50 m auf. Es ist eine Trennung der Verkehrsarten mittels Bodenmarkierungen aufgebracht. Der Radverkehr wird zusätzlich richtungsbezogen geführt. Die Markierungen, insbesondere der richtungsbezogenen Radverkehrsführung, werden nur selten eingehalten, da die innenliegenden Bereiche in den Kurven schlecht einsehbar sind. Bei hohem Verkehrsaufkommen (z.B. zu Schulbeginn und -ende) kann es zu Konflikten unter den Verkehrsarten kommen.

An der nördlichen Ausfahrt mündet die Unterführung direkt auf der Salzstraße. Es erfolgt keine Sicherung der Einfahrt oder eine Abgrenzung gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr.

Heidekampstraße

Im Einfahrtsbereich der Heidekampstraße sind bei einer insgesamt schmalen Fahrbahn keine Gehwege vorhanden, was gerade auf Grund der angrenzenden Gesamtschule und hohem Fußverkehrsaufkommen problematisch sein kann. Zudem treten teils größere Belagsschäden auf, die den Radfahrkomfort mindestens einschränken und teils Sturzgefahr bergen.

Nöldekestraße / Kardinal-von-Galen-Weg

Im Zuge der Straßen treten teils Schäden im Belag auf. Zudem ist eine Verdeutlichung der Routenführung wünschenswert. Gerade auf Grund des höheren Aufkommens an schulischem Radverkehr sollte dieser in den Vordergrund gestellt werden.

Kreuzungsbereich Beckstraße / selbstständige Verbindung

Am Abzweig der Route zur selbstständigen Verbindung besteht Handlungsbedarf in Form einer Sicherung des Knotenbereichs. Der Einfahrtsbereich ist durch Hecken und Bäume sehr schlecht einsehbar. Die Routenführung ist überdies hier nur schwer erkennbar.

Die vorhandenen, nicht benutzungspflichtigen Radwege werden noch häufig genutzt, bieten aber auf Grund der deutlichen Abtrennung zur Fahrbahn keine ausreichende Sicherheit. Es muss sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr verdeutlicht werden, dass die Fahrbahn durch Radfahrer genutzt werden darf und soll.

Selbstständige Wegeverbindung

Insgesamt ist die selbstständige Verbindung zwischen Beckstraße und Schwarzer Weg gut für den Radverkehr nutzbar. Jedoch weist diese nur eine Breite von ca. 2,50 m auf, was bei zu erwartender hoher Nutzung nicht ausreichend ist. Zudem ist der Belag nicht anforderungsgerecht und besteht aus einer wassergebundenen Decke. Die vorhandene Beleuchtung ist nur in größeren Abständen vorliegend und sollte verbessert werden.

Knoten Schwarzer Weg / Haselünner Straße

Die Radverkehrsführung im Knotenbereich ist insgesamt als unzureichend zu beschreiben. Neben zu gering bemessenen Aufstellflächen kann in Fahrtrichtung Norden durch die fehlenden Furten für den Fuß- und Radverkehr über den östlichen Knotenpunktarm nur entgegen der Fahrtrichtung gequert werden. Zur Einfahrt in den Schwarzen Weg aus Richtung Norden ist ein freier Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr vorhanden. Dieser muss wartepflichtig gequert werden und bietet eine ungünstige Radverkehrsführung.

Haselünner Straße

Die Radwege entlang der Haselünner Straße sind insgesamt recht schmal. Größter Handlungsbedarf besteht jedoch an den Zu- bzw. Abfahrten zur B70, die zurzeit stark verschwenkt, aber dennoch vorfahrtberechtigt, gequert werden müssen. Gerade da die Radwege im Zweirichtungsverkehr befahren werden, kann es durch unachtsame Kfz zu gefährlichen Situationen kommen. Es besteht zudem ein hoher Lkw-Anteil, der die Gefahrensituation verstärkt.

Knotenbereich Damaschke Straße / Haselünner Straße

Im Knotenbereich kann zur Umfahrung der LSA eine Wegeverbindung im Seitenbereich genutzt werden. Diese weist jedoch nicht ausreichende Maße für eine anforderungsgerechte Nutzung auf. Zudem ist diese Verbindung nicht als zur Route zugehörig erkennbar.

3 Maßnahmenkonzept

Plan 2.5 zeigt die Maßnahmen im Zuge der gesamten Hauptroute. Neben den streckenhaften Maßnahmen, wie Belagsausbesserungen und der Einrichtung von Fahrradstraßen, sind Punktmängel dargestellt, die teils mit Prinzipskizzen oder Fotomontagen konkretisiert werden.

3.1 Punkt- und Streckenmaßnahmen

Kreisverkehr Burgstraße / Georgstraße

Im Kreisverkehr ist anzustreben, dass die Fahrbahnführung durch den Radverkehr unterstützt wird. Steckbrief C1.4 stellt das Maßnahmenkonzept zu diesem Punkt ausführlich dar. Für die Hauptroute Brögbern ist vor allem die Querung zur Mühlenstiege von großer Bedeutung. An diesem Punkt wird die Einrichtung einer Querungshilfe empfohlen, welche im Bereich des heutigen Fahrbahnteilers markiert werden kann. Die Querungshilfe ist auch für den Kfz-Verkehr überfahrbar, signalisiert durch eine rote Einfärbung aber einen Aufmerksamkeitsbereich. Aus der Mühlenstiege kommende Radfahrer haben so leichter die Möglichkeit, die Fahrbahn zu überqueren und erhalten einen Anreiz zum richtungstreuen Fahren auf der Fahrbahn.

Querung Mühlenstiege / Willy-Brandt-Ring

An dieser Querung ist eine Verbesserung der Sichtbeziehungen erforderlich. Insbesondere für Radfahrer, die aus der Unterführung kommen, können von rechts kommende Kfz nur schwer eingesehen werden. Hierzu sollte die Mauer der Einfahrt zur Unterführung auf ca. 3 – 5 m entfernt werden und die Ausfahrt entsprechend aufgeweitet werden. Außerdem ist zu empfehlen, eine Gleichberechtigung aller Fahrbeziehungen herzustellen, um die Routenführung aufzuwerten. Somit sollte an diesem Knoten Rechts-vor-Links angeordnet und alle vorfahrregelnden Verkehrszeichen aufgehoben werden. Eine ausführliche Beschreibung ist dem Steckbrief C4.1 zu entnehmen, sowie der Fotomontage 2.1.

Fußgänger- und Radfahrerunterführung

Um die Nutzungskonflikte in der **Fußgänger- und Radfahrerunterführung** zu minimieren, wird eine Veränderung der räumlichen Aufteilung für die Verkehrsarten empfohlen. Die richtungsbezogene Trennung für den Radverkehr sollte aufgehoben werden, stattdessen nur eine mittlere Markierung zur Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr markiert werden. Es ist mit einer verbesserten Akzeptanz zu rechnen, zudem ist ein Überholen leichter möglich. Fotomontage 2.2 zeigt eine beispielhafte Darstellung, die zudem noch eine Visualisierung mittels farblicher Gestaltung vorsieht. Im Rahmen einer Komplettsanierung könnten zukünftig unterschiedliche Asphaltfarben aufgebracht werden, um die Trennung der Verkehrsarten zu verdeutlichen.

Zur Organisation der nördlichen Ausfahrt der Unterführung wird angeraten, diese gegenüber der Salzstraße zu bevorzugen. Die Querungsfläche sollte dazu mit einem Aufmerksamkeitsfeld in roter Farbe hervorgehoben werden. So kann eine durchgehende Achse in Richtung Nordstraße über die gegenüberliegende Rampe hergestellt werden. Über diese wird ein Anschluss an die Haselünner Straße hergestellt. Skizze 2.1 zeigt die Verbindungsfunktion dieser Wegebeziehungen auf.

Heidekampstraße/ Nöldekestraße / Kardinal-von-Galen-Weg

Für diese Straßenzüge wird die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen, was auch einer in den Arbeitskreisen angeregten Maßnahme entspricht. Diese können die Bedeutung für den Radverkehr unterstreichen und auf das erhöhte Radverkehrsaufkommen hinweisen. Eine Erlaubnis für die Nutzung durch Kfz sollte erhalten bleiben, um die Zufahrten zu den Schulen etc. zu gewährleisten. Jedoch kann eine Fahrradstraße Durchgangsverkehr minimieren, da die Bevorrechtigung für den Radverkehr hervorgehoben wird. Fotomontage 2.3 zeigt beispielhaft für den Kardinal-von-Galen-Weg eine Ausgestaltung einer Fahrradstraße. Mit einer optischen Reduzierung der Fahrbahnbreite durch Markierungen an beiden Fahrbahnrandern können gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten gesenkt werden. Zudem sind großflächige Fahrradpiktogramme zu markieren.

Neben der Einrichtung der Fahrradstraßen sind Belagsschäden im gesamten Bereich auszubessern, um eine gute Befahrbarkeit der gesamten Route zu gewährleisten.

Kreuzungsbereich Beckstraße / selbstständige Verbindung

Allen voran sind die Sichteinschränkungen in diesem Knotenbereich zu reduzieren. Hecken und Bäume sind so weit zurückzuschneiden, dass der Einfahrtsbereich zur selbstständigen Verbindung aus allen Richtungen gut einsehbar ist. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit auf querende Radfahrer wird empfohlen den Knotenbereich aufzupflastern und so auf die Querungsstelle hinzuweisen. Ähnliche Querungsstellen sind in Lingen bereits in der Ludwigstraße vorhanden. Neben einer Wegweisung mit Hinweis auf die Routenführung, ist auf die gewünschte Fahrbahnnutzung für den Radverkehr hinzuweisen. Dazu können Piktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Um die Querungsstelle auch für den Fußverkehr zu attraktivieren, sollte auf der westlichen Fahrbahnseite der Durchlass zum Gehweg verbreitert werden. Fotomontage 2.4 zeigt eine beispielhafte Umsetzung.

Selbstständige Wegeverbindung

Da mit Realisierung der Hauptroute ein Anstieg des Radverkehrsaufkommens auf der Route zu rechnen ist, sollte die selbstständige Wegeverbindung auf ein Maß von mind. 3,50 m ausgebaut werden. So kann auch hohen Belastungen im Schülerverkehr standgehalten werden und ein Überholen oder Nebeneinanderfahren ermöglicht werden. Die Wegeverbindung ist überdies mit einem radverkehrstauglichen Belag auszustatten, der witterungsresistent ist. Zur Steigerung der sozialen Sicherheit ist die Beleuchtung zu verbessern. Gerade weil in den Wintermonaten die Nutzung im Schülerverkehr auch im Dunkeln stattfindet, muss ein Sicherheitsanreiz zur Nutzung dieser Führung geschaffen werden. Fotomontage 2.5 veranschaulicht die Umgestaltung der selbstständigen Wegeverbindung.

Knoten Schwarzer Weg / Haselünner Straße

Der Knoten Schwarzer Weg / Haselünner Straße stellt einen wichtigen Punkt im Zuge der Route dar. Es muss eine viel befahrene Straße überwunden werden, an der eine Weichenstellung für richtungstreues Fahren getroffen wird. Anzustreben ist eine fahrrad- und fußverkehrsfreundliche Lösung. Es muss beiden Verkehrsarten ermöglicht werden, alle Knotenpunktarme zu überqueren. Es sind ausreichende Aufstellflächen vorzuhalten und Einschränkungen bzw. Wartezeiten sind zu reduzieren. In Skizze 2.2 werden alle vorgeschlagenen Maßnahmen aufgezeigt.

Aus dem Schwarzen Weg kommend nutzen Radfahrer in Richtung Norden vielfach die linksseitigen Radverkehrsanlage, da ein Erreichen der gegenüberliegenden nur erschwert möglich ist. Mit Erweiterung der Aufstellflächen im südwestlichen Eckbereich kann eine Attraktivierung erzielt werden. Eine wichtigere Maßnahme stellt jedoch die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über den östlichen Knotenpunktarm dar, die heute noch nicht vorhanden ist. So kann das richtungstreue Fahren gefördert werden und Umwege können vermieden werden. Für den Radverkehr ist die Furt geradlinig vor den vorhandenen Fahrbahnteilern anzulegen und damit fahrbahnnah zu gestalten. So bleibt die Sichtbarkeit zur Kfz-Fahrbahn bestehen.

Die Führung am westlichen Knotenpunktarm ist ebenfalls zu verbessern. Mit Einrichtung einer geradlinigen Furt über den freien Rechtsabbieger kann auch hier eine fahrbahnahe Führung mit Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr realisiert werden.

Haselünner Straße

Eine Verbreiterung der Radverkehrsanlagen im Zuge der Haselünner Straße wird auf Grund des hohen Kostenaufwandes nicht empfohlen. Angestrebt werden sollte jedoch eine Freihaltung der vorhandenen Flächen, z.B. von Grünbewuchs oder Verschmutzungen.

Oberste Priorität hat die Sicherung der drei vorhandenen Auffahren zur B70 für den querenden nicht motorisierten Verkehr. Mit Einrichtung von fahrbahnnahen Furten mit einer Entfernung von maximal 5,00 m zur Kfz-Fahrbahn kann die Sicherheit deutlich erhöht werden. Diese Maßnahme senkt überdies die Abbiegegeschwindigkeiten. Mit einer zusätzlichen baulichen Anpassung des Kurvenradius an der Ausfahrt auf der östlichen Fahrbahnseite kann dies unterstützt werden. Eine Anpassung der Bordsteinführung, orientiert an die Schleppkurven großer Lkw, kann zudem die Querungslänge für Fuß- und Radverkehr verkürzt werden. Skizze 2.3 zeigt diese Maßnahme.

Knotenbereich Damaschke Straße / Haselünner Straße

Um Wartezeiten am LSA-Knoten Damaschke Straße / Haselünner Straße zu vermeiden, kann eine daran vorbeiführende Wegeverbindung genutzt werden. Diese sollte, um eine anforderungsgerechte Nutzbarkeit, auch im Zweirichtungsverkehr, zu gewährleisten, auf eine Breite von mindestens 2,50 m ausgebaut werden. Zudem sind eine Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg (vgl. Fotomontage 2.6a) und eine Ausweisung im Zuge der Routenwegweisung notwendig. Insbesondere aus Richtung Norden ist die Führung zu verdeutlichen, was mit einem Zielwegweiser in Richtung Innenstadt geschehen kann (vgl. Fotomontage 2.6b).

3.2 Wegweisung

Für die gesamte Route gilt, dass eine Verdeutlichung der Routenführung zu empfehlen ist. Das hat zum einen den Vorteil, dass Radfahrern die Routenführung veranschaulicht wird und diese die Route vermehrt nutzen. Zum anderen aber auch für Kfz-Nutzer erkennbar wird, dass verstärkt mit Radfahrern zu rechnen ist. Es wird empfohlen, für die Route bzw. für alle Routen des Hauptroutennetzes ein eigenes Logo zu entwerfen. Dieses sollte an den Abzweigungen bzw. in den Knotenbereichen auf der Fahrbahn markiert werden. Für die Aufbringung von Routeninformationen in Form von **Bodenpiktogrammen** ist zu beachten, dass diese nicht mit Verkehrszeichen zu verwechseln sein dürfen. Farblich müssen diese sich deutlich von Furtmarkierungen etc. abheben. Somit dürfen die Farben Weiß oder Gelb nicht verwendet werden.

Zusätzlich sollte die Route mit einer **Wegweisung nach FGSV-Standard** ausgestattet werden. Damit ist es möglich, verschiedene Ziele mit Entfernungen darzustellen.

4 Kosten und Umsetzung

4.1 Kostenschätzung

Für alle oben aufgeführten Maßnahmen wurde eine grobe Kostenschätzung durchgeführt. Da viele kostenbeeinflussende Faktoren sich erst bei der genauen Entwurfsplanung erschließen, wurde eine Kostenschätzung basierend auf Erfahrungswerten durchgeführt. Die Kosten pro Maßnahme bzw. Abschnitt sind der Befahrungs- und Maßnahmentabelle zu entnehmen.

Zusammengenommen ergeben sich **Gesamtkosten von 214.000 €** zur Umsetzung aller Maßnahmen, die im vorhergehenden Abschnitt und der Befahrungs- und Maßnahmentabelle im Anhang empfohlen wurden. In die Kostenschätzung sind keine Kosten für möglichen Grunderwerb eingerechnet.

4.2 Prioritäten

Die aufgezeigten Maßnahmen sollten schrittweise, aber vollständig, umgesetzt werden, um eine durchgängig befahrbare Route herstellen zu können. Da jedoch erfahrungsgemäß nicht alle Maßnahmen in einem Zuge umgesetzt werden können, wird folgende Priorisierung vorgeschlagen (Die Nummerierung entspricht den in der Befahrungs- und Maßnahmentabelle aufgeführten Abschnittsnummern):

Priorität I

Als Maßnahmen in Prioritätsstufe I werden kurzfristig umsetzbare Maßnahmen gesehen, die keines großen Planungsvorlaufs bedürfen.

Nr.	Straße	Handlungsempfehlung	Kosten (in €)
1	Mühlenstiege / Burgstraße / Georgstraße	Markieren einer Querungshilfe zur verbesserten Querung der Wilhelmstraße	2.500
4	Fußgänger- und Radfahrer- Unterführung	Umgestaltung der Unterführung mit Teilung der Verkehrsarten	5.000
7	Nöldekestraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	2.000
8	Kardinal-von- Galen-Straße	Belagsausbesserung; Einrichtung einer Fahrradstraße	7.500
9	Beckstraße	Fahradpiktogramme auf der Fahrbahn	500
10	Beckstraße	Fahradpiktogramme auf der Fahrbahn	500
GESAMTSUMME			18.000

Tabelle 1 Maßnahmenübersicht Priorität I

Priorität II

Priorität II sieht Maßnahmen vor, die in erster Linie aus Gründen der Verkehrssicherheit durchgeführt werden müssen.

Nr.	Straße	Handlungsempfehlung	Kosten (in €)
3	Mühlenstiege / Willy-Brandt-Ring	Gleichberechtigung (rechts-vor-links) aller Fahrbeziehungen; Entfernen der Mauer in der Tunnelausfahrt	20.500
5	Fußgänger- und Radfahrer- Unterführung / Heidekampstraße	Bevorrechtigung der Achse Unterführung – Weg Richtung Nordstraße; Markieren eines Aufmerksamkeitsfeldes	1.500
6	Heidekampstraße	Belagserneuerung im Bereich der Schule; Einrichtung einer Fahrradstraße	30.500
11	Beckstraße / Grünverbindung	Anlage einer Aufpflasterung im Kreuzungsbereich Beckstr. / Grünverbindung; Grünschnitt im Knotenbereich	8.000
15	Haselünner Straße / Ausfahrt B70	Begradigung der GRW-Furten und Verkürzung der Überquerungslänge	27.500
19	Grenzweg	Belagsausbesserung	4.000
GESAMTSUMME			92.000

Tabelle 2 Maßnahmenübersicht Priorität II

Priorität III

In Priorität III sind Maßnahmen eingruppiert, die nicht mit höchster Dringlichkeit ausgeführt werden müssen, da keine unmittelbaren Verkehrssicherheitsgründe vorliegen.

Nr.	Straße	Handlungsempfehlung	Kosten (in €)
12	Grünverbindung	Ausbau des Weges auf mind. 3,50 m und Einrichtung einer durchgängigen Beleuchtung; Durchfahrbreite zwischen den Pollern von 1,50 m gewährleisten	61.500
13	Schwarzer Weg / Haselünner Straße	Umgestaltung des Knotens mit Anlage von geradlinigen Radverkehrsfurten	37.000
16	Haselünner Straße / Damaschkestraße	Verbreiterung der Wegeverbindung zur Umfahrung der LSA	5.500
GESAMTSUMME			104.000

Tabelle 3 Maßnahmenübersicht Priorität III

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Maßnahmenübersicht Priorität I	11
Tabelle 2	Maßnahmenübersicht Priorität II.....	12
Tabelle 3	Maßnahmenübersicht Priorität III	12

Anlagen

Tabellen

Befahrungs- und Maßnahmentabelle

Pläne

Plan 2.1 Routenverlauf

Plan 2.2 Routenverlauf mit Bestandsfotos

Plan 2.3 Führungsformen

Plan 2.4 Handlungsbedarf

Plan 2.5 Maßnahmen

Skizzen

Skizze 2.1 Bereich Willy-Brandt-Ring / Mühlenstiege / Heidekampstr. /
Haselünner Str.

Skizze 2.2 Haselünner Str. / Schwarzer Weg

Skizze 2.3 Haselünner Str. / B70

Fotomontagen

Fotomontage 2.1 Willy-Brandt-Ring

Fotomontage 2.2 Bahnunterführung

Fotomontage 2.3 Kardinal-von-Galen-Str.

Fotomontage 2.4 Beckstraße

Fotomontage 2.5 Grünverbindung

Fotomontage 2.6a Damaschkestraße

Fotomontage 2.6b Damaschkestraße

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
1	Knoten Mühlenstiege / Burgstraße / Georgstraße (Kreisverkehr)		Radverkehrsführung im Seitenbereich; Mangelnde Querungsmöglichkeit aus Richtung Mühlenstiege	Markieren einer Querungshilfe zur verbesserten Querung der Wilhelm-Straße (s. Steckbrief C 1.4)	2.500	I	
2	Mühlenstiege	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 5,50 m	Keine	-			 

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
3	Knoten Mühlenstiege / Willy-Brandt-Ring		Unzureichende Führung im Knoten; Sichteinschränkungen	Gleichberechtigung (rechts-vor-links) aller Fahrbeziehungen; Entfernen der Mauer in der Tunnelausfahrt (s. Steckbrief C 4.1 und Fotomontage 2.1)	20.500	II	
4	Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung	Selbständige Führung; Getrennter Geh- und Radweg; Zweirichtungsverkehr; Breite der Radverkehrsanlage: 5,00 m	Eingeschränkte Sicht; Teils überhöhte Radfahrgeschwindigkeit;	Umgestaltung der Unterführung mit Teilung der Verkehrsarten (s. Skizze 2.1 und Fotomontage 2.2)	5.000	I	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
5	Knoten Fußgänger- und Radfahrer- Unterführung / Heidekampstraße		Unübersichtliche Verkehrssituation; Plötzliches Radwegende	Bevorrechtigung der Achse Unterführung – Weg Richtung Nordstraße; Markieren eines Aufmerksamkeitsfeldes	1.500	II	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
6	Heidekampstraße Unterführung - Nöldekestraße	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 5,00 m Breite der Gehwege: 1,50 m	Fahrbahnschäden	Belagserneuerung im Bereich der Schule; Einrichtung einer Fahrradstraße	30.500	II	 The 'Foto' column contains two photographs. The top photograph shows a road surface with significant damage, including a large, irregularly shaped pothole and areas of missing asphalt. The bottom photograph shows a cobblestone-paved area, likely a path or a section of a road, with a dark, possibly wet or shadowed area in the center.

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
7	Nöldekestraße Heidekampstraße - Kardinal-von- Galen-Straße	Führung im Misch- verkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahr- bahn: 6,00 m		Einrichtung einer Fahrradstraße	2.000	I	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
8	Kardinal-von-Galen-Straße Nöldekestraße - Beckstraße	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 7,00 m	Punktuelle Fahrbahnschäden	Belagsausbesserung; Einrichtung einer Fahrradstraße	7.500	I	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
9	Beckstraße Kardinal-von-Galen-Straße - Pestalozzischule	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 7,00 m	Keine	Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	500	I	
10	Beckstraße Pestalozzischule - Grünverbindung	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 7,00 m; Breite der nichtbenutzungspflichtigen Radverkehrsanlage: 5,00 m	Eingeschränkte Sicht durch Grün	Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	500	I	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
11	Knoten Beckstraße / Grünverbindung		Unzureichende Führung im Knoten; Eingeschränkte Einsicht in Grünverbindung	Anlage einer Aufpflasterung im Kreuzungsbereich Beckstr. / Grünverbindung; Grünschnitt im Knotenbereich (s. Fotomontage 2.4)	8.000	II	
12	Grünverbindung Beckstraße - Schwarzer Weg	Selbständige Führung; Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne StVO-Beschilderung; Breite der Geh- und Radverkehrsanlage: 2,40 m	Zu schmale Radverkehrsanlage; mangelnde Beleuchtung; mangelnder Grünschnitt; Poller in den Einfahrtsbereichen	Ausbau des Weges auf mind. 3,50 m und Einrichtung einer durchgängigen Beleuchtung; Durchfahrbreite zwischen den Pollern von 1,50 m gewährleisten (s. Fotomontage 2.5)	61.500 + Beleuchtung nach Bedarf	III	 

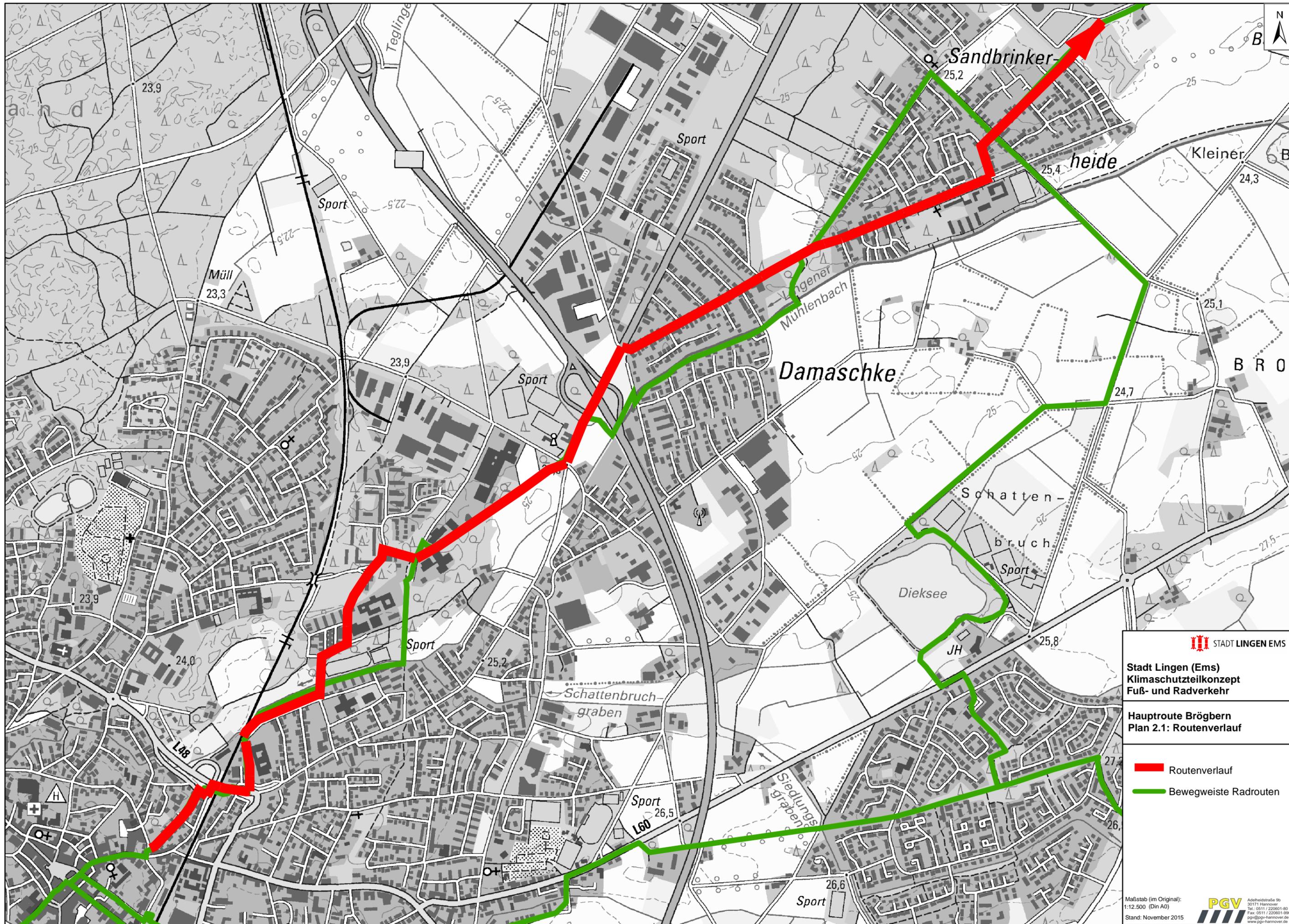
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
13	Knoten Schwarzer Weg / Haselünner Straße		Unzureichende Führung im Knoten; plötzliches Radwegende; geteilte Grünzeit für Radfahrer; punktuelle Fahrbahnschäden	Umgestaltung des Knotens mit Anlage von geradlinigen Radverkehrsfurten (s. Skizze 2.2)	37.000	III	
14	Haselünner Straße Schwarzer Weg - Brücke B70	Gemeinsamer Geh- und Radweg; Tempo 70; Breite der Fahrbahn: 10,50 m (wechselnde Breiten);	Zu schmale Radverkehrsanlage	Zu geringe Breite bei Freihalten von Bewuchs etc. tolerierbar			

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
15	Knoten Haselünner Straße / Ausfahrt B70 (insg. 3 Kreuzungsbereiche)		Stark verschwenkte Führung; unsichere Querung des freien Rechtsabbiegers	Begradigung der GRW-Furten und Verkürzung der Überquerungslänge (s. Skizze 2.3)	27.500	II	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
16	Knoten Haselünner Straße / Damaschkestraße		Nicht anforderungsgerechte Wegeverbindung; Fehlende Wegweisung im Knoten	Verbreiterung der Wegeverbin- dung zur Umfahrung der LSA (s. Fotomontage 2.6a+b)	5.500	III	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
17	Damaschkestraße Haselünner Straße - Narzissenweg	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 4,00 m	Keine	-			
18	Damaschkestraße Narzissenweg – Grenzweg	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 5,00 - 2,50 m (wechselnde Breiten)	Keine	-			

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand / RVA	Problem / Mangel	Handlungsempfehlung / Lösung	Kosten (in €)	Priorität	Foto
19	Grenzweg Damaschkestraße - Im Eck	Führung im Mischverkehr; Tempo 30-Zone; Breite der Fahrbahn: 5,50 m Breite des Gehwegs: 1,80 m	Punktuelle Fahrbahnschäden	Belagsausbesserung	4.000	II	



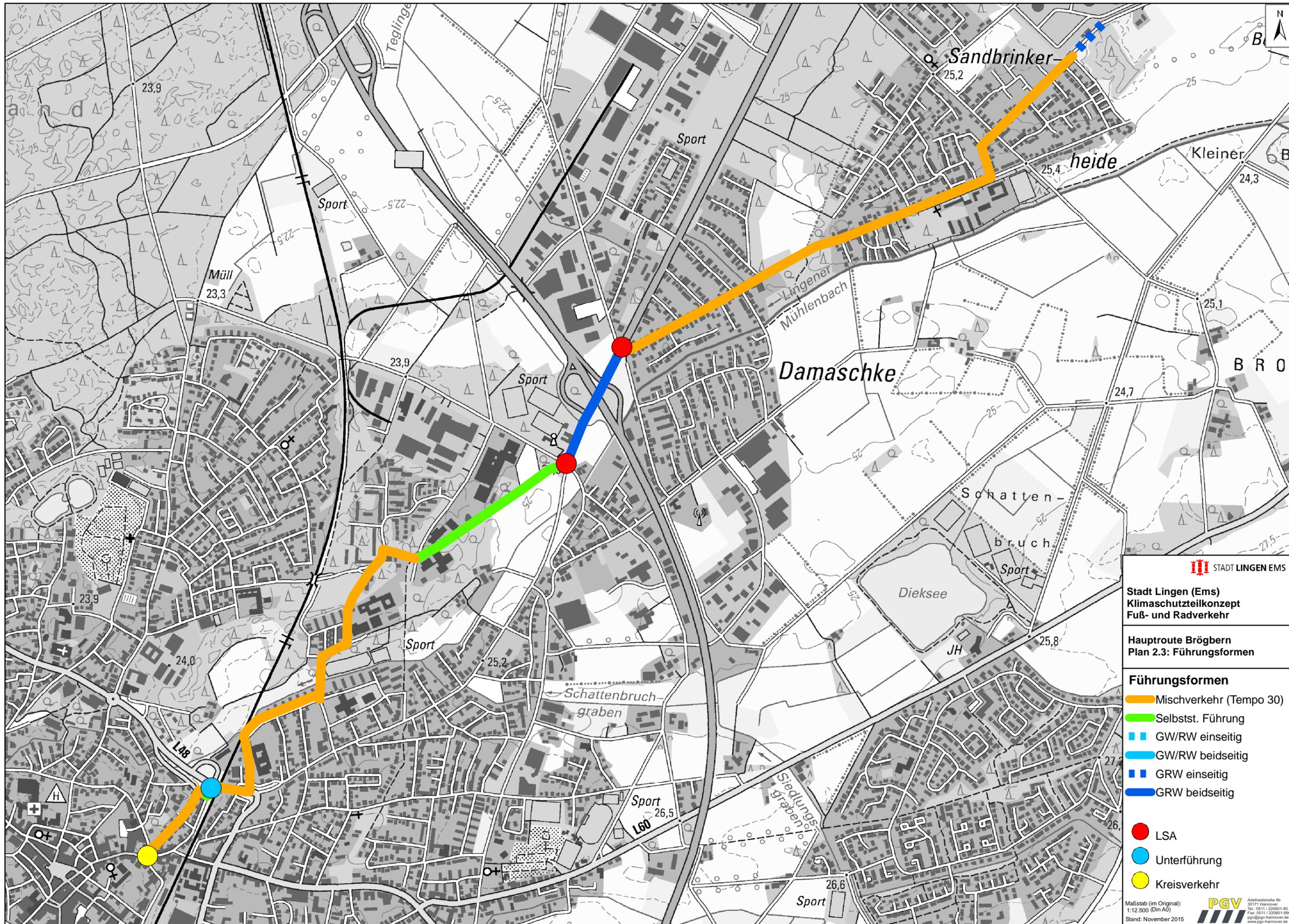
- Routenverlauf
- Bewegteste Radrouten



STADT LINGEN EMS
Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern
Plan 2.2: Routenverlauf mit
Bestandfotos

- █ Routenverlauf
- █ Bewegweiste Radrouten



Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern
Plan 2.3: Führungsformen

- Führungsformen**
-  Mischverkehr (Tempo 30)
 -  Selbstst. Führung
 -  GW/RW einseitig
 -  GW/RW beidseitig
 -  GRW einseitig
 -  GRW beidseitig

-  LSA
-  Unterführung
-  Kreisverkehr



STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
 Klimaschutzteilkonzept
 Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern
 Plan 2.4: Handlungsbedarf

Streckenmangel

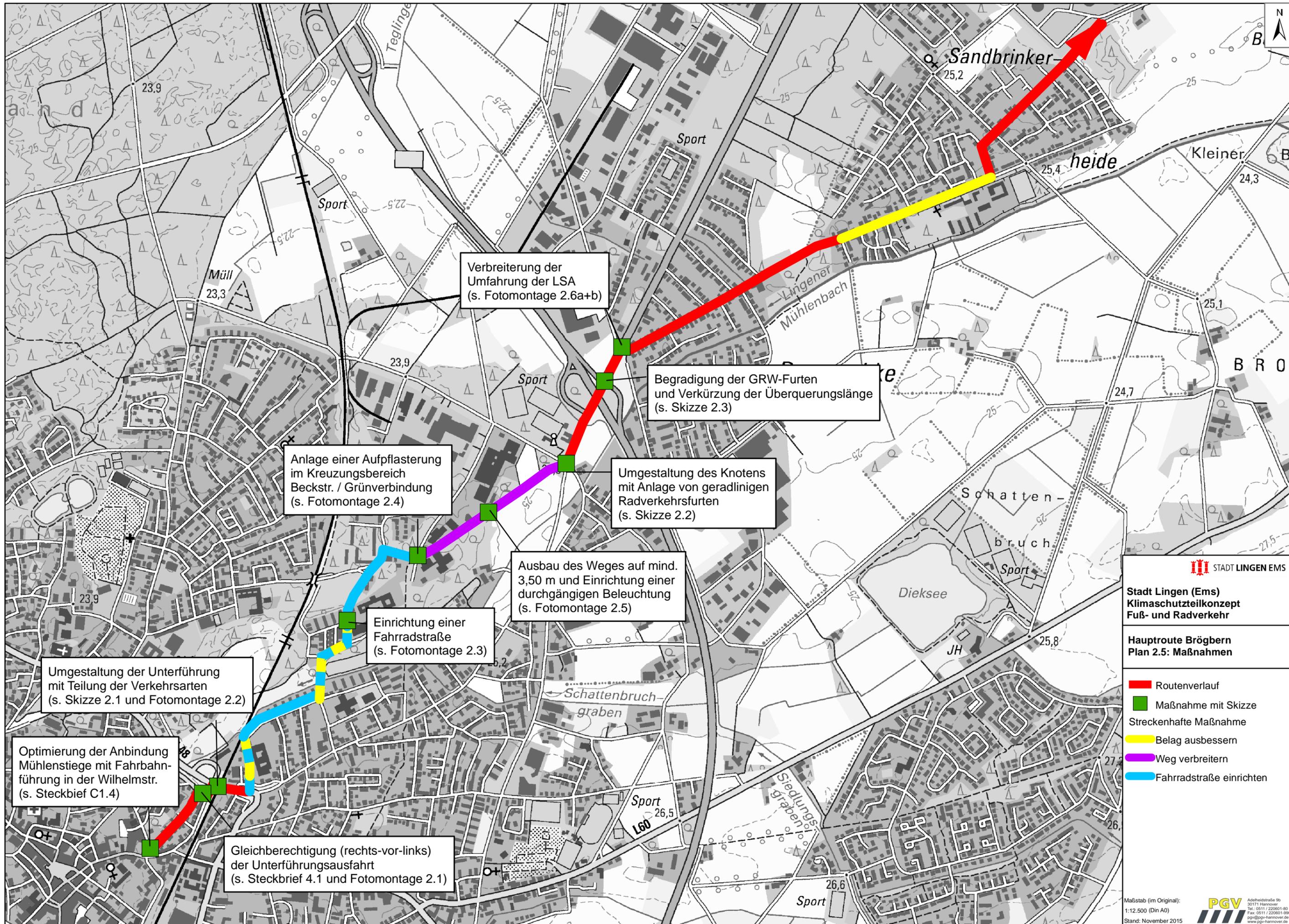
- Abschnitt ohne Mangel
- Belagschäden
- Zu schmale RVA
- Beleuchtung

Punkt-mangel

- Unterführung
- Führung im Knoten

Maßstab (im Original):
 1:12.500 (Din A0)
 Stand: November 2015

PGV
 Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel: 0511 / 220601-80
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de



Verbreiterung der Umfahrung der LSA (s. Fotomontage 2.6a+b)

Begradigung der GRW-Furten und Verkürzung der Überquerungslänge (s. Skizze 2.3)

Anlage einer Aufpflasterung im Kreuzungsbereich Beckstr. / Grünverbindung (s. Fotomontage 2.4)

Umgestaltung des Knotens mit Anlage von geradlinigen Radverkehrsfurten (s. Skizze 2.2)

Ausbau des Weges auf mind. 3,50 m und Einrichtung einer durchgängigen Beleuchtung (s. Fotomontage 2.5)

Einrichtung einer Fahrradstraße (s. Fotomontage 2.3)

Umgestaltung der Unterführung mit Teilung der Verkehrsarten (s. Skizze 2.1 und Fotomontage 2.2)

Optimierung der Anbindung Mühlenstiege mit Fahrbahnführung in der Wilhelmstr. (s. Steckbrief C1.4)

Gleichberechtigung (rechts-vor-links) der Unterführungsausfahrt (s. Steckbrief 4.1 und Fotomontage 2.1)

STADT LINGEN EMS

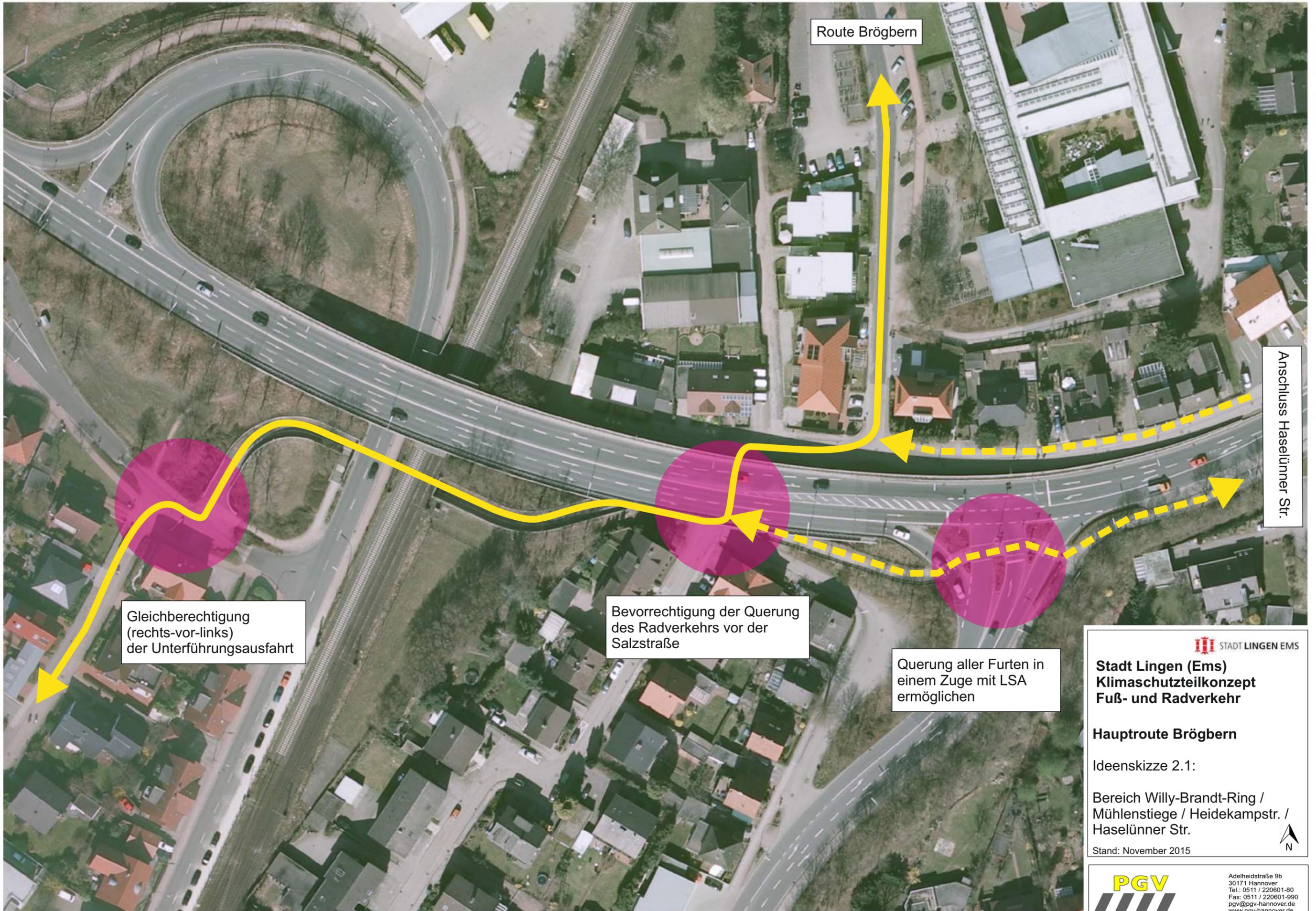
**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

**Hauptroute Brögbern
Plan 2.5: Maßnahmen**

- █ Routenverlauf
- █ Maßnahme mit Skizze
- █ Streckenhafte Maßnahme
- █ Belag ausbessern
- █ Weg verbreitern
- █ Fahrradstraße einrichten

Maßstab (im Original):
1:12.500 (Din A0)
Stand: November 2015

PGV
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



Route Brögbern

Anschluss Haselünner Str.

Gleichberechtigung
(rechts-vor-links)
der Unterführungsausfahrt

Bevorrechtigung der Querung
des Radverkehrs vor der
Salzstraße

Querung aller Furten in
einem Zuge mit LSA
ermöglichen

 **Stadt Lingen (Ems)**
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern

Ideenskizze 2.1:

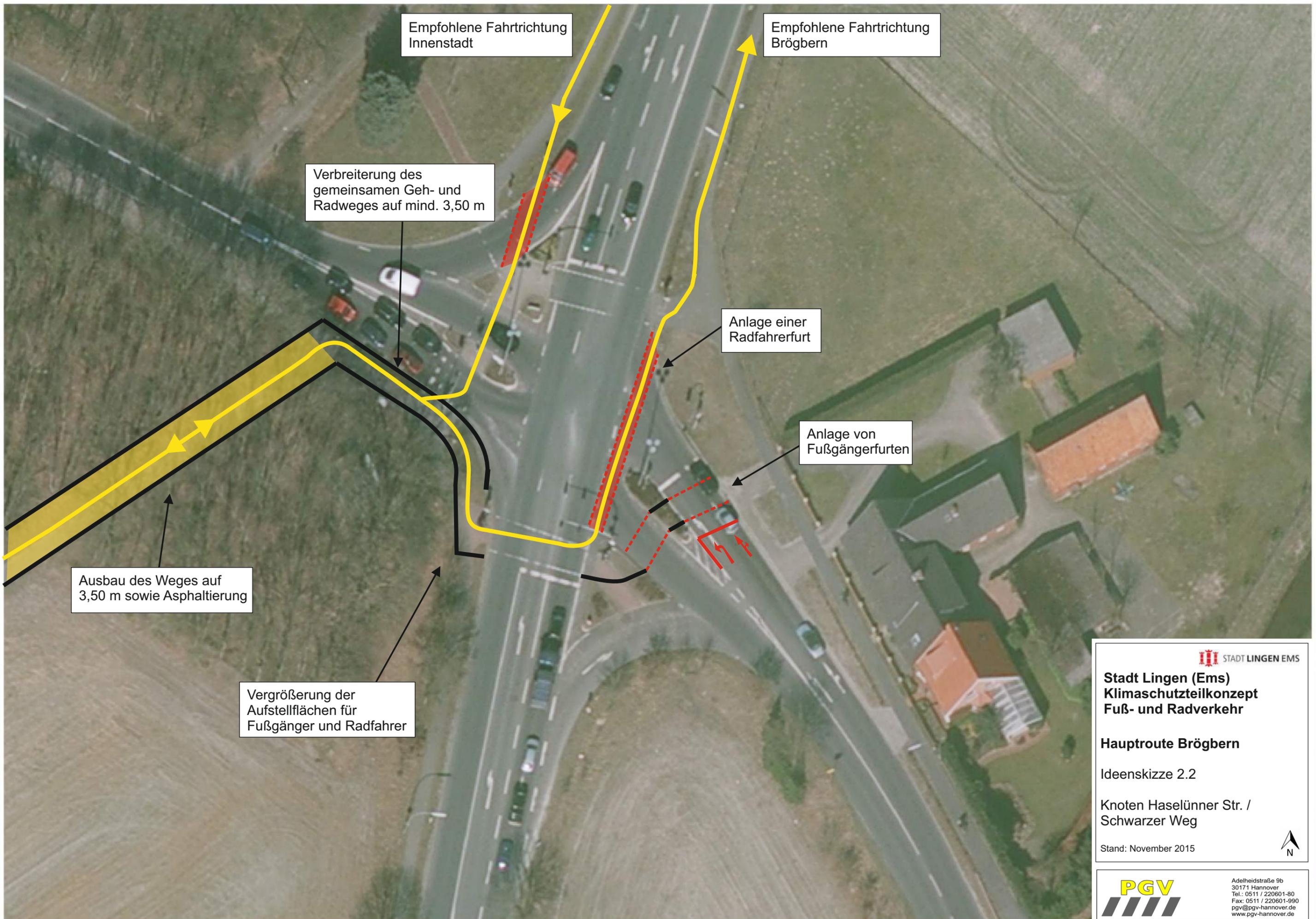
Bereich Willy-Brandt-Ring /
 Mühlenstiege / Heidekampstr. /
 Haselünner Str.

Stand: November 2015



 **PGV**

Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de



Empfohlene Fahrtrichtung
Innenstadt

Empfohlene Fahrtrichtung
Brögbern

Verbreiterung des
gemeinsamen Geh- und
Radweges auf mind. 3,50 m

Anlage einer
Radfahrerfurt

Anlage von
Fußgängerfurten

Ausbau des Weges auf
3,50 m sowie Asphaltierung

Vergrößerung der
Aufstellflächen für
Fußgänger und Radfahrer

 **STADT LINGEN EMS**

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

Hauptroute Brögbern

Ideenskizze 2.2

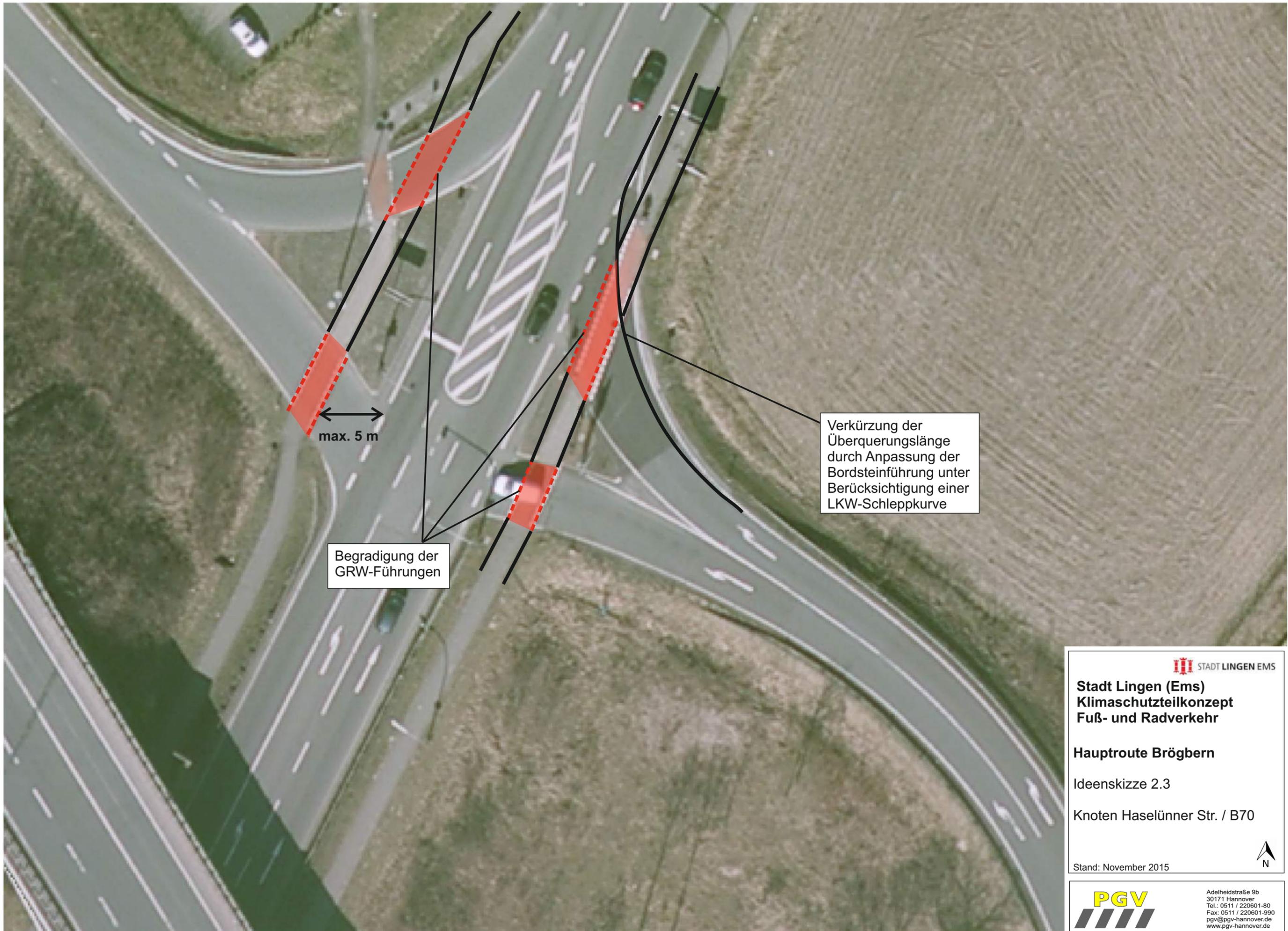
Knoten Haselünner Str. /
Schwarzer Weg

Stand: November 2015



 **PGV**

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



max. 5 m

Begradigung der GRW-Führungen

Verkürzung der Überquerungslänge durch Anpassung der Bordsteinführung unter Berücksichtigung einer LKW-Schleppkurve

 **STADT LINGEN EMS**

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern

Ideenskizze 2.3

Knoten Haselünner Str. / B70

Stand: November 2015 

 **PGV**

Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de

Gleichberechtigung aller Fahrtrichtungen und Verkehrsarten einrichten



 **STADT LINGEN EMS**
Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern

Fotomontage 2.1
Willy-Brandt-Ring /
Mühlenstiege

Stand: November 2015

 **PGV**
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



 **STADT LINGEN EMS**
Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern

Fotomontage 2.2
Bahnunterführung

Stand: November 2015

 **PGV**
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

Hauptroute Brögbern

Fotomontage 2.3
Kardinal-von-Galen-Straße

Stand: November 2015



Beispiel Ludwigstraße

 **Stadt Lingen (Ems)**
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern

Fotomontage 2.4
Beckstraße

Stand: November 2015

 **PGV**

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



mind. 3,50



 STADT LINGEN EMS

Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute A1.4

Fotomontage
Grünverbindung zwischen
Beckstraße und Schwarzer Weg

Stand: Oktober 2015



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



**Routenführung A1.4
Umfahrung LSA**

2,50 m



 **STADT LINGEN EMS**

**Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr**

Hauptroute Brögbern

Fotomontage 2.6a
Damaschkestraße,
Ecke Haselünner Straße

Stand: November 2015

 **PGV**

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de



4,3 Lingen Innenstadt

Routenführung A1.4
Umfahrung LSA

 STADT LINGEN EMS
Stadt Lingen (Ems)
Klimaschutzteilkonzept
Fuß- und Radverkehr

Hauptroute Brögbern

Fotomontage 2.6b
Damaschkestraße,
Ecke Haselünner Straße

Stand: November 2015

 PGV
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Stadt Lingen (Ems)

Fuß- und Radverkehrszählung 2015

Stadt Lingen (Ems)

Fuß- und Radverkehrszählung 2015

Auftraggeber: Stadt Lingen (Ems)

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski,
B.A. Catharina Hagemann
Cand.-Ing Helena Münchs

Hannover, im November 2015

Inhalt

1	Einführung	1
1.1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	1
1.2	Beschreibung der Zählstellen	2
2	Ergebnisse.....	4
2.1	Auswertung der frühen Zählung (7.00-9.00 Uhr)	4
2.2	Auswertung der späten Zählung (15.30-18.30 Uhr).....	5
2.3	Auswertung des Gesamtzeitraumes.....	5
3	Vergleich und Fazit	6
3.1	Gegenüberstellung der Zählung 2004 und 2015	6
3.2	Fazit.....	7
	Tabellenverzeichnis	8
 Anhang		
Pläne	8
Diagramme	8

1 Einführung

1.1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Im Zusammenhang mit dem Konzept für den klimafreundlichen Fuß- und Radverkehr (Klimaschutzteilkonzept) für die Stadt Lingen wurde im Herbst 2015 eine ergänzende Fuß- und Radverkehrszählung durchgeführt.

Grundlage der Auswahl der Zählpunkte waren vorausgehende Zählungen aus den Jahren 2001 und 2004. Die Zählungen des Fuß- und Radverkehrs werden in einem Kordon um die Innenstadt durchgeführt, um

- die aktuelle Nachfrage des zu- und abfließenden Fuß- und Radverkehrs, besonders bezogen auf die Innenstadt als Hauptzielgebiet, zu ermitteln,
- damit auch langjährige Reihen der Fuß- und Radverkehrsnachfrage, im Falle z. B. jährlich wiederholter Zählungen, an definierten Zählstellen erhalten und die Entwicklung verfolgen zu können und
- planerisch verwertbare Hinweise für die Umsetzung des Fuß- und Radverkehrsnetzes an den Querungspunkten mit dem Innenstadt- bzw. Konrad-Adenauer-Ring zu erhalten.

Die Fuß- und Radverkehrszählung wurde mit Unterstützung der Stadt Lingen, die Zählpersonal bereitstellte (Auszubildende der Stadt und freiwillige Helfer), am 13. Oktober 2015, 03. November 2015 und 04. November 2015 an insgesamt 15 Zählstellen durchgeführt und vom beauftragten Planungsbüro PGV Dargel-Hildebrandt beaufsichtigt und ausgewertet.

Die Zählzeiten lagen bei der frühen Zählung zwischen 7.00 und 9.00 Uhr und bei der späten Zählung zwischen 15.30 und 18.30 Uhr. Dies entsprach damit im Wesentlichen den Hauptverkehrszeiten der Nutzer mit dem Ziel Innenstadt.

Datum	Uhrzeit	Zählstellen
13.10.2015	15.30-18.30 Uhr	Alle
03.11.2015	07.00-09.00 Uhr	Norden
04.11.2015	07.00-09.00 Uhr	Süden

Tabelle 1 Übersicht der Zählzeiten und -stellen

Die Wetterbedingungen waren für die Durchführung der Zählung günstig. Bei relativ frischen Temperaturen blieb es überwiegend trocken.

1.2 Beschreibung der Zählstellen

Insgesamt wurde an 15 Zählstellen gezählt. Im Folgenden werden diese Zählstellen einzeln erläutert, um auf die speziellen Eigenheiten und die Erfassung der geplanten Haupttrouten einzugehen:

Zählstelle 1.1 RF/FG-Brücke („Klapperbrücke“), HR Reuschberge/Schepsdorf

Die Zählstelle liegt auf einer Brücke, die nur für den Fußgänger- und Radfahrverkehr ausgelegt ist. Somit hat sie eine besondere Bedeutung für die Zählung als Zwangspunkt, da sie als Quermöglichkeit über den Dortmund-Ems-Kanal genutzt werden kann.

Zählstelle 1.2 Lindenstraße, HR Schepsdorf

Die Zählstelle Lindenstraße ist eine weitere Quermöglichkeit über den Dortmund-Ems-Kanal im Südwesten von Lingen und dient zur Anbindung an die Stadtteile Schepsdorf und Reuschberge.

Zählstelle 1.3 An der Kokenmühle, HR Darne-Bramsche/ Industriepark Süd

Die Zählstelle An der Kokenmühle liegt auf einer Brücke, die zur Überquerung der Bahnanlage dient und somit eine barrierefreie Anbindung an den Süden Lingens darstellt.

Zählstelle 1.4 RF/FG-Unterführung, HR Brögbern/ Bramhar

Diese Zählstelle befindet sich an der Einfahrt der Fuß- und Radfahrer-Unterführung unter der Nordbrücke. Diese Zählstelle befindet sich zudem im Zuge einer wichtigen Route für Schüler, da sie als Anbindung der verschiedenen Schulen im Zuge der Nordost-Hauptroute Brögbern/ Bramhar genutzt wird.

Zählstelle 1.5 Meppener Straße

Die Zählstelle ist zur Erfassung der Fußgänger und Radfahrer aus bzw. in nördlicher Richtung entlang der Meppener Straße eingerichtet.

Zählstelle 1.6 Altenlingener Weg, HR Altenlingen

An dieser Zählstelle werden ebenfalls die Fußgänger und Radfahrer aus bzw. in nördlicher Richtung erfasst, die parallel zur Meppener Straße die Haupttroute in Richtung Altenlingen befahren.

Zählstelle 1.7 Weidestraße

Die Zählstelle stellt eine weitere Quermöglichkeit in westlicher Richtung über den Dortmund-Ems-Kanal dar und ist eine parallele Quermöglichkeit zur Zählstelle 1.1, jedoch fährt über die Brücke Weidestraße ebenfalls motorisierter Verkehr.

Zählstelle 2.1 Mülentorstraße

Dier Zählstelle Mülentorstraße erfasst eine nordwestliche Anbindung der Innenstadt und des St.-Bonifatius-Hospitals.

Zählstelle 2.2 Klasingstraße, HR Holthausen

Die Zählstelle Klasingstraße befindet sich am Innenstadtring und dient zur Erfassung der Anbindung der Innenstadt und des St.-Bonifatius-Hospitals aus nördlicher Richtung (Waldstraße). Zum Zeitpunkt der Zählung befand sich auf der Wilhelmstraße eine Baustelle, die jedoch keinen nennenswerten Einfluss auf die Zählergebnisse hatte.

Zählstelle 2.3 Burgstraße, HR Brögbern/ Bramhar

Die Zählstelle erfasst eine zentrale östliche Anbindung der Innenstadt und befindet sich am Anfang der Fußgängerzone. Während der Zählung sind am Kreisverkehr Georgstraße/Burgstraße zwei Radfahrer miteinander kollidiert.

Zählstelle 2.4 Marienstraße

Diese Zählstelle befindet sich im Osten der Innenstadt als Hauptzugang der Fußgängerzone. Der Zählpunkt liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und erfasst somit große Teile des zu- und abgehenden Fahrgastverkehrs und der auf die Bahnunterführung bezogenen Verkehre (Hauptroute Gauerbach).

Zählstelle 2.5 Fußgängerüberweg, Konrad-Adenauer-Ring/ Lookenstraße

An diesem südöstlichen Zählpunkt wird eine Querungszählung am Innenstadtring in Höhe der im Regelfall hochfrequentierten Lookenstraße durchgeführt (Fußgängerzone).

Zählstelle 2.6 Fußgänger-LSA, Konrad-Adenauer-Ring/ Neue Straße

An diesem Zählpunkt werden nur die Fußgänger und Radfahrer erfasst, die den Konrad-Adenauer-Ring queren. Der Knoten liegt westlich der Innenstadt.

Zählstelle 2.7 Fußgänger-LSA, Konrad-Adenauer-Ring/ Zum neuen Hafen

An diesem Zählpunkt werden ebenfalls nur die Fußgänger und Radfahrer erfasst, die den Konrad-Adenauer-Ring queren. Das Krankenhaus der Stadt Lingen liegt direkt an diesem Knotenpunkt und erweist somit eine besondere Bedeutung.

Zählstelle 3 Bahnunterführung, HR Gauerbach

Diese Zählstelle ist im Jahr 2015 neu zu den anderen Zählstellen aus 2004 hinzugekommen, da sie als direkte Verbindung in die östlichen Stadtteile Lingen eine besondere Bedeutung erlangt hat und eine Umfahrung des Bahnübergangs Georgstraße darstellt.

2 Ergebnisse

2.1 Auswertung der frühen Zählung (7.00-9.00 Uhr)

Bei der frühen Zählung zwischen 7.00 und 9.00 Uhr ist insgesamt die Anzahl der sich stadteinwärts bewegenden Personen höher als stadtauswärts. Dies ist durch die hohe Arbeitsplatzmobilität zu erklären.

Besonders hoch ist sowohl das Fußgänger- als auch das Radfahreraufkommen bei der Zählstelle 3, der Unterführung Bahnhof (vgl. Diagramm 3a+b).

Lingen weist eine hohe Zahl an Arbeitspendlern auf, die diese Unterführung passieren. Insgesamt queren 231 Fußgänger und 513 Radfahrer diese Zählstelle. Das maximale Aufkommen der Radfahrer beginnt um 7.15 Uhr und das der Fußgänger eine halbe Stunde später um 7.45 Uhr. Danach sinken die Werte, jedoch nicht auffallend, sodass selbst am Zählungsende noch viele Rad- und Fußgänger die Unterführung Bahnhof passieren.

Ebenfalls auffallend ist die hohe Anzahl an Radfahrern an der Zählstelle 1.4, der RF/FG-Unterführung (vgl. Diagramm 1.4a+b). Diese konzentrieren sich im Zeitraum zwischen 7.30 bis 8.00 Uhr. Wie bereits in der Beschreibung der Zählstellen genannt befinden sich nordöstlich der Zählstelle zahlreiche Schulen. Dies erklärt das hohe Aufkommen an stadtauswärts fahrenden Radfahrern in einem kurzen Zeitraum.

Des Weiteren sind hohe Radfahreraufkommen stadteinwärts an den Zählstellen 1.1 (Klapperbrücke), 1.2 (Lindenstraße), 1.3 (An der Kokenmühle) und 2.1 (Mühlentorstraße) zu beobachten. Hier sind größtenteils keine zeitlichen Präferenzen ersichtlich. Eine Ausnahme bildet die Lindenstraße, in der von insgesamt 277 Radfahrern 148 von 7.30-7.45 die Zählstelle passieren.

Eine hohe Anzahl an Fußgängern passieren die Zählstelle 2.4 Marienstraße (vgl. Diagramm 2.4a+b), insgesamt 252 Fußgänger, davon 161 stadteinwärts. Da die Marienstraße den Anfang der Fußgängerzone bildet, ist dies aber durchaus erklärbar. Eine zeitliche Konzentration liegt nicht vor.

2.2 Auswertung der späten Zählung (15.30-18.30 Uhr)

Bei der späten Zählung lassen sich keine so eindeutigen Bewegungsrichtungen ausmachen wie zur frühen Zählung. In der morgendlichen Zählung dominierte ganzheitlich gesehen die stadteinwärtige Fahrtrichtung, wogegen bei der abendlichen Zählung beide Fahrtrichtungen gleichermaßen bedeutend sind.

Auffallend hoch sind auch hier die Werte an der Zählstelle 3, der Unterführung Bahnhof (vgl. Diagramm 3c+d). Sowohl das Fußgänger- als auch das Radfahreraufkommen ist hier gleichbleibend hoch.

Des Weiteren weisen nahezu alle Zählstellen im Fußgängerzonenbereich (2.1 bis 2.5) hohe Werte an gezählten Fußgängern auf. Besonders hoch sind diese in der Marienstraße (vgl. Diagramm 2.4c+d) und Konrad-Adenauer-Ring / Lookenstraße (vgl. Diagramm 2.5c+d), aber auch in der Mühlentorstraße (vgl. Diagramm 2.1c+d) und der Burgstraße (vgl. Diagramm 2.3c+d). Eine zeitliche Präferenz gibt es nicht.

Bei den weiter außerhalb gelegenen Zählstandorten wurden weit mehr Radfahrer gezählt als Fußgänger. Dies ist besonders bei den Zählstandorten 1.2 Lindenstraße (vgl. Diagramm 1.2c+d), 1.3 An der Kokemühle (vgl. Diagramm 1.3c+d) und 1.4 RF/FG Unterführung (vgl. Diagramm 1.4c+d) der Fall. Auch hier gibt es keine eindeutige zeitliche Präferenz.

2.3 Auswertung des Gesamtzeitraumes

Generell lässt sich feststellen, dass in der späten Zählung insgesamt mehr Fußgänger und Radfahrer erhoben wurden als in der frühen Zählung.

So wurden bei der frühen Zählung 1.112 Fußgänger und 2.988 Radfahrer gezählt. Bei der späten Zählung waren dies 3.828 Fußgänger und 4.143 Radfahrer.

Über den gesamten Tagesverlauf weisen die innenstadtnahen Zählstandorte die höchsten Werte auf. Dies betrifft die Zählstellen 2.1 bis 2.4 (vgl. die Diagramme 2.1e bis 2.4e). Am meisten Fußgänger weist die Zählstelle Marienstraße auf (vgl. Diagramm 2.4e). An diesen Standorten gibt es auch weniger tageszeitliche Schwankungen, auch wenn die Maxima eindeutig in den Nachmittagsstunden auftreten.

Ein weiterer wichtiger Standort ist die Zählstelle 1.4, die RF/FG Unterführung (vgl. Diagramm 1.4e). Hier sind besonders die Radfahrer ausschlaggebend für die hohen Werte. Besonders zu Schulbeginn werden hier Maximalwerte erreicht.

Ein weiterer, hoch frequentierter Zählstandort bildet die Unterführung Bahnhof (vgl. Diagramm 3e). Hier werden über den gesamten Tag sowohl hohe Fußgänger- als auch Radfahrerzahlen erhoben.

3 Vergleich und Fazit

3.1 Gegenüberstellung der Zählung 2004 und 2015

Für die Gegenüberstellung der Zählungen aus den Jahren 2004 und 2015 bietet sich nur die späte Zählung von 15.30 bis 18.30 Uhr als Vergleich an. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass es zu der Zählstelle 3 Bahnofsunterführung keine Vergleichswerte gibt, da diese Zählstelle 2004 nicht erfasst wurde.

Bei einer Gegenüberstellung der Zählungen aus den Jahren 2004 und 2015 ist auffällig, dass keine wesentlichen Unterschiede im Radverkehr zu verzeichnen sind. 2004 wurden 4.165 Radfahrer gezählt und 2015 4.143. Bei den aufgenommenen Fußgängern ist eine Steigerung des Fußgängeraufkommens festzustellen. Im Jahr 2004 wurden 3.071 Fußgänger erfasst und 2015 3.828.

Bei den Zählstellen 1.3 An der Kokenmühle (vgl. Diagramm 1.3 f) und 2.3 Burgstraße (vgl. Diagramm 2.3 f) ist besonders auffällig, dass sich das Radfahreraufkommen jeweils um die Hälfte reduziert hat. Die Reduzierung der Radfahrer an diesen Zählstellen könnte aufgrund der zwischenzeitlich neu errichteten Bahnofsunterführung erfolgt sein, da sich hier eine räumliche Verlagerung ergeben hat. Die Zählstelle 2.2 Klasingstraße (vgl. Diagramm 2.2 f) sticht mit einer Halbierung des Fußgängeraufkommens heraus.

Eine weitere außerordentliche Entwicklung ist bei der Zählstelle 2.4 Marienstraße (vgl. Diagramm 2.4 f) festzustellen. Dort hat sich das Radverkehrsaufkommen von 164 Radfahrer auf 328 verdoppelt. Das Fußgängeraufkommen ist an dieser Zählstelle am höchsten.

3.2

Fazit

Im Herbst 2015 wurden mit Unterstützung durch städtisches Personal innerhalb eines ringförmigen Zählkordons um die Lingener Innenstadt an 15 Querschnitts-Zählstellen Fußgänger und Radfahrer gezählt. Die letzte offizielle Zählung im Jahr 2004 liegt länger zurück, dennoch ist ein Vergleich möglich und sinnvoll, um die langjährige Entwicklung zu verfolgen. Die diesjährigen Zählungen fanden ab Mitte Oktober bei trockener Witterung statt. Die Nachmittagszählung von 15:30 Uhr bis 18:30 konnte noch kurz vor den Herbstferien erfolgen, die Morgenzählungen kurz danach bei kühleren Temperaturen.

Die Ergebnisse zeigen erfreulich hohe Frequenzen des nichtmotorisierten Verkehrs von und zur Innenstadt, auch im Vergleich mit 2004; damals erfolgten die Zählungen bereits Ende August bei wärmerer Witterung. Somit kann festgehalten werden:

- Der **Fuß- und der Radverkehr von und zur Innenstadt** sind in der Summe aller erfassten Morgen- und Nachmittagsstunden, gemessen an den genannten Zählwerten, etwa gleichermaßen attraktiv bzw. beliebt, mit tageszeitlichen und lokalen Unterschieden.
- Einzelne **Spitzenwerte des Radverkehrs** sind im Tagesablauf morgens zwischen 7:30 und 8:30 zu verzeichnen, in der Bahnofsunterführung mit 298 Radfahrern in beiden Richtungen.
- **Spitzenwerte des Fußverkehrs** sind jedoch in den erfassten Fußgängerzonen Looken- und Marienstraße zu verzeichnen, welches hier zwischen dem Vier- und Fünffachen des Radverkehrs beträgt. In der Burgstraße überwiegt morgens der Radverkehr, nachmittags herrscht etwa Gleichstand.
- Insbesondere die – übrigens vielerorts zu beobachtende – anhaltende **Attraktivität des Zufußgehens** von und zur Lingener Innenstadt inkl. Bahnhof ist ein Fingerzeig auf die Notwendigkeit, bestehende Barrieren und Sicherheitsmängel auf dem Weg dorthin zu erfassen und zu beheben.
- Der **Neubau der Bahnofsunterführung** hat zu plausiblen räumlichen Verlagerungen geführt und seine Attraktivität unter Beweis gestellt. Nutzen und Vorteile dieses Bauwerks sind unbestritten, auch wenn die rein bahnhofsbezogenen Pendlerverkehre bei der Erhebung nicht isoliert werden konnten, sondern sich besonders nachmittags in der Unterführung mit den Innenstadtbesuchern vermischen.

Die während der Arbeit am Klimaschutzteilkonzept erfassten Gestaltungs- und Sicherheitsmängel am Innenstadtring und zum Teil in der Bahnofsunterführung müssen deshalb weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt inkl. Bahnhof für den nichtmotorisierten Verkehr nach sich ziehen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Übersicht der Zählzeiten.....	1
-----------	-------------------------------	---

Anhang

Pläne

Zählung Plan 1 Übersicht der Zählstellen

Zählung Plan 2 Übersicht der Zählstellen mit Ergebnissen aus 2004 und 2015

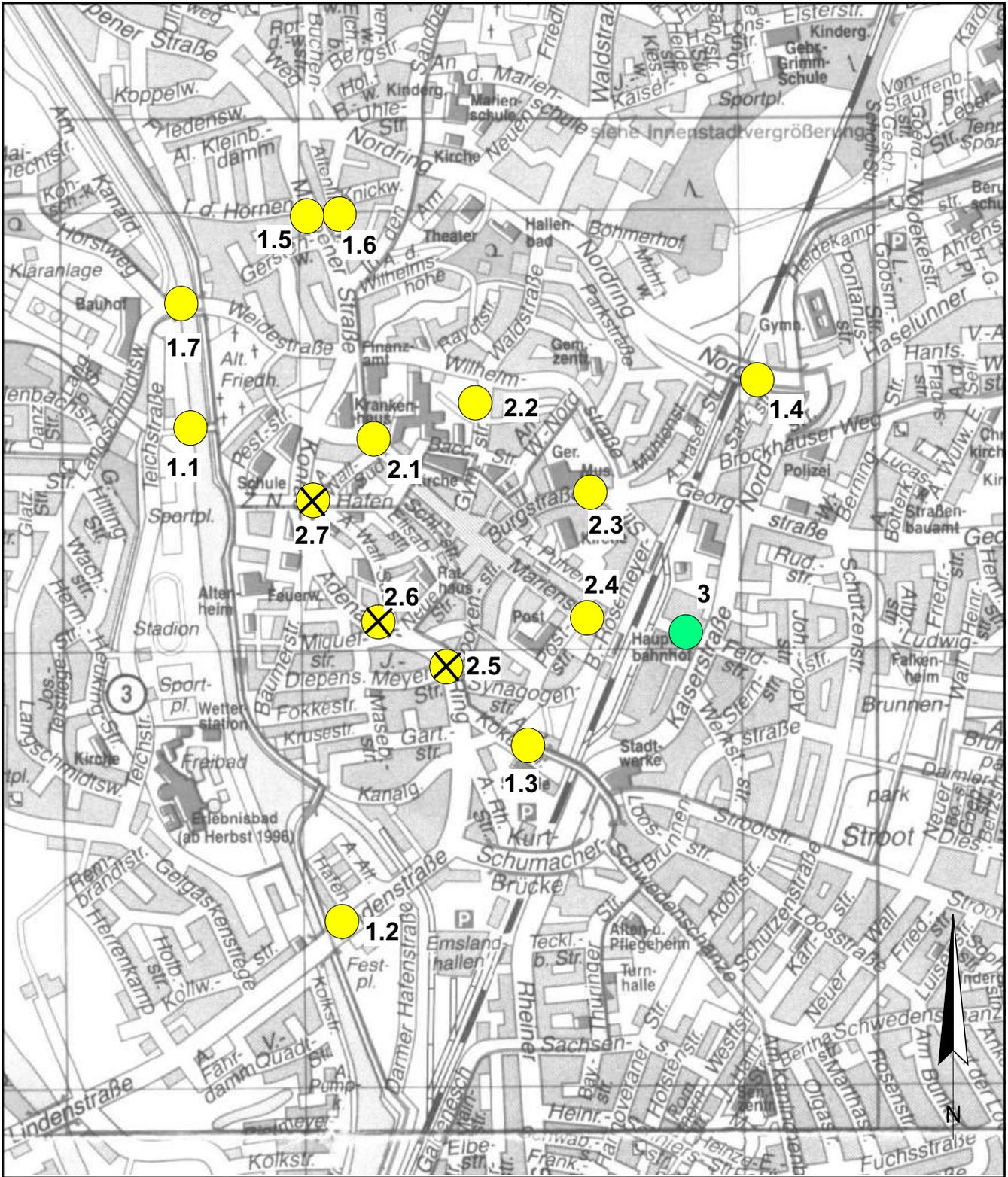
Diagramme

Diagramm 1.1 bis 3a+b: Ergebnisse der frühen Zählung in Diagrammen

Diagramm 1.1 bis 3 c+d: Ergebnisse der späten Zählung in Diagrammen

Diagramm 1.1 bis 3 e: Zählungsergebnisse im Tagesverlauf

Diagramm 1.1 bis 3 f: Gegenüberstellung der Zählungen 2004 und 2015 in Diagrammen



Legende

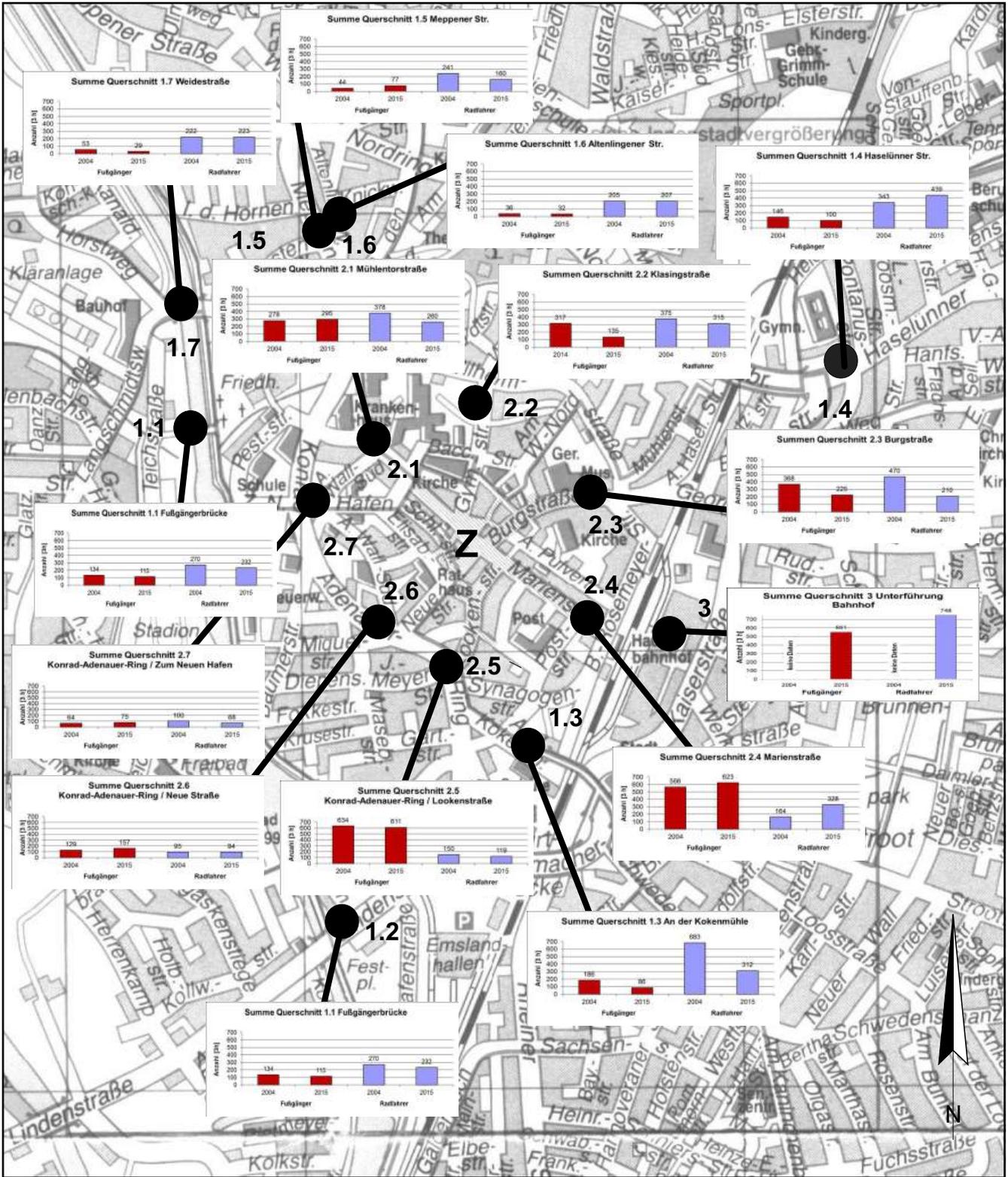
-  Zählstelle UBA-Modellvorhaben 2001/2004
-  Querungszählung
-  Neue Zählstelle

Stand: November 2015

Stadt Lingen

Zählung Plan 1:
Übersicht der Zählstellen





Legende

Aufkommen Radfahrer/Fußgänger 3h (15.30 - 18.30 Uhr)

1.1 Nummer der Zählstelle (vgl. Tabelle)

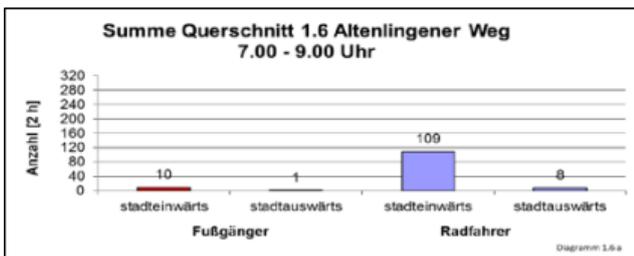
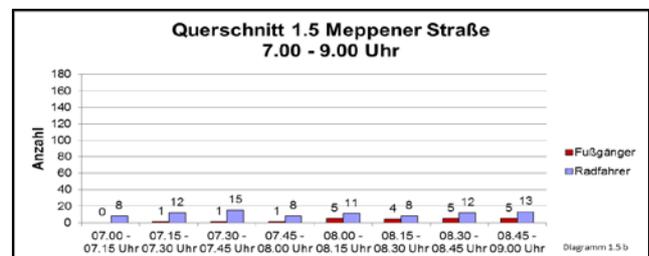
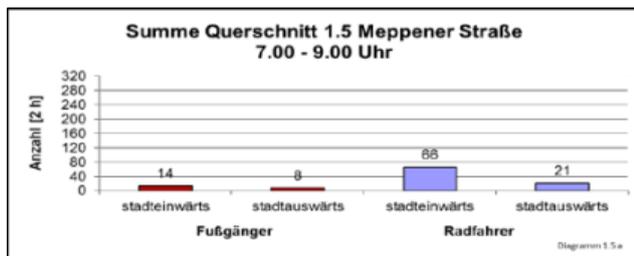
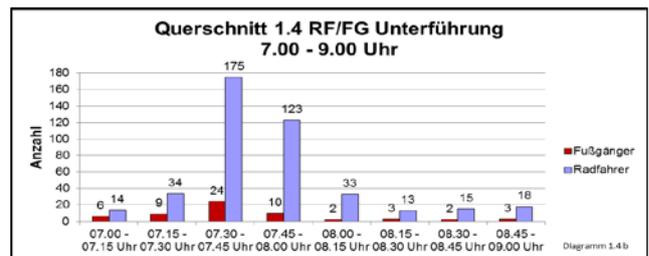
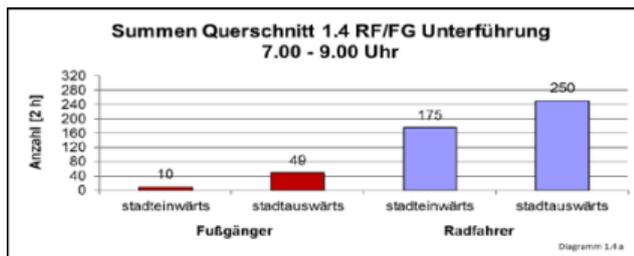
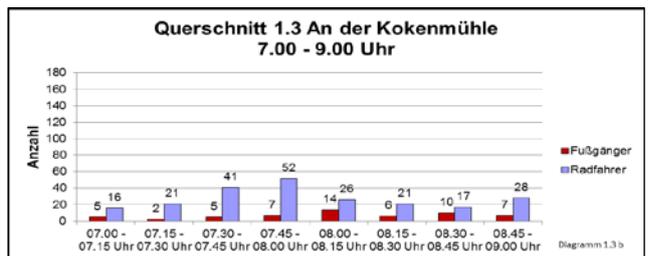
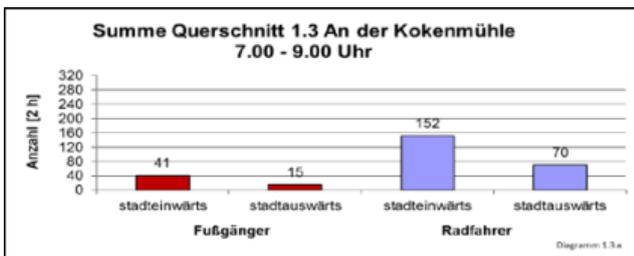
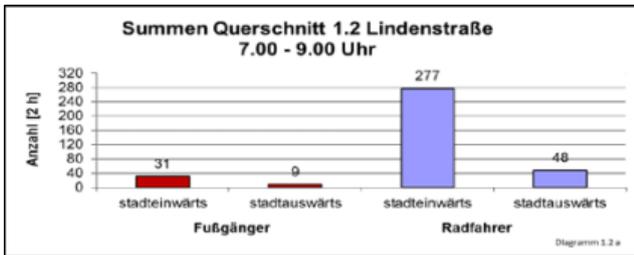
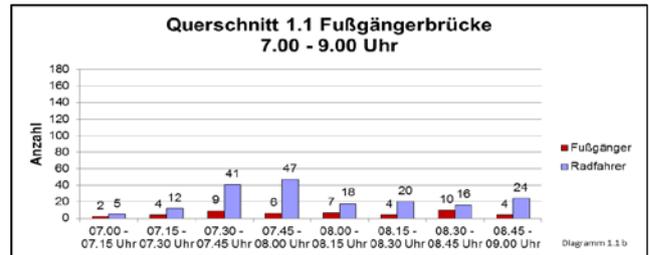
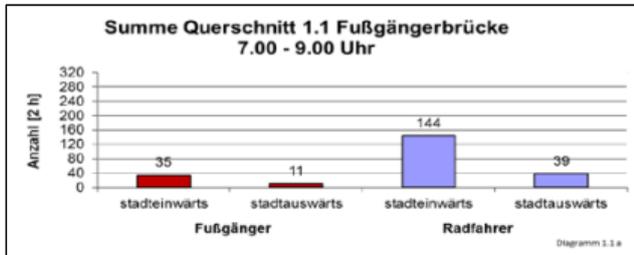
Z angenommenes Zentrum bei Fahrtrichtung stadtauswärts

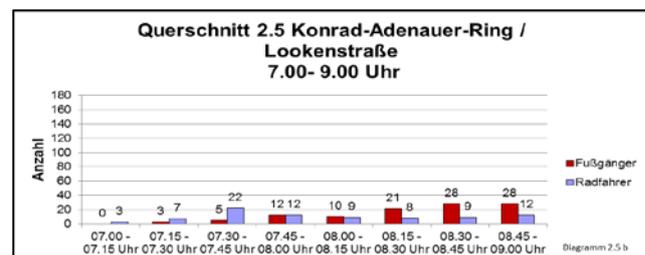
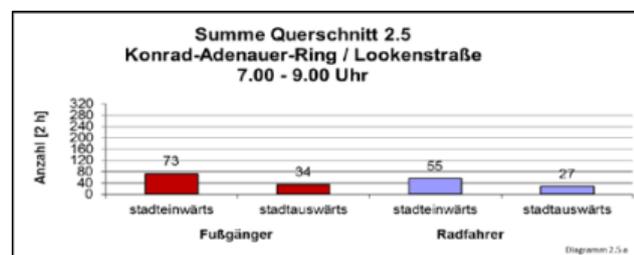
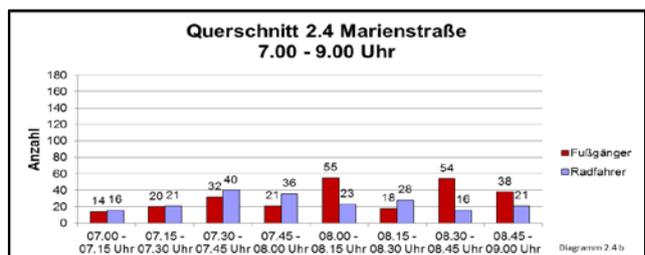
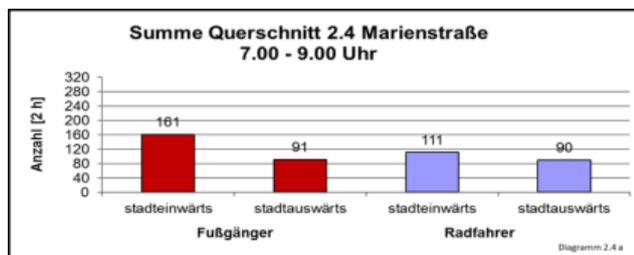
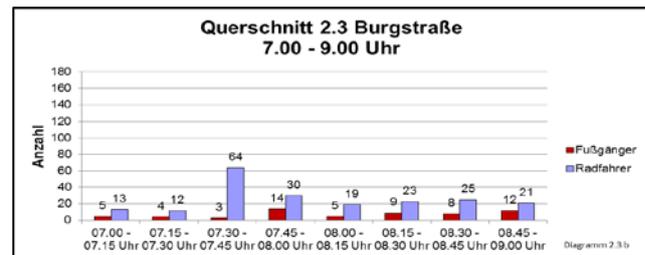
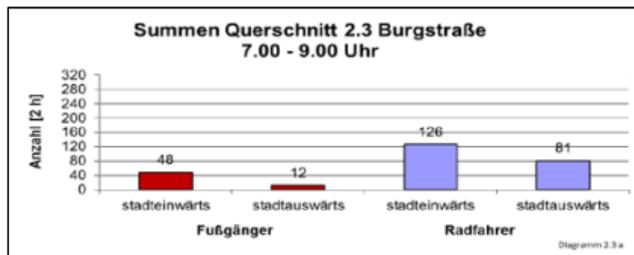
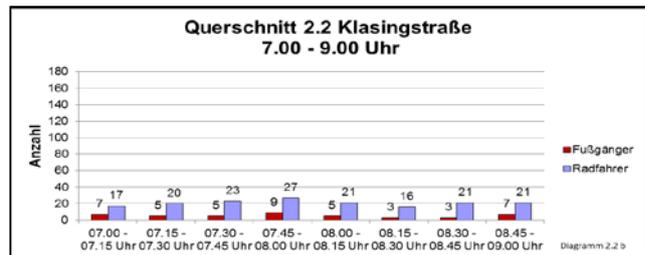
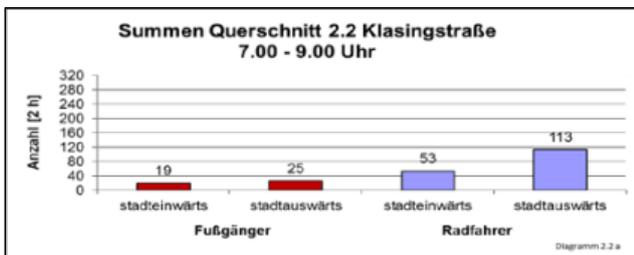
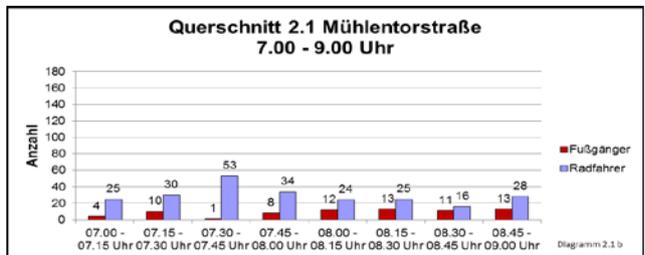
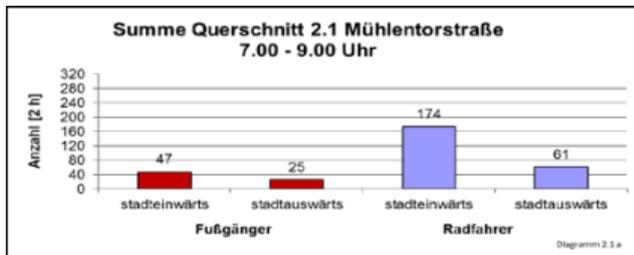
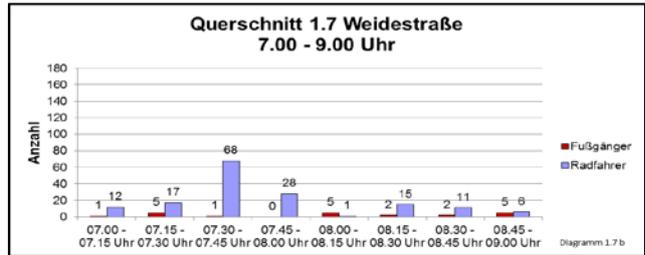
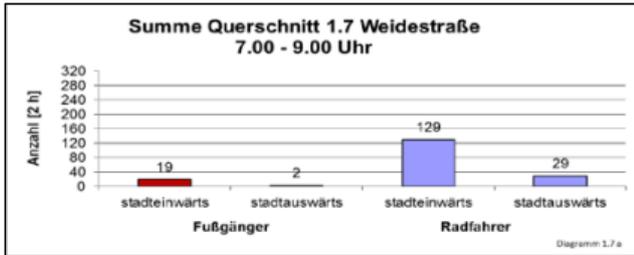
Stand: November 2015

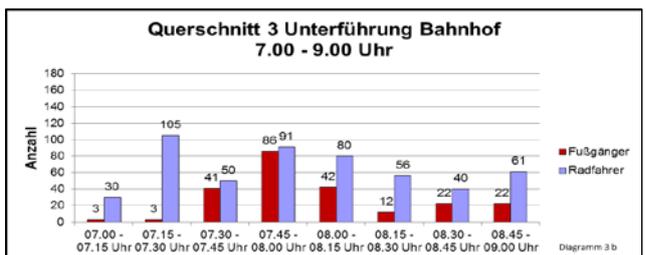
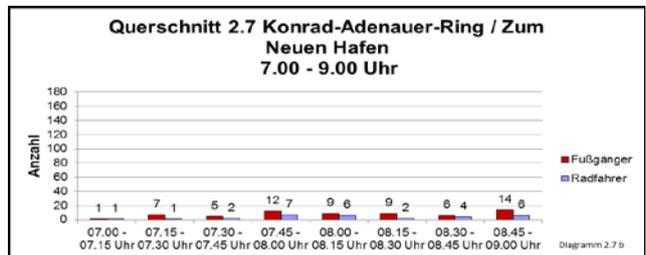
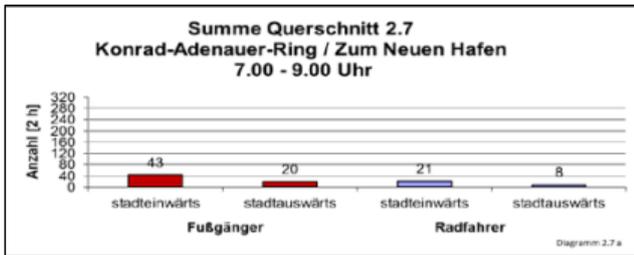
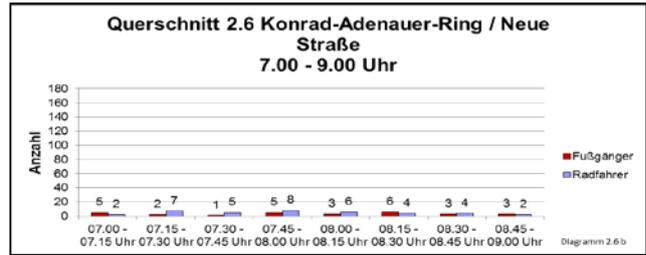
Stadt Lingen

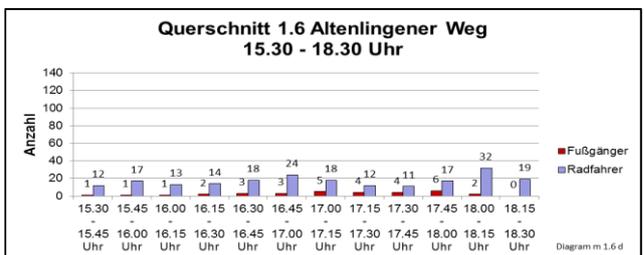
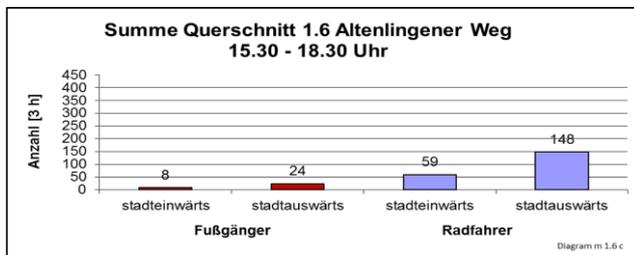
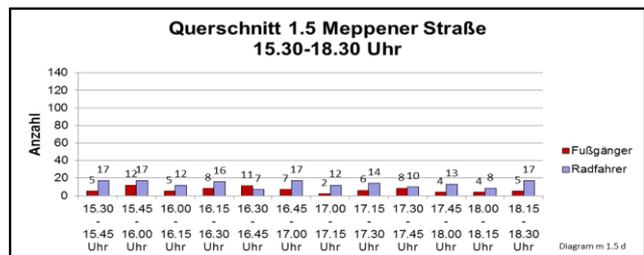
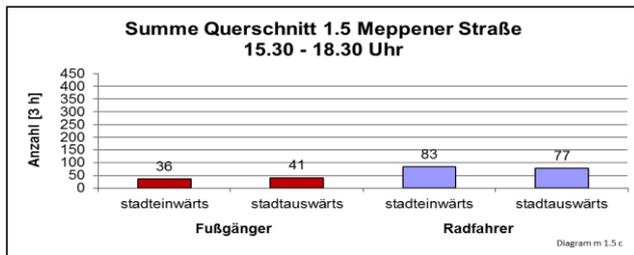
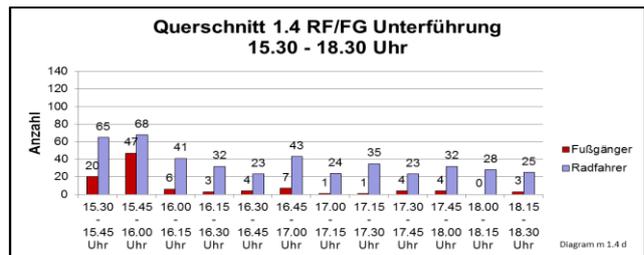
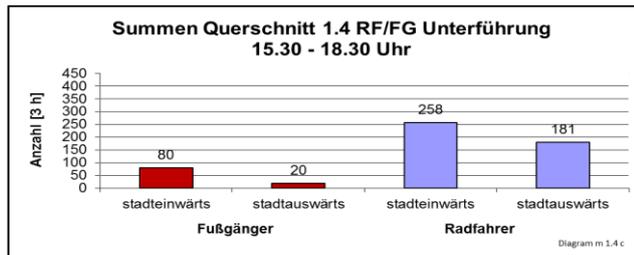
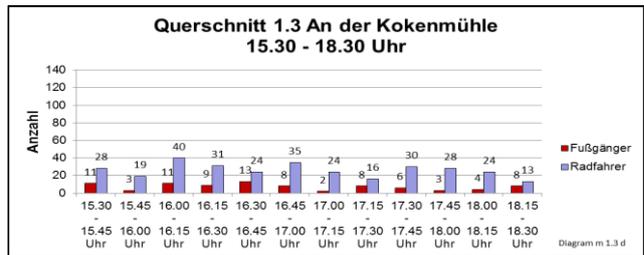
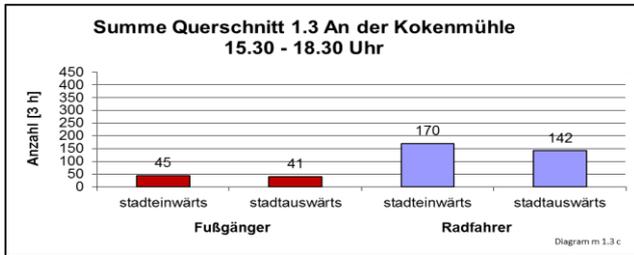
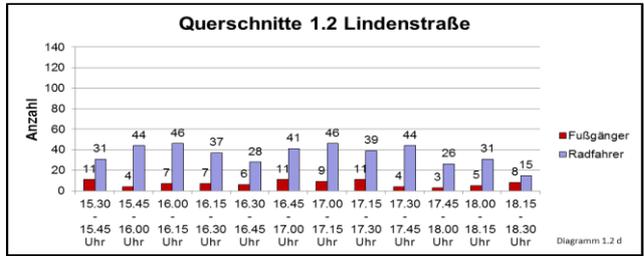
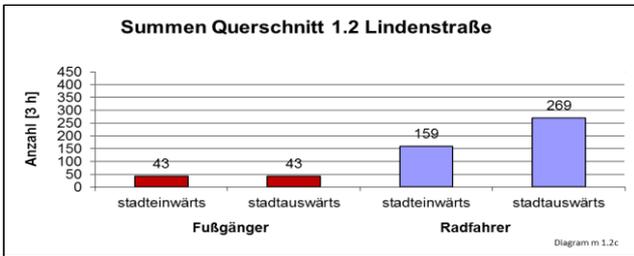
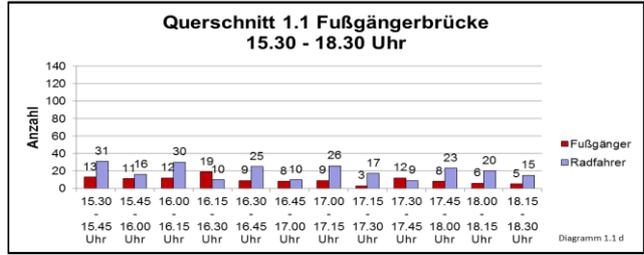
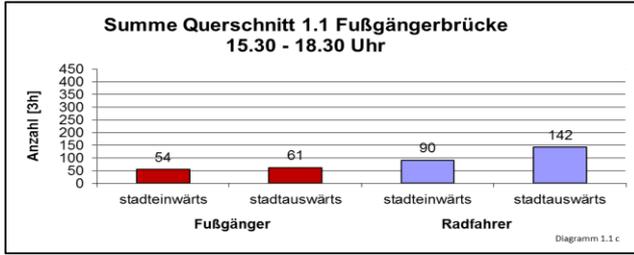
Zählung Plan 2:
Übersicht der Zählstellen
mit Ergebnissen aus 2004 und 2015

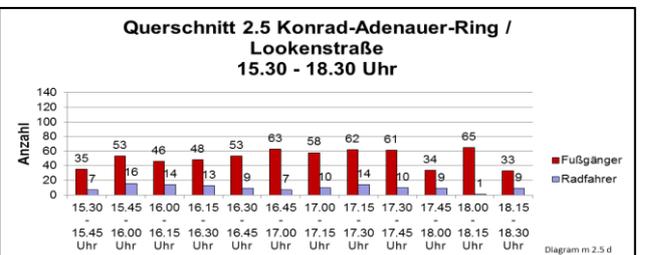
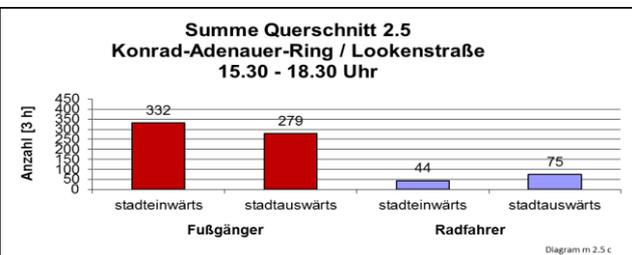
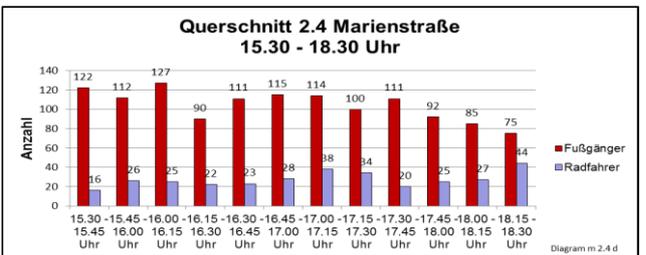
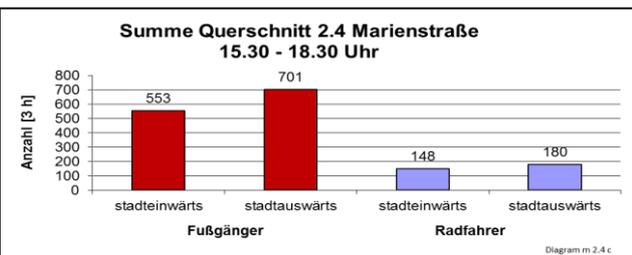
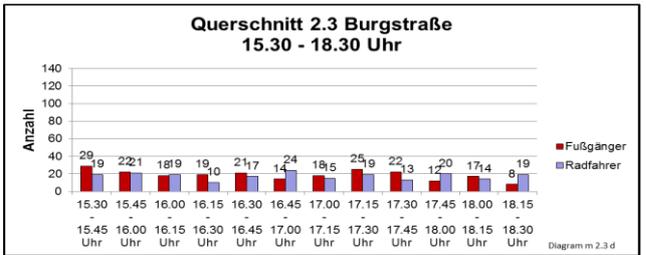
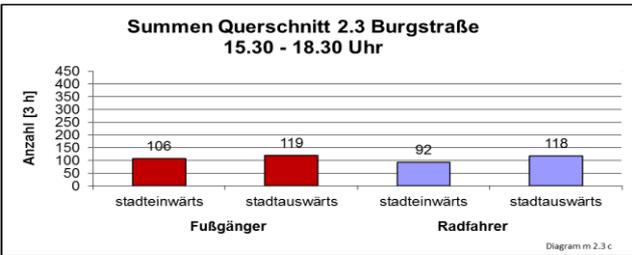
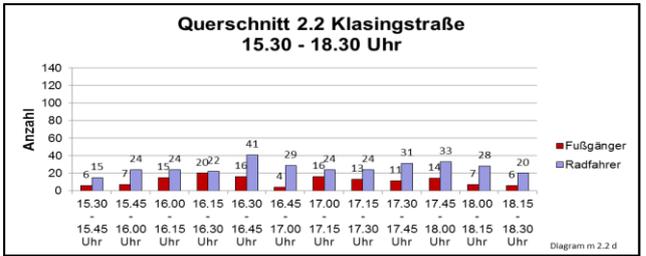
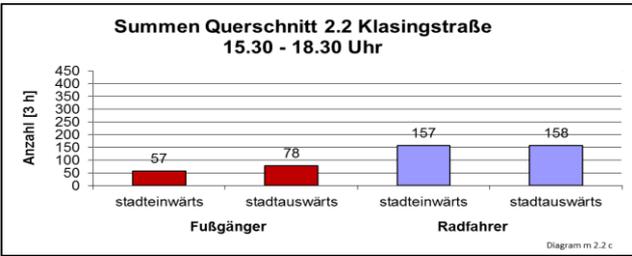
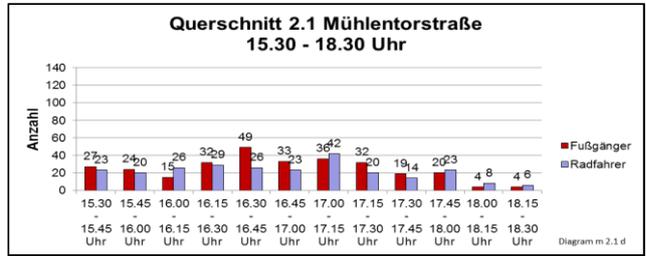
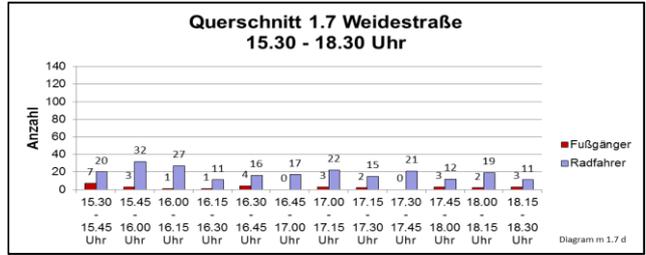
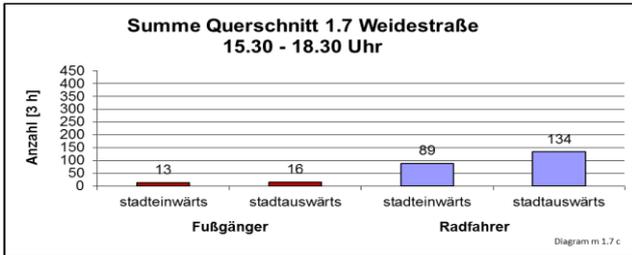


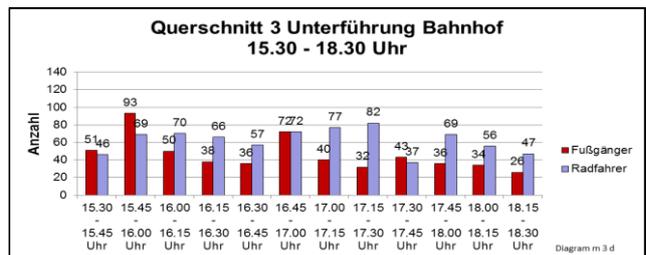
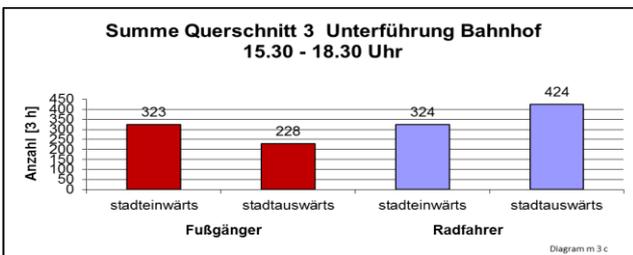
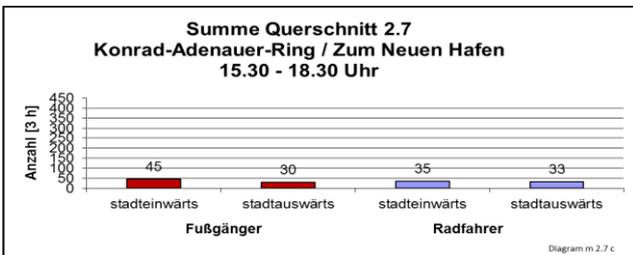
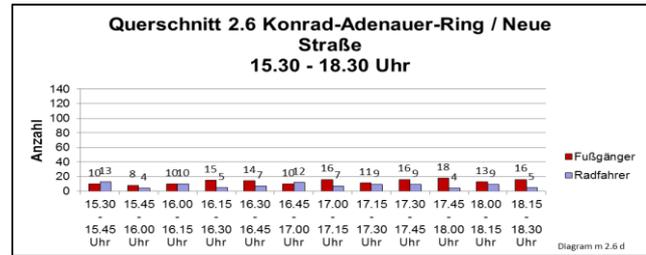
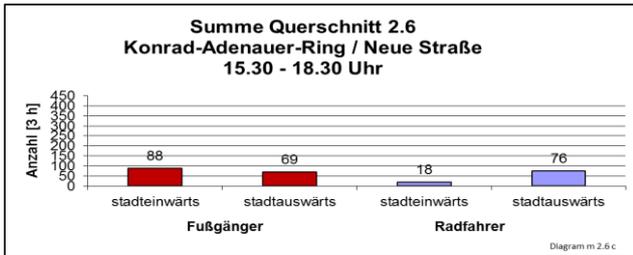


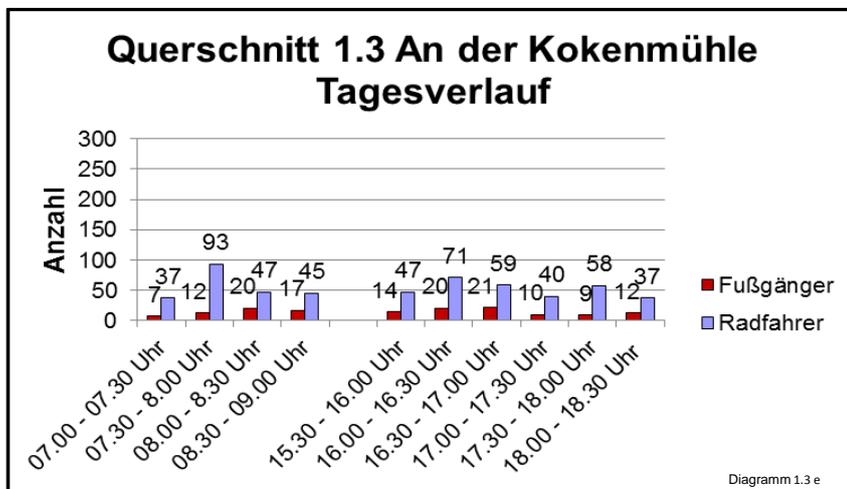
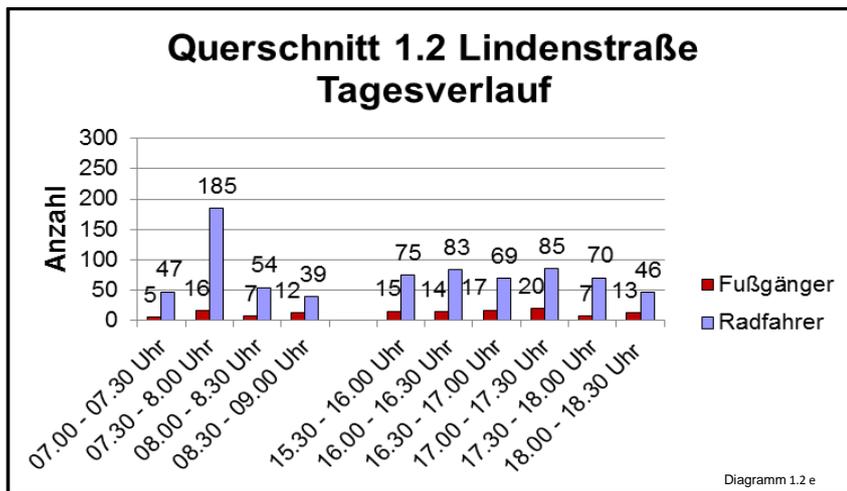
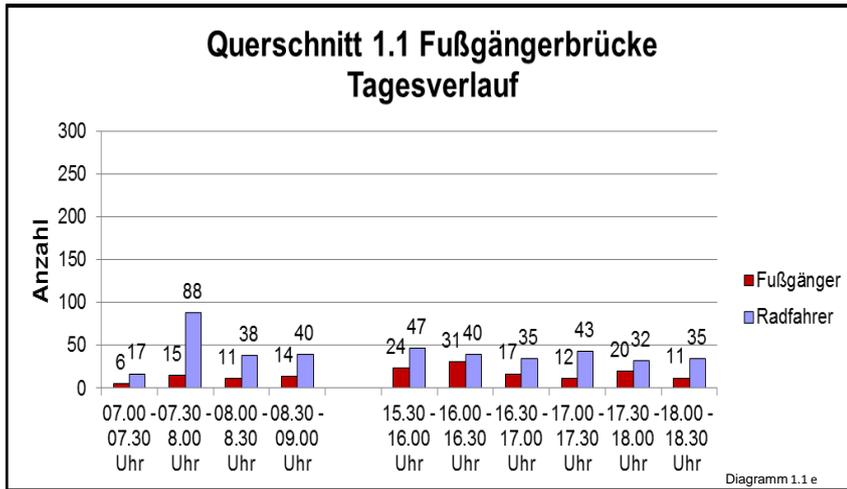


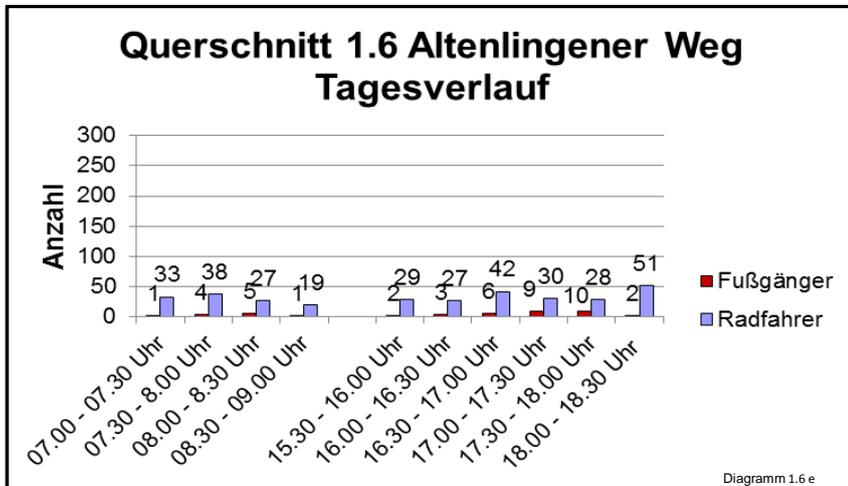
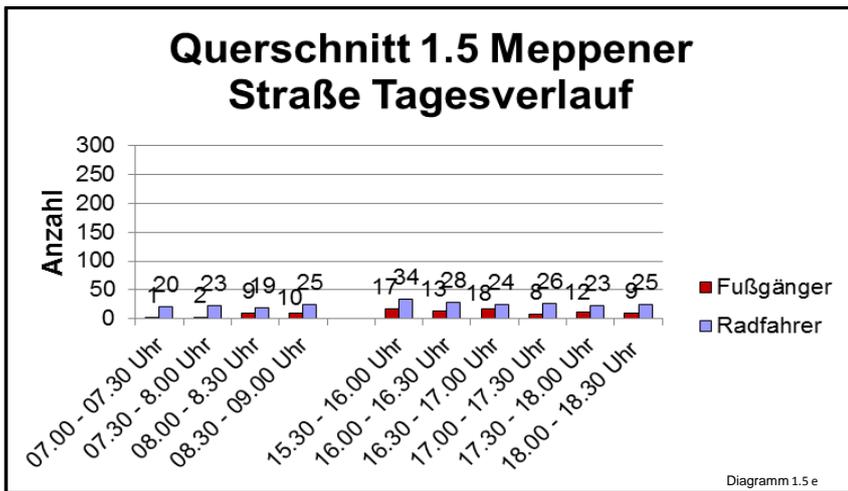
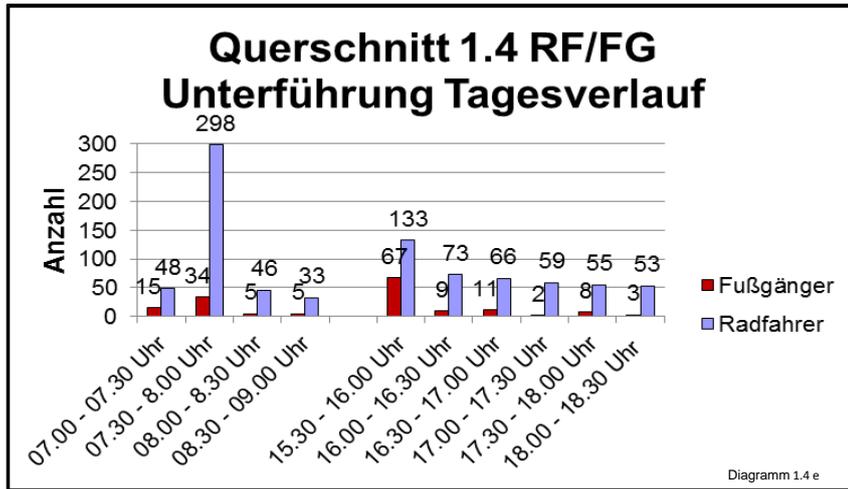


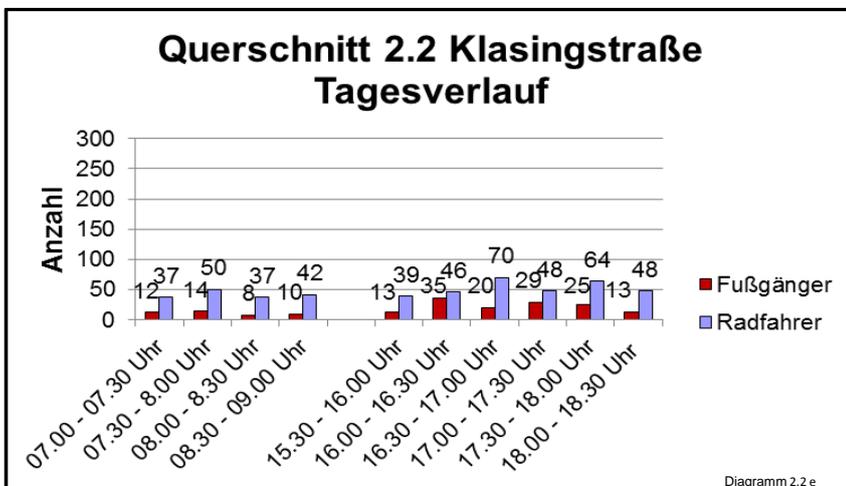
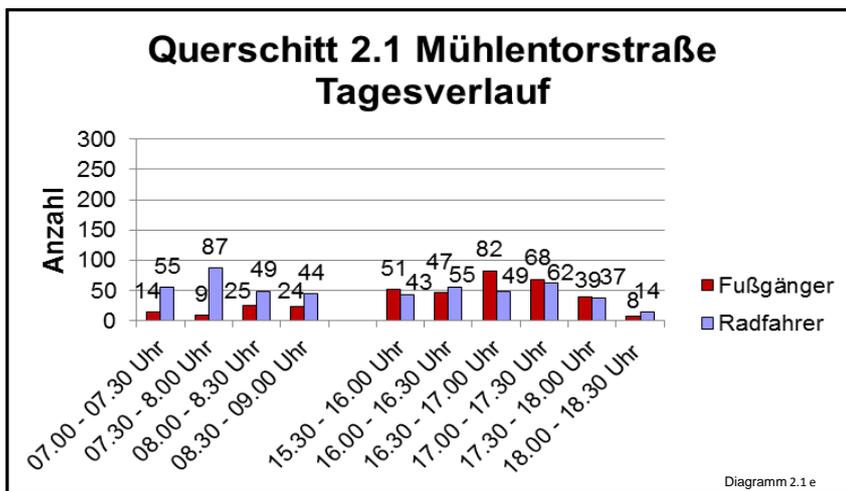
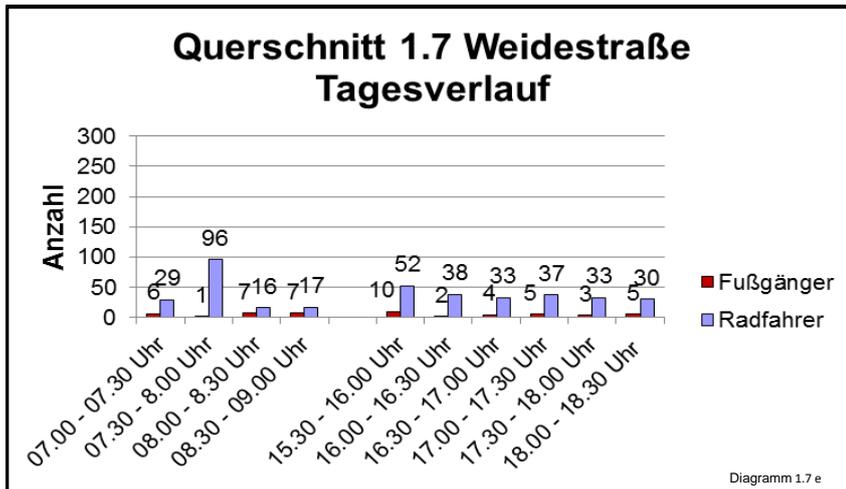


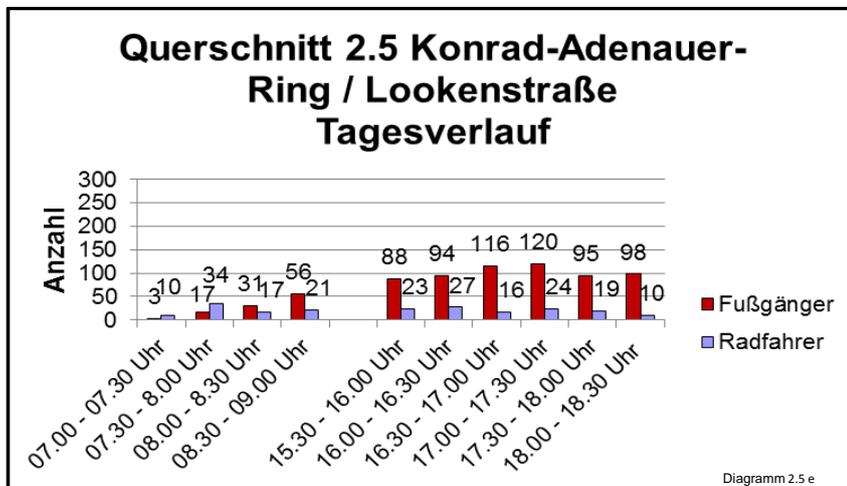
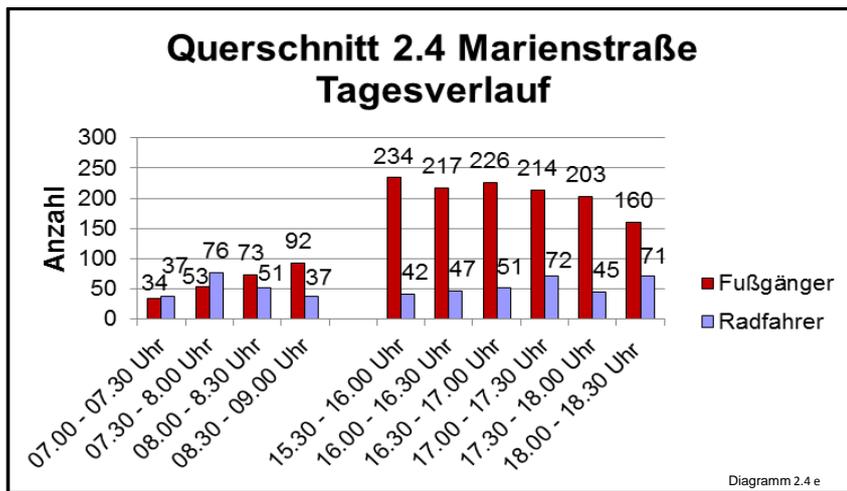
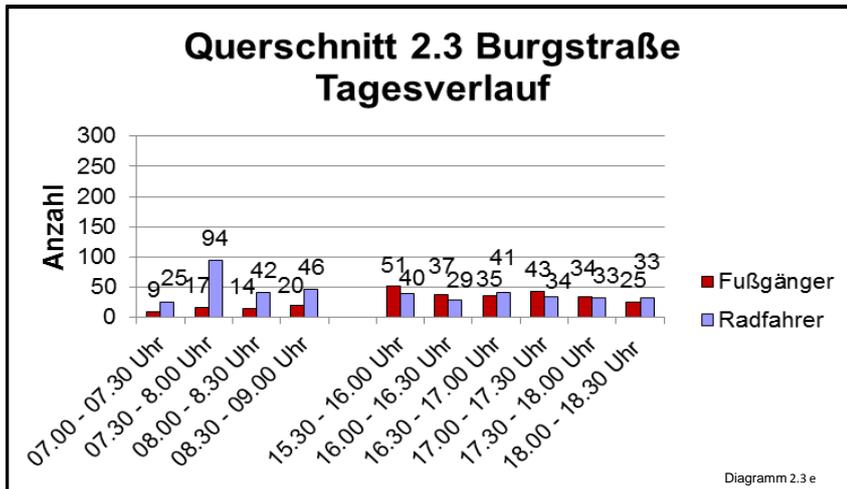


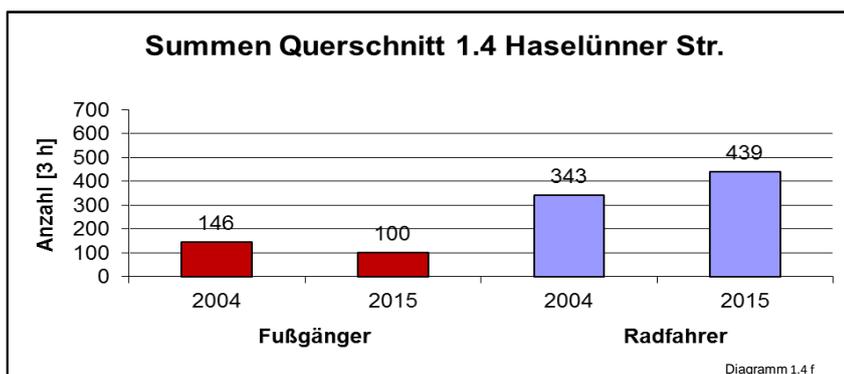
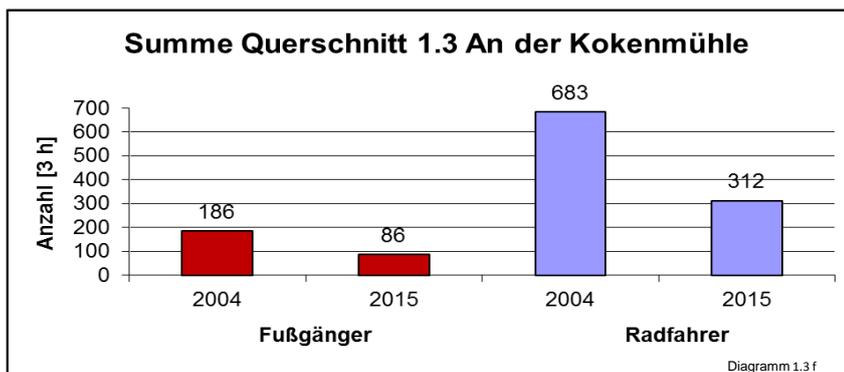
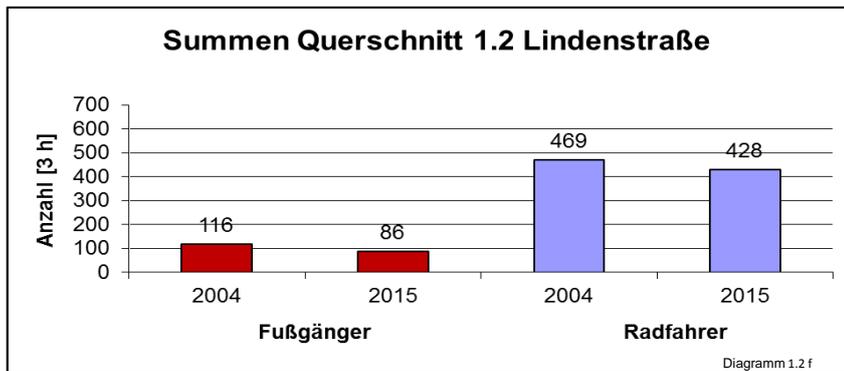
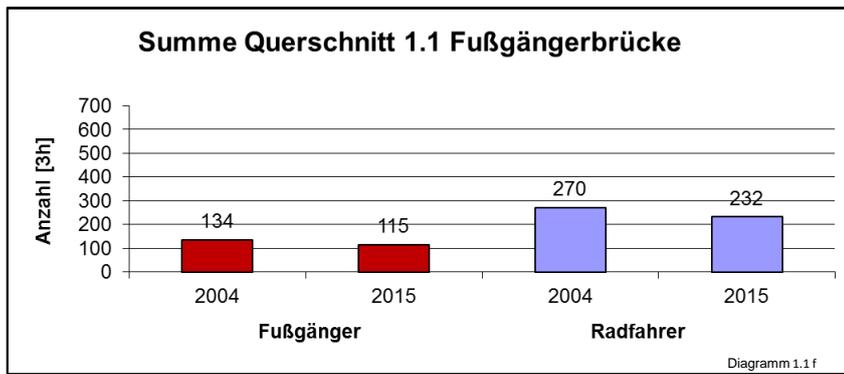


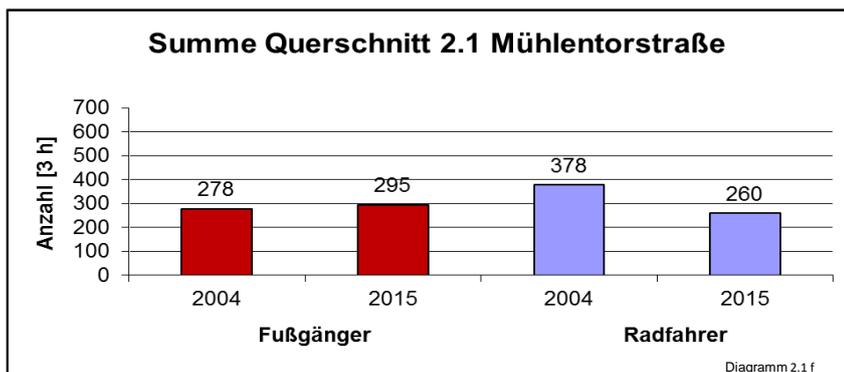
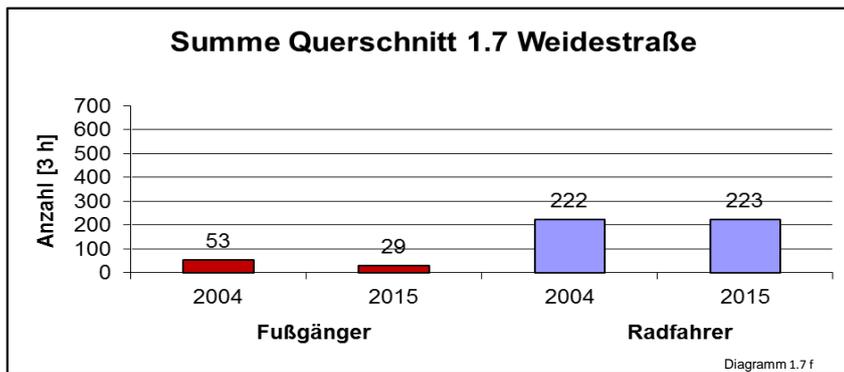
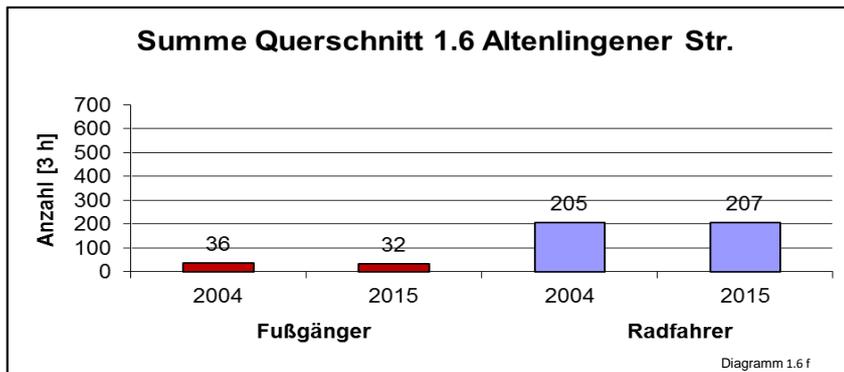
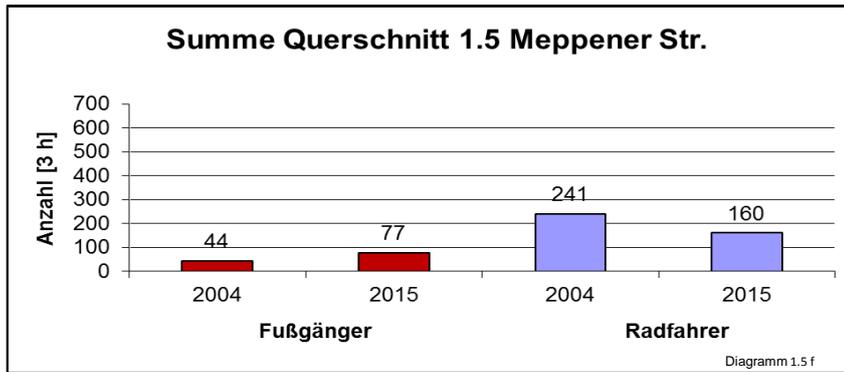


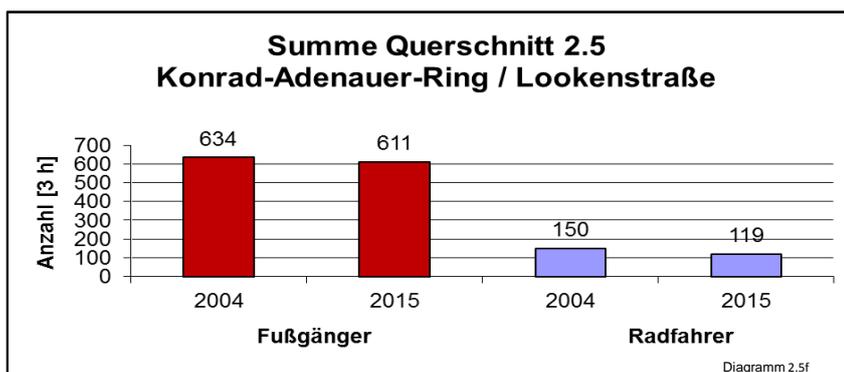
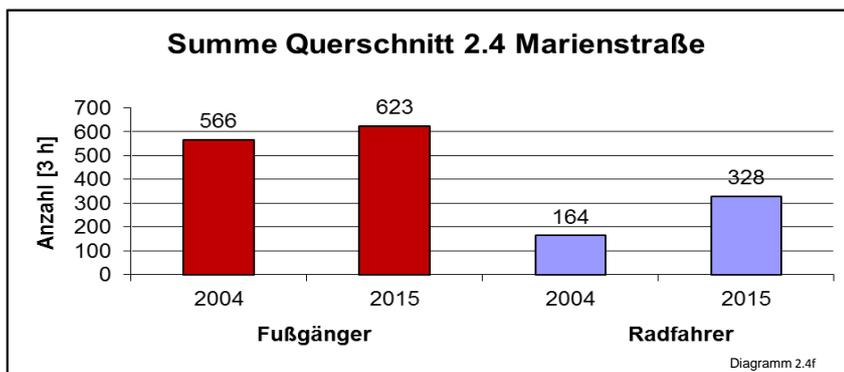
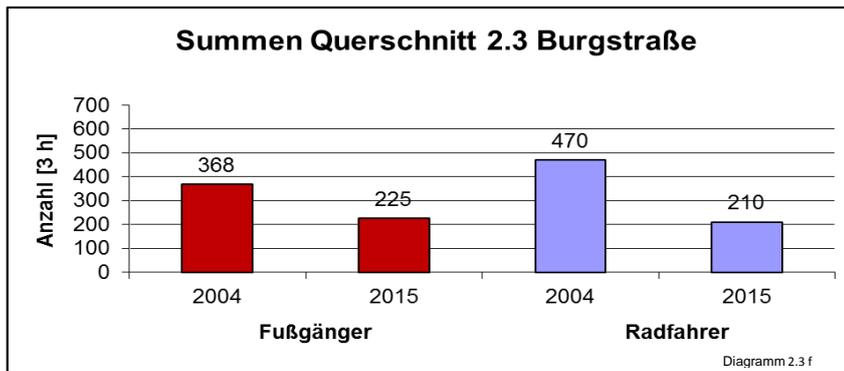
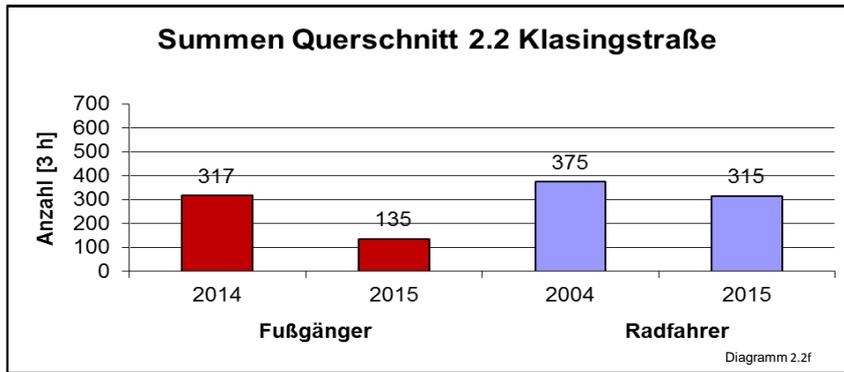


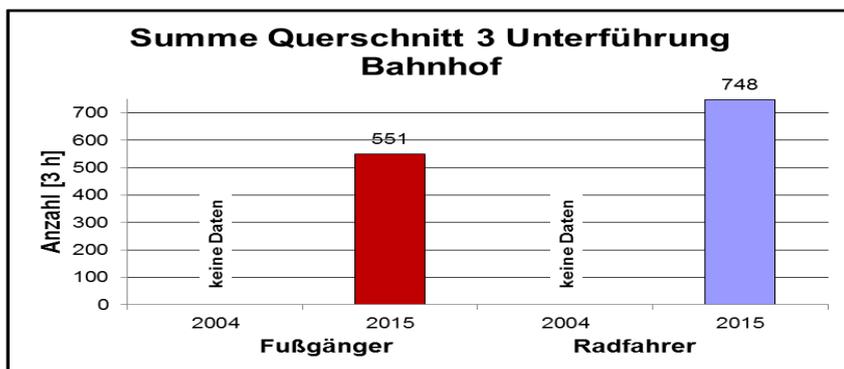
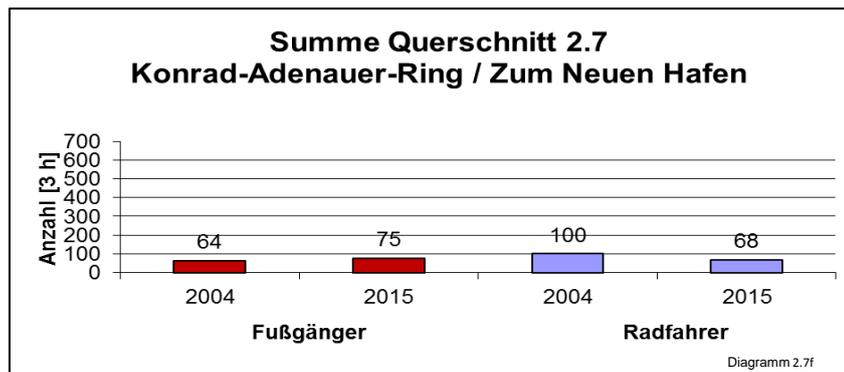
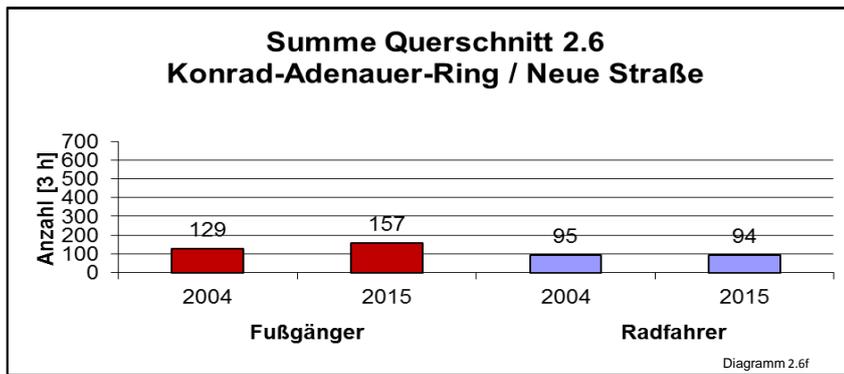














STADT **LINGEN** EMS

Stadt Lingen (Ems)

Unfallanalyse

PGV



Stadt Lingen (Ems)

Unfallanalyse

Auftraggeber: Stadt Lingen (Ems)

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt
Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski
B.A. Catharina Hagemann
B.Sc. Julia Hauser
Cand.-Ing. Helena Münchs
Cand.-Ing. Gregor Gaffga

Hannover, im November 2015

Inhalt

1	Unfallanalyse	1
1.1	Absolute Unfallzahlen und verletzte Personen	1
1.2	Unfallkategorien.....	3
1.3	Unfalltypen	4
1.4	Räumliche Verteilung	5
1.5	Fazit.....	9
	Verzeichnisse	11
	Abbildungsverzeichnis	11
	Tabellenverzeichnis	11

1 Unfallanalyse

Die Analyse des Unfallgeschehens in Lingen erfolgte auf Grundlage einer tabellarischen Übersicht über die Zahl der Unfälle und Beteiligten sowie der Unfalltypensteckkarten der Jahre 2012 bis 2014, die von der Polizeiinspektion Emsland/Grafschaft Bentheim zur Verfügung gestellt wurden.

Die zur Verfügung gestellten Daten beinhalten alle polizeilich erfassten Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung. Allerdings werden nicht alle Radfahrungsunfälle polizeilich erfasst und es besteht eine nicht einschätzbare Dunkelziffer. Diese Unfälle konnten mangels Datengrundlage nicht berücksichtigt werden.

1.1 Absolute Unfallzahlen und verletzte Personen

Im betrachteten Zeitraum wurde in den einzelnen Jahren 2012 bis 2014 ein ähnlich hoher Wert an Radverkehrsunfällen erfasst, der sich zwischen 129 und 138 bewegt. Abbildung 1 zeigt in der Tendenz einen leichten Anstieg von 2012 bis 2014. Im gleichen Zeitraum liegt die Zahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung etwa konstant bei 20 Unfällen pro Jahr.

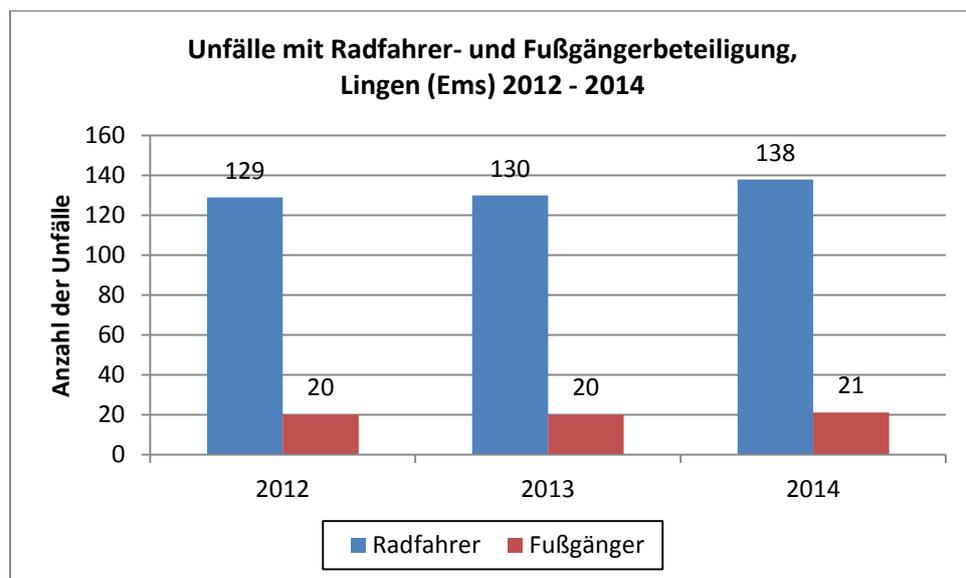


Abbildung 1 Anzahl der Rad- und Fußverkehrsunfälle, Lingen 2012 - 2014

In der Stadt Lingen wurden zwischen Januar 2012 und Dezember 2014 insgesamt 397 Radverkehrs- und 61 Fußverkehrsunfälle polizeilich aufgenommen.

Im Untersuchungszeitraum ereignete sich in jedem Jahr ein Radverkehrsunfall mit tödlichem Ausgang. In den drei Jahren wurden insgesamt 54 Radfahrer und 15 Fußgänger schwer verletzt. Wie Abbildung 2 und Abbildung 3 zeigen, bildet den höchsten Anteil der erfassten Unfallfolgen die Gruppe der Leichtverletzten mit 309 Radfahrern und 38 Fußgängern. Die Zahl der pro Jahr verletzten oder getöteten Radfahrer schwankt insgesamt zwischen 112 und 137, die Zahl der verletzten Fußgänger stieg von 16 in den Jahren 2012 und 2013 auf 21 im Jahr 2014.

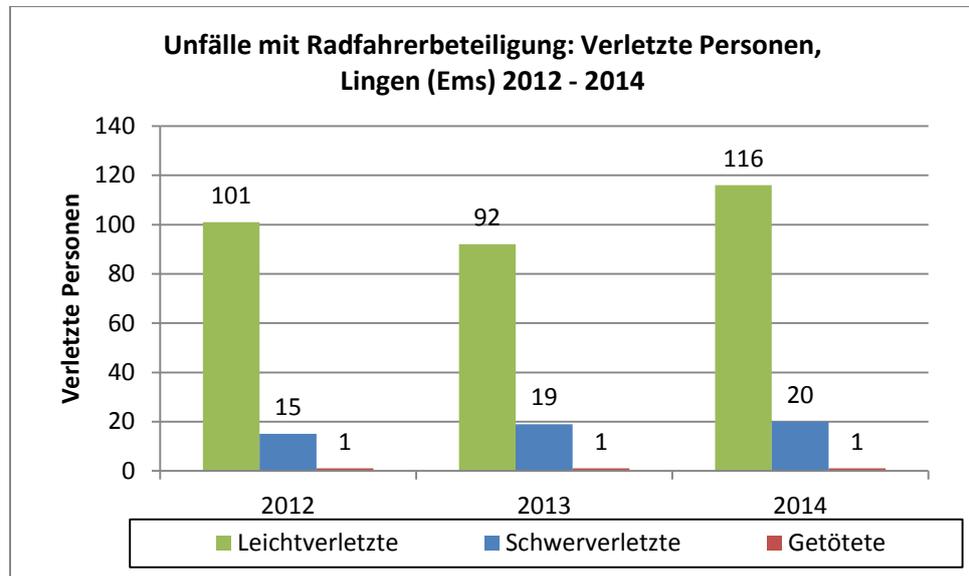


Abbildung 2 Verletzte Personen bei Radverkehrsunfällen, Lingen 2012 – 2014

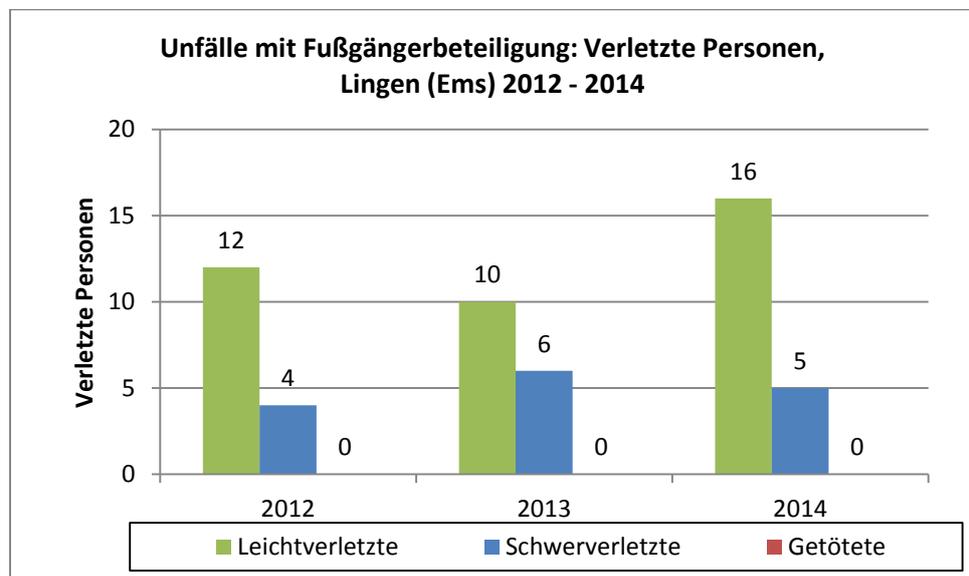


Abbildung 3 Verletzte Personen bei Fußverkehrsunfällen, Lingen 2012 – 2014

1.2 Unfallkategorien

Unfälle lassen sich nach der Unfallschwere kategorisieren. Eine gängige Unterteilung findet sich in Tabelle 1 wieder, in der alle relevanten Unfallkategorien aufgezählt und beschrieben werden. Die Kategorien 4 bis 6 werden hier nicht weiter differenziert, da die vorliegenden Unfalldaten eine solche Differenzierung der Unfälle nicht erlauben.

Unfallkategorie (UK)	Erläuterung
1	Unfall mit Getöteten.
2	Unfall mit Schwerverletzten.
3	Unfall mit Leichtverletzten.
4 bis 6	Unfälle mit Sachschaden.

Tabelle 1 Unfallkategorien – Auflistung und Beschreibung

Abbildung 4 zeigt die Häufigkeit der einzelnen Unfallkategorien für die Radverkehrsunfälle. Hierbei wird deutlich, dass Unfälle der Kategorie 3 am häufigsten auftreten, gefolgt von Unfällen der Kategorien 4 bis 6. Es ist dabei anzumerken, dass hier nur die polizeilich erfassten Unfälle dargestellt werden. Insbesondere bei Unfällen mit Sachschäden als schwerster Unfallfolge ist von einer sehr hohen Dunkelziffer auszugehen, sodass die Zahl der Unfälle mit Sachschaden in Wahrheit wahrscheinlich deutlich höher liegt.

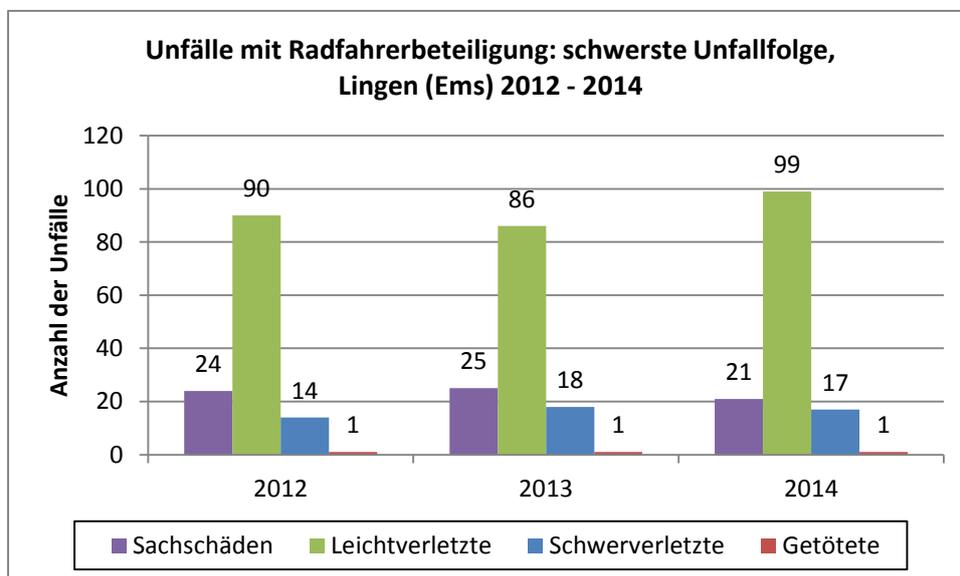


Abbildung 4 Unfälle mit Radfahrereteiligung: Schwerste Unfallfolge, Lingen 2012 – 2014

Abbildung 5 zeigt die Häufigkeit der Unfallkategorien für die Fußgängerunfälle. Auch tritt die Unfallkategorie 3 am häufigsten auf. Während die Zahl der Unfälle über die Jahre relativ konstant ist, ist die Unfallschwere 2014 gegenüber den beiden vorhergehenden Jahren angestiegen. Erstaunlich ist, dass es in 2012 und 2013 jeweils fünf Unfälle mit Fußgängerbeteiligung gab, bei denen niemand verletzt wurde.

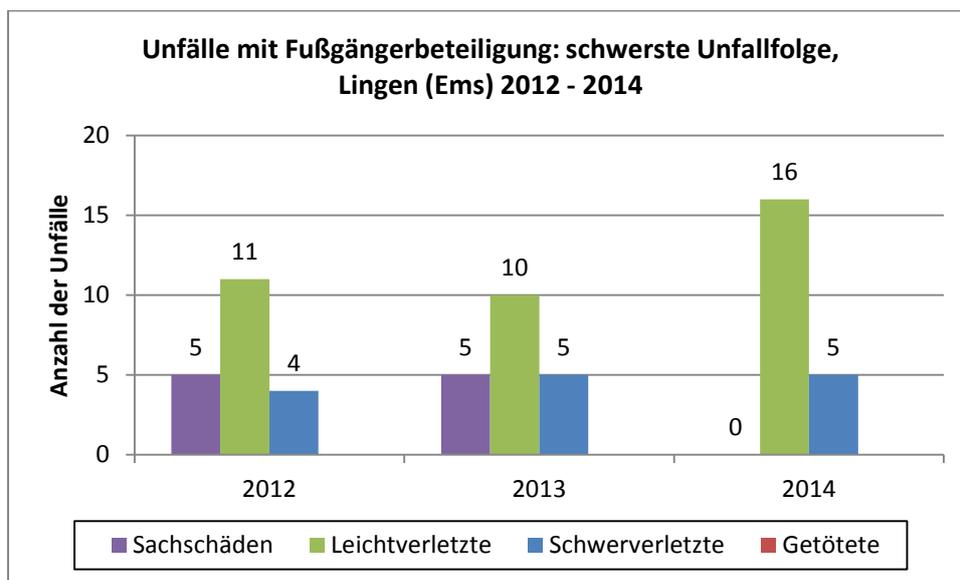


Abbildung 5 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung: Schwerste Unfallfolge, Lingen 2012 – 2014

Beim Vergleich der Unfallschwere zwischen Fuß- und Radverkehrsunfällen zeigt sich, dass Unfälle mit Fußgängern deutlich schwerer sind als Unfälle mit Radfahrern. Während unter den Unfällen mit Fußgängerbeteiligung pro Jahr 20 bis 25 % Unfälle mit schwerem Personenschaden sind, sind es bei den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung pro Jahr nur 12 bis 15 %

1.3

Unfalltypen

Eine weitere Differenzierungsmöglichkeit von Unfällen ist die der Unfalltypen, die die Konfliktsituation beschreiben, aus der ein Verkehrsunfall entstanden ist und somit Auskunft über die Entstehungsphase vor dem Schadenseintritt geben. Tabelle 2 zeigt einen Überblick über alle existierenden Unfalltypen.

Unfalltyp (UT)	Erläuterung
1	Fahrerunfall (Kontrollverlust durch Fehleinschätzung der Straßenführung, Straßenzustand, Umfeld, ortsbedingte Witterungseinflüsse)
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall (überschreitender FG)
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall (z.B. Übermüdung des Fahrzeugführers, Mängel am Fahrrad, Wild)

Tabelle 2 Unfalltypen – Auflistung und Beschreibung

Abbildung 6 gibt Auskunft über die Häufigkeiten des Auftretens der verschiedenen Unfalltypen bei den Radverkehrsunfällen in den einzelnen Jahren. Hierbei lässt sich feststellen, dass die Einbiegen/Kreuzen-Unfälle am häufigsten auftreten (ca. 49 % aller Unfälle), auch Abbiege-Unfälle sind sehr häufig (ca. 19 %). Während

Überschreiten-Unfälle bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung verständlicherweise sehr selten auftreten, liegt der Anteil der anderen Unfalltypen zwischen 7 und 9 %.

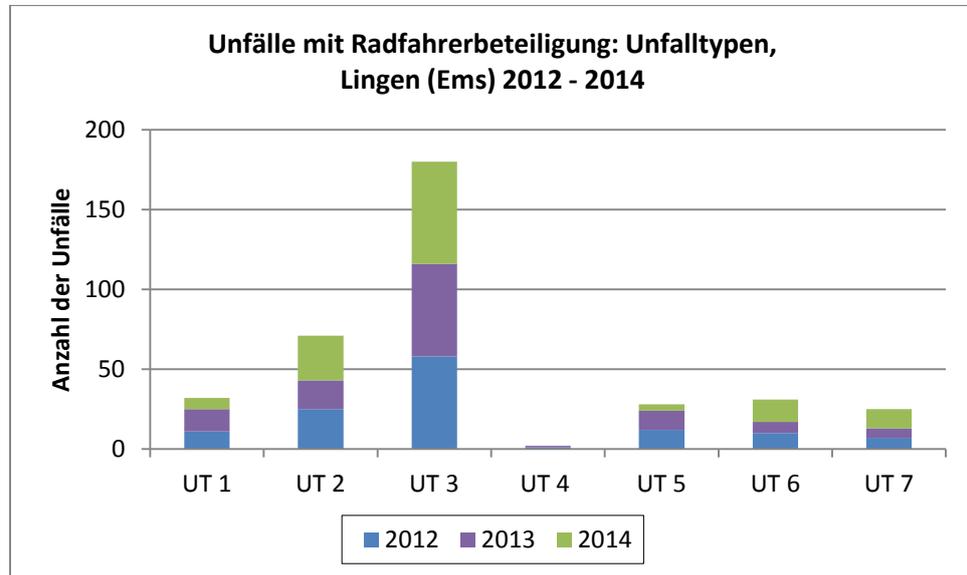


Abbildung 6 Unfalltypen der Radverkehrsunfälle, Lingen 2012 – 2014

Für die Unfälle mit Fußgängerbeteiligung erfolgt keine Auswertung nach Unfalltypen, da die Gesamtzahl der Unfälle zu klein ist, um eine belastbare Aussage zur Verteilung der Unfalltypen machen zu können.

1.4 Räumliche Verteilung

Im weiteren Verlauf ist die räumliche Verteilung der Unfallschwerpunkte dargestellt. Auf den Kartenausschnitten (Quelle: Polizeiinspektion Emsland/ Grafschaft Bintheim) sind die Unfallstellen mit Fuß- und/ oder Radverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2012, 2013 und 2014 abgebildet. Es ist ein zentraler Ausschnitt aus dem Stadtgebiet Lingen dargestellt.



Abbildung 7 Unfalltypkarte (Legende)



Abbildung 8 Unfallsschwerpunkte 2012



Abbildung 9 Unfallschwerpunkte 2013



Abbildung 10 Unfallschwerpunkte 2014

1.5

Fazit

Die Unfallauswertung hat einen leichten Anstieg der Unfallzahlen mit Radfahrereteiligung im Jahr 2014 gegenüber den beiden Vorjahren ergeben. Es sollte beobachtet werden, wie sich die Zahl der Radverkehrsunfälle in den nächsten Jahren entwickelt und ob ein allgemeiner Trend nach oben festzustellen ist oder ob 2014 ein Ausreißer in der Unfallstatistik war.

Unabhängig vom Trend der Unfallzahlen ist festzustellen, dass sich in Lingen vergleichsweise viele Radverkehrsunfälle ereignen. Während in Niedersachsen 1,02 und im Landkreis Emsland 1,24 Unfälle mit Radfahrereteiligung auf 1000 Einwohner kommen¹, sind es in Lingen 2,36 Unfälle pro 1000 Einwohner. Ziel der Radverkehrsförderung in den nächsten Jahren sollte also auch unbedingt die Erhöhung der Radverkehrssicherheit sein. Zwar sinkt mit steigendem Radverkehrsanteil im Allgemeinen das individuelle Unfallrisiko eines Radfahrers, doch sollte auf diesen unter dem Namen „Safety by numbers“ bekannten Effekt nicht gebaut werden.

Unter den Radverkehrsunfällen in Lingen sind die meisten Unfälle Einbiegen/Kreuzen-Unfälle oder Abbiege-Unfälle. Der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit beim Radverkehr sollte daher im Bereich von Knotenpunkten liegen. Um Radverkehrsunfälle an Kreuzungen und Einmündungen zu verhindern, sollten gute Sichtverhältnisse an den Knotenpunkten sichergestellt sein. Gegebenenfalls sind bestehende Vorfahrtregelungen zu verdeutlichen oder die Regelungen anzupassen. Auch eine Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs fördert die Radverkehrssicherheit.

Auf Basis der vorliegenden Unfalldaten sind keine weiteren Aussagen zu typischen Unfallhergängen und –konstellationen möglich, doch ist aus anderen Städten bekannt (u.a. Dresden², Berlin³, Bielefeld⁴) dass eine häufige Ursache für Einbiegen/Kreuzen-Unfälle die Nutzung eines linksseitigen Rad- oder Gehweges durch Radfahrer ist. Es ist dabei unerheblich, ob das Linksfahren erlaubt ist oder regelwidrig erfolgt. Es kann daher zielführend sein, die Freigabe linksseitiger Radwege zu überprüfen, eine Einhaltung der Regelungen stärker zu überwachen und an ausgewählten Knotenpunkten die Vorfahrtsituation deutlicher zu machen.

¹ Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) 2014

² Wolf, Stefan: Untersuchung der Verkehrsunsicherheit von Radfahrern hinsichtlich Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen an Knotenpunkten am Beispiel der Stadt Dresden, Diplomarbeit TU Dresden, 2006

³ Ortlepp, Jörg: Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. Präsentation auf der Bundestagung Unfallkommission, Dresden 23./24. September 2014

⁴ Hanke, Christof; Janßen, Christian; Küffner, Bernd: Fahrradunfallauswertung Bielefeld 2002-2013

Während beim Radfahren eine sehr hohe Unfallzahl in Lingen festgestellt wurde, ist dies beim Z Fußgehen nicht der Fall. Während sich pro 1.000 Einwohner in Lingen 0,3 Unfälle mit Personenschaden und Fußgängerbeteiligung ereignen, sind es deutschlandweit 0,4.

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Anzahl der Rad- und Fußverkehrsunfälle, Lingen 2012 - 2014 ...	1
Abbildung 2	Verletzte Personen bei Radverkehrsunfällen, Lingen 2012 – 2014.....	2
Abbildung 3	Verletzte Personen bei Fußverkehrsunfällen, Lingen 2012 – 2014.....	2
Abbildung 4	Unfälle mit Radfahrereteiligung: Schwerste Unfallfolge, Lingen 2012 – 2014.....	3
Abbildung 5	Unfälle mit Fußgängerbeteiligung: Schwerste Unfallfolge, Lingen 2012 – 2014.....	4
Abbildung 6	Unfalltypen der Radverkehrsunfälle, Lingen 2012 – 2014.....	5
Abbildung 7	Unfalltypkarte (Legende)	5
Abbildung 8	Unfallschwerpunkte 2012.....	6
Abbildung 9	Unfallschwerpunkte 2013.....	7
Abbildung 10	Unfallschwerpunkte 2014.....	8

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Unfallkategorien – Auflistung und Beschreibung	3
Tabelle 2	Unfalltypen – Auflistung und Beschreibung	4

veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Radfahrer/in

Thema: Alles Andere

Haben Sie noch Ideen, Anregungen und Wünsche zum Thema "Radfahren in Lingen"?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

biener, am 17.04.2015 13:29 Uhr

1 0

Soll erreicht werden, dass Teile der Bevölkerung auf das Fahrrad umsteigen, ist es erforderlich, dass ausreichen breite Radwege in beide Fahrtrichtungen angelegt werden und diese Wege möglichst barrierefrei befahrbar sind. Das ständige auf und ab auf den Radwegen bei jeder Grundstücksausfahrt bzw. Nebenstraße nervt, verringert die Konzentration der Radfahrer und ist außerdem gefährlich. Oft sind diese Auf- bzw. Abfahrten schmal, mit hohen Kanten versehen und bilden deshalb Gefahrenstellen. Das gilt auch für abgestellte Mülleimer oder Papiertonnen.

Als Freizeitradfahrer (Rentner) befahre ich oft die Biener Straße im Stadtteil Holthausen in beide Richtungen. Hier wird deutlich, warum die o.a. Hindernisse dazu beitragen dass Radwege bzw. Wege, die für Radfahrer freigegeben sind, nicht angenommen werden. Abgesackte Bürgersteigplatten, unterschiedliche Pflasterungen, schlechte Beschilderung und nicht vorhandene Markierungen von Fahrstreifen (Richtung Lingen) zwingen schon fast zum Benutzen der Fahrbahn.

In Fahrtrichtung links kommt hinzu, dass der Radweg endet, ohne das darauf hingewiesen wird. Wer weiter fährt landet im Randstreifen und im Gegenverkehr.

[kommentieren](#)

Helmut Reimann, am 18.04.2015 14:12 Uhr

0 0

Innerhalb des Stadtteils Holthausen müssen die Radfahrer nicht auf einem verpflichtenden Radweg geführt werden. Sie sollten besser auf der Straße fahren. Entlang der B70 oder am Kanal müssten die Radwege dann aber wirklich gut ausgebaut sein.

[kommentieren](#)

Helmut Reimann, am 17.04.2015 16:17 Uhr

0 0

Es wird Zeit Den Begriff "Radwege" nicht mehr immer nur als gesonderten und vom Straßenverkehr getrennten meist schmalen und holprigen Hochbordweg neben dem Fußgängerweg zu sehen. Wege für den Radverkehr sind in erster Linie die Straßen! Nur im Sonderfall ist eine Abtrennung erforderlich und auch nur dann erlaubt. Der Radverkehr gehört zum normalen Verkehr. Wie wenig das angekommen ist zeigen Äußerungen wie: " Es gibt nicht immer genug Platz" . Oder das Abstellen von Mülltonnen auf den Radwegen. Niemand käme auf den Gedanken so mit dem motorisierten Individualverkehr zu verfahren. Also lasst uns die Radwegenutzungspflicht überprüfen und wo möglich den Radverkehr auf die Straße bringen. Man braucht dann auch nicht mehr Platz

[kommentieren](#)

stadtmensch, am 22.04.2015 14:18 Uhr

0 0

Fahrradfahren in Lingen - mal gut mal schlecht!

Einige Radwege sind in einem guten bis brauchbaren Zustand, allerdings am DEK weitestgehend grottig. So schön der Weg ab Altenlingen Richtung Holthausen ist, so schlecht ist er in der Stadt. Hier dringend verbessern. Großes Ärgernis ist das zunehmende Elektroradunwesen. Rasende zumeist Rentner mit widerlicher Rücksichtslosigkeit rasen an anderen Radfahrern und Fußgängern vorbei ohne mal zu klingeln oder ähnliches. Man kann abwarten wann es mal zu einem schweren Unfall kommt. Diese Leute gehören gebremst oder auf die Straße, nicht auf den Radweg und schon gar nicht in falscher Richtung. Wenn man sie ermahnt erhält man noch Beleidigungen hinterher.

[kommentieren](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 18:28 Uhr

0 0

Der Zustand sämtlicher Leinpfade entlang des Dortmund-Ems-Kanals innerhalb des Lingener Stadtgebietes ist erstreckend!

Es wäre außerdem wünschenswert hin und wieder einen Pausenbereiche zu haben, an dem auch mehr als zwei Fahrradfahrer samt zwei Fahrrädern gleichzeitig kein unüberwindbares Hindernis darstellen.

[kommentieren](#)

SaBe, am 13.05.2015 14:49 Uhr

1 0

Ich finde es wird viel zu oft vergessen dass es auch Fahrräder mit Kinderanhängern oder Dreiräder gibt. Dafür ist es oft viel zu eng.

Bestes Beispiel dafür sind die Stangen durch die man fahren muss. Wie z.B. am Kanal in Reuschberge. Dort an der Brücke wurde alles super gebaut aber wenn ich mich mit dem Anhänger durch die Stangen schlängeln muss bekomme ich echt Probleme. Die stehen viel zu nah aneinander und ich muss jedes mal absteigen und den Anhänger einzeln durch schieben. Meine Mutter bleibt mit ihrem Dreirad auch ständig daran hängen

[kommentieren](#)

BerndKoop, am 19.05.2015 18:04 Uhr

0 0

Kreisverkehre und Fahrtrichtungsmarkierungen

Die Idee die richtige Fahrtrichtung für Fahrräder durch den Kreisverkehr zu kennzeichnen ist top! Ich denke allerdings, dass diese an den Kreuzpunkten entschieden besser wäre. Hier fällt doch die Entscheidung, wierum um den Kreisel gefahren wird. Habe ich mich erstmal entschieden, drehe ich doch mitten auf der Querung nicht wieder um, "nur" weil dort ein Piktogramm auf dem Boden ist.....

[kommentieren](#)

[eigenen Beitrag erstellen](#)

Leben und Wohnen | Familie und Bildung | Tourismus, Freizeit und Kultur | Wirtschaft | Rathaus und Bürgerservice | Sitemap | Impressum

© Stadt Lingen (Ems) | Elisabethstraße 14-16 | 49808 Lingen (Ems)
Telefon 0591 9144-0 | Telefax: 0591 9144-131

Öffnungszeiten

	Stadtverwaltung	Bürgerbüro	Tourist Information
Mo-Di	09 - 16 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Mi	09 - 12.30 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Do	09 - 17 Uhr	09 - 17 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Fr	09 - 12.30 Uhr	09 - 12.30 Uhr	10 - 17.00 Uhr
Sa		09 - 12.00 Uhr	10 - 13.00 Uhr

veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Radfahrer/in

Thema: Als Radfahrer/in auf dem Weg zur Schule

Sie fahren täglich mit dem Rad zur Schule. Wo sehen Sie Gefahrenzonen für Schülerinnen und Schüler? Was ist bereits gut und was kann noch verbessert werden?

Sie wählen grundsätzlich ein anderes Verkehrsmittel? Warum? Wann würden Sie aufs Rad umsteigen?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

BICKSI, am 08.05.2015 10:01 Uhr

0 0

Radweg Josefstraße

Auch, wenn an der Unebenheit des Radweges in der jüngsten Vergangenheit gearbeitet wurde bleibt das Problem, dass dieser nicht breit genug ist um den Radverkehr aufzunehmen. Da durch die "Schließung" der Gebrüder-Grimm-Schule nun wesentlich mehr Schüler diesen Weg zur Friedensschule nutzen müssen sollte hier nochmals angesetzt und möglichst ausgebessert werden.

[kommentieren](#)[eigenen Beitrag erstellen](#)

[Leben und Wohnen](#) | [Familie und Bildung](#) | [Tourismus, Freizeit und Kultur](#) | [Wirtschaft](#) | [Rathaus und Bürgerservice](#) | [Sitemap](#) | [Impressum](#)

© Stadt Lingen (Ems) | Elisabethstraße 14-16 | 49808 Lingen (Ems)
Telefon 0591 9144-0 | Telefax: 0591 9144-131

Öffnungszeiten

	Stadtverwaltung	Bürgerbüro	Tourist Information
Mo-Di	09 - 16 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Mi	09 - 12.30 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Do	09 - 17 Uhr	09 - 17 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Fr	09 - 12.30 Uhr	09 - 12.30 Uhr	10 - 17.00 Uhr
Sa		09 - 12.00 Uhr	10 - 13.00 Uhr



veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Radfahrer/in

Thema: Als Radfahrer/in auf dem Weg zur Arbeit

Sie benutzen das Rad für Ihren täglichen Weg zur Arbeit und können deshalb aus eigener Erfahrung berichten: Was kann man noch verbessern? Was ist bereits gut und vor allem, wie könnte man auch andere überzeugen, aufs Rad zu steigen?

Sie sind bislang nie mit dem Rad zur Arbeit gefahren? Was hindert Sie daran oder was müsste passieren, um Sie zu überzeugen?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

Jaygee, am 17.04.2015 10:47 Uhr

0 0

Wenn ich im Winter zur Arbeit fahre und der Streuwagen die Meppener Strasse frei geschoben hat, liegt der gesamte Schnee auf dem Radweg, der direkt an die Fahrbahn anschließt. Da die Anwohner den Gehweg kaum fegen, ist man als Radfahrer gezwungen, auf der Strasse zu fahren.

Das gleiche Phänomen des "Verschwundenen Radweges" ist an der Rheiner Strasse und der Haselünner Strasse zu beobachten.

Hier wäre es wünschenswert, Abhilfe zu schaffen!

[kommentieren](#)

M.S.-G., am 21.04.2015 20:57 Uhr

0 0

Mein Arbeitsweg führt durch die Bernd-Rosemeyer-Str. vorbei am Bahnhof.

Rad- und Fußweg sind teils auf einem gemeinsamen schmalen Streifen untergebracht. Ein normales Überholen ist nicht ungefährlich. Es gibt eine Reihe weiterer Straßen in Lingen mit diesem Zuschnitt. Mit dem Rad geht es prima auf der Straße. Es ist auch erlaubt, Davon machen allerdings wenige Radfahrer_innen Gebrauch, obwohl sich die meisten Auffahrer_innen sehr rücksichtsvoll zeigen. Die Einrichtung einer 30-Zone könnte hier Abhilfe schaffen, weil die Gefährdung auf der Straße abnimmt.

[kommentieren](#)

querverbindung, am 13.05.2015 20:18 Uhr

1 0

Mein Weg zur Arbeit mit dem Rad führt über den Radweg Josefstrasse. Der ist wirklich auf beiden Seiten eine Zumutung. Nicht nur für Radfahrer. Meine Mutter nutzt diesen Weg auch mit ihrem Rollator, wenn sie zum Rewe einkaufen geht. Für ältere Menschen geht das gar nicht. Ich habe das im letzten Jahr schon mal persönlich bei der Stadt bemängelt, aber leider ist nichts passiert. So schön, wie die Linden dort auch sind. Aber das Pflaster ist total uneben und teilweise sogar richtig aufgeworfen und die Steine stehen hoch. Da sollte mal dringend etwas gemacht werden!!!

[kommentieren](#)

[eigenen Beitrag erstellen](#)

veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Fußgänger/in

Thema: Als Fußgänger/in unterwegs in der Innenstadt und auf dem Weg dorthin

Wenn Sie in der Innenstadt zu Fuß unterwegs sind, wo sehen Sie Verbesserungsbedarf? Was ist noch nicht optimal? Wie kommt ein verträgliches Miteinander von Jung und Alt, von Fußgängern und Radfahrern zustande?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

Egbert von Steuber, am 19.04.2015 15:32 Uhr

1 0

Vorschlag zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der Meppener Straße zwischen Abzw. In den Sandbergen und Altenlenger Weg:

Gegenwärtige Situation: Entlang der Meppener Straße führen beidseitig getrennte Rad- und Fußwege. Nur auf diesem etwa 20 Meter langen Stück, an dem bauliche Veränderungen wegen der sehr nah an der Straße stehenden Gebäude kaum möglich sind, ist der in nördliche Richtung führende Radweg unterbrochen. Der ausgesprochen schmale Fußweg ist in diesem Bereich zur Benutzung für Radfahrer freigegeben. Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind in diesem Bereich an der Tagesordnung, denn der Weg ist so schmal, daß Fußgänger von Radfahrern nicht überholt werden können. Radfahrer werden ausgebremst, oder es kommt zu aggressiven und gefährlichen Drängelmannövern.

Vorschlag: Trennung des Fahrrad- und Fußgänger-Verkehrs zwischen den beiden Abzweigungen durch Einrichtung einer Fahrspur für Fahrräder auf der in nördliche Richtung führenden Fahrbahn der Meppener Straße. Radfahrer dürfen hier den Fußweg nicht mehr benutzen. Die Fahrbahnmarkierung ist so zu verändern, daß die Vorfahrtsberechtigung für Radfahrer in diesem Bereich für Autofahrer deutlich erkennbar wird. Ausgebremst wird der Autoverkehr, nicht der Fahrradverkehr. Wenn kein Radfahrer kommt, kann der Autoverkehr rollen wie bisher. Im Bereich Abzw. Altenlenger Weg ist die Bordsteinkante vollständig zu eliminieren, so daß die Radfahrer an dieser Stelle gefahrlos von der Fahrbahn wieder auf den schon vorhandenen separaten Radweg wechseln können.

Positive Begleiterscheinung: Der beträchtliche Autoverkehr auf der Meppener Straße würde an dieser Engstelle insgesamt etwas entschleunigt. Das erleichtert die Querung der Fahrbahn für die zahlreichen Fußgänger, die zur Marien-Apotheke und zu den Arztpraxen in der Meppener Straße 22 gelangen wollen (vielfach ältere, teils gehbehinderte Personen), und für Radfahrer, die aus dem Altenlenger Weg kommend auf den stadteinwärts führenden Radweg wechseln müssen. Zudem können sich mehr Lücken im Verkehr ergeben für Autofahrer, die von In den Sandbergen kommend nach links in die Meppener Straße einbiegen wollen. Autos müssen hier jetzt oft länger warten.

[kommentieren](#)

ab50, am 13.05.2015 22:50 Uhr

0 0

Zusätzlich fände ich es sogar gut wenn dort ein Fußgängerüberweg in irgendeiner Art und Weise wäre, weil dort wirklich viele Menschen zum Arzt oder zur Apotheke die Straße überqueren.

[kommentieren](#)[eigenen Beitrag erstellen](#)

veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Nutzer/in von Bus und Bahn

Thema: Mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit

Sie nutzen die Öffentlichen Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit?

Was sind Ihre Beweggründe für die Nutzung? p>Wo sehen Sie die Vorteile der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Was könnte verbessert werden?

Was ist bereits gut?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 18:15 Uhr

0 0

Jobtickets/Kurzstrecke

Warum gibt es für die Nutzung der Lili kein offizielles Jobticket? Die sog. Schietwetterkarte scheint doch eine gute Idee gewesen zu sein, zumindest ließt sich das so in der Presse. Durch das Vermarkten eines Jobtickets mit den üblichen Bonusoptionen (bspw. kostenlose Mitfahrer abends oder am Wochenende) ließe sich mittelfristig der Preis des Jobtickets vielleicht sogar senken?

Ein reduzierter Preis für die Kurzstrecke bspw. innerhalb des Dreiecks »Willy-Brandt-Ring/Kanal/Bahnlinie« für bspw. 1€ würde das Fahren auch für Kurzstrecken wieder attraktiver machen.

[kommentieren](#)[eigenen Beitrag erstellen](#)

Leben und Wohnen | Familie und Bildung | Tourismus, Freizeit und Kultur | Wirtschaft | Rathaus und Bürgerservice | Sitemap | Impressum

© Stadt Lingen (Ems) | Elisabethstraße 14-16 | 49808 Lingen (Ems)
Telefon 0591 9144-0 | Telefax: 0591 9144-131

Öffnungszeiten

	Stadtverwaltung	Bürgerbüro	Tourist Information
Mo-Di	09 - 16 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Mi	09 - 12.30 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Do	09 - 17 Uhr	09 - 17 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Fr	09 - 12.30 Uhr	09 - 12.30 Uhr	10 - 17.00 Uhr
Sa		09 - 12.00 Uhr	10 - 13.00 Uhr

veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Nutzer/in von Bus und Bahn

Thema: Mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs in der Innenstadt und auf dem Weg dorthin

Sie nutzen die Öffentlichen Verkehrsmittel für den Weg in die Innenstadt und in der Innenstadt?

Wo sehen Sie die Vorteile der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Was sind Ihre Beweggründe für die Nutzung?

Was könnte verbessert werden?

Was ist bereits gut?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 17:45 Uhr

0

0

Griffige Namen für Haltestellen

Für die Haltestellen der Lili sollten die bisherigen Namen kontrolliert werden. Niemand vermutet bspw. hinter der Haltestelle »Neuer Hafen« den Ausstieg direkt am Ärztehaus »Medicus Wesken«!
Außerdem sollte ggf. sogar die Haltestelle »Konrad-Adenauer-Ring« in Innenstadt o.ä. umbenannt werden. Sie liegt allemal näher am Marktplatz und der Lookenstraße, als der sog. ZOB.

[kommentieren](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 17:48 Uhr

0

0

Erreichbarkeit von/durch Haltestellen

Öffentliche Gebäude, oder solche, die einen ähnlichen Anspruch an sich stellen (bspw. Ärztehäuser) sollten erkennbar zugeordnet Lili-Haltestellen bekommen.

Und mindestens zu diesen ausgeschildert oder hingewiesen werden.

[kommentieren](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 17:56 Uhr

0

0

Fahrplantaktung der Lili

Eine 30min Taktung der Lili wäre wünschenswert. Solange dies noch nicht realisiert wurde oder eben die Nachfrage dem noch nicht entspricht, könnte vielleicht ein kl. Trick helfen:

Das Rendezvous-System am ZOB funktioniert nur unzureichend: Durch Verspätungen werden die anderen Linien nicht oder schlimmer nicht sicher erreicht. Ebenfalls ist im Lili-Tarifsystem kein Umstieg vorgesehen, sowie dass alle Linien im Innenstadtbereich hintereinander ähnliche Haltestellen abfahren. Daher ist das Rendezvous-System zum jetzigen Zeitpunkt überflüssig.

Wie wäre es, wenn man einige Linien der Lili 30min zeitversetzt zum jetzigen Takt fahren ließe? Es ließe sich 1. ein Hintereinanderfahren der Busse vermeiden und an einigen, wenigen Haltestellen kämen Busse bereits alle 30min vorbei!

[kommentieren](#)

Linienplan für die Lili

Es sollte an den Lili-Haltestellen vor allem ersteinmal ein Linienplan des Lingener Stadtgebietes aushängen.

Der über die VGE-Webseite zu findene Linienplan ist veraltet und unzureichend.

http://www.reise-freunde.de/system/fahrplaene/vge_StadtLingen.htm

Über die SocialMedia-PLattform Twitter wurde bereits vor etwa zwei Jahren ein solcher (neuer) Linienplan erstellt und er VGE zur Verfügung gestellt. Bis heute ist dieser nicht öffentlich verfügbar!

Ratsherr Marc Riße (<http://twitter.com/twittarisse>) kann sicher sicher gerne vermitteln.

[kommentieren](#)

[eigenen Beitrag erstellen](#)

Leben und Wohnen | Familie und Bildung | Tourismus, Freizeit und Kultur | Wirtschaft | Rathaus und Bürgerservice | Sitemap | Impressum

© Stadt Lingen (Ems) | Elisabethstraße 14-16 | 49808 Lingen (Ems)
Telefon 0591 9144-0 | Telefax: 0591 9144-131

Öffnungszeiten

	Stadtverwaltung	Bürgerbüro	Tourist Information
Mo-Di	09 - 16 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Mi	09 - 12.30 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Do	09 - 17 Uhr	09 - 17 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Fr	09 - 12.30 Uhr	09 - 12.30 Uhr	10 - 17.00 Uhr
Sa		09 - 12.00 Uhr	10 - 13.00 Uhr

veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Autofahrer/in

Thema: Als Autofahrer unterwegs in der Innenstadt und auf dem Weg dorthin

In die Innenstadt fahren Sie mit dem Auto? Was sind Ihre Gründe? Was könnte Sie überzeugen, das Auto stehen zu lassen?

Welche Gefahrenzonen in Zusammenspiel mit Fußgängern oder Radfahrern gibt es? Wo sehen Sie Verbesserungspotenziale?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 18:24 Uhr

0 0

Parkplätze in der Innenstadt

Es soll mehr und vor allem anspruchsbabhängig auf Parkplätze hingewiesen werden. Für Handwerker-Transport, Familien-Vans und (im Emsland wg. Pferde-Hobby nicht unüblichen) größeren Geländewagen ist das einfahren in die Lingerer Parkhäuser idR nicht möglich. Die dort ausgewiesenen Parkflächen liegen zudem direkt aneinander und bieten so bei der Norm-Größe keinen geeigneten Freiraum, um unfallfrei aus/einzusteigen.

Es müssen also mehr größere Stellflächen in den Parkhäusern und Tiefgaragen geschaffen werden oder mehr gerne kostepflichtige »Open-Air« Parkplätze.

Der Parkplatz »Am Wall Süd« (oder ggf. eine andere geeignete Parkfläche) sollte in »Zentraler Parkplatz Innenstadt« o.ä. umgenannt werden, um – im Falle des Parkplatzes »Am Wall Süd« – ihn besser auszulasten.

In jedem Falle sollte besser auf diesen Parkplatz hingewiesen werden, zB in der Nähe kleinerer, oft überfüllten Parkflächen. Es könnten aber auch sogar einige der parallelen Parkflächen-Stellplätze am Konrad-Adenauer-Ring in nördlicher Richtung in einer Abbiegespur zum Parkplatz »Am Wall Süd« umgewidmet werden, um noch besser auf diesen Parkplatz hinzuweisen.

[kommentieren](#)

Fipsi2015, am 19.05.2015 16:32 Uhr

0 0

Das Aufbiegen von der Straße "Am Telgenkamp" auf die "Meppener Straße" - vor allem in Richtung Innenstadt - muss sowohl für Fußgänger, Radfahrer als auch für Kraftfahrer unbedingt geändert werden. Zu den Hauptverkehrszeiten muss man lange Wartezeiten einplanen, um auf die "Meppener Straße" aufbiegen zu können. Es sind kaum Lücken im Verkehr, die man zum Aufbiegen nutzen kann. Vor Jahren war dort noch ein Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen").

Dies hatte zum Einen den Vorteil, dass die Fußgänger und schiebende Radfahrer vorfahrtsberechtigt waren, und zum Anderen konnten dadurch die Fahrzeuge vom Telgenkamp aufbiegen. Da dort jetzt nur eine Querungshilfe installiert ist, hat der Fußgänger/Radfahrer kein Vorrecht zum Überqueren mehr und man muss dort minutenlang warten. Viele Auofahrer aus diesem Wohngebiet fahren inzwischen über den Kreisverkehr bei "Friesen" auf die Meppener Straße. Es ist zwar ein Stückchen weiter zu fahren, man spart aber viel Wartezeit.

Das Aufstellen einer Bedarfsampel wie z. B. im Kreuzungsbereich Nordhorner Straße/Nordlohner Straße wäre hier sinnvoll.

[kommentieren](#)

Fipsi2015, am 19.05.2015 16:39 Uhr

0 0

Das Teilstück der Straße Willy-Brand-Ring, an dem sich Fa. Euromaster befindet, ist für Autofahrer nur bis in dessen Höhe befahrbar. Der Straßenbereich, der auf den Willy-Brand-Ring unterhalb der Nordbrücke in Höhe des Bauhofs

führt, ist dementsprechend mit einem Schild "Verbot der Einfahrt für Fahrzeuge aller Art" versehen. Darunter befindet sich aber ein Zusatzschild "Radfahrer frei". Dies führt zu folgender Gefahrensituation: Fährt man vom Kreisverkehr beim Kino mit dem Auto Richtung Fa. Euromaster kommen einem - vor allem zu den Schulanfangs- und Endzeiten - oft Radfahrer in diesem Teilstück der Straße entgegen, oft zu mehreren nebeneinander. Es macht m. E. keinen Sinn, dieses Stück für Radfahrer freizugeben, zumal der breite und gut ausgebaute Fahrradweg linksseitig für die beiderseitige Nutzung freigegeben ist.

[kommentieren](#)

[eigenen Beitrag erstellen](#)

[Leben und Wohnen](#) | [Familie und Bildung](#) | [Tourismus, Freizeit und Kultur](#) | [Wirtschaft](#) | [Rathaus und Bürgerservice](#) | [Sitemap](#) | [Impressum](#)

© Stadt Lingen (Ems) | Elisabethstraße 14-16 | 49808 Lingen (Ems)
Telefon 0591 9144-0 | Telefax: 0591 9144-131

Öffnungszeiten

	Stadtverwaltung	Bürgerbüro	Tourist Information
Mo-Di	09 - 16 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Mi	09 - 12.30 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Do	09 - 17 Uhr	09 - 17 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Fr	09 - 12.30 Uhr	09 - 12.30 Uhr	10 - 17.00 Uhr
Sa		09 - 12.00 Uhr	10 - 13.00 Uhr

veröffentlicht am 16.04.2015

[« zurück zur Übersicht der Themen](#)

Handlungsfeld Radfahrer/in

Thema: Als Radfahrer/in unterwegs in der Innenstadt und auf dem Weg dorthin

Das Rad ist für Sie die einfachste Möglichkeit, sich schnell in der Stadt zu bewegen. Wo fühlen Sie sich als Fahrradfahrer bereits willkommen? Wo sind die Schwachstellen?

Oder Sie nutzen für den Weg in die Stadt immer das Auto? Was muss passieren, dass Sie auch einmal auf das Fahrrad umsteigen?

Beiträge

[eigenen Beitrag erstellen](#)

JoeHannes, am 17.04.2015 08:34 Uhr

0 0

Radfahrern sollte das Queren der Fußgängerzone erleichtert werden. Vor allem auf den Verkehrsachsen Burgstraße (neben Haus Hellmann) und Marktplatz (vom Kivelingshaus zur Posthaltere) kommt es häufig zu Begegnungen der unangenehmen Art.

Aus anderen Städten kennt man Fahrradspuren und entsprechende Markierungen. Hier - und auch nur hier - könnte den Radfahrern das Queren erlaubt werden, Fußgänger müssten dann nur noch hier besonders vorsichtig sein und es wäre allen geholfen.

Gebe es noch andere derartige Brennpunkte?

[kommentieren](#)

carhab, am 21.04.2015 12:25 Uhr

1 0

Beispielhaft für problematische Verkehrsführung ist der Bereich Meppener Strasse/Altenlingener Weg/In den Sandbergen. Hier endet ein viel genutzter Radweg (Altenlingener Weg) auf dem Gehweg im "Gegenverkehr". Da das Grundstück im Einmündungsbereich Meppener Str./In den Sandbergen wohl vorerst "Im weg" ist muss eine kurzfristige lösung angedacht werden-Und die kann nur sein die Radfahrer über die Meppener Strasse zu leiten (Zebrastrifen), und den Gehweg durch "Bügel" für Radler zu sperren.

[kommentieren](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 18:32 Uhr

0 0

Fahrradstrecken konsequent durchplanen!

Viel zu häufig sind Fahrradstrecken nicht konsequent durchgeplant. Bspw. die Bernd-Rosemeyer-Straße mündet in den Kreisverkehr Burgstraße, verringert aber zuvor die ordentliche Breite des Fuß-/Radweges auf ein Minimum und bietet keine gute oder übersichtliche Möglichkeit den Kreisverkehr als Radfahrer zu durchqueren.

[kommentieren](#)

BerndKoop, am 05.05.2015 18:40 Uhr

0 0

Synagogenstraße, Lingen

Ein Vorschlag, der etwas weitreichender ist...

Ich schlage vor, den Verkehr in der Synagogenstraße einseitig in Richtung Poststraße abfließen zu lassen. An der

Kreuzung Poststraße/Bernd-Rosemeyer-Straße sollte ein kleiner, aber ausreichend großer Kreisverkehr entstehen, der die Zu- und Abfahrt in die Poststraße und Synagogenstraße erlaubt.

Der Verkehr aus dem Parkhaus soll ebenfalls dort langeführt werden.

Die westliche Zufahrt zur Synagogenstraße wird für Kfz geschlossen und einer durchgängiger Fuß- und Radweg gepflastert, vgl. Zufahrt zur Lookenstraße.

Durch den Wegfall der Zufahrt zur Synagogenstraße, fällt die Abbiegespur auf dem Konrad-Adenauer-Ring ebenfalls weg; durch die Verlagerung der südlichen Fahrspur in den Bereich der ehemaligen Abbiegespur könnte ein auf der Straße geführter Fahrradweg auf der westlichen Seite des Konrad-Adenauer-Rings geschaffen werden.

Es wäre zusätzlich keine Gefährdung mehr durch ausfahrende Kfz an der Kreuzung Synagogenstraße/Konrad-Adenauer-Ring vorhanden. Auf den ersten 15 bis 20 Metern der ehemaligen Straße könnten Fahrradabstellanlagen geschaffen werden, um die Fahrradabstellsituation direkt vor dem Lookentor-Eingang in der Lookenstraße zu entlasten.

Ferne könnten im Bereich des N8 (ehemals Café Mamba) auch Schilder aufgestellt werden, die auf freie Fahrradabstellkapazitäten in der »Neuen Straße« hinweisen.

kommentieren

[eigenen Beitrag erstellen](#)

Leben und Wohnen | Familie und Bildung | Tourismus, Freizeit und Kultur | Wirtschaft | Rathaus und Bürgerservice | Sitemap | Impressum

© Stadt Lingen (Ems) | Elisabethstraße 14-16 | 49808 Lingen (Ems)
Telefon 0591 9144-0 | Telefax: 0591 9144-131

Öffnungszeiten

	Stadtverwaltung	Bürgerbüro	Tourist Information
Mo-Di	09 - 16 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Mi	09 - 12.30 Uhr	09 - 16 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Do	09 - 17 Uhr	09 - 17 Uhr	10 - 18.00 Uhr
Fr	09 - 12.30 Uhr	09 - 12.30 Uhr	10 - 17.00 Uhr
Sa		09 - 12.00 Uhr	10 - 13.00 Uhr