SHP Ingenieure

Stadt Papenburg

Verkehrsentwicklungsplan Papenburg 2035

Teilbericht Stadtteil Aschendorf

Stadt Papenburg –
Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan Papenburg 2035
Teilbericht Stadtteil Aschendorf

– Bericht zum Projekt Nr. 18054 –

Auftraggeber:
Stadt Papenburg

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Melissa Latzel M.Sc.
Lukas Ernst M.Sc.

Unter Mitarbeit von:
Fabienne Korte B.Sc.

Hannover, Januar 2020

Inhalt

		Seite
1	Einführung	1
2	Beteiligungsprozess	2
3	Leitbild und Schwerpunkte	6
4	Straßenraum- und Sensibilitätsanalyse	10
5	Straßennetz und fließender Verkehr	14
5.1	Heutige Situation	14
5.2	Verkehrsmodell und Prognose	15
5.3	Kennzeichenerfassung	17
6	Ruhender Verkehr	23
7	Fußverkehr	26
8	Öffentlicher Personennahverkehr	31
9	Radverkehrskonzept	34
10	Schlüsselmaßnahmen	36
10.1	Querungskonflikte/ Umgestaltung von Knotenpunkten	37
10.2	Verkehrsberuhigung/Verkehrslenkung	43
10.3	Maßnahmen im öffentlichen Raum / Aufenthaltsqualität	47
10.4	Schulwegsicherheit	49
10.5	Bürgerbus	52

Hinweis

Aus Gründen der Lesbarkeit wird auf geschlechterspezifische Erweiterungen – z.B. Bürger*in – verzichtet. Wo möglich, wird eine geschlechtsneutrale Beschreibung genutzt – z.B. Fahrradfahrende, anstelle von Fahrradfahrer*in. Sofern nicht ausdrücklich beschrieben, sind stets alle Geschlechter diskriminierungsfrei gemeint.

1 Einführung

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Papenburg wird für den Stadtteil Aschendorf ein separater Teilbericht erstellt. Aufbau und Gliederung orientieren sich am Hauptbericht zum Verkehrsentwicklungsplan. Inhaltlich wird auf die für Aschendorf spezifischen Probleme und Lösungsansätze eingegangen. Bestimmte Themen – wie z.B. die Ausrichtung des ÖPNV – können nur stadtteilübergreifend thematisiert werden.

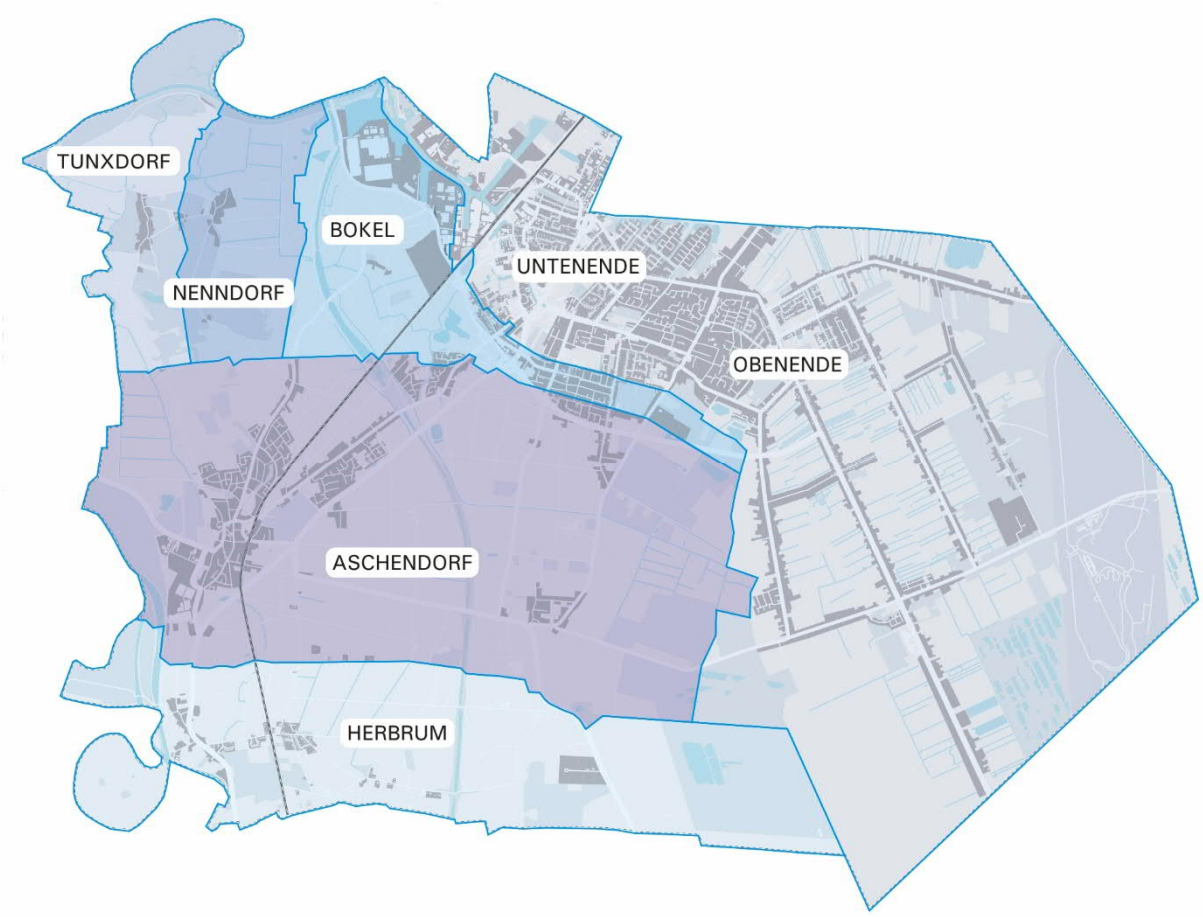


Abb. 1 Übersichtskarte Papenburg mit Gemarkungsgrenzen

2 Beteiligungsprozess

Planungsprozess

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind seit langem ein Themenfeld stark polarisierter gesellschaftlicher Positionen. Daher ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung eine Aufarbeitung der Mobilität im Ganzen erforderlich. Methodisch werden dabei folgende Arbeitsschritte abgearbeitet:

- Umfangreiche Analyse aller Verkehrsarten insbesondere auf der Grundlage der heutigen straßenräumlichen Situation und Nutzung
- Bewertung der Papenburg/Aschendorf spezifischen Ausgangssituation auch im Vergleich mit anderen Kommunen
- Abstimmung eines Leitbildes zur künftigen Entwicklung
- Entwicklung von generellen Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten
- Definition von Schlüsselmaßnahmen als wesentliche Elemente der neuen Papenburger/Aschendorfer Mobilität

Ein umfangreicher Beteiligungsprozess ist bei der Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen erforderlich. In diesem Fall erfolgt dies auf drei Ebenen:

- Ein kleiner verwaltungsinterner Arbeitskreis begleitet die Planung in engem Dialog.
- Ein um Vertreter unterschiedlicher Fachdisziplinen ergänzter Arbeitskreis sichert die Beteiligung der Fachleute (Facharbeitsgruppe).
- Eine Beteiligung der Öffentlichkeit (Am Ende und Anfang der Bearbeitung) sichert planungsbegleitend die Bürgermitsprache.
- Mit der Begleitung durch die politischen Gremien erfolgt eine Abstimmung mit den Entscheidern und eine Konsensfindung findet idealerweise bereits im Bearbeitungsprozess statt.

Facharbeitsgruppe

Die Beteiligung der Facharbeitsgruppe erfolgt jeweils vor den Öffentlichkeitsbeteiligungen, um die Themen vorab mit den Fachleuten zu diskutieren und Anmerkungen aufzunehmen. In einer „Kick-Off“- Veranstaltung (September 2018) geben die Gutachter eine kurze Einführung, welche Themen eine wichtige Rolle bei der Bearbeitung des VEP spielen. Zudem werden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung sowie erste Eindrücke der Bestandsanalyse vorgetragen. Anschließend erfolgt eine Diskussion mit den Teilnehmenden. Die Aussagen werden an Stellwänden gesammelt und den einzelnen Verkehrsmitteln positive und negative Aspekte zugeordnet. Diese finden sich in der Bestandsanalyse wieder.

Im September 2019 wird die Facharbeitsgruppe erneut zusammenberufen, um über konkrete Maßnahmenvorschläge der Gutachter zu diskutieren. Hier herrscht vornehmend Einvernehmen, sodass die Lösungsansätze bei den anstehenden Stadtteilforen (Öffentlichkeitsbeteiligung Teil II) vorgestellt werden können.

Öffentlichkeitsbeteiligung (Teil I)

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde am Beginn der Bearbeitung eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, bei der Bürger im Rahmen von Workshops ihre eigenen Ideen und Vorschläge einbringen konnten (Aschendorf am 22.10.2018).

Abb. 2 Eindrücke der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung in Aschendorf (Foto rechts: Christian Belling)

Die Inhalte der Stadtteilforen wurden ausgewertet und tabellarisch und kartographisch aufgearbeitet. Sie sind dem Bericht als Anlage beigefügt. Aus dem erfolgten Beteiligungsprozess ergeben sich erste Handlungsschwerpunkte für den Papenburger Verkehrsentwicklungsplan:

Querungskonflikte an Knotenpunkte
Konflikte an Knotenpunkten ergeben sich u.a. durch Sichteinschränkungen (durch Bauwerke oder Vegetation) sowie lange Rückstaulängen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Hauptverkehrszeiten und lange Wartezeiten für Zufußgehende oder Radfahrende an sogenannten Bettelampeln (Anforderungstaster). Schwer nachvollziehbare Markierungen sowie schmale Fuß- und Radverkehrsanlagen suggerieren eine eher „gefühlte“ Sicherheit. Des Weiteren werden Unfallhäufungen oder Verkehrswidrigkeiten an bestimmten Knotenpunkten festgestellt.

Netzlücken
Bei der Bürgerbeteiligung wurden Hinweise auf Lücken im Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr gegeben. Das Netz für den Fuß- und Radverkehr ist nicht durchgängig und eindeutig begreifbar, auf wichtigen Beziehungen gibt es keine oder unzureichende Verbindungen. An hoch belasteten Knotenpunkten oder Strecken mit Querungsbedarf fehlen entsprechende Querungsmöglichkeiten.

Straßenordnung/-nutzung
Eine falsche oder verkehrswidrige Nutzung des Straßenraums kann durch eine unklare oder nicht regelkonforme Straßenraumgestaltung bzw. Beschilderung entstehen. Dies spiegelt sich bspw. in Parken im Seitenraum bzw. auf dem Gehweg wider, der Nutzung des Gehwegs von Radfahrenden sowie der Unwissenheit über die Nutzung von freigegeben Radwegen.

Schulverkehr
Kernthema ist vor allem das Bringen und Abholen von KiTa- und Schul-Kindern mit dem eigenen Auto, sprich das „Elterntaxi“ und die damit verbundenen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern. Weitere Unterthemen sind hierbei die Infrastruktur für Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes, wie fehlende oder schlechte Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende und

Fahrradfahrende, zu wenige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Schulen oder eine schlechte oder keine ÖPNV-Anbindung.

Oberflächenqualität
Bei der Bürgerbeteiligung wurden Hinweise auf eine schlechte Qualität von Wegen und Straßen gegeben. Neben abgenutzten Wegen durch Materialermüdung gehören auch überwucherndes Grün oder Wurzelaufbrüche dazu, die die Wege beschädigen und ein sicheres Verkehren im Straßenraum verhindern.

Verkehrsführung
Hierbei werden Konflikte bei der Führung des Verkehrs mit verschiedenen Nutzungen beschrieben, z.B. die uneinheitliche Führung des Fuß- und Radverkehrs auf Gehwegen und Fahrbahnen oder das Thema Durchgangsverkehr (Große Straße).

Betrieb und Unterhaltung
Dies betrifft Hinweise bzw. den Wunsch nach öfter stattfindenden öffentlichen Reinigungs- und Ordnungsarbeiten in bestimmten Bereichen.

Flankierende Infrastruktur
Unter flankierender Infrastruktur ist die Ausstattung öffentlicher Infrastruktur, wie Fahrrad-Abstellanlagen und das Erreichen von Grundversorgungseinrichtungen inbegriffen.

Öffentlicher Verkehr
Dies betrifft Vorschläge zur Aufwertung des öffentlichen Nah- und Regional-Verkehrs, wie bspw. die Einführung neuer Expressverbindungen, Verdichtungen des Fahrplans oder die Aufbesserung von Haltepunkten des Stadtbusverkehrs. Desweitern werden allgemeine Vorschläge zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel und zur Schließung von Netzlücken gemacht. Dabei wird deutlich, dass die Aufstellung von neuen Grundsätzen zur Aufwertung des Papenburger Nahverkehrs wichtig sein sollte. Zudem sind die Haltestellen überwiegend nicht barrierefrei ausgebaut.

Mobilitätswandel
Hierbei wird deutlich, dass Grundsätze für die Förderung der E-Mobilität und anderer alternativer Verkehrsmittel, die Einführung eines Mobilitätsmanagements, als auch verkehrserzieherische Maßnahmen und Anreize zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes notwendig sind.

Kommunikation
Durch die Bürgerforen wurde deutlich, dass sich Teilnehmende im Allgemeinen eine bessere Kommunikation zwischen der Verwaltung und den Aschendorfer Bürgern wünschen. Des Weiteren gehören Maßnahmen wie die Gründung eines Mobilitätsmanagements, von Kommunikationsplattformen im Internet und der Veröffentlichung von Planungs- und Umsetzungsständen dazu.

Verhalten
Bürger äußerten sich des Weiteren, dass sie sich Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens wünschen. Dies kann bspw. in Form von Öffentlichkeitsarbeit bei großen Arbeitgebern, Schülern und öffentlichen Einrichtungen sowie verbesserten Kooperationen mit Polizei und Ordnungsamt erreicht werden.

Öffentlichkeitsbeteiligung (Teil II)

Im Oktober 2019 (Aschendorf 02.10.2019) wurden die Bürger erneut eingeladen, um darüber informiert zu werden, wie mit den genannten Mängeln aus dem vergangenen Jahr umgegangen wurde und welche Maßnahmenvorschläge dazu von den Gutachtern erarbeitet wurden. Die Maßnahmen werden exemplarisch und themenbezogen vorgestellt. Die Bürger bekommen die Möglichkeit über die vorgestellten Maßnahmen zu diskutieren, sodass Änderungswünsche noch mit in die endgültige Maßnahmenplanung aufgenommen werden können.

Eine Auswahl genannter Themen wird folgend zusammengefasst:

- Der VEP hat als Planungshorizont das Jahr 2035. Dennoch müssen auch kurzfristig umzusetzende Maßnahmen berücksichtigt werden. An Örtlichkeiten wie der Emdener Straße müssen schnelle Lösungen gefunden werden (bspw. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn).
- Die Rechte der Radfahrenden müssen gestärkt, das „Vorrecht“ des Kfz-Verkehrs verringert werden. Zusätzliche Maßnahmen, z.T. kleine aber wirkungsvolle, müssen ergriffen werden, um ins Bewusstsein zu rufen, dass der Radverkehr eine gleichberechtigte Verkehrsart ist.
- Generell ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit bei Umsetzung von Maßnahmen entscheidend für die Akzeptanz der Maßnahme.
- Die Einrichtung von Elternhaltestellen wird grundlegend begrüßt.
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen muss mit flankierenden restriktiven Maßnahmen für den Kfz-Verkehr einhergehen.
- Zentrales Thema in Aschendorf ist der als zu hoch eingeschätzte Durchgangsverkehr in der Großen Straße sowie die Gestaltung der Emdener Straße.

3 Leitbild und Schwerpunkte

Mit einem Planungsleitbild werden die grundsätzlichen Ziele abgesteckt, die zur Aufstellung von Maßnahmen und Konzepten führen. Das Planungsleitbild ist gleichzeitig ein Maßstab für die Bewertung von Maßnahmenwirkungen. Obwohl die Definition der Planungsziele verständlicherweise am Anfang der Bearbeitung steht, wird während des Bearbeitungsprozesses und insbesondere bei der Formulierung von Handlungskonzepten bzw. Maßnahmen darauf zurückgegriffen und eine Rückkoppelung der zunächst formulierten Ziele mit den Maßnahmenempfehlungen vorgenommen. Das Leitbild stellt in gewissem Maße eine Selbstbindung der Stadt dar.

Das Leitbild unterscheidet in Werteziele und planungsorientierte Handlungsziele:

- Die Werteziele stellen dabei den Zusammenhang zu grundlegenden gesellschaftlichen Anforderungen her, die es im Rahmen der Mobilitätsplanung einzubeziehen gilt.
- Die Ebene der Handlungsziele benennt praktisch nachvollziehbare und damit planerisch handhabbare Schwerpunktthemen.

Grundlegend ist eines der wichtigsten Handlungsziele die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Zur Orientierung bzw. späteren Evaluierung ist es hilfreich, sich konkrete Ziele zu setzen. Da für Papenburg/Aschendorf aber keine Verteilung des Verkehrsmittelwahlverhaltens (Modal Split) vorliegt, können keine konkreten Zielsetzungen für die künftigen Verkehrsanteile definiert werden.

Ausgehend von der bestehenden Situation wird für Papenburg/Aschendorf dennoch das Ziel gesetzt, eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs bei gleichzeitiger verstärkter Nutzung des Fahrrades, des ÖPNV und der eigenen Füße zu erreichen. Da Straßennetz im fließenden Kfz-Verkehr soll dennoch leistungsfähig gehalten werden.

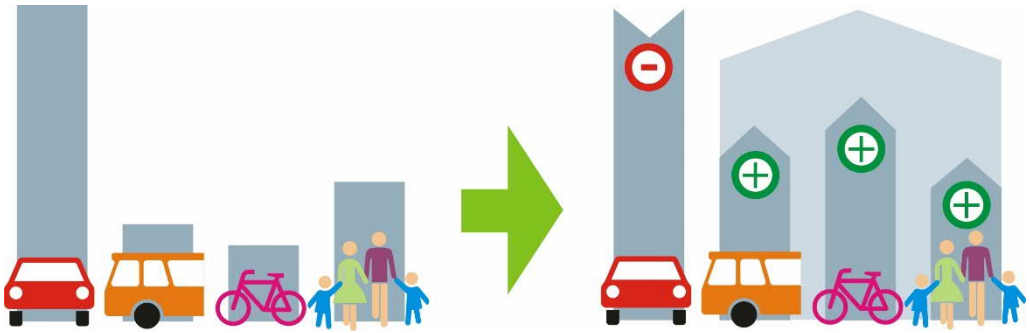


Abb. 3 Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens für die einzelnen Verkehrsmittel

Mobilität 2035 in Papenburg
sicher, schnell, komfortabel, innovativ…

Werteziele

Mobilität für Alle
- Gleichwertige Mobilitätschancen für alle bieten
- Auf möglichst vielen Wegen Mobilitätsalternativen bieten
- Mobilitätseingeschränkte Menschen stärker berücksichtigen
- Alle Ziele gut erreichbar halten

Mobilität stadtverträglich gestalten
- Die Mobilität klimaverträglich gestalten
- Die stadträumlichen Qualitäten sichern und weiter entwickeln

Sicherheit im Verkehr
- Die Verkehrssicherheit erhöhen
- Die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum verbessern
- Schulwege sicher gestalten

Handlungsziele

Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel stärken
- Das ÖPNV-Angebot attraktiv halten und verbessern
- Das Radfahren generell und auch auf längeren Distanzen fördern
- Insbesondere das barrierefreie Zu-Fuß-Gehen fördern

Das Straßennetz leistungsfähig halten
- Den Kraftfahrzeugverkehr weiter verflüssigen
- Den Kraftfahrzeugverkehr auf Hauptverkehrsstraßen bündeln
- Den Schwerlastverkehr auf geeigneten Straßen führen

Unnötige Verkehrsleistungen vermeiden
- Durch Funktionsmischung kurze Wege in der Stadt ermöglichen
- Die Stadt kompakt halten
- Sharing-Konzepte entwickeln und ausbauen

Den Stadtraum attraktiver gestalten
- Straßen sicherer und schöner machen
- Knotenpunkte als Plätze begreifen und gestalten
- Autoreduzierte Bereiche ausweiten und den Verkehr entschleunigen

Abb. 4 Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans Papenburg

Schwerpunkte im VEP

Zu Beginn der Bearbeitung haben sich für die einzelnen Verkehrsmittel Themenschwerpunkte in Aschendorf identifiziert, die einer besonderen Berücksichtigung bedürfen.

Die weder vermeidbaren noch auf den Umweltverbund verlagerbaren Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Hier ist der Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Verbindung mit einer verträglichen Abwicklung als Handlungsziel definiert. Dafür werden im VEP anhand der Verkehrsmodells verschiedene Planfälle untersucht und das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2035 abgebildet. In Aschendorf wurde zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs in der Großen Straße eine Kennzeichenerfassung durchgeführt.

Zur Verlagerung möglichst vieler Fahrten und Wege auf umweltverträgliche Verkehrsmittel ist es notwendig, den Umweltverbund, das heißt den ÖPNV in Stadt und Landkreis, das Radfahren und das zu Fuß gehen in seiner Attraktivität zu stärken und zu fördern. Eine solche Vorgehensweise wird im Allgemeinen als Voraussetzung für die Erzielung spürbarer Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den Umweltverbund angesehen.

Um diese Verlagerung zu erreichen, wurden im Fußverkehr vier Handlungsschwerpunkte identifiziert. Zum einen soll die Querungssituation an Knotenpunkten und auf der Strecke sicher und barrierefrei gestaltet werden, um ein durchgängiges Fußwegenetz sicherzustellen. Vor allem Schulwegeverbindungen sollen gestärkt werden. Zu einer stadtverträglichen Mobilität gehört ebenso die Schaffung von städtebaulichen und straßenräumlichen (Aufenthalts-) Qualitäten, die bewusste Verhaltensänderungen und Besitzstrukturen positiv erlebbar machen.

Verbesserungen des ÖPNV werden vor allem im Ausbau von barrierefreien Haltestellen gesehen, um für alle Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV in gleicherweise nutzbar zu machen. Aber auch ein Angebot bedarfsorientierter Verkehre in nicht so dicht besiedelten Räumen (Verbindung Tunxdorf, Nenndorf, Aschendorf, Papenburg) spielen eine wichtige Rolle zur Schaffung der allgemeinen Daseinsvorsorge. Begleitende Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit sollen zu einem besseren Image des Busfahrens in Papenburg führen.

Das Thema ruhender Verkehr wird im VEP nur mit einer geringen Priorität behandelt. Vielmehr werden Chancen in der Umgestaltung von Stellplätzen zu Gunsten der Umweltfreundlichen Verkehrsmittel gesehen. Um die Inter- und Multimodalität zu fördern, soll das P + R-Angebot an den Bahnhöfen ausgebaut werden.

Im Bereich des Radverkehrs werden in Papenburg die größten Steigerungspotenziale der Verkehrsmittelwahl gesehen. Im VEP werden Auszüge des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.

In einer umfassendes Straßenraumanalyse, wurde alle Mängel des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs sowie die Führung des Radverkehrs und die Gestaltung der Seitenräume sowie Knotenpunkte erfasst. Daraus haben

sich Konfliktschwerpunkte ergeben, die im Rahmen der aufgeführten Schlüsselmaßnahmen beseitigt und verbessert werden sollen. Die hier aufgehführten Themenschwerpunkte sind für Aschendorf nur bedingt relevant.

Abb. 5 Themenschwerpunkte im Verkehrsentwicklungsplan Papenburg

4 Straßenraum- und Sensibilitätsanalyse

Basis der Bewertung der aktuellen Situation aus der Sicht der einzelnen Verkehrsarten ist eine Straßenraumanalyse für die verkehrswichtigen Straßenräume von Aschendorf. Hier treffen sich Mängel und Defizite auf der einen und Potenziale und Chancen auf der anderen Seite. Um konkreter den spezifischen Handlungsbedarf für die Aschendorfer Verkehrsräume feststellen zu können, wird auf der Grundlage der Straßenraumanalyse eine Sensibilitätsanalyse durchgeführt. Diese - überlagert mit den Belastungen im Kraftfahrzeugverkehr - gibt dann Hinweise auf einen Handlungsbedarf.

Die Zusammenstellung aller Straßenräume in Aschendorf erfolgt im Anhang Teil II Straßenraumanalyse. Folgend werden exemplarisch zwei Steckbriefe für die Große Straße und Oldenburger Straße dargestellt. Grundlage der Straßenraumanalyse bildet das abgestimmte Straßennetz (siehe Abb. 6)

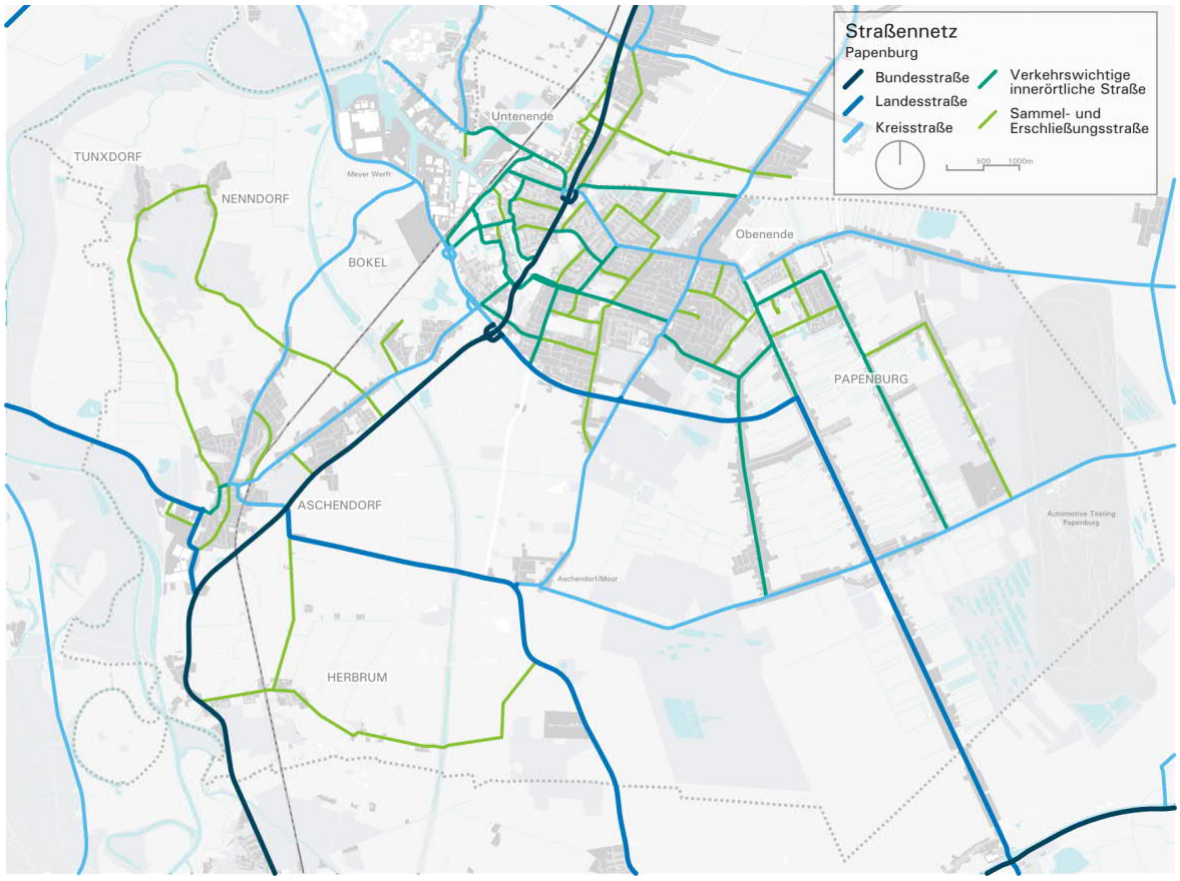


Abb. 6 Das Straßennetz von Papenburg (inkl. Aschendorf)

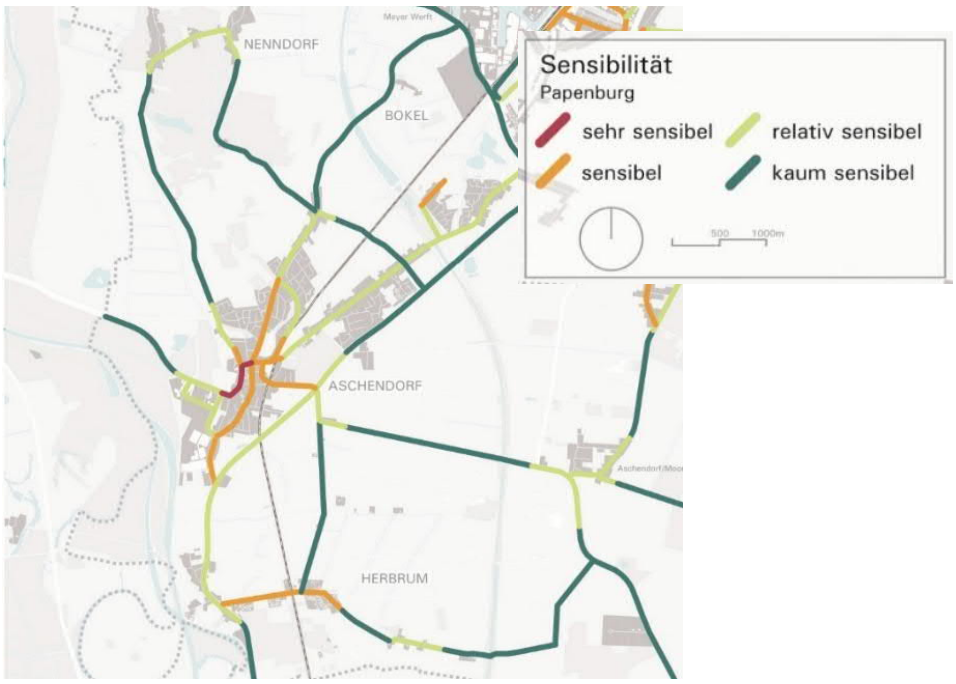


Abb. 7 Ergebnis der Sensibilitätsanalyse

Die Ermittlung des Sensibilitätsindex erfolgt ausschließlich für Bundes-, Landes-, Kreisstraßen sowie verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen, da die Sammel- und Erschließungsstraßen aufgrund der geringen Verkehrsstärke flächendeckend mit einem sehr geringen Handlungsbedarf zu bewerten wären. Für Aschendorf ergibt sich auf der Großen Straße durch die Überlagerung von Nutzungsansprüchen und einer hohen Verkehrsstärke ein mittlerer Handlungsbedarf. Für alle Bereiche werden Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenraumgestaltung und Verkehrsführung aufgeführt.

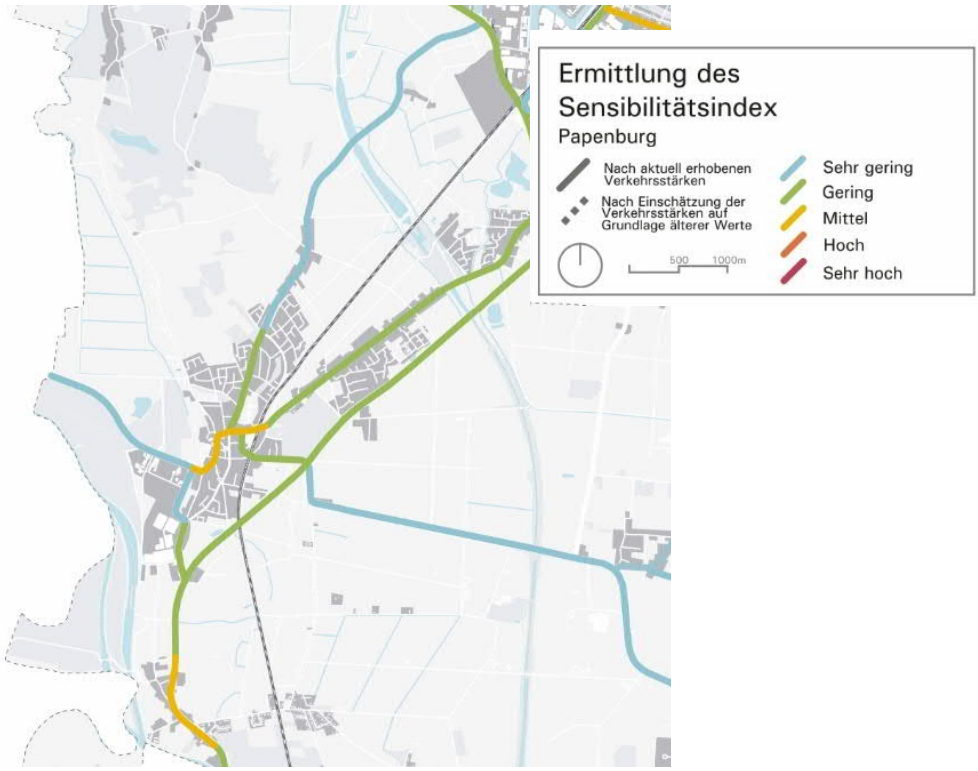


Abb. 8 Einstufung von Sensibilitätsindex bzw. Handlungsbedarf

Große Straße

(zw. Bokeler Straße und Rheder Straße)

Verkehrliche Situation

Funktion
Verkehrswichtige innerörtliche Straße
Verkehrsstärke
5.100 – 5.900 Kfz/24 h
Fahrstreifenanzahl
2
zulässige Geschwindigkeit
20 km/h
Beschränkung
3,5 t, Lieferverkehr frei
Linienbusverkehr
Nein
Radverkehrsführung
Im Mischverkehr

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Gehweg
Beidseitig
Überquerungsbedarf
Hoch
Ruhender Verkehr
Parkverbot; Längs- und Senkrechtparken in Parkbuchten (Parkscheibe, werktags 7-19 h)
Parkdruck
Hoch
Nutzungen
Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen

Handlungsbedarf

Sensibilitätsindex				
Sehr hoch	Hoch	**Mittel**	Gering	Sehr gering

- Teilweise schmale Seitenräume
- Durchgangsverkehr vermeiden (durch Schul- und Pendlerverkehr), übergeordneten Verkehr umleiten
- Verkehrsberuhigung sowie, Aufenthaltsqualität schaffen
- KP Große Straße / Bokeler Straße problematisch: Anforderungstaster führt zu langen Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr, durch das hohe Verkehrsaufkommen werden Schülerlotsen gebraucht
- Beachtung des ISEK | VU „Aschendorf-Zentrum“

Lage im Stadtgebiet und Sensibilitätsanalyse

Knotenpunkt Große Straße / Marienstraße

Knotenpunkt Große Straße / Bokeler Straße

Abb. 9 Auszug Straßenraumanalyse, Bsp. Große Straße

Oldenburger Straße (zw. Meppener Straße und Lindenstraße) / **Mühlenstraße**

Verkehrliche Situation

Funktion	Kreisstraße
Verkehrsstärke	4.400 Kfz/24 h
Fahrstreifenanzahl	2
zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Beschränkung	-
Linienbusverkehr	Nein
Radverkehrsführung	Oldenburger Str.: Gem. Geh- und Rad-weg; Mühlenstraße: Gehweg Radfahrer frei

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Gehweg	Beidseitig
Überquerungsbedarf	Mittel
Ruhender Verkehr	Im Bereich Lidl im Seitenraum
Parkdruck	gering
Nutzungen	Wohnen, Einzelhandel

Handlungsbedarf

Sensibilitätsindex				
Sehr hoch	Hoch	Mittel	**Gering**	Sehr gering

- Insb. Mühlenstr: Schmale Seitenräume, mangelhafte Gehwegoberflächen, Nutzungskonflikte in den Seitenräumen mit parkenden Fahrzeugen
- Straßenraumgestaltung spiegelt nicht zulässige Geschwindigkeit wider, Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden von der Polizei bereits vermerkt
- Radverkehrsführung unbefriedigend und unklar, Konfliktpotenzial zw. Fuß- und Radverkehr
- Querungsbereiche nur nach Mindestanforderungen markiert

Lage im Stadtgebiet und Sensibilitätsanalyse

Oldenburger Straße, ortseinwärts

Mühlenstraße

Abb. 10 Auszug Straßenraumanalyse, Bsp. Oldenburger Straße

5 Straßennetz und fließender Verkehr

5.1 Heutige Situation

Im Bereich Aschendorf fungiert die L 52 als Autobahnzubringer. Weitere Landesstraßen mit wichtiger regionaler Bedeutung sind aus südlicher Richtung auf die Stadt zulaufenden Landesstraßen 51 und 62. Während die L 51 südlich des Stadtteils Obenende verläuft, führt die L 62 in den Stadtteil Aschendorf.

Abb. 11 Straßennetz Papenburg

Zur Beschreibung der Ausgangslage und zur Eichung des zu erstellenden Verkehrsmodells sind flächenhafte Erhebungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr erforderlich. Dazu wurden in Papenburg und Aschendorf 24 Knotenstromzählungen über 24 Stunden im Jahr 2018 durchgeführt. Die Belastungen der Hauptverkehrsstraßen in Aschendorf liegen zwischen 4.000 und 7.000 Kfz/24h.

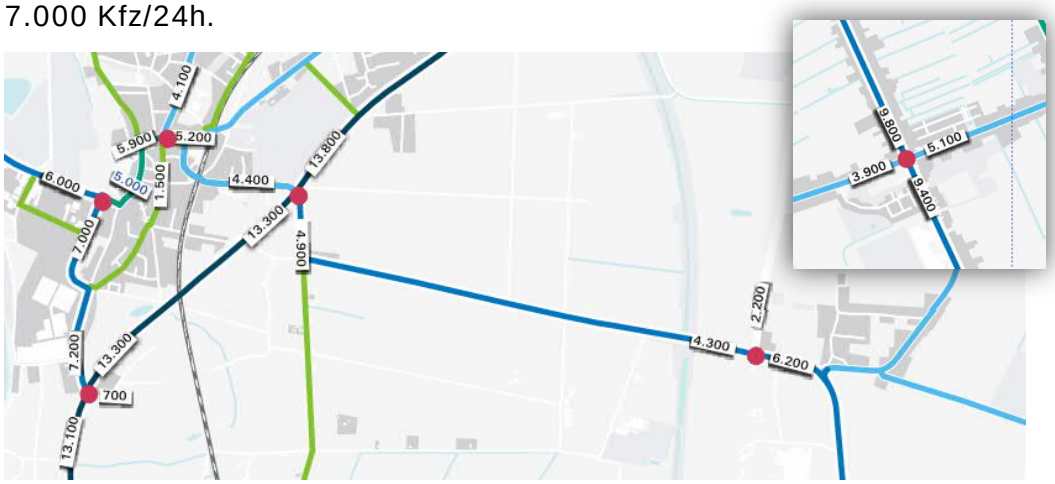


Abb. 12 Ergebnisse der Verkehrszählung in Aschendorf

5.2 Verkehrsmodell und Prognose

In der folgenden Abbildung sind die Analyseverkehrsstärken (Kfz/24h) in Aschendorf dargestellt. Das Analysemodell dient als Grundlage für die Erstellung des Prognoseplanfalls, in dem alle bis 2035 umgesetzten Straßennetzmaßnahmen und Gewerbe- und Siedlungsentwicklungen hinterlegt sind.

In Aschendorf sind vor allem Gewerbeentwicklungen in der Schultze-Delitzsch-Straße, Rheder Straße und Hüntestraße mit insgesamt etwa 450 Beschäftigten vorgesehen. Straßennetzmaßnahmen sind nicht geplant.

Abb. 13 Modellwerte (Kfz/24h) Analyse Aschendorf

Abb. 14 Modellwerte (Kfz/24h) Prognosenullfall Aschendorf

5.3 Kennzeichenerfassung

Im Zuge der Bearbeitung des VEP wurde in Aschendorf in der Großen Straße eine Kennzeichenerfassung zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs durchgeführt. Die Knotenstrom- und Querschnittserhebungen haben Belastungen zwischen 5.000 und 6.000 Kfz/24h ergeben (siehe Abb. 15).

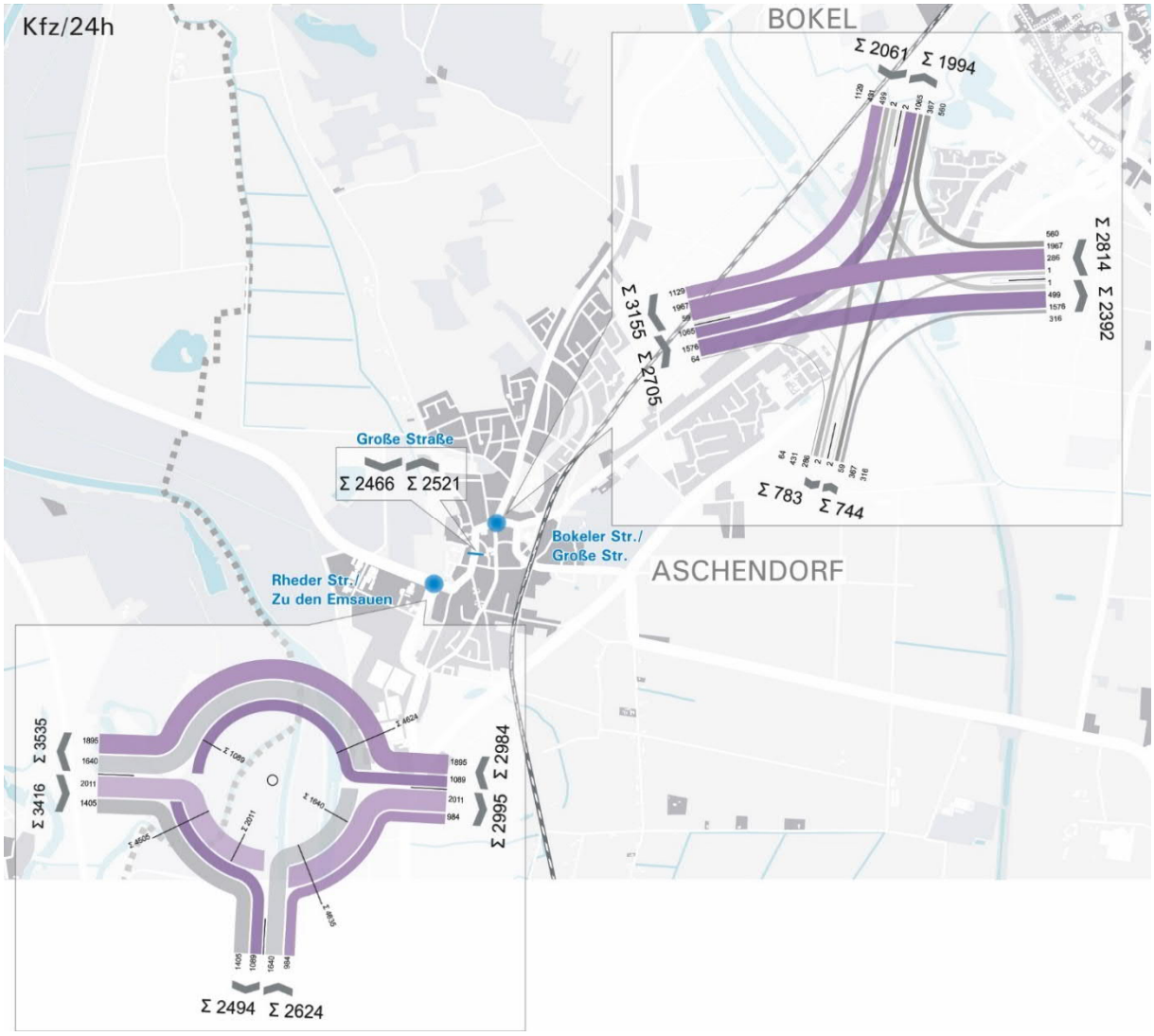


Abb. 15 Belastung Große Straße

Zu Ermittlung des Durchgangsverkehrs in der Großen Straße wurde am 26.06.2019 das Routenwahlverhalten mittels Kennzeichenerfassung untersucht. An insgesamt fünf Einfahrt- und Ausfahrtquerschnitten wurden hierzu die Kennzeichen aller Kraftfahrzeuge (Kfz) in dem Zeitraum von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr aufgenommen. Die Ein- und Ausfahrquerschnitte befinden sich außerhalb des bebauten Gebietes an der Bokeler Straße, Emdener Straße, Oldenburger Straße, Hüntestraße und Rheder Straße.

Es wurde vorab vermutet, dass vor allem die Mitarbeiter der Meyer Werft morgens von der Rheder Straße kommend über die Große Straße fahren und in der Bokeler Straße wieder ausfahren. Die Verkehrsführung über die

Hünestraße/ B 70/ Rheiderlandstraße wird aufgrund des hohen Umweges nicht gut angenommen.

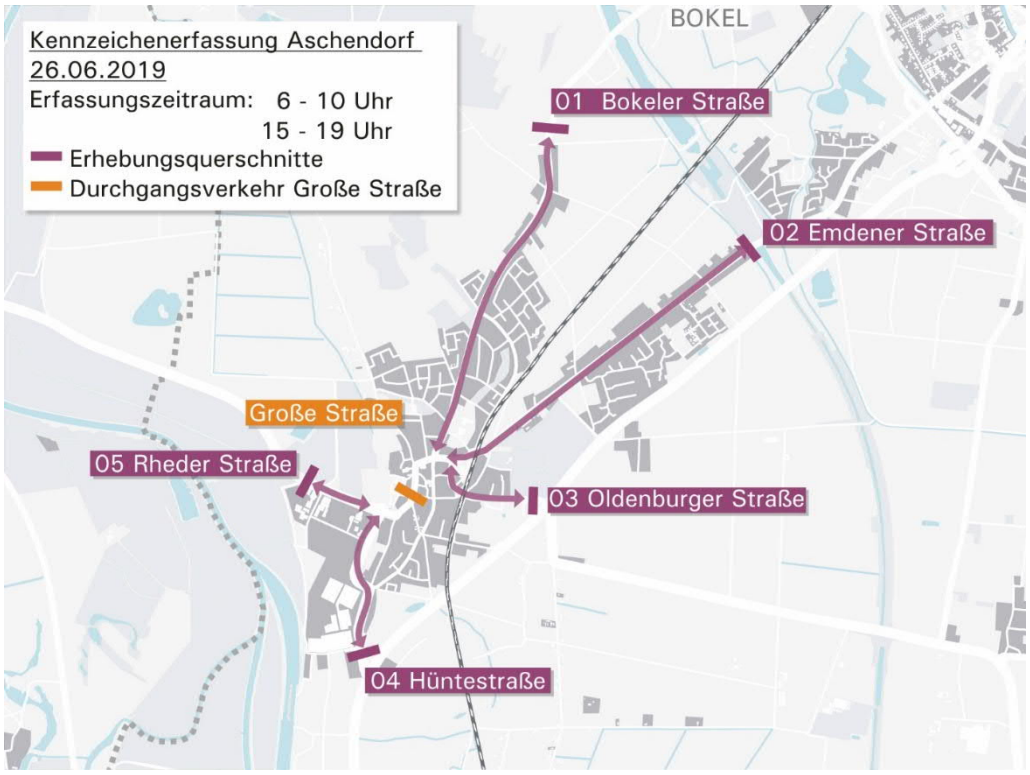


Abb. 16 Erhebungsquerschnitte Kennzeichenerfassung Aschendorf

Nachfolgend werden die Ergebnisse exemplarisch für den Querschnitt 05 Rheder Straße für den Vormittagszeitraum detailliert dargestellt. Insgesamt fahren von 06:00 bis 10:00 Uhr 865 Kfz/4h aus Richtung Westen kommend über den Querschnitt, davon fahren 53 % (458 Kfz/4h) an den Querschnitten 01 – 04 wieder aus Aschendorf heraus. Die für die Große Straße relevanten Durchgangsverkehre sind wiederrum nur die Verkehre, die an der Bokeler Straße (01), an der Emdener Straße (02) oder an der Oldenburger Straße (03) wieder ausfahren. Dies sind in Summe 241 Kfz/4h. Insgesamt verbleiben 407 Kfz/4h in Aschendorf (Verkehr der an keiner der erhobenen Ausfahrquerschnitte) wieder rausfährt, dieser Verkehr wird als Zielverkehr (ZV) definiert. Die angenommene hohe Anzahl an Fahrzeugen, die über die Rheder Straße – Große Straße – Bokeler Straße fährt, konnte anhand der Kennzeichenerfassung nicht bestätigt werden. Hier sind über vier Stunden lediglich 61 Kfz/4h erfasst wurden.

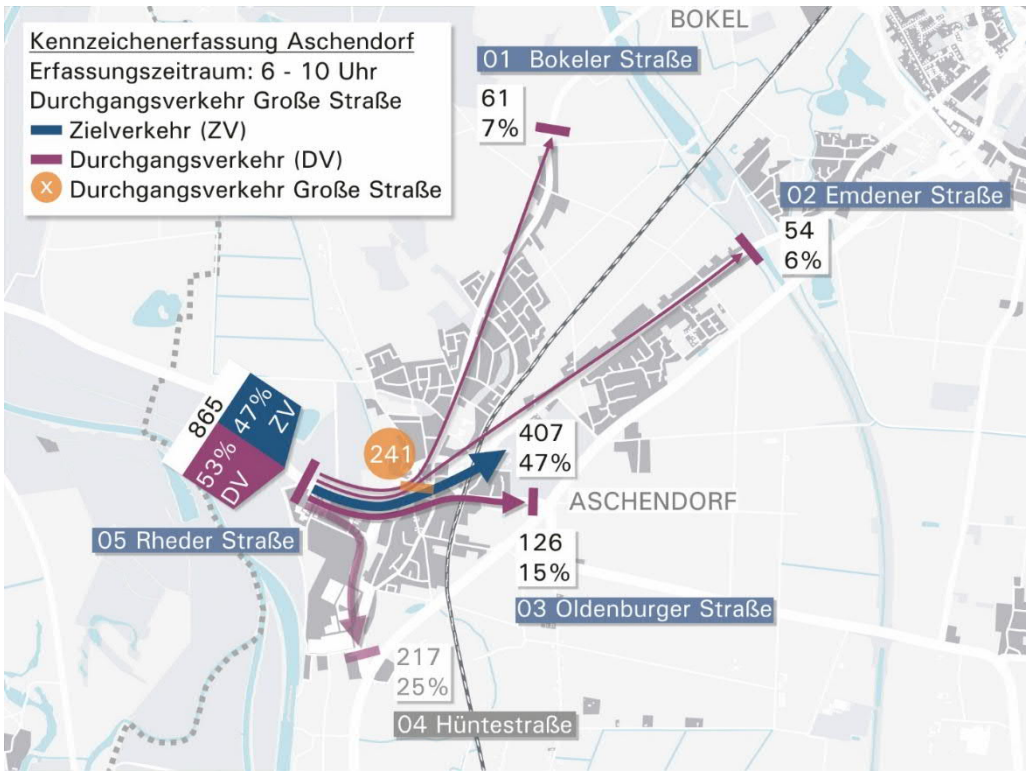


Abb. 17 Auswertung Querschnitt 05 Rheder Straße 06:00 – 10:00 Uhr

Über alle fünf Querschnitte ist im gesamten Vormittagszeitraum ein Durchgangsverkehrsaufkommen von 450 Kfz/4h zu vermerken. Vom Gesamtverkehrsaufkommen macht dies etwa 40 % aus. Demzufolge ist festzuhalten, dass ein Großteil des Verkehrs in der Großen Straße Quell- und Zielverkehr der Aschendorfer ist.

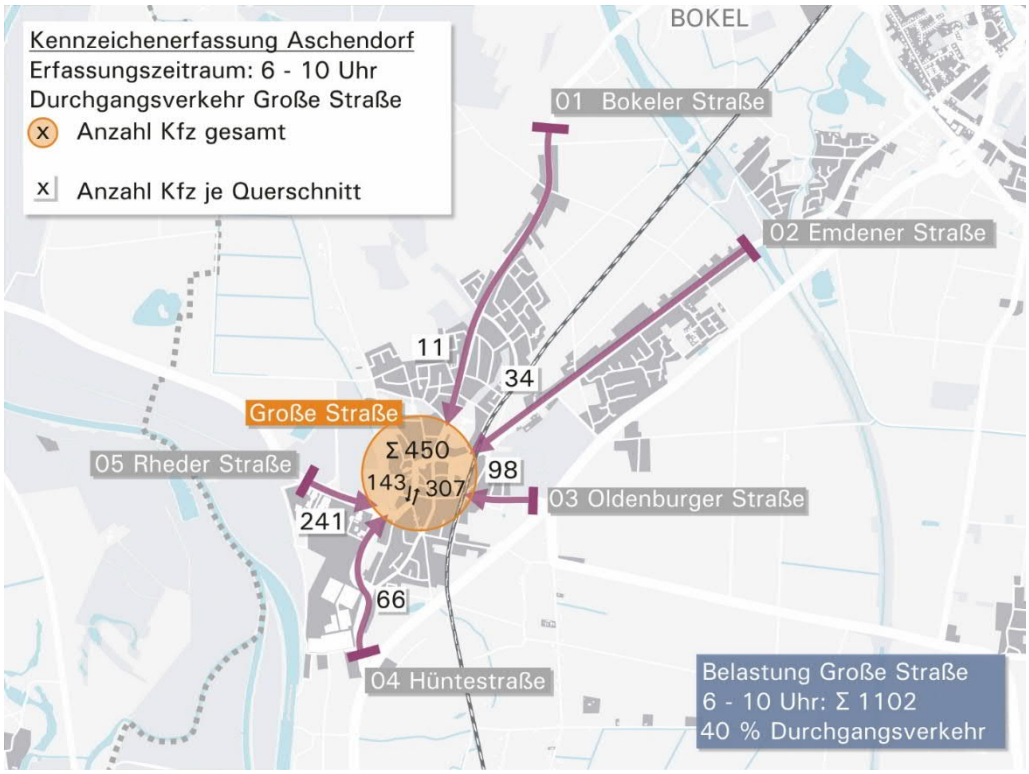


Abb. 18 Durchgangsverkehr insgesamt im Vormittagszeitraum

Im Nachmittagszeitraum von 15:00 – 19:00 Uhr werden exemplarisch die Ergebnisse des Querschnittes 01 Bokeler Straße dargestellt. Hier fahren insgesamt 476 Kfz/4h über den Einfahrquerschnitt, davon sind 18 % dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. 82 % der Fahrzeuge verbleiben in Aschendorf und werden als Zielverkehr definiert. An den Ausfahrquerschnitten 05 Rheder Straße und 04 Hüntestraße konnten lediglich 69 Fahrzeuge über vier Stunden erfasst werden, die über die Große Straße fahren.

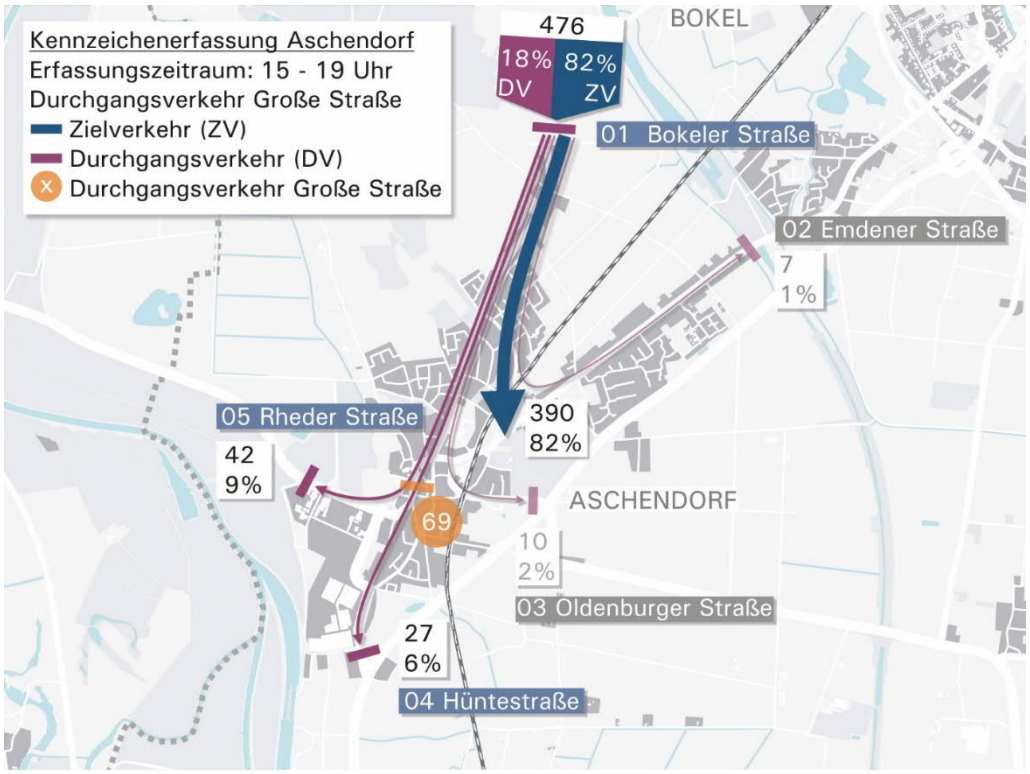


Abb. 19 Auswertung Querschnitt 01 Bokeler Straße 15:00 – 19:00

Über alle fünf Querschnitte ist im gesamten Nachmittagszeitraum ein Durchgangsverkehrsaufkommen von 394 Kfz/4h zu vermerken. Vom Gesamtverkehrsaufkommen macht dies etwa 28 % aus. Demzufolge ist festzuhalten, dass ein Großteil des Verkehrs in der Großen Straße auch im Nachmittagszeitraum Quell- und Zielverkehr der Aschendorfer ist.

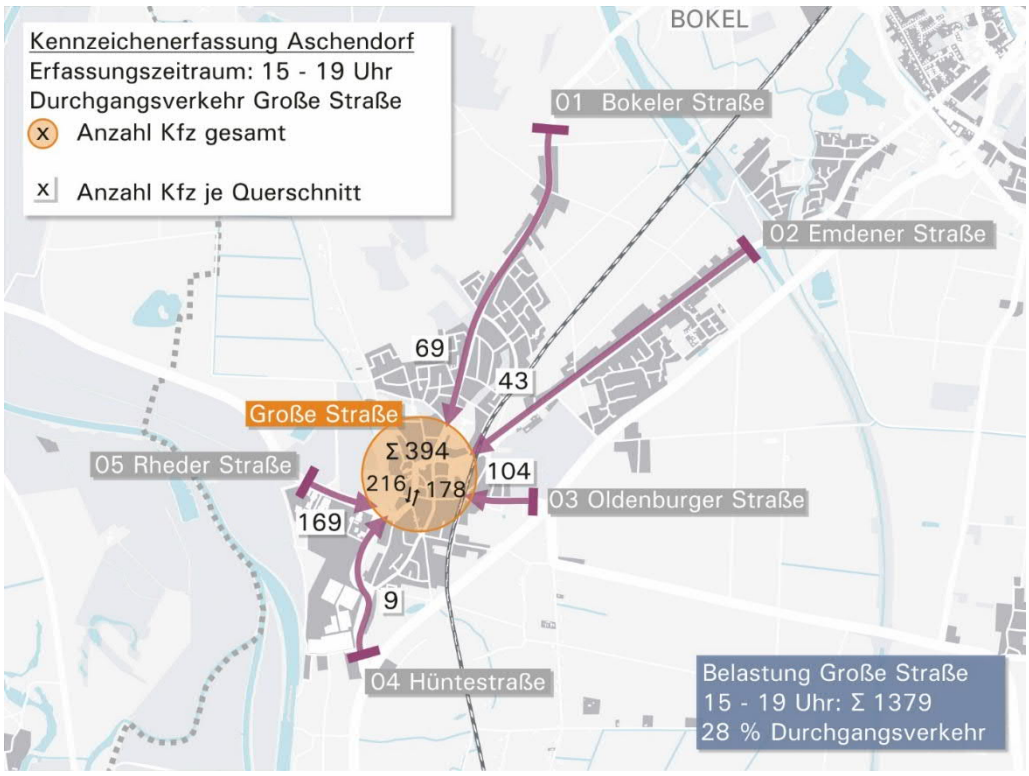


Abb. 20 Durchgangsverkehr insgesamt im Nachmittagszeitraum

Die Ergebnisse zeigen insgesamt, dass der Durchgangsverkehr in der Großen Straße in Bezug auf das Gesamtverkehrsaufkommen eher gering ist. Die Belastung in der Großen Straße liegt etwa zwischen 5.000 und 6.000 Kfz/24h. Ein Großteil der Verkehre ist auf Quell- und Zielverkehr der Aschendorfer zurückzuführen, da mit Hilfe der Kennzeichenerfassung nachgewiesen werden konnte, dass nur wenige Fahrzeuge an den jeweiligen Ausfahrquerschnitten wieder rausfahren. Zur Entlastung der Großen Straße, die als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) beschildert ist, wurden im Rahmen der Stadtteilforen Möglichkeiten einer Einbahnstraßenregelung diskutiert. Diese mögliche Maßnahme wird in den Schlüsselmaßnahmen aufgeführt bzw. zur Diskussion gestellt. Grundlegend werden punktuelle Maßnahmen im Straßenraum zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufwertung des öffentlichen Raums empfohlen.

Abb. 21 Große Straße

HANDLUNGSANATZ STRAßENNETZ UND FLIEßENDER VERKEHR

Sowohl unter wirtschaftlichen wie auch unter umweltorientierten Gesichtspunkten ist eine effiziente Abwicklung des Straßenverkehrs ein wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung. Dies gilt sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den ÖPNV, der in Papenburg als Linienbusverkehr die gleichen Flächen nutzt wie der MIV.

Die weder vermeidbaren noch auf den Umweltverbund verlagerbaren Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Der Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Verbindung mit einer verträglichen Abwicklung ist maßgebend.

Insbesondere in der Innenstadt sind die Menschen durch den motorisierten Individualverkehr, Feinstaub, Luftschadstoffe und Lärm in ihrer Lebens- und Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Die verkehrlichen Belastungen gilt es möglichst gering zu halten.

Förderung der E-Mobilität und Ausbau des E-Ladesäulennetzes.

An die Lichtsignalsteuerung richten sich hohe Qualitätsanforderungen. Durch ein regelmäßiges Qualitätsmanagement von Lichtsignalanlagen können Unfälle, Wartezeiten und Umweltbelastungen minimiert werden.

Schlüsselmaßnahme 10.2

6 Ruhender Verkehr

Das Thema Ruhender Verkehr wird im Rahmen des VEP nur mit einer geringen Priorität behandelt, da keine gravierenden Probleme festgestellt werden konnten. Die vorhandene Stellplatzsituation ist insgesamt ausreichend. Die Maßnahmen in Bezug auf den ruhen Verkehr stellen demzufolge eher „weiche Maßnahmen“ dar, die im Allgemeinen zu einer Verbesserung der Gesamtsituation in Aschendorf führen.

Heutige Situation

In Aschendorf gibt ein breites Angebot an öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätzen in den Straßenräumen und auf ausgewiesenen Parkplätzen. Dabei kann im gesamten Stadtgebiet kostenlos geparkt werden. Lediglich an einzelnen Hauptverkehrsstraßen ist die Parkdauer durch eine Parkscheibenregelung begrenzt. Die Einzelhandelsstandorte sind stark auf den MIV ausgerichtet.

Stellplätze im Seitenraum Große Straße

Parkplatz Marienstraße/Große Straße

Abb. 22 Eindrücke der Stellplatzsituation in Aschendorf

Umgestaltung von Flächen des ruhenden Verkehrs

Durch die temporäre Umnutzung von Pkw-Stellplätzen (z.B. in den Sommermonaten) bietet sich die Möglichkeit, Aufenthaltsbereiche zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. In den zentralen Bereichen kann die nutzbare Breite der Seitenräume durch sog. Parklets erweitert und beispielsweise als Sitz- oder Spielbereiche genutzt werden (bspw. Große Straße). Auf diese Weise wird offensichtlich, welche Qualitäten sich durch weniger parkende Fahrzeuge im Straßenraum eröffnen. Ein wesentliches Merkmal der Parklets ist, dass sie Sitzgelegenheiten im Straßenraum ohne Verzehrzwang bieten und somit zugänglich für alle sind.

Weiterhin ist auch die Umwandlung von einzelnen Kfz-Stellplätzen in Radstellplätze zu prüfen. Zur wirksamen Verdeutlichung, dass auf der Fläche eines Pkw 10 Fahrräder Platz finden, können die Radbügel mit einer Autosilhouette kombiniert werden (vgl. Abb. 23 rechts oben).

Da Lieferverkehre Haltemöglichkeiten in kurzer Entfernung zu den Anlieferungspunkten benötigen sollten punktuell temporäre Ladezonen eingerichtet werden (siehe Abb. 23unten).

Parklets mit Sitz- und Spielbereichen

Radbügel mit Autosilhouette (Hannover)

Ladezone im Seitenraum

Ladezone im Zuge einer Geschäftsstraße

Abb. 23 Mögliche Umgestaltungen für Flächen des ruhenden Verkehrs

HANDLUNGSANATZ STELLPLATZSITUATION
Einrichten von temporären Ladezonen. Kfz-Stellplätze zu Fahrradabstellplätzen umgestalten sowie Einrichtung von Parklets zur Straßenraumgestaltung und Schaffung von Aufenthaltsqualitäten.

7 Fußverkehr

Voraussetzungen in Aschendorf

Aschendorf bietet zahlreiche gute Voraussetzungen für den Fußverkehr:

- Die mittleren Entfernungen von der Innenstadt sind gering.
- Die Ziele des Fußverkehrs sind flächenhaft verteilt.
- Das Wegenetz weist neben den straßenbegleitenden Gehwegen relativ viele nur zu Fuß nutzbare Wege auf.
- Die Topographie ist eben.
- Es sind verkehrsberuhigte Bereiche vorhanden.

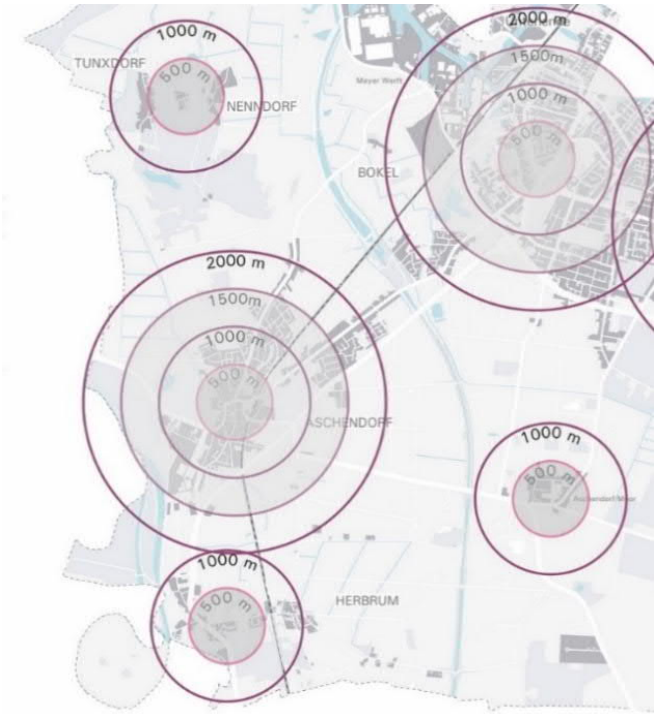


Abb. 24 Mittlere Entfernungsklassen in Papenburg

Fußverkehrsanlagen und Führung des Fußverkehrs im Bestand

Grundsätzlich gibt es in Aschendorf entlang jeder Straße einen Seitenraum. Dennoch weisen die Gehwege und das Fußwegenetz zahlreiche Mängel auf, mit denen sich die Zufußgehenden derzeit im Alltag arrangieren müssen.

- Die Gehwege – insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen (Emdener Straße) – stellen sich teilweise sehr schmal dar. Ein Nebeneinanderhergehen bzw. Begegnen ist oft nicht möglich. Zusätzlich ist die nutzbare Breite temporär durch Mülltonnen o.ä. eingeschränkt.
- Fehlende Barrierefreiheit (Oberflächenqualität, abgesenkte Bordsteine)
- Viele zu schmale Gehwege sind für den Radverkehr frei gegeben (bspw. Mühlenstraße. Die Radfahrenden haben hier zwar die Möglichkeit, zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn und dem Gehweg zu wählen, aber viele Radfahrer missachten die Regeln bzgl. Schrittgeschwindigkeit und räumen den Zufußgehenden keinen Vorrang ein.
- Weiterhin gibt es Verbindungen in weniger dicht besiedelten Räumen, die keine begleitenden Geh- oder Radwege sowie eine Beleuchtung aufweisen. Die Nutzung ist demzufolge nur eingeschränkt möglich.
- Die Straßenraumgestaltung spiegelt nicht die dort zulässige Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr wider (bspw. Ketteler Straße). Dies birgt Gefahren für Zufußgehende (vor allem Kinder).

Geh- und Radweg in der Emdener Straße

Eingeschränkt nutzbare Gehwege

Fehlende Barrrierefreiheit Bahnübergang

Schmale für Radfahrer freigegebene Gehwege

Abb. 25 Mängel der Fußverkehrsanlagen im Bestand

Querungssituation

Ein wesentlicher Konfliktpunkt in Aschendorf ist die Querungssituation für Zufußgehende und Radfahrende im Zuge der Großen Straße und Emdener Straße. In diesem Bereich liegen bedeutende Schulwege, es fehlt an sicheren Querungsmöglichkeiten, durch hohe Verkehrsstärken fühlen sich Schüler unsicher.

KP Große Straße/ Dr.-Horstmann-Straße

KP Große Straße/Bokeler Straße

Abb. 26 Konfliktreiche Querungssituationen

Schulverkehr

Die Schulen, Bildungs- und Kindertagesstätten in Aschendorf sind im Bereich der Bokeler Straße und Schulstraße (näheres Umfeld) angesiedelt. Besonders an der Grundschule Amandusschule sind vermehrt Konflikte aufgrund der sogenannten „Eltern-Taxis“ zu beobachten. Positiv ist hervorzuheben, dass zu den Schulanfangs- und endzeiten Schülerlotsen eingesetzt werden, um den Schülern beim Überqueren der Straße zu helfen. Im Folgenden wird die Problematik an der Amandusschule näher betrachtet.

Grundschule Amandusschule

Abb. 27 Mängelanalyse an der Amandusschule

Folgende Mängel konnten an der Amandusschule festgestellt werden:

- Gefährdungen und Behinderungen durch Fehlverhalten der Eltern beim Bringen oder Holen der Kinder (Eltern-Taxis)
- Gefährliche Fahr- und Wendemanöver der Eltern-Taxis
- Fehlverhalten der Kinder, die direkt vom Fahrzeug zur Straße hinaussteigen oder zwischen parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren
- Schlechte Fahrradabstellanlagen im Bereich der Schule
- Keine direkte ÖPNV-Verbindung zw. Tunxdorf/Nenndorf und Aschendorf, Fahren mit eigenem Pkw unumgänglich
- Problematische Situation an Knotenpunkten und Straßen Querungssituation an Hauptverkehrsstraßen) im direkten Schulumfeld sowie viel Durchgangsverkehr über Große Straße/Emdener Straße
- Lange Wartezeiten am Bahnübergang in Aschendorf und schlechte Geh- und Radwege auf den Schulwegen (vor allem im Bereich des Bahnübergangs)

Unmarkierte Wegeführung am Bahnübergang zwischen Emdener Straße / Große Straße.

Große Straße mit Hinweis auf Verkehrshelfer

Querungsbereich am KP Bokeler Straße / Paul-Gerhardt-Straße

Zuwegung Amandusstraße über Eichendorffstraße

Abb. 28 Eindrücke der Situation an der Amandusschule

HANDLUNGSANATZ FUß- UND SCHULVERKEHR

Neben den rein funktionalen Ansprüchen ist eine ansprechende Gestaltung der Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs und des städtebaulichen Umfeldes, das auch zum Aufenthalt und Verweilen einlädt, erforderlich.

Durch die Einrichtung von Querungshilfen kann dem punktuellen Querungsbedarf nachgekommen werden. Aufgrund der eher geringen Verkehrsstärke in Aschendorf bieten sich vor allem Aufpflasterungen an.

In der Großen Straße werden punktuelle Maßnahmen zur Sicherung der Barrierefreiheit und der Aufwertung des öffentlichen Raums, wie taktile Elemente und zusätzliche Fahrradabstellbügel, empfohlen.

Schulwege müssen sicherer gestaltet werden, sodass weniger Hol- und Bringverkehre mit dem Auto entstehen. Zielführend ist die Einrichtung von Elternhaltestellen. Zur Entzerrung des Verkehrsaufkommens zu Schulstartzeiten soll geprüft werden, ob Schüler bereits vor 07:45 auf das Schulgelände dürfen.

Schließlich müssen auch potenzielle Konflikte zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und Fußverkehr betrachtet werden. Gefahrene Geschwindigkeiten von MIV und ÖPNV stellen für den Fußgängerverkehr eine subjektive und objektive Gefährdung ein. Ähnliches gilt für gemeinsam genutzte Räume wie gemeinsame Geh- und Radwege oder verkehrsberuhigte Bereiche. Eine „gefühlte“ eingeschränkte Sicherheit schränkt auch den Fußverkehr ein.

Die Verkehrswende in Aschendorf muss in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger beginnen. Ein Baustein ist, sie für den nicht-motorisierten Verkehr zu sensibilisieren und zu gegenseitiger Rücksichtnahme zu motivieren. Dies kann zum Beispiel durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen erfolgen. Es braucht eine Strategie.

Schlüsselmaßnahmen 10.1 - 10.4

8 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Thema ÖPNV wird im Rahmen des VEP stadtteilübergreifend mit dem Fokus auf das Thema barrierefreie Haltestellen sowie Liniennetzqualität analysiert und dargestellt. Aus dem VEP hinaus hat sich eine interne Facharbeitsgruppe ÖPNV gebildet, die das Thema weiter behandelt. Darüber hinaus wird derzeit der Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Emsland neu aufgestellt.

Eine Übersicht des Gesamtnetzes ist in der untenstehenden Grafik dargestellt. In Aschendorf verkehren sowohl Stadtbus- als auch Regionallinien. Die Stadtbuslinie 4 verkehrt über die Emdener Straße, Hüntestraße und bindet das Einkaufscenter an Zu den Wallwiesen an. Die Stadtbuslinie 7 verbindet die Ortsteile Papenburg, Aschendorf und Tunxdorf/Nenndorf.

Teilweise bestehen erhebliche Erschließungsdefizite. Tunxdorf und Nenndorf weisen nur eine sehr geringe Bedienungshäufigkeit auf. Generell ist das Angebot stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

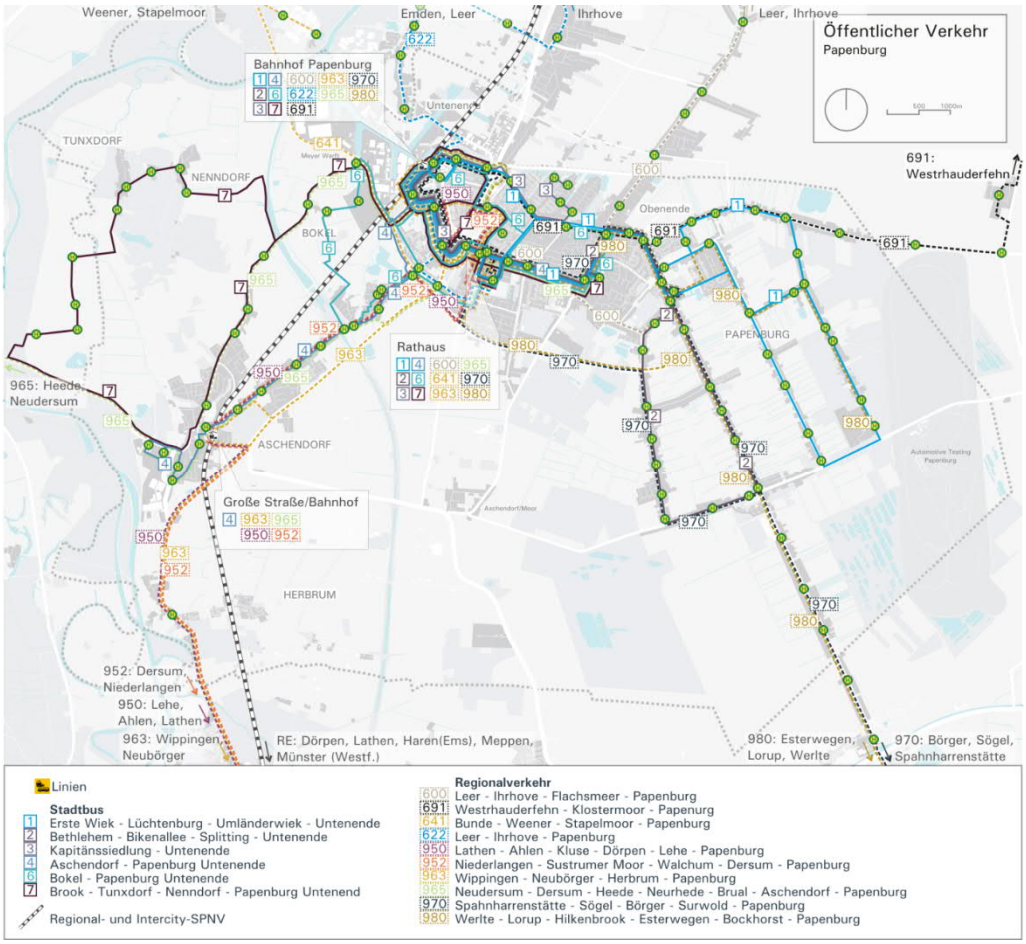


Abb. 29 Netz der öffentlichen Verkehrsmittel in Papenburg und Umgebung

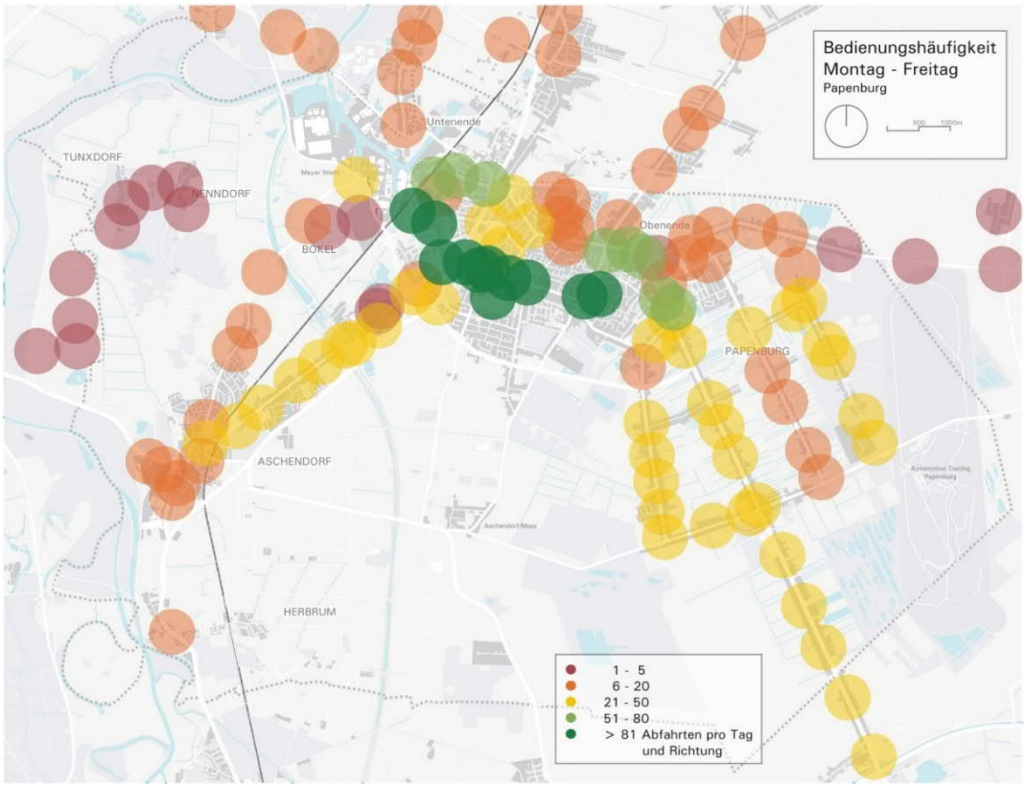


Abb. 30 Einzugsradien und Bedienungshäufigkeit (Mo - Fr)

Im aktuellen Nahverkehrsplan 2014 wird für alle Haltestellen eine Mindestausstattung mit Haltestellenschild, Fahrplankasten und Aufstellfläche gefordert. Eine „Standardhaltestelle“ sollte zusätzlich über folgende Ausstattungen verfügen[1]:

- Liniennetzplan
- Fahrradstand
- Wartehalle/Unterstellmöglichkeit
- Niederflurgeeigneter Hochboard
- Sitzgelegenheit
- Beleuchtung
- Abfallbehälter

Viele Haltestellen in Aschendorf weisen hinsichtlich ihrer Qualität und Ausstattung Mängel auf. Neben fehlendem Wetterschutz und fehlenden Sitzmöglichkeiten befinden sich teilweise fehlerhafte oder veraltete Fahrpläne an den Haltestellen. Insbesondere gibt es keine barrierefreien Ein- und Ausstiege.

HANDLUNGSANSATZ ÖPNV

Der barrierefreie Ausbau der Linienbushaltestellen ist obligatorisch und wird sukzessive umgesetzt; ebenso der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge.

Ein attraktives Verkehrsangebot und enge Takte auf den Regionallinien und deren Bündelung im Stadtgebiet nach Herkunftsrichtungen und Anfahrt aller Haupthaltestellen in der Stadt. Die Überschaubarkeit durch eine Konzentration auf Linienkorridore, eventuell mit innerstädtischen Verstärkerfahrten oder Linienwechseln.

Ein großes Potenzial zur Attraktivierung liegt auch in der besseren Bedienung in den Randzeiten. Hier können auch ergänzende, bedarfsorientierte Angebote zum klassischen Linienbusbetrieb – wie beispielsweise Anrufsammeltaxis oder ein Bürgerbus – zum Einsatz kommen. Nur wer sicher sein kann, dass er auch wieder nach Hause kommt, wird in Erwägung ziehen, Wege vom Auto auf den Bus zu verlagern. Die Anbindung der kleinen Ortschaften durch Bedarfsverkehre (Anrufbus, Bürgerbus, Anrufsammeltaxe u.ä.) soll geprüft werden.

Die öffentlichkeitswirksame Werbung für Optimierungen im Linienbusverkehr kann durch gezielte Marketingkampagnen zudem das Image des Busverkehrs nachhaltig verbessern. Die Übersichtlichkeit im Verkehrsangebot (aktuelle Haltestellenaushänge, ein umfassendes Auskunftsportal, ein Gesamtfahrplan Papenburg und Umland) gehören dazu.

Stärkung der Inter- und Multimodalität durch Radstation am Bahnhof in Aschendorf, Förderung von Bike + Ride sowie Mobilitätsstationen mit (Carsharing, Bikesharing, Lademöglichkeiten, Servicestationen).

Schlüsselmaßnahmen 10.5

[1] vgl. Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Emsland, S. 179

9 Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept wird in einem separaten Erläuterungsbericht von PGV-Alrutz dargestellt[2]. Im Rahmen des VEP erfolgt nur ein Auszug der wesentlichen Inhalte. Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des VEP sind aufeinander abgestimmt.

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes erstellte Radverkehrsnetz hat zum Ziel, innerhalb des Stadtgebietes sinnvolle, intuitiv befahrbare, komfortable und sichere Verbindungen aufzuzeigen, die so realisiert werden können, dass sie den Ansprüchen verschiedener Rad-Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr nach Beseitigung des Handlungsbedarfs möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrenden stehen natürlich auch weiterhin alle anderen Fahrbeziehungen offen.

Die „Bülte“ als Parallele zur vielbefahrenen Emdener Straße wurde im Rahmes des Konzeptes als mögliche schnelle Radwegeverbindung in Aschendorf gesondert betrachtet.

Abb. 31 Hierarchisiertes Radverkehrsnetz der Stadt Papenburg[1]

[2] Stadt Papenburg, Verkehrsentwicklungsplan 2035, Erläuterungsbericht zum Radverkehrskonzept, PGV-Alrutz Gbr, Januar 2020

HANDLUNGSANATZ RADVERKEHR

Die Meyer-Werft als größter Arbeitgeber der Stadt bedarf der Herrichtung einer komfortabel befahrbaren Rad-Verbindung. Durch die Anbindung an Aschendorf werden große Potenziale für den Berufsradverkehr gesehen; dies könnte eine Entlastung der Kfz-Straßen bedeuten.

Zwischen den Stadtteilen Aschendorf und Papenburg bedarf es Radwegeverbindung mit einem besonderen Standard (Konzeption schnelle Radverbindung von Emden über Leer nach Papenburg).

An Knotenpunkten sollte eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten in der Signalisierung das erklärte Ziel sein.

Empfohlen wird darüber hinaus auch eine konsequente Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet. Diesbezügliche Änderungen sollten mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit einhergehen.

Gute Angebote zum Fahrradparken sind für die Fahrradförderung unerlässlich. Die Gewissheit, an seinem Ziel wie beispielsweise der Innenstadt, dem Arbeitsplatz oder der Schule, anforderungsgerechte Abstellanlagen vorzufinden, kann ein Umsteigen auf das Fahrrad begünstigen.

Gerade für Umsteiger aber auch für Ortsunkundige ist eine aktuelle und einheitliche Wegweisung entscheidend, um schnell und komfortabel ans Ziel zu gelangen.

Öffentlichkeitsarbeit kann jedoch nicht nur die Verkehrssicherheit erhöhen sondern auch dazu beitragen, dass mehr Menschen häufiger das Fahrrad nutzen. Hierzu sind imagebildende Aktionen und Maßnahmen wichtig, die die positiven Effekte der Fahrradnutzung herausstellen. Angebote von Serviceleistungen für Alltagsradfahrende wie beispielsweise öffentlich zugängliche Luftpumpen ergänzen den fördernden Effekt.

Die Handlungsansätze zur Förderung des Radverkehrs werden im Rahmen des VEP bei den Maßnahmenvorschlägen (insbesondere Knotenpunktgestaltungen) berücksichtigt.

10 Schlüsselmaßnahmen

Aus der umfangreichen Bestandsanalyse hat sich eine Vielzahl von Mängeln ergeben für die im Anlagenteil II empfehlenswerte Maßnahmen (siehe Anlagenteil II: Auswertung Stadtteilforen und Maßnahmenkatalog) formuliert wurden. Aus diesen Maßnahmen werden die nachfolgenden Schlüsselmaßnahmen definiert. Diese wurden sowohl im Arbeitskreis und in den Stadtteilforen vorgestellt und diskutiert. Sie sollen vorrangig die Handlungsweise in den nächsten Jahren bestimmen, um das Mobilitätsverhalten der Papenburger hin zu einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen.

Eine Übersicht der Schlüsselmaßnahmen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

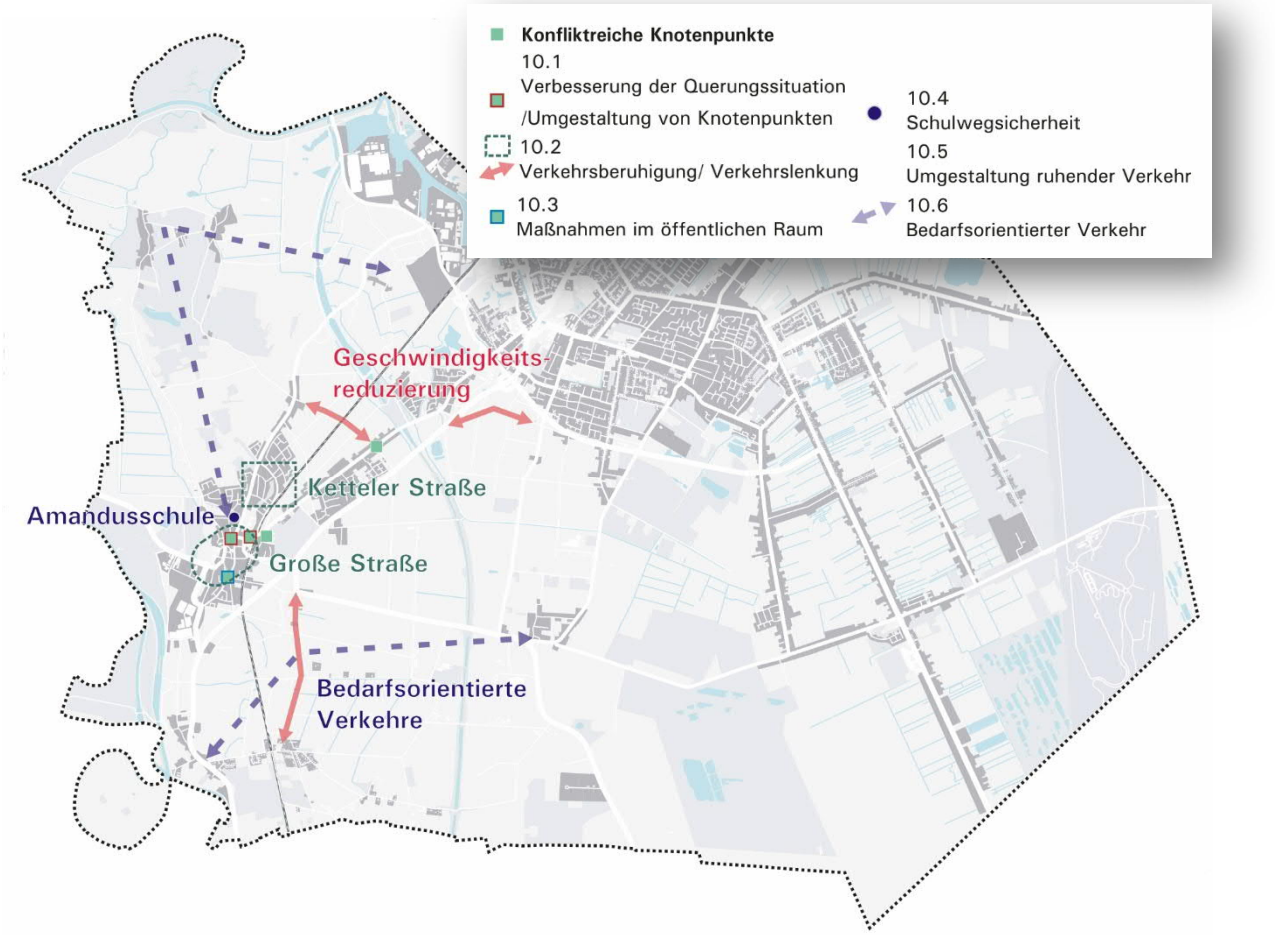


Abb. 32 Schlüsselmaßnahmen in Aschendorf

10.1 Querungskonflikte/ Umgestaltung von Knotenpunkten

Hinsichtlich der Querungskonflikte weist Aschendorf vor allem im Bereich der Großen Straße und Emdener Straße noch Verbesserungspotenzial auf. Sowohl die Zufußgehenden als auch Radfahrenden müssen besonders im Bereich von Knotenpunkten Barrieren überwinden. Folgend werden Maßnahmenvorschläge für die konfliktreichen Knotenpunkte Große Straße/ Bokeler Straße und Große Straße/Dr.-Horstmann-Straße aufgeführt.

KP Große Straße/ Bokeler Straße/ Kolpingstraße

Der vorfahrtsgeregelte Knotenpunkt stellt die Eingangssituation in die Ortsmitte von Aschendorf dar. Insbesondere in den Spitzenstunden morgens und nachmittags wird der Raum insbesondere vom Kfz-Verkehr geprägt; auf dem Arm Große Straße (West) verkehren ca. 5.900 Kfz/24h, an Große Straße (Ost) ca. 5.200 Kfz/24h und an der Bokeler Straße ca. 4.100 Kfz/24h. Im Kfz-Verkehr ändert sich an dieser Stelle die zulässige Geschwindigkeit: An der Bokeler Straße und Große Straße (Ost) gilt Tempo 50, an der Kolpingstraße Tempo 30 und in der Ortsmitte an Große Straße (West) beginnt der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit Tempo 20. Am Arm Große Straße (Ost) steht zur Querung für den Fußverkehr eine Lichtsignalanlage zur Verfügung. Generell wird hier ein hoher Querungsbedarf vor allem durch SchülerInnen der Amandusschule und Heinrich Middendorf Realschule gesehen. Insgesamt sind die Seitenräume hier nicht ausreichend breit bemessen.

Im Folgenden wurden für diesen Knotenpunkt drei Varianten entwickelt, die sich in ihrer Gestaltung an die Richtlinien der RASt halten. Dazu wird in allen Varianten eine Fahrbahnbreite von max. 6,5 m und eine Gehwegbreite von min. 2,5 m angestrebt.

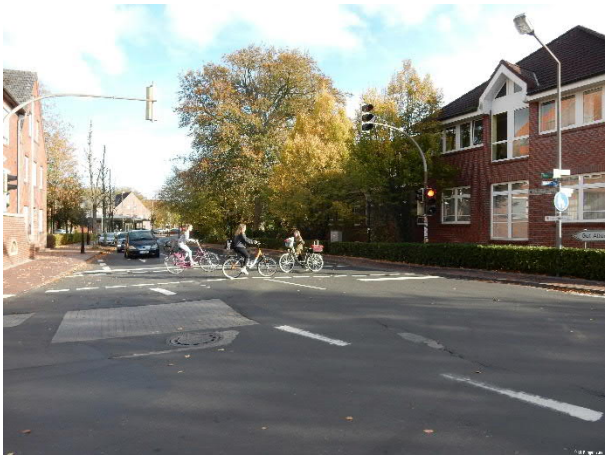


Abb. 33 Bestandssituation am KP Große Straße/ Bokeler Straße/ Kolpingstraße

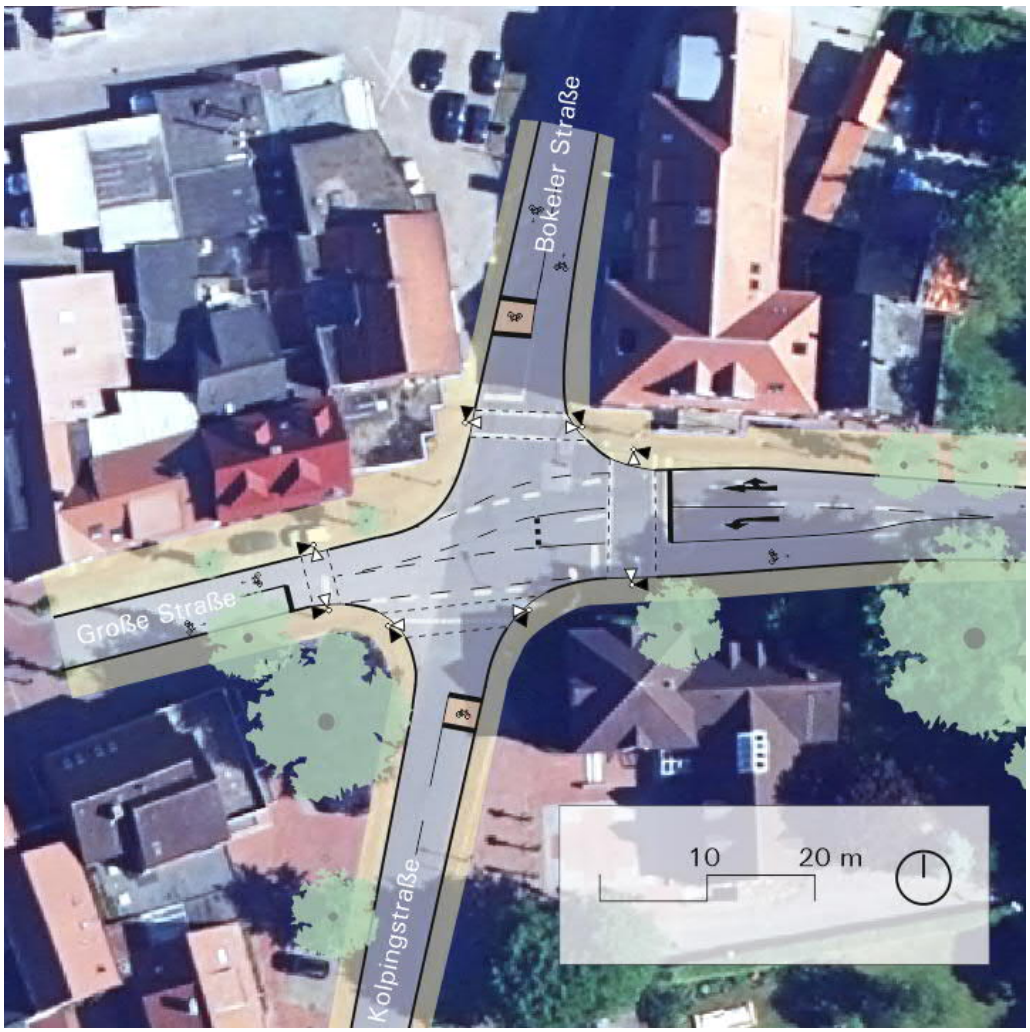


Abb. 34 Umgestaltung des Knotenpunktes Große Straße/ Bokeler Straße/ Kolpingstraße – Variante 1

Variante 1 stellt eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes vor und lehnt sich stark an die Bestandssituation an. Dazu werden an allen vier Zufahten Fußgängerquerungen eingerichtet. Der Knotenpunkt wird an seinen Rändern im Vergleich zur heutigen Situation so angepasst, dass die Seitenräume breiter gestaltet werden können, Gehwegbreiten von min. 2,5 m können aber insbesondere an den Gebäudekanten (z.B. Adresse: Große Straße 32) immer noch nicht eingehalten werden. Im Zuge der Planungen im Radverkehr werden Radfahrende an allen vier Zufahrten auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Dazu werden in der Zufahrt Kolpingstraße und Bokeler Straße aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) vorgesehen, damit Radfahrende beim Abbiegevorgang im Blickfeld von Kfz-Fahrenden sind. Die Aufstellstreifen für den Kfz-Verkehr in der Zufahrt Große Straße (Ost) bleiben erhalten.

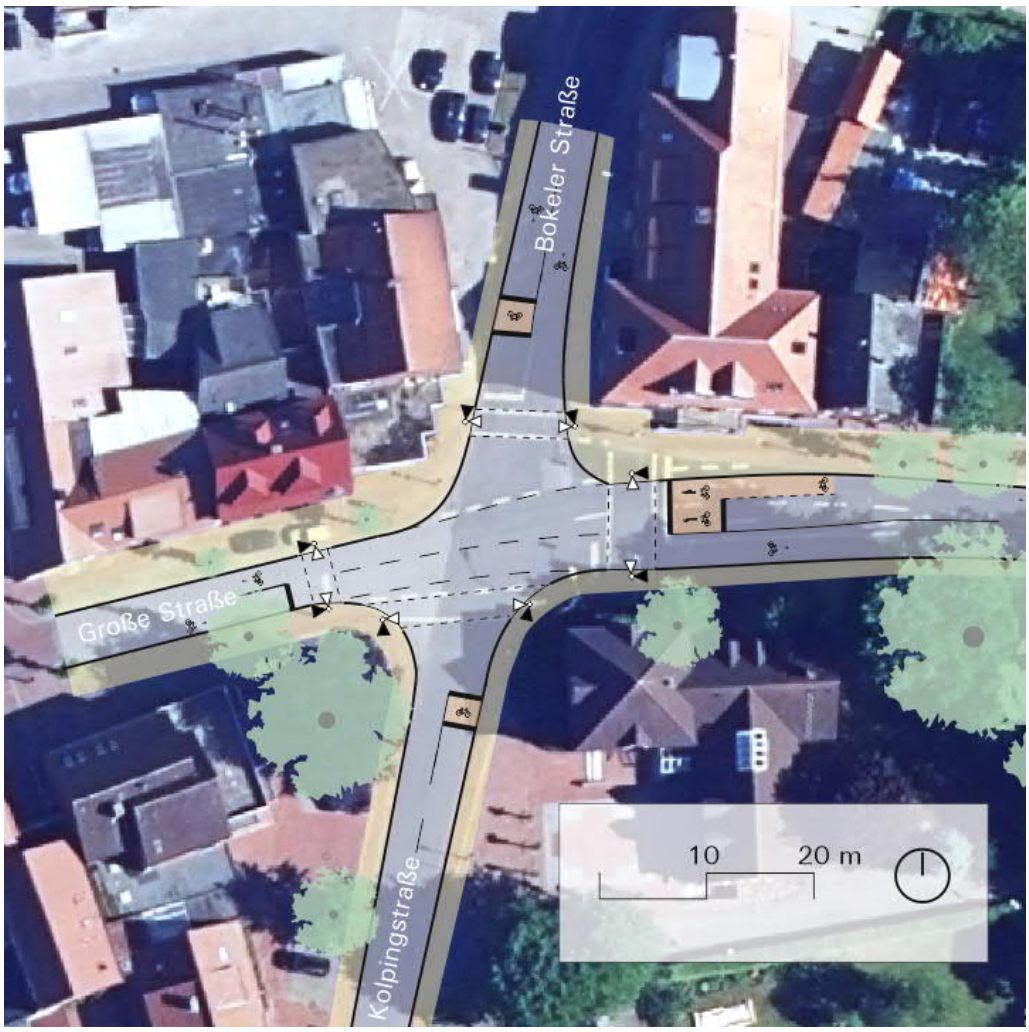


Abb. 35 Umgestaltung des Knotenpunktes Große Straße/ Bokeler Straße/ Kolpingstraße – Variante 2

Variante 2 stellt ebenfalls einen vollsignalisierten Knotenpunkt dar und entspricht weitestgehend der Variante 1. Dazu wird im Vergleich zu Variante 1 in der Zufahrt Große Straße (Ost) ein weiterer ARAS vorgesehen, der das Aufstellen von Radfahrenden vor dem Kfz-Verkehr möglich macht. Es wird auf einen Abbiegestreifen für den Kfz-Verkehr verzichtet und dafür ein Radfahr-Schutzstreifen eingerichtet, sodass Radfahrende an stehenden Fahrzeugen vorbei fahren können. Der Seitenraum kann vergrößert werden, sodass für den Fußverkehr mehr Raum zur Verfügung steht. So werden am Knoten weitestgehend die Regelmaße im Fußverkehr eingehalten.

Abb. 36 Umgestaltung des Knotenpunktes Große Straße/ Bokeler Straße(Kolpingstraße – Variante 3

In Variante 3 wird für den Knoten eine aufgepflasterte, vorfahrtsgeregelte Begegnungszone vorgesehen. Durch die niveaugleiche Gestaltung wird die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander unterstützt (s. Kap. 10.3). Der Knotenpunkt würde sich grundsätzlich für die Anordnung einer Begegnungszone anbieten, da er einen wichtigen Eingang nach Aschendorf darstellt und von vielen BürgerInnen und SchülerInnen gekreuzt wird. Zudem wird mit der Tempo 20 Zone an der Großen Straße (West) bereits eine gute Grundlage gelegt, die in den Knotenpunkt erweitert werden kann. Mit der niveaugleichen und vom Material her einheitlichen Gestaltung von Fahrbahn und Seitenraum kann der unzureichenden Bemaßung der Gehwege entgegengewirkt werden. Hierbei ist es denkbar in angrenzenden Bereichen eine Fußgänger-LSA unterstützend einzusetzen.

Aufgepflasterte Begegnungsfläche in Bad Laer

Eingefärbter Asphalt in Hamborn

Abb. 37 Beispiele für Materialwechsel und aufgepflasterte Bereiche

Schließlich wurde an diesem Knoten auch ein überfahrbarer sogenannter Minikreisel mit einem Durchmesser von 15,0 m überprüft. Dieser ist jedoch aufgrund der Geometrie der Zufahrten und nötiger Zwangspunkte am Knotenpunkt nicht umsetzbar.

KP Große Straße/ Dr.-Horstmann-Straße

Der vierarmige Knotenpunkt Große Straße/ Dr.-Horstmann-Straße/ Zur Waage ist vorfahrtsgeregelt und liegt unmittelbar am Gleisübergang am Bahnhof Aschendorf. Er stellt im Schulverkehr zur Heinrich Middendorf Realschule und Amandusschule sowie zum Bahnhof eine wichtige Wegeachse dar. Die Straße stellt aber für Zufußgehende und Radfahrende aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke von ca. 5.200 Kfz/24h und Tempo 50 eine Barriere dar. Eine gesicherte Querungshilfe steht erst ca. 250 m weiter am KP Große Straße/ Bokeler Straße zur Verfügung.

Zur Stärkung des Schul- und Pendlerverkehrs wird empfohlen, den Fuß- und Radverkehr zu fördern, indem die Barrierewirkung der Straße aufgeweicht wird. Aufgrund der ermittelten Verkehrsstärken ist es denkbar, hier einen gesonderten Bereich kenntlich zu machen, indem ein Oberflächenwechsel auf der Fahrbahn im Kreuzungsbereich der Straße stattfindet (vgl. KP Große Straße/ Bokeler Straße Variante 3). Materialien können z.B. Pflaster, Beton oder eingefärbter Asphalt sein. Alles in allem würde die Aufmerksamkeit

zwischen allen Verkehrsteilnehmern gefördert werden und eine Querung für Zufußgehende und Radfahrende könnte sicherer stattfinden.

Abb. 38 Bestandssituation am KP Große Straße/ Dr.-Horstmann-Straße

10.2 Verkehrsberuhigung/Verkehrslenkung

Ketteler Straße/ Hilgenkamp/ Amandusstraße

In der Ketteler Straße, Hilgenkamp und Amandusstraße gilt derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Straßenraumgestaltung spiegelt diese Geschwindigkeit jedoch nicht wider. Das Pflaster sowie die Bebauung (Wohnnutzung) suggerieren eine Tempo-30-Zone und lassen weitestgehend auch keine höheren Geschwindigkeiten zu. Mit einem selbstständig angebrachten Schild plädieren die Anwohner für „freiwillig 30 km/h“.

Ketteler Straße

Amandusstraße

Abb. 39 Straßenraumgestaltung Ketteler Straße und Amandusstraße

Um der Straßenraumgestaltung in den Aschendorfer Wohngebieten gerecht zu werden, wird für diese Straßen die Integration in eine Tempo-30- Zone empfohlen. Durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h wird auch die Verträglich der Führung des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn verbessert.

Grundlegend führen unterschiedliche Geschwindigkeiten in Wohngebieten zu Konfliktsituationen. Langfristig sollte eine einheitliche Geschwindigkeit in Wohngebieten in Form von Tempo-30-Zonen angestrebt werden.

Große Straße

Die Große Straße (zw. Bokeler Straße und Rheder Straße) ist der zentrale Hauptgeschäftsbereich im Ortskern von Aschendorf. Sie ist als Tempo 20-Zone verkehrsberuhigt, da hier durch die unzähligen Geschäftsfunktionen auch eine hohes Fußverkehrsaufkommen herrscht. Durch die ebenerdige Gestaltung der Seitenräume und der Fahrbahn entspricht sie auch gestalterisch ihrer innerörtlichen Funktion. Daher wird in diesem Bereich kein wesentlicher Handlungsbedarf gesehen. Punktuelle Maßnahmen zur Sicherung der Barrierefreiheit und der Aufwertung des öffentlichen Raums (siehe Kapitel 10.3) sind denkbar, wie taktile Elemente und zusätzliche Fahrradabstellbügel.

Die Belastung der Großen Straße liegt bei etwa 5.000 – 6.000 Kfz/24h. Die Auswertung der Kennzeichenerfassung hat ergeben, dass ca. 40 % im

Vormittagszeitraum und 28 % im Nachmittagszeitraum des ermittelten Kfz-Verkehrsaufkommens Durchgangsverkehr sind (s. Kapitel 5.3). Demzufolge sind grundlegend keine weitergehenden Maßnahmen zur Minimierung des Durchgangsverkehrs zwingend erforderlich. Ergänzend sollen dennoch Maßnahmen untersucht werden, inwiefern durch verkehrslenkende Maßnahmen (bspw. Einbahnstraßenregelung) eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Großen Straße erreicht werden.

Zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Großen Straße wurden bereits in den vergangenen Jahren verschiedene Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Dazu zählt auch der Bau einer Ortsumgehung zwischen Rheder Straße und Bokeler Straße. Da die Kennzeichenerfassung aber kein erhöhtes Aufkommen auf dieser Verbindung ergeben hat, wäre der Bau einer neuen Verbindungsstraße nicht wirkungsvoll und vor allem nicht wirtschaftlich einzuschätzen. Die bessere Anbindung der B 70 über den Knotenpunkt Zu den Emsauen/ Hüntestraße würde hingegen eine attraktive Verbindung für den Kfz-Verkehr aufzeigen und voraussichtlich zu einer Entlastung der Großen Straße beitragen. Da dies aber ebenfalls mit einem stark erhöhten Kostenaufwand verbunden ist, wird im Rahmen des VEP die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im Bereich Große Straße/ Poststraße als eher mögliche Maßnahme präferiert.

Diese sieht in Fahrtrichtung Süden (Richtung Rhede/Herbrum) den Verlauf über die Große Straße vor. In Richtung Norden (Richtung Papenburg) fahrend ist die Führung über die Achse Poststraße-Kolpingstraße. Diese Regelung würde nur einen geringen Aufwand zur Einrichtung darstellen und zu einer vergleichbaren Entlastung der Großen Straße führen.

Im Rahmen eines mindestens halbjährlichen Verkehrsversuchs könnten die Auswirkungen der Maßnahme kurzfristig untersucht und belegt werden. Nachteile für den Radverkehr sind aufgrund der geringeren Verkehrsstärke nicht anzunehmen, vielmehr wird der Begegnungsverkehr in der Großen Straße erleichtert. Weiterhin müsste die Führung des Busverkehr angepasst werden.

Möglichen Ortsumgehungen in Aschendorf

Einbahnstraßenregelung

Abb. 40 Maßnahmenvorschläge zur Entlastung der Großen Straße

Da im Bestand zahlreiche Konflikte in der Poststraße insbesondere an den Knotenpunkten auftreten, führt die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung ebenfalls zu einer besseren Verkehrssituation in diesem Bereich. Flankierend könnten Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden, um die Autofahrer auf die auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer und die entgegenkommenden Radfahrer aufmerksam zu machen. Die Integration der Poststraße in die Tempo-30-Zone sollte ebenfalls geprüft werden. Die derzeitige Belastung liegt bei 2.500 Kfz/24h.

Poststraße

Mögliche Fahrbahnmarkierung (Bsp.)

Abb. 41 Poststraße in Aschendorf

Geschwindigkeitsreduzierung

Die beiden Straßen Burenweg und Kämpestraße östlich der B 70 verbinden Aschendorf und Herbrum mit Papenburg, alternativ zu den Bundes- und Landesstraßen. Es gilt vornehmlich Tempo 70. Diese Achsen haben nur eine geringe Bedeutung im Kfz-Verkehr und weisen eine geringe Kfz-Belastung auf. Dafür kann den beiden Achsen eine hohe Bedeutung im Radverkehr zugesprochen werden. Durch die relativ hohen Kfz-Durchfahrtsgeschwindigkeiten, der Qualitätsmängel an den Fahrbahnoberflächen und der in den meisten Abschnitten fehlenden Seitenräume werden andere Verkehrsteilnehmer jedoch stark eingeschränkt. Ähnliches gilt für die Straßen Feldanger, Dammstraße und Hofer – westlich der B 70 –, wo verschiedene Temporegelungen zwischen 50 und 100 km/h gelten. Am Tunxdorfer Torfweg konnten ähnliche Mängel festgestellt werden.

Daher sollte überprüft werden, auf diesen Straßen durchgängig Tempo 50 einzuführen, um damit die Verträglichkeit zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr trotz fehlender Seitenräume zu erhöhen. Dabei sollte die Markierung des Mittelstreifens entfernt werden, eine zusätzliche Radverkehrsanlage ist nicht erforderlich. An wichtigen Abschnitten, insbesondere an Knotenpunkten, sollte überprüft werden ob eine zusätzliche Beleuchtung und punktuelle Maßnahmen der Oberflächenausbesserungen sinnvoll sein können. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass bei einer geringeren zulässigen Geschwindigkeit die Strecke seltener als Alternativroute zu den Hauptverkehrsstraßen vom Kfz genutzt wird.

Abb. 42 Bestandssituation an Burenweg und Kämpestraße

10.3 Maßnahmen im öffentlichen Raum / Aufenthaltsqualität

Durch eine zeitgemäße und verkehrsgerechte Nutzung können Straßenräume nachhaltig städtebaulich aufgewertet werden, ohne einzelne Nutzergruppen einschränken zu müssen (siehe auch Kapitel 10.2 Große Straße). Die untersuchten Räume in Aschendorf bergen dafür ein großes Potenzial, nicht nur einzelne Verkehrsteilnehmer zu fördern, sondern auch den Randnutzungen wie z.B. Anwohnern und Gewerbetreibenden einen wertvollen Lebensraum zu schaffen.

KP Molkereistraße/ Brinkstraße/Klosterstraße/ Zum Weißem Bild/ Bullerienenweg

Der fünfarmige, vorfahrtsgeregelte Knotenpunkt, an dem die Straßen Klosterstraße, Molkereistraße, Brinkstraße, Bullerienenweg und Zum Weißen Bild zusammenkommen, liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone im Siedlungsgebiet von Aschendorf. Durch die fünf Zufahrten sind die Anforderungen an die Verkehrsführung sehr hoch, in ihrer derzeitigen Form ist sie jedoch für alle Verkehrsteilnehmer unklar und es wird Konfliktpotenzial (im Bezug auf die Vorfahrtregelung) gesehen. Unfälle sind jedoch nicht zu vermerken.

Abb. 43 Bestandssituation am KP Brinkstraße/ Klosterstraße/ Molkereistraße

Der Umgestaltungsvorschlag sieht vor, die Fahrbahn im Kreuzungsraum zu verringern, um einen begreifbaren Knotenpunkt zu gestalten. Dafür wird zwischen Klosterstraße und Molkereistraße ein Platz ausgebildet, indem der Seitenraum vorgezogen wird. Ergänzend können hier Bäume und Stadtmobiliar verortet werden, wie der Entwurf beispielhaft zeigt. Dadurch wird die Vorfahrtsregelung im Kfz- und Radverkehr deutlicher und der Verkehr kann für alle Verkehrsteilnehmer insgesamt sicherer gestaltet werden.

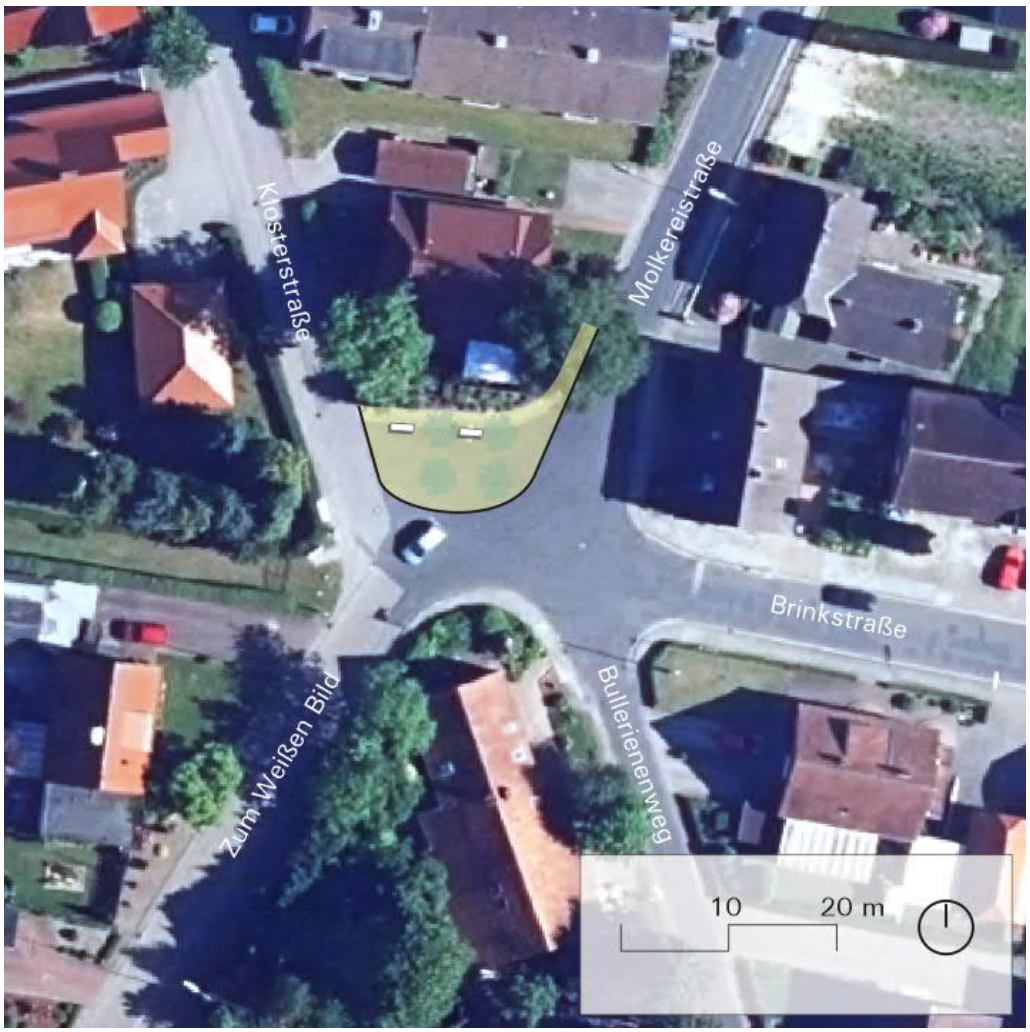


Abb. 44 Umgestaltung des Knotenpunktes Brinkstraße/ Klosterstraße/ Molkereistraße

10.4 Schulwegsicherheit

Junge Verkehrsteilnehmer, die jeden Tag von zu Hause aus ihre Bildungseinrichtung, ihre Freunde oder den Sportverein erreichen wollen, haben verschiedene Möglichkeiten sich fortzubewegen, sei es zu Fuß in Gruppen oder allein, im Linienbus, auf dem eigenen Fahrrad oder entgegen des gewünschten Mobilitätsverhaltens im Eltern-Auto gebracht zu werden.

Um ihnen eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen beziehungsweise zu erleichtern, sind die besonderen Ansprüche von Kindern an ihr verkehrliches Umfeld in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Dies gilt nicht nur für die Schulwegplanung. Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehrs(-ablaufs) sind dabei:

- niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen sowie
- zusätzliche Querungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Schulverkehrskonzept

Da durch die Anforderungen an das Schulumfeld komplexe Aufgaben und Zusammenhänge erforderlich werden, ist zu empfehlen an Schulen ein verkehrliches Gesamtkonzept anzuwenden, bei dem mehrere Themen wie Eltern-Haltestellen und Kfz-Verkehrsführung, Querungsbedarf und Fahrradabstellanlagen behandelt werden.

Insbesondere zu Schulbeginn und –ende ist das Verkehrsaufkommen an den Schulen sehr hoch. Bereits heute ist der Schülerverkehr von teilweise ungeordneten und verkehrsunsicheren Umständen geprägt. Neben dem Quell- und Zielverkehr des Lehrpersonals und der Schüler, beeinflussen vor allem auch die Eltern mit ihren Bring- und Holfahrten das Verkehrsaufkommen und Verhalten. Dies kann zum Anlass genommen werden, ein Verkehrskonzept für den Schülerverkehr und einen Schulwegplan zu erstellen. Dabei soll auch das vorhandene Stellplatzangebot und die Möglichkeit der Einrichtung von sogenannten „Eltern-Haltestellen“ in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Ansatz Amandusschule/ Heinrich Middendorf Realschule

Im Bereich der Amandusschule und Heinrich Middendorf Realschule werden grundlegende Maßnahmen empfohlen:

- Überprüfung der KP Große Straße/ Bokeler Straße, Große Straße/ Dr.-Horstmann-Straße und KP Bokeler Straße/ Paul-Gerhardt-Straße
    - die Sichtfelder zwischen Kfz und Zufußgehende überprüfen
    - ausreichende Beleuchtung der Querungsstellen
    - Voll-Signalisierung oder Aufpflasterung des KP (siehe Kap. 10.2)
    - Verbesserung der Querungssituation
- Einrichtung einer Eltern-Haltestelle in der Eichendorffstraße auf Höhe der Bushaltestelle
    - Temporäre Einrichtung auf den vorhandenen Busbuchten
    - Autofreier Gehweg bis zu den Schulen

- Das Zufußgehen unterstützen durch Maßnahmen wie „Walking-Bus“
    - An gemeinsam entwickelten Routen Schüler auf dem Hin- und Rückweg von einer erwachsenen Person begleiten, dazu unterstützend Wegebeziehung und Querungshilfen einleiten
- Überprüfung und Verdichtung der Taktung der Schulbus-Linie zwischen Aschendorf und Herbrum/Tunxdorf/Nenndorf
- Überprüfung des Fahrradabstell-Bedarfs, Ergänzung durch moderne Fahrradabstellbügel
- Anpassung der Verkehrsführung in der Schulstraße/ Eichendorffstraße.

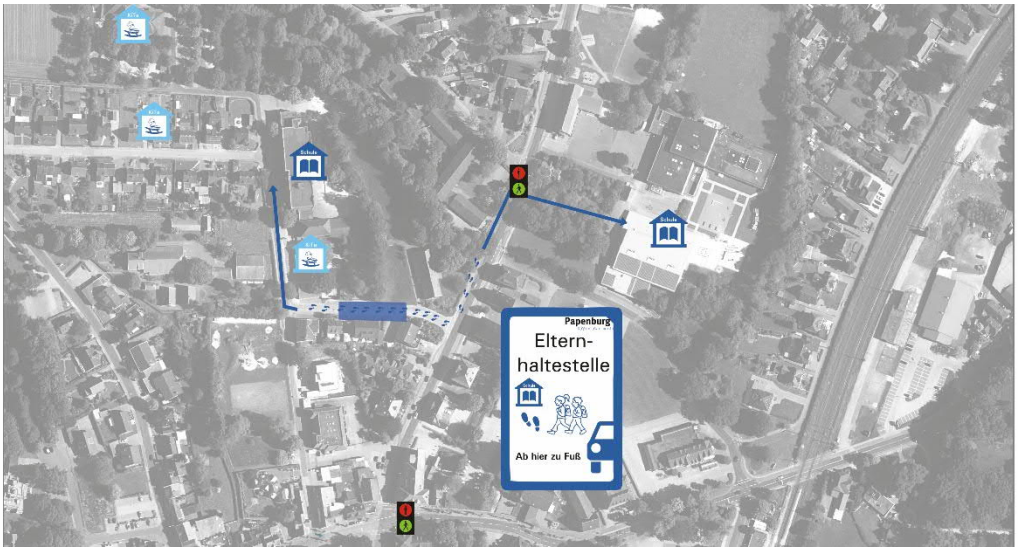


Abb. 46 Mögliche Elternhaltestellen im Umfeld der Amandusschule und Heinrich Middendorf Realschule

Abb. 47 Vorhandene Busbucht in der Eichendorffstraße (links) und Einfahrverbot in die Schulstraße

Die genannten Maßnahmen müssen durch die Information und Sensibilisierung der Eltern für alle genannten Aspekte ergänzt werden. Dabei geht es zunächst um den Elternbeitrag zur Verkehrssicherheit wie zum Beispiel entsprechende Kleidung und Ausstattung der Kinder, sicher ausgestattete Fahrräder, sowie das gemeinsame Ablaufen von Wegen zu Schule und Freizeiteinrichtungen um damit die Eigenständigkeit der Kinder zu fördern

Schulwegplan

Die oben genannten Maßnahmen können im Rahmen eines Schulwegplans zusammen entwickelt und zusammengefasst werden. Ein Schulwegplan ist ein spezieller Stadtplan, der die sichersten Wege zur Schule darstellt.

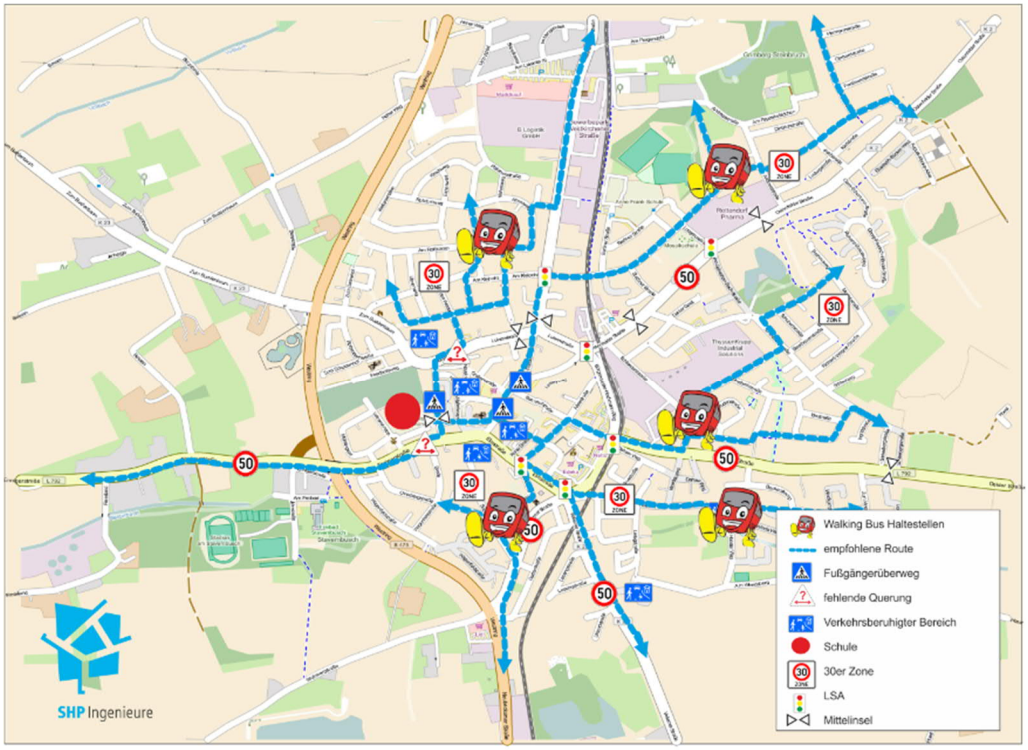


Abb. 48 Beispiel Schulwegplan Ennigerloh

In der Literatur sind eine Vielzahl von Handreichungen zur Ermittlung und zur Gestaltung von Schulwegplänen vorhanden. Eine erfolgreiche Schulwegsicherung setzt sich aus drei Bausteinen zusammen:

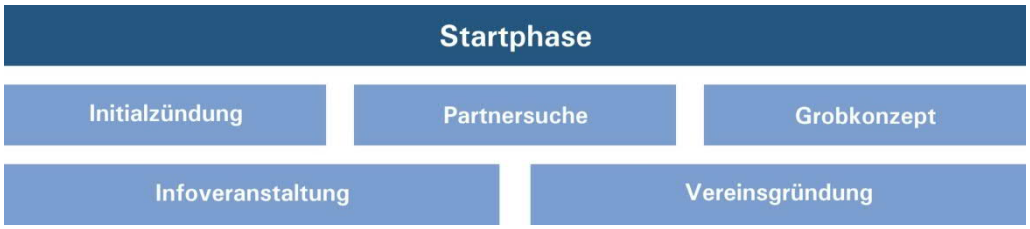
- Verkehrsregelende und bauliche Maßnahmen
- Verkehrsüberwachung
- Verkehrserziehung

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen werden in den praxisgerechten Leitfäden als wichtigstes Maßnahmenfeld beschrieben.

10.5 Bürgerbus

Gerade für dünn besiedelte Orts- oder Stadtteile wie Tunxdorf und Nenndorf sind Bedarfsorientierte Verkehre wie Bürgerbusse sinnvoll. Diese ergänzen das vom Aufgabenträger finanzierte ÖPNV-Angebot.

Startphase



Bürgerbusse sind üblicherweise eine Initiative von engagierten Bürgern, die das ÖPNV-Angebot in ihrer Stadt bzw. Gemeinde als nicht ausreichend empfinden. Sie wollen sich zusammen für eine bessere Mobilität einsetzen. In einem ersten Schritt schließen sich die Bürger zu einer Bürgerbusinitiative zusammen. Sie holen sich Anregungen und Informationen bei anderen Bürgerbusvereinen oder bei „Pro BürgerBus Niedersachsen e.V.“. Dennoch ist es möglich, dass die Stadt bzw. die Verwaltung einen Anreiz für den Einstieg in ein Bürgerbussystem bietet und sich für die Gründung eines Bürgerbusvereines einsetzt.

In einem ersten Schritt soll das Vorhaben grob skizziert werden. Wie könnten mögliche Routen verlaufen, wo steigen potenzielle Fahrgäste ein und aus und wo entstehen mögliche Verknüpfungen mit Bus- und Bahnverkehr des ÖPNV.

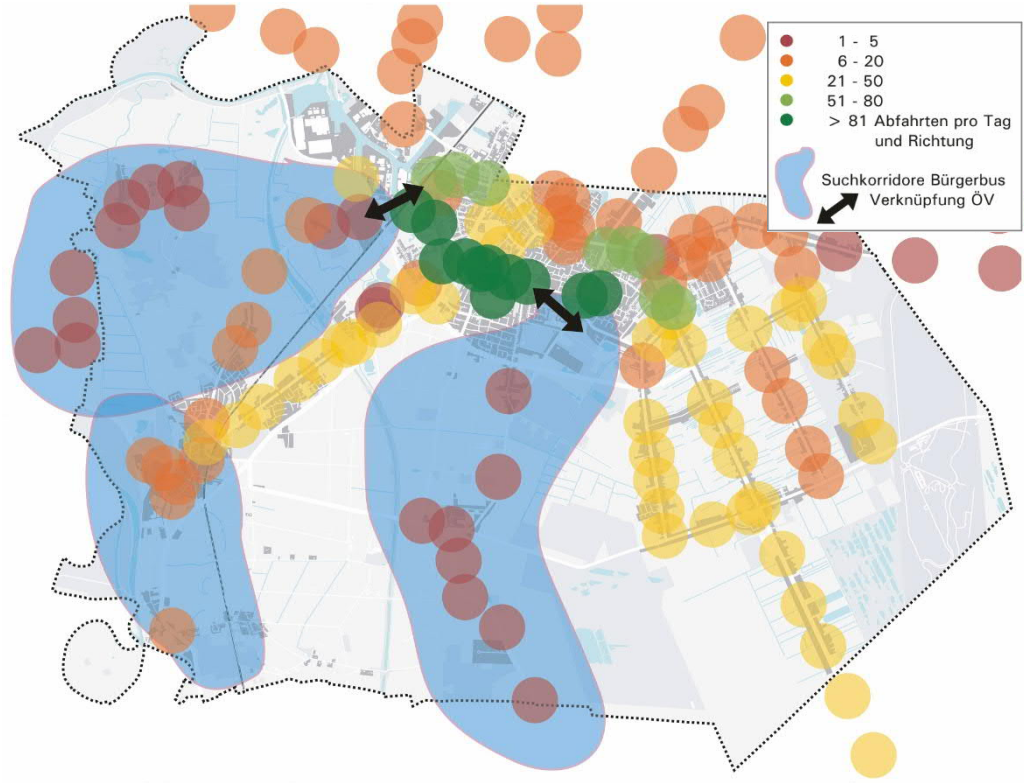


Abb. 49 Mögliche Korridore für einen Bürgerbus in Papenburg

Konzeptphase

Der neu gegründete Bürgerbusverein ist zukünftig für die Organisation des Betriebsablaufs zuständig. Bürgerbusse verkehren auf Konzession eines Verkehrsunternehmens als sogenannter Linienverkehr nach § 42 PBefG (Personenbeförderungsgesetzt). Das Verhältnis zwischen dem Bürgerbusverein und dem Verkehrsunternehmen wird mit einem Kooperationsvertrag geregelt. Es ist daher empfehlenswert von Beginn an ein gemeinsames Konzept zusammen mit dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Als Nächstes gilt es, das Grobkonzept detaillierter auszuarbeiten. Es muss das konkrete Nachfragepotenzial abgeschätzt werden. Welche Nutzer sollen angesprochen werden und welche Wegebeziehungen und Ziele sollen mit dem Bürgerbus abgedeckt werden. Zudem sollte eine sinnvolle Verknüpfung mit dem ÖPNV hergestellt werden. Dafür müssen Linienführung und Fahrpläne erarbeitet werden.

Um Kosten zu sparen, ist es günstig, Bürgerbushaltestellen vorzugsweise an bestehenden Haltestellen einzurichten. Das Verkehrsunternehmen und der Bürgerbusverein sollten sich zu diesem Zeitpunkt auch über die Beschaffung und Pflege der Haltestelleninfrastruktur abstimmen und die laufenden Kosten ermitteln.

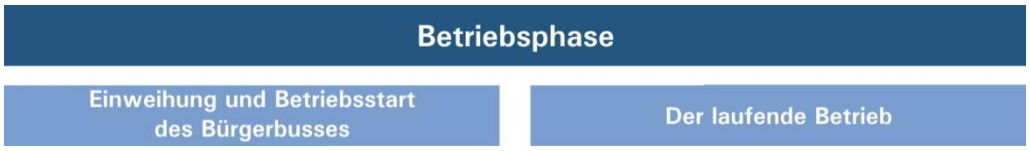
Umsetzungsphase

Mit dem gültigen Kooperationsvertrag und den ersten finanziellen Zusagen kann die Umsetzung der verfassten Konzepte beginnen. Die durch den Bürgerbusverein erarbeiteten Bürgerbuslinien können durch den Kreis genehmigt werden. Dabei prüft die Genehmigungsbehörde die Linienführung des Bürgerbusses, eventuelle Überschneidungen mit dem ÖPNV, die verwendeten Fahrzeuge, den Fahrplan und die Tarife. Sind alle Voraussetzungen erfüllt, wird die Genehmigungsurkunde ausgestellt und der Bürgerbus kann starten.

Mit dem Start können auch die Fahrzeuge beschafft werden. Folien möglicher Werbepartner müssen auf den Fahrzeugflächen angebracht werden und es müssen Pläne für die Wartung, Betankung, Reinigung und Reparaturen erstellt werden.

Es müssen Bürgerbusfahrscheine gemäß dem Tarifkonzept entworfen und beschafft werden. Bei einer Teilintegration in einen Verbundtarif sind darüber hinaus auch die Medien (Fahrscheine oder Chipkarten) und die entsprechende Technik (Fahrkartendrucker, Lesegeräte) zur Ausgabe und Abrechnung der Verbundtickets zu beschaffen. Die Erfassung der Fahrgäste ist wichtig, um eine Übersicht über die beförderten Fahrgäste zur Abrechnung und zur Weiterentwicklung des Betriebes zu erstellen.

Betriebsphase



Der Betriebsbeginn wird häufig groß gefeiert. Dies stärkt noch einmal die Aufmerksamkeit für den Bürgerbus. Ab jetzt geht es vor Allem darum, dass das Fahrerteam den Betrieb zuverlässig führt und den Fahrplan pünktlich bedient. Daneben sind aber auch organisatorische Aufgaben in der Vereinsführung und in der Kooperation mit den unterschiedlichen Vertragspartnern zu bewältigen. Fahrgeldeinnahmen müssen vertragskonform mit dem Verkehrsunternehmen abgerechnet und andere mögliche Verbindlichkeiten müssen eingehalten werden.

Begleitphase

Das Bürgerbusprojekt sollte von Beginn an öffentlichkeitswirksam präsentiert werden, nicht zuletzt um weitere Vereinsmitglieder und künftige Fahrer und Fahrgäste, politische Unterstützer aber auch Sponsoren und Werbekunden zu gewinnen. Hierbei sollten auch die regionalen Medien mit eingezogen werden, die regemäßig über die aktuellen Fortschritte vom Beginn der Initiative über die Konzeptionsphase bis hin zum Betriebsbeginn berichten. Daneben ist eine Marketingkampagne (Flyer, Postwurfsendungen, Infoveranstaltungen, Internetauftritt) entscheidend für den Erfolg des Bürgerbusprojektes.