SHP Ingenieure

Stadt Papenburg

Verkehrsentwicklungsplan Papenburg 2035

Stadt Papenburg –
Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan Papenburg 2035

– 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	6
3	Leitbild und Schwerpunkte	10
4	Straßenraum- und Sensibilitätsanalyse	14
5	Straßennetz und fließender Verkehr	21
5.1	Heutige Situation	21
5.2	Verkehrsmodell und Prognose	25
6	Ruhender Verkehr	38
7	Fußverkehr	44
8	Öffentlicher Personennahverkehr	56
9	Radverkehrskonzept	67
10	Schlüsselmaßnahmen	71
10.1	Verbesserung der Querungssituation	72
10.2	Umgestaltung von Knotenpunkten	75
10.3	Verkehrsberuhigung/Verkehrslenkung	84
10.4	Aufenthaltsqualitäten schaffen	87
10.5	Schulwegsicherheit	92
10.6	Erschließung Dever-Park	99
10.7	Betriebliches Mobilitätskonzept Meyer-Werft	103
10.8	Bürgerbus	108

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

Die Stadt Papenburg hat zuletzt im Jahre 2002 einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufgestellt. Vor dem Hintergrund der allgemeinen gesellschaftlichen Veränderungen, der spezifischen Entwicklung der Stadt sowie der technischen Innovationen ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung und teilweise eine Neuausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich. Nur so können neue Erkenntnisse im allgemeinen Umgang mit der Mobilität, wie z.B. der zunehmende Stellenwert der Nahmobilität, neue Mobilitätsformen wie Sharing-Konzepte und neue Trends wie die Elektromobilität berücksichtigt werden. Funktion und Gestaltung der Verkehrsräume können besser aufeinander abgestimmt und insgesamt kann die Mobilität besser „gemanagt“ werden. Eine fairere Verteilung des öffentlichen Raums wird angestrebt.

Die abzusehenden demografischen Veränderungen werden auch in Papenburg zu einer weiteren Differenzierung der Verkehrsnachfrage führen. Wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungen verlangen nach neuen Verkehrsangeboten und einer aktualisierten Planung der Mobilität. Daher hat die Stadt Papenburg folgerichtig die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans mit dem Zieljahr 2035 beschlossen. Mit Zwischenschritten und zeitnahen Maßnahmen soll ein Einstieg gelingen.

Der Verkehrsentwicklungsplan Papenburg 2035 umfasst auf gesamtstädtischer Ebene Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Als Planungsmaßstab eignet sich dafür der Übersichtsplan über das gesamte Stadtgebiet. Qualitativ werden verkehrsplanerische Aussagen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung getroffen. Die Konkretisierung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der entsprechenden Teilkonzepte bzw. problembezogen punktuell (z. B. Straßenraumgestaltung ausgewählter Straßen, neue Netzelemente im Hauptstraßennetz, Parkraumkonzept).

Das Radverkehrskonzept wird parallel von PGV Alrutz erarbeitet. Die Analyseergebnisse und Handlungsempfehlungen fließen mit in das Gesamtkonzept des VEP ein, da eine Umgestaltung an Knotenpunkten häufig alle Verkehrsteilnehmer betrifft und vor allem die umweltfreundlichen Verkehrsmittel gefördert werden sollen.

Wesentliche Bestandteile künftiger Netzveränderungen bzw. die Beleuchtung von Entwicklungsszenarien sollen mit Hilfe eines Verkehrsmodells erarbeitet werden. In einem Verkehrsmodell lassen sich zentrale Kennwerte wie beispielsweise die Kfz-Fahrleistung des gesamten Stadtraums oder Belastungen für einzelne Straßenräume berechnen und ablesen. Durch Anpassungen zentraler Mobilitätsparameter (z.B. durch Verschiebung kürzerer Wege auf den Umweltverbund) lassen sich auch Aussagen über zukünftige Veränderungen im Mobilitätsverhalten treffen bzw. Wechselwirkungen von Maßnahmen aufzeigen. Des Weiteren können auf Basis dieser Daten die heutigen und zukünftigen Treibhausgasemissionen und Endenergieverbräuche im Sektor der Mobilität noch genauer berechnet werden.

Planungsraum

Papenburg ist die nördlichste Stadt des Landkreises Emsland mit rund 37.600 Einwohnern (2018), die von einer weiterhin positiven Wirtschafts- und Einwohnerbilanz ausgeht. Papenburg besitzt den südlichsten Nordsee-Hafen Deutschlands und einen der größten Arbeitgeber der Region (Meyer-Werft).

Als Mittelzentrum verfügt Papenburg über eine Vielzahl regionaler bedeutsamer, zentrenprägender Einrichtungen und Angebote des gehobenen Bedarfs. Die verkehrliche Situation Papenburgs wird daher durch ihre Funktion als entwicklungsstarkes Mittelzentrum im eher ländlichen Raum geprägt:

- Regional bedeutender Bildungs- und Kulturstandort
- Hohe Arbeitsmarktzentralität (Einpendlerüberschuss)
- Industrielle Prägung
- bedeutsamer Standort des Gesundheits- und Sozialwesens
- Besondere Ausrichtung auf den Einzelhandel
- Maritime Wirtschaft
- Landwirtschaft (Gartenbau)

Durch die hohe Funktionsüberlagerung und die Lage Papenburgs zieht die Stadt ein vergleichsweise großes Umfeld an und erzeugt dadurch starke Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und den angrenzenden Gemeinden (mittelzentraler Verflechtungsbereich). Die Wege werden häufig mit dem Kfz-Verkehr zurückgelegt, da es an einer attraktiven Alternative fehlt.

Die Stadt Papenburg besteht aus den drei größeren Stadtteilen Untenende, Obenende und Aschendorf. Als kleine Ortsteile sind Bokel, Tunxdorf, Nenndorf und Herbrum zu nennen. Für den Stadtteil Aschendorf erfolgt die Darstellung der Bestandsanalyse sowie der Schlüsselmaßnahmen in einem separaten Bericht.

Als Deutschlands älteste Fehn-Kolonie ist das Stadtgebiet durch seine charakteristischen Wasser-Kanäle geprägt, die Straßen werden wortwörtlich in „links“ und „rechts“ getrennt. Somit entsteht ein charakteristischer und asymmetrischer Straßenquerschnitt, welcher den Straßenraum in eine verkehrsberuhigte Neben- und wichtige Erschließungsstraße aufteilt und es somit einer besonderen Betrachtung der Straßenraumgestaltung und -nutzung bedarf.

Für den übergeordneten Durchgangsverkehr verläuft westlich des Planraums entlang der deutsch-niederländischen Grenze die Autobahn 31 in Nord-Süd-Richtung, welche Papenburg mit dem Ruhrgebiet, den Niederlanden und den Nordsee-Häfen verbindet. Die Bundesstraße 70 verläuft durch das Stadtgebiet Papenburgs ebenfalls in Nord-Süd-Richtung, während die B 401, bereits außerhalb des Planungsgebiets, eine Ost-West-Achse darstellt.

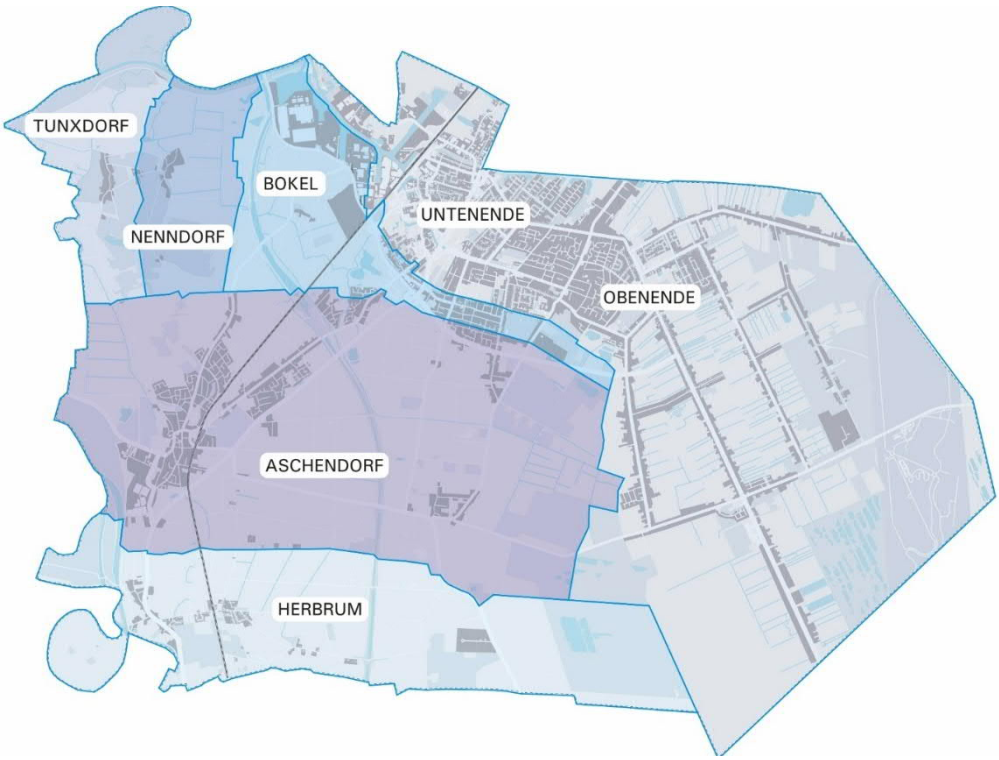


Abb. 1 Übersichtskarte Papenburg mit Gemarkungsgrenzen

An den Bahnhöfen in Papenburg, „Papenburg (Ems)“ und „Aschendorf“, hält stündlich der RE15 Münster-Emden, in „Papenburg (Ems)“ zusätzlich alle zwei Stunden der IC Norddeich Mole-Koblenz (-Konstanz). Von hier aus gibt es Anschluss an einen Stadtbus-Verkehr mit derzeit sechs Linien sowie mehrere Regionalbus-Linien. Das Gleisbett führt zudem bis in die Gewerbe- und Industriegebiete im Norden der Stadt, welche eine Logistik zwischen Wasser und Schiene möglich machen.

Papenburg ist für die Schifffahrt und Seelogistik von Bedeutung. Neben der Meyer-Werft, in welcher Kreuzfahrtschiffe gebaut werden und damit einer der wichtigsten Arbeitgeber für Stadt und Region ist, verläuft der Dortmund-Ems-Kanal westlich an Papenburg vorbei.

Insgesamt sieht sich Papenburg durch seine stabile wirtschaftliche Lage als Teil des Wirtschaftsraums „Ems-Achse“ vor einer positiv bleibenden Wirtschaftsbilanz seit den 2000er Jahren. Damit geht natürlich auch eine größere zusätzliche Verkehrserzeugung einher, die zunehmend Verkehrswege an ihre Grenzen bringt. Eine bessere betriebliche Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur soll daher im Verkehrsentwicklungsplan Thema sein.

Allgemeine Verkehrsentwicklung in Deutschland

Die allgemeine Verkehrsentwicklung beschreibt die sich unabhängig von kommunalen Ansätzen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ergebende Entwicklung des Verkehrsaufkommens, resultierend aus den Entwicklungen des Fahrzeugbestands und der Fahrzeugnutzung.

Aktuelle Prognosen für den Fahrzeugbestand weisen rückläufige Zunahmen mit dem Trend zur Sättigung auf. Die mittlere Fahrleistung eines Pkw als Maßeinheit für die Fahrzeugnutzung ist tendenziell rückläufig, da die Zahl der potenziellen Fahrzeugführer kaum noch ansteigt und die zunehmend älteren Fahrzeugführer im Mittel kürzere Strecken zurücklegen. Trotzdem werden – vor allem im Güterverkehr – Zunahmen des Verkehrsaufkommens erwartet, wobei starke regionale Unterschiede auftreten.

Prognoseszenarien

Der Verkehrsentwicklungsplan Papenburg ist im Ansatz die programmatische Ebene der Verkehrsplanung. Als Verkehrsentwicklungsplanung beschreibt er die Entwicklung aller Verkehrsarten in Papenburg für den Prognosezeitraum bis 2035 vor dem Hintergrund der verkehrsrelevanten Veränderungen der infrastrukturellen, demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung. Für die Beschreibung möglicher Entwicklungen werden Prognoseszenarien verwendet. Prognoseszenarien beschreiben unterschiedlich wahrscheinliche Zukunftsbilder, die denkbare und auch realistische Entwicklungsmöglichkeiten darstellen.

- Der Klimawandel erfordert Maßnahmen zur CO 2 -Reduktion im verkehrlichen Bereich. Verhaltensänderungen sind unausweichlich.
- Der demografische Wandel mit der zunehmenden Alterung der Bevölkerung verändert die Verkehrsnachfrage qualitativ und quantitativ.
- Die soziale Differenzierung in der Gesellschaft erfordert eine gleichrangige Betrachtung der Mobilitätsangebote. Die Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsschichten müssen stärker als bisher in den Mittelpunkt der Mobilitätsplanung gestellt werden.
- Für den Verkehrsentwicklungsplan Papenburg gehen in die Modellrechnungen für den Prognosefall zusätzlich siedlungsstrukturelle und verkehrliche Entwicklungen ein. Zu berücksichtigen sind:
  - Demografische Veränderungen bzgl. Bevölkerungsentwicklung und Alterung
  - Städtebauliche Veränderungen wie geplante Wohnbauten und Gewerbeerweiterungen sowie Netzveränderungen sowie
  - die allgemeine Verkehrsentwicklung in Deutschland und im Raum Papenburg, dem Landkreis Emsland und dem Land Niedersachsen

Demographische Entwicklung

Die wesentlichen Merkmale der demografischen Entwicklung in Deutschland werden durch eine bereits einsetzende und weiter zunehmende generelle Abnahme der Bevölkerung sowie durch eine Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur der Gesellschaft beschrieben. Sie werden unter dem Begriff „demografischer Wandel“ zusammengefasst. Dabei sind einerseits bedeutende regionale Unterschiede in der prognostizierten Entwicklung als auch das Thema Zuwanderung zu beachten.

Die Stadt Papenburg sieht sich dabei vor einer positiven Einwohnerbilanz, wie sie im gesamten Landkreis Emsland seit den 2000er Jahren zu verzeichnen ist. Im Demografiebericht Papenburg (2015) wird von einer weiterhin positiven Einwohnerbilanz ausgegangen. Dabei muss hinzugefügt werden, dass die aktuelle Einwohnerzahl schon heute die der Prognose für

das Jahr 2030 übertrifft. 2018 zählte die Stadt Papenburg bereits ca. 36.800 EW, während für das Jahr 2030 ca. 35.600 EW prognostiziert wurden.

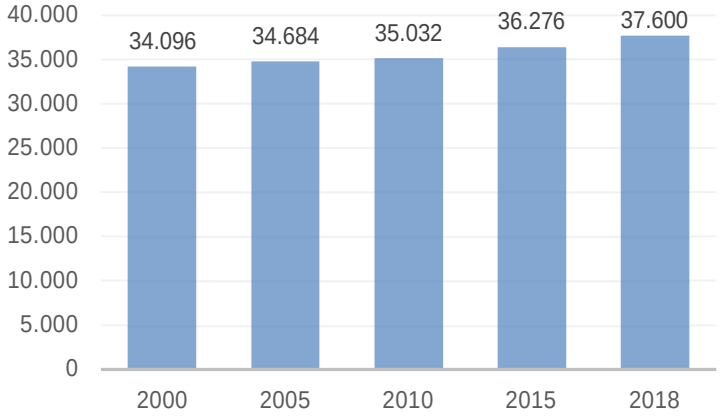


Abb. 2 Einwohnerentwicklung in Papenburg (Q: Demografiebericht Papenburg (2015); Stadt Papenburg (2018))

Im Hinblick auf deutschlandweite Trends muss aber trotz alledem von einer weiter alternden Bevölkerung ausgegangen werden, was die Anpassung dieser Themen im Leitbild notwendig macht.

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 spezifischen Ausgangssituation auch im Vergleich mit anderen Kommunen
- Abstimmung eines Leitbildes zur künftigen Entwicklung - als Vorbereitung für Papenburg machbarer Szenarien und Maßnahmen
- Entwicklung von generellen Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten
- Definition von Schlüsselmaßnahmen als wesentliche Elemente der neuen Papenburger 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 (drei Stadtteilforen in Obenende am 17.10.2018, Untenende am 18.10.2018 und Aschendorf am 22.10.2018).

Abb. 3 Eindrücke der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung in Obenende und Aschendorf (Foto links: Insa Pölking, 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. Als Verbesserungsvorschläge werden an den Fehn-Kanälen wie z.B. Erste Wiek, Mittelkanal oder Splitting die Beschilderung eines verkehrsberuhigten Bereiches oder einer Fahrradstraße genannt. Um der Trennwirkung der Kanäle entgegenzuwirken sind weitere Querungsmöglichkeiten zu schaffen.

Straßenordnung/-nutzung

Eine falsche oder verkehrswidrige Nutzung des Straßenraums kann durch eine unklare oder nicht regelkonforme Straßenraumgestaltung bzw. Be-

schilderung 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 Öffentliche Personennahverkehr (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. Dabei wird das Thema eines Schwerverkehrs- bzw. Lieferverkehrslenkungskonzepts mehrmals indirekt aufgegriffen, in dem etwa Verbote für die Durchfahrt von Fahrzeugen über 7,5 t als auch Geschwindigkeitsbegrenzungen gewünscht werden.

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 Papenburger 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 (01.10.2019 Oben- und Untenende, 02.10.2019 Aschendorf) 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.

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 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 dennoch das Ziel gesetzt, eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs bei gleichzeitiger verstärkter Nutzung des Fahrrades, des ÖPNV und der eigenen Füße zu erreichen. Das Straßennetz im fließenden Kfz-Verkehr soll dennoch leistungsfähig gehalten werden.

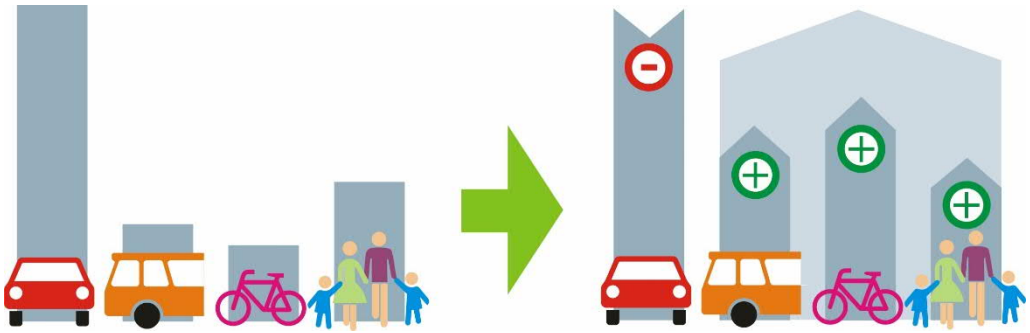


Abb. 4 Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens für die einzelnen Verkehrsmittel

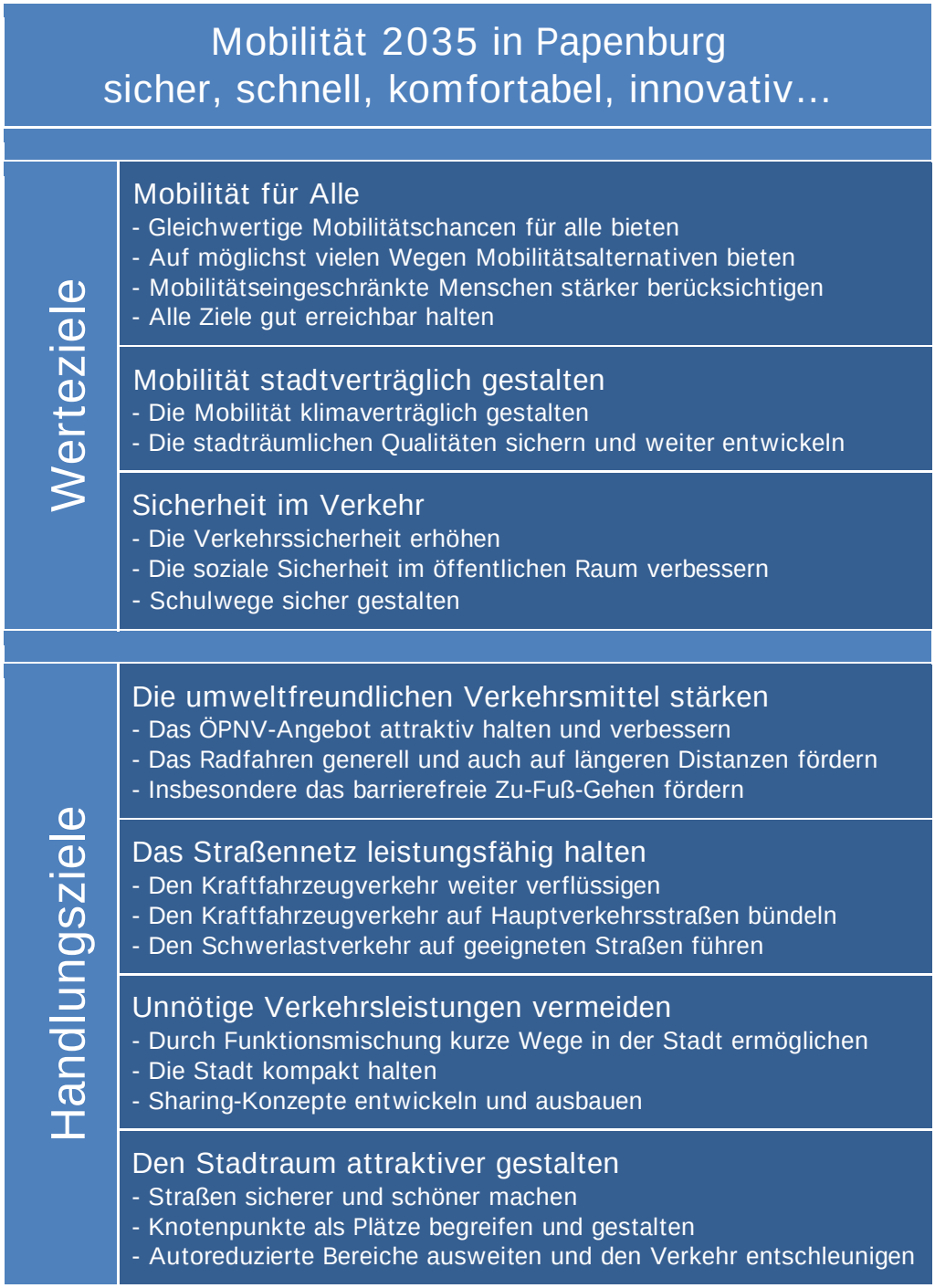


Abb. 5 Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans Papenburg

Schwerpunkte im VEP

Zu Beginn der Bearbeitung haben sich für die einzelnen Verkehrsmittel Themenschwerpunkte in Papenburg 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. Weiterhin wurde in Aschendorf zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs 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. Wegeverbindungen zwischen den Einzelhandelsschwerpunkten, der Innenstadt sowie Schulwege 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 in einer Erweiterung des Liniennetzes für eine bessere Erschließung der Wohngebiete und der Anbindung der Meyer-Werft werden Potenziale gesehen den ÖPNV in Papenburg zu stärken. Begleitende Maßnahmen 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. Es werden Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich aufgezeigt. Vielmehr werden Chancen in der Umgestaltung von Stellplätzen zu Gunsten der Umweltfreundlichen Verkehrsmittel gesehen. Um die Inter- und Multimodalität zu fördern, soll das Park and Ride (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 wurden 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.

Abb. 6 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 Papenburg. Zu den verkehrswichtigen Straßenräumen zählen die klassifizierten Straßen sowie weitere verkehrswichtige innerörtliche Straßen, die der Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs sowie des ÖPNV dienen. Ausgewählte Innerorts- und Anliegerstraßen mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion werden ebenfalls untersucht (siehe Abb. 8). Hier treffen sich Mängel und Defizite auf der einen und Potenziale und Chancen auf der anderen Seite. Um konkreter den spezifischen Handlungsbedarf für die Papenburger 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 Straßenraumanalyse basiert auf einer Befahrung durch den Gutachter. Dessen Einschätzung unter Berücksichtigung der genannten Kommentare der Bürger führt zur Bewertung der Sensibilitäten. Die aktuelle Unfallbilanz wird ebenfalls einbezogen.

Eine Analyse der städtebaulichen und straßenräumlichen Situation ermöglicht auch Rückschlüsse auf die Unverträglichkeiten zwischen den städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen eines Straßenzuges. Um eine Kategorisierung des Straßennetzes durchführen zu können, sind über die verkehrliche Bedeutung hinausgehende Kenntnisse der Straßenräume erforderlich.

Durch die Analyse der städtebaulichen und straßenräumlichen Situation wird eine nutzungsorientierte, städtebauliche Kategorisierung hinsichtlich der Umfeldsensibilität ermöglicht. Die vielfältigen Nutzungsansprüche und daraus resultierenden Nutzungsüberlagerungen bzw. -konflikte in den Straßenräumen werden auf diese Weise nachvollziehbar herausgearbeitet.

Für die Kategorisierung der Straßenzüge werden
- die funktionalen Aufgaben und Nutzungsansprüche (u.a. Netzfunktion und Verbindungsfunktion),
- die städtebauliche Situation (Gebietstyp, wichtige Einrichtungen) sowie
- die straßenräumliche Situation (Anbaugrad, Bebauung, Linienführung) berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund dieser Randbedingungen erfolgt die Einordnung der Straßenräume in vier Kategorien unterschiedlicher Sensibilität. Damit wird gleichzeitig für jeden untersuchten Straßenraum ein Grad der „Empfindlichkeit gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr“ und dessen Auswirkungen (z. B. Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen sowie Sicherheitsrisiko für Zufußgehende und Radfahrende durch hohe Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr) festgelegt. Im Ergebnis lassen sich notwendige Verkehrsverlagerungen bzw. auch die Dringlichkeit für straßenraumgestalteri-

sche Maßnahmen (Verkehrsberuhigungs-, Entlastungs- sowie Umgestaltungsmaßnahmen) aufzeigen. Die folgenden Beurteilungsindikatoren werden für die Kategorisierung der Straßenräume verwendet:

Sehr sensibel, d.h. Straßenräume mit erheblichen Überlagerungen von verkehrlichen und nicht verkehrlichen Nutzungen, Straßenräume mit sehr großer Bedeutung für den Fußgänger- und Radverkehr bzw. Straßenräume mit stark ausgeprägter Bedeutung als Wohnumfeld, die nur mit einer relativ geringen Kraftfahrzeugverkehrsstärke belastet werden sollten.

Sensibel, d.h. Straßenräume mit Überlagerungen von verkehrlichen und nicht verkehrlichen Nutzungen, Straßenräume mit großer Bedeutung für den Fußgänger- und Radverkehr bzw. Straßenräume mit Bedeutung für das Wohnumfeld, die aber durch etwas größere Kraftfahrzeugverkehrsstärken belastet werden können.

Relativ sensibel, d.h. Straßenräume überwiegend ohne Überlagerungen von verkehrlichen und nicht verkehrlichen Nutzungen, Straßenräume mit wenig Bedeutung für den Rad- und Fußgängerverkehr, Straßenräume mit gewerblichen Nutzungen bzw. Straßenräume mit eher geringer Bedeutung für das Wohnumfeld, die generell aufnahmefähig für den Kraftfahrzeugverkehr sind.

Kaum Sensibel, d.h. Straßenräume ohne Überlagerung von Nutzungsansprüchen, Straßenräume ohne Wohnumfeld und ohne Bedeutung für den Rad- und Fußgängerverkehr, die generell aufnahmefähig für den Kraftfahrzeugverkehr sind.

Sensibilitätsindex

An die Ergebnisse der Sensibilitätsanalyse schließt eine Einschätzung des Sensibilitätsindex für das untersuchte Hauptverkehrsstraßennetz an. In Abhängigkeit mit der zuvor fachlich eingestuften Sensibilität und der gemessenen Verkehrsstärke kann eine Einstufung des Handlungsbedarfs für die untersuchten Räume stattfinden, wie die untenstehende Grafik zeigt.

Sensibilitätsstufe/ Verkehrsstärke (Kfz/24 h)	< 4.000	4.001 - 8.000	8.001 - 12.000	12.001 - 20.000	> 20.000
sehr sensibel	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch	Sehr hoch
sensibel	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch
relativ sensibel	Sehr gering	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch
kaum sensibel	Sehr gering	Sehr gering	Sehr gering	Gering	Mittel

Abb. 7 Ermittlung des Handlungsbedarfs

Die folgenden Abbildungen zeigen dazu das Basisnetz der Straßen, für die Steckbriefe im Rahmen der Straßenraumanalyse erstellt wurden sowie die Einstufung der Sensibilitäten.

Die Steckbriefe der Straßenraumanalyse sowie weitere Erklärungen sind dem Anhang Teil II zu entnehmen. Zwei Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.

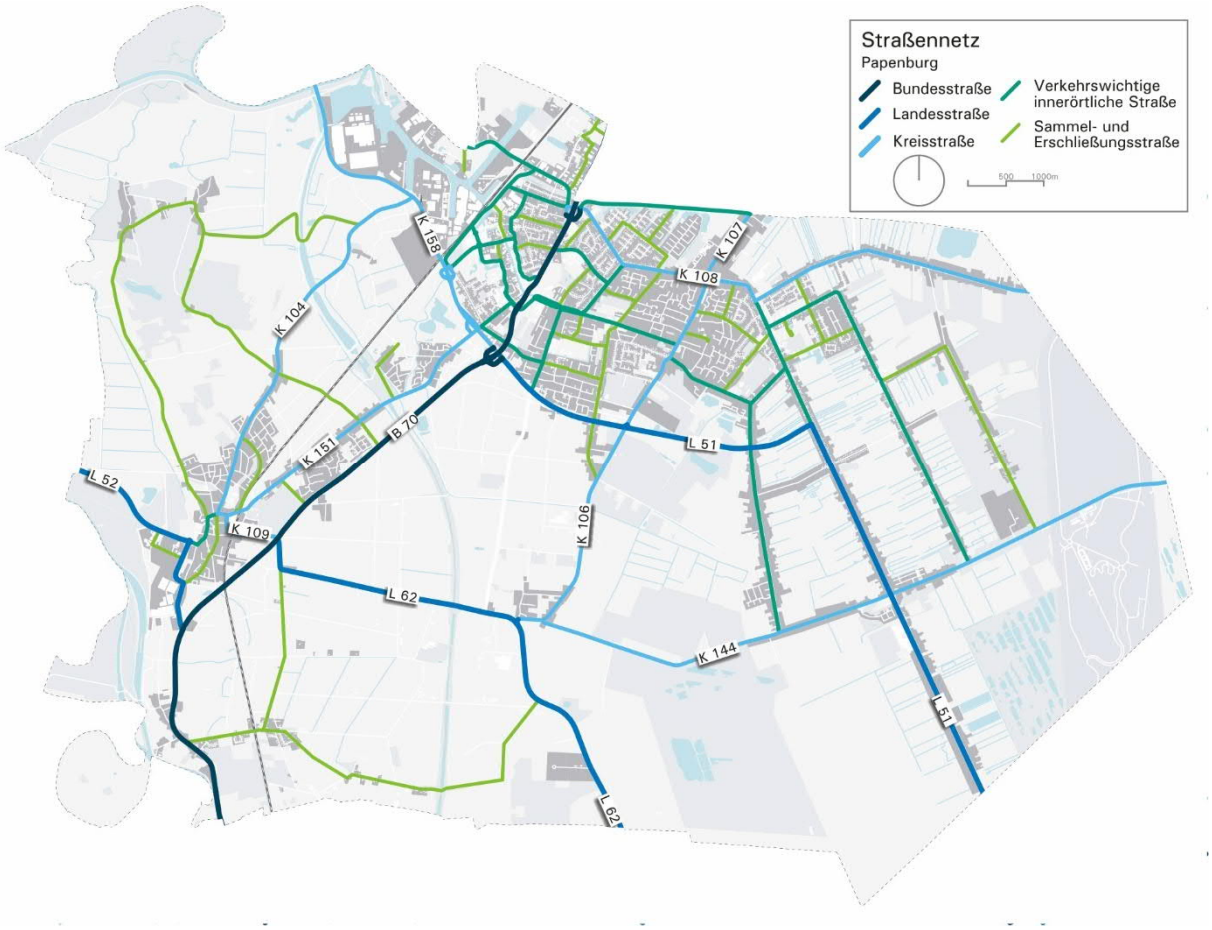


Abb. 8 Das Straßennetz von Papenburg

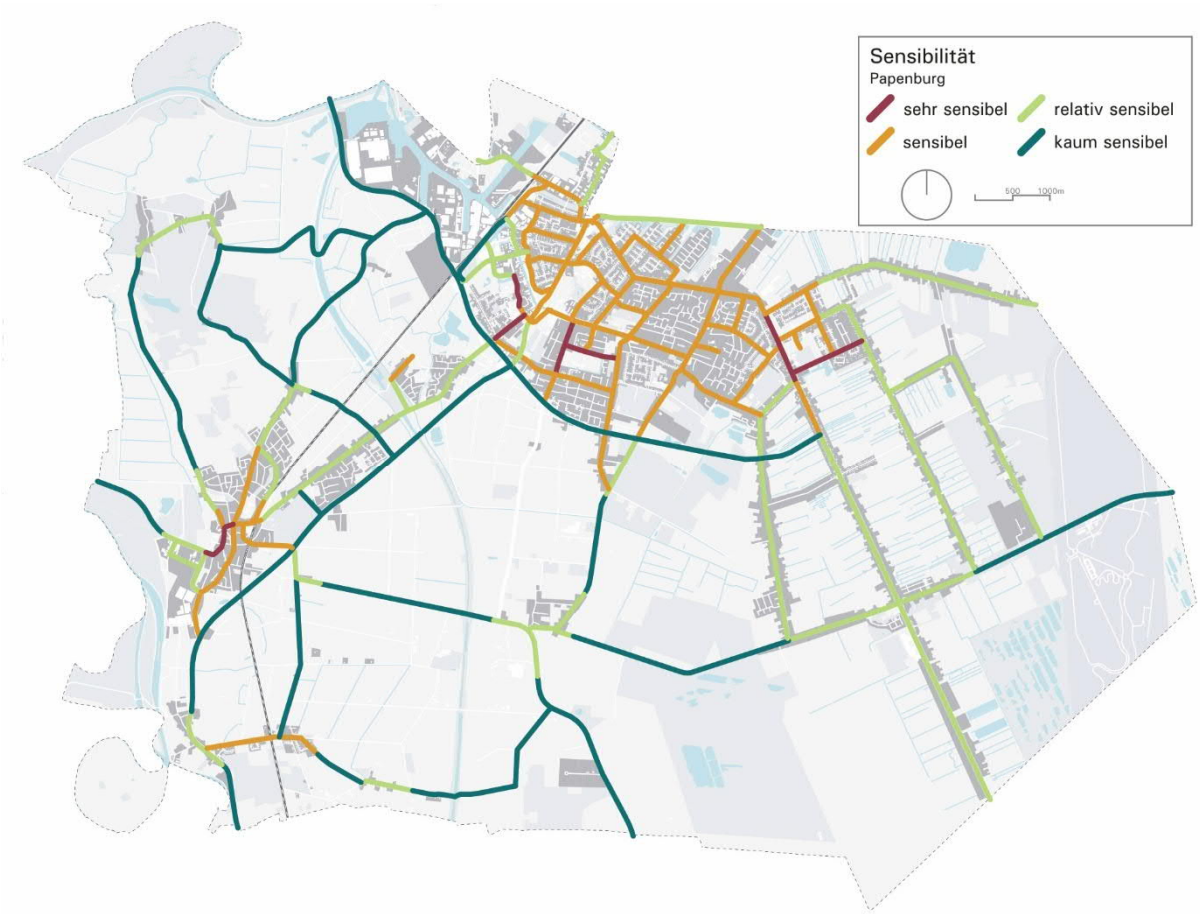


Abb. 9 Ergebnis der Sensibilitätsanalyse

Osterkanal

Verkehrliche Situation

Funktion	
Kreisstraße	
Verkehrsstärke	
9.600 - 14.100 Kfz/24 h	
Fahrstreifenanzahl	
2	
zulässige Geschwindigkeit	
50 km/h	
Beschränkung	
-	
Linienbusverkehr	
Ja	
Radverkehrsführung	
Getrennter Rad- und Gehweg (einseitig, in beide Fahrtrichtungen freigegeben)	

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Gehweg	
Beidseitig	
Überquerungsbedarf	
Mittel	
Ruhender Verkehr	
-	
Parkdruck	
-	
Nutzungen	
Wohnen, Einzelhandel, Dienstleister	

Handlungsbedarf

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

- Attraktive Räume schaffen
- Mangelhafte Gehwegoberflächen
- Hohe Verkehrsstärke (Teil der Ringstraße)
- Radverkehrsführung unbefriedigend: Nutzungskonflikt bei sich entgegenkommenden Radverkehr
- Haltestellen größtenteils zu schmal, nicht barrierefrei, ohne taktile Elemente und unbefestigt

Lage im Stadtgebiet und Sensibilitätsanalyse

KP Osterkanal / Wangerooger Straße

Osterkanal nach KP Osterkanal / Friesenstraße

Abb. 10 Auszug Straßenraumanalyse, Bsp. Osterkanal

Rheiderlandstraße

(zw. Vellager Straße und Meppener Straße)

Verkehrliche Situation

Funktion	
Kreisstraße	
Verkehrsstärke	
16.400 – 17.200 Kfz/24 h	
Fahrstreifenanzahl	
2; für Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen jeweils eine weitere Spur; Aufstellflächen an Knotenpunkten	
zulässige Geschwindigkeit	
100 km/h; vor Knotenpunkten 70 km/h	
Beschränkung	
-	
Linienbusverkehr	
ja	
Radverkehrsführung	
Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig, in beide Fahrtrichtungen freigegeben)	

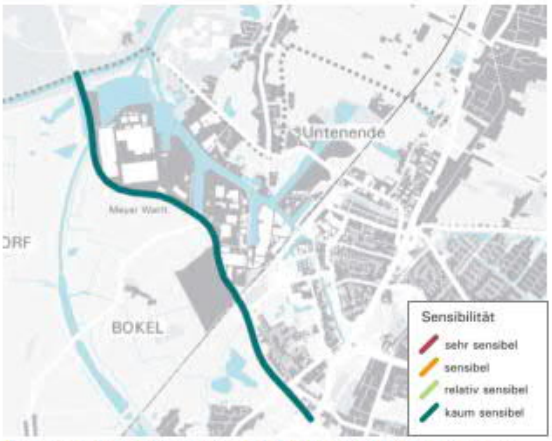
Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Gehweg	
Einseitig	
Überquerungsbedarf	
Mittel	
Ruhender Verkehr	
-	
Parkdruck	
-	
Nutzungen	
Landwirtschaft, Gewerbe	

Handlungsbedarf

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

- Schmaler Gehweg
- Konfliktpotenzial zw. Fuß- und Radverkehr bei gemeinsamer Führung
- Querungssituation kritisch: Querungsbereiche nur nach Mindestanforderungen, teilweise ohne Bodenmarkierungen; insb. Zufahrt zur Meyer Werft konfliktreich
- Hohes Verkehrsaufkommen (Teil des Stadtrings)



Lage im Stadtgebiet und Sensibilitätsanalyse

Rheiderlandstraße, Abfahrt Deverweg

Rheinlandstraße über Bahntrassen

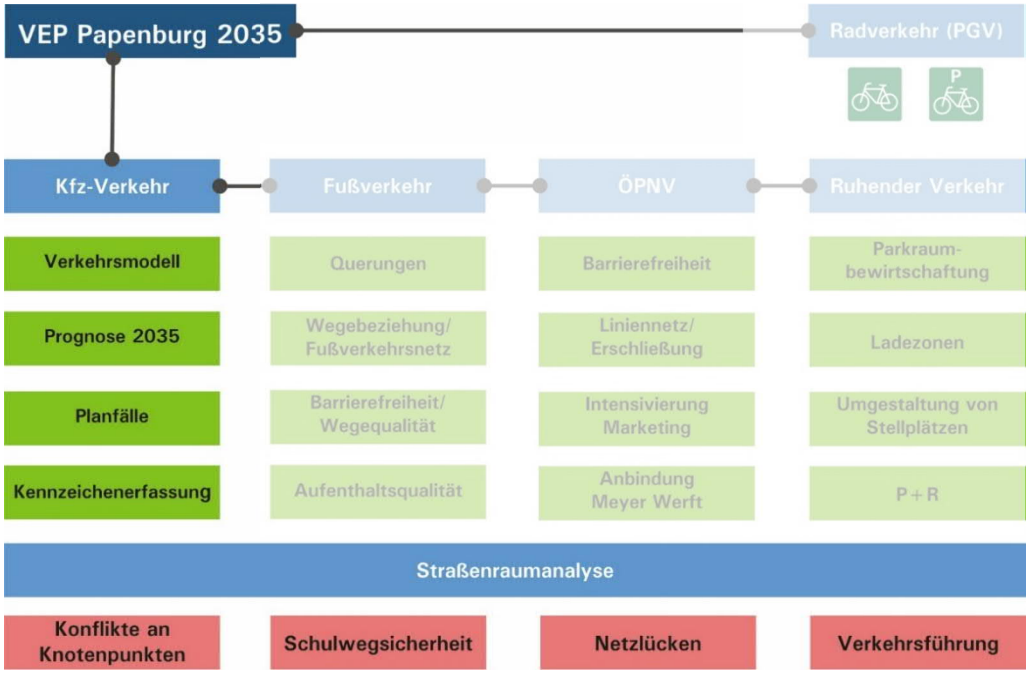
Abb. 11 Auszug Straßenraumanalyse, Bsp. Osterkanal

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 Papenburg ergeben sich an den Straßenzügen Mittelkanal, Splitting, Kirchstraße, Am Stadtpark, Friederikenstraße und Hauptkanal durch die Überlagerung von Nutzungsansprüchen und einer hohen Verkehrsstärke ein hoher Handlungsbedarf. Für den Mittelkanal und Splitting wird im Zuge der Verlängerung der Nordtangente eine Entlastung prognostiziert. Für alle Bereiche werden Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenraumgestaltung und Verkehrsführung aufgeführt. Im Rahmen der Schlüsselmaßnahmen werden bspw. für den Bereich Am Stadtpark (Sensibilitätsindex hoch) konkrete Verbesserungsmaßnahmen aufgeführt.

Abb. 12 Einstufung von Sensibilitätsindex bzw. Handlungsbedarf

5 Straßennetz und fließender Verkehr



Sowohl unter wirtschaftlichen wie auch unter umweltorientierten Gesichtspunkten ist eine effiziente Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ein wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung. 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 zielführend. Die Belastungen des Papenburger Straßennetzes werden mit Hilfe des Verkehrsmodells für die Analyse und die Prognose 2035 abgebildet. Dadurch werden künftige Grenzen aber auch Kapazitäten des Straßennetzes aufgezeigt. Anhand von Planfällen können weitere Entwicklungsszenarien untersucht werden. Für Aschendorf erfolgt zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs in der Großen Straße eine Kennzeichenerfassung, die Ergebnisse sind im Teilbericht Aschendorf dargestellt.

5.1 Heutige Situation

Eine Planungsgrundlage bildet die Analyse des Straßennetzes für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr. Die wichtigsten Verkehrsverbindungen sind in einer Übersicht des Straßennetzes in Abb. 13 dargestellt. Dieses gliedert sich in die klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie weitere verkehrswichtige innerörtliche Verbindungen (bspw. Grader Weg/Gasthauskanal/Hauptkanal). Als weitere Stufe erfolgt die Definition von Sammel- und Erschließungsstraßen, die hauptsächlich dazu dienen den Verkehr aus den Anliegerstraßen in Wohn- und Gewerbegebieten an eine Hauptverkehrsstraße zu führen. Aufgrund der geringeren Verbindungsfunktion zwischen Tunxdorf/ Nenndorf und Papenburg/ Aschendorf wird diese Verbindung ebenfalls als Sammel- und Erschließungsstraße festgelegt.

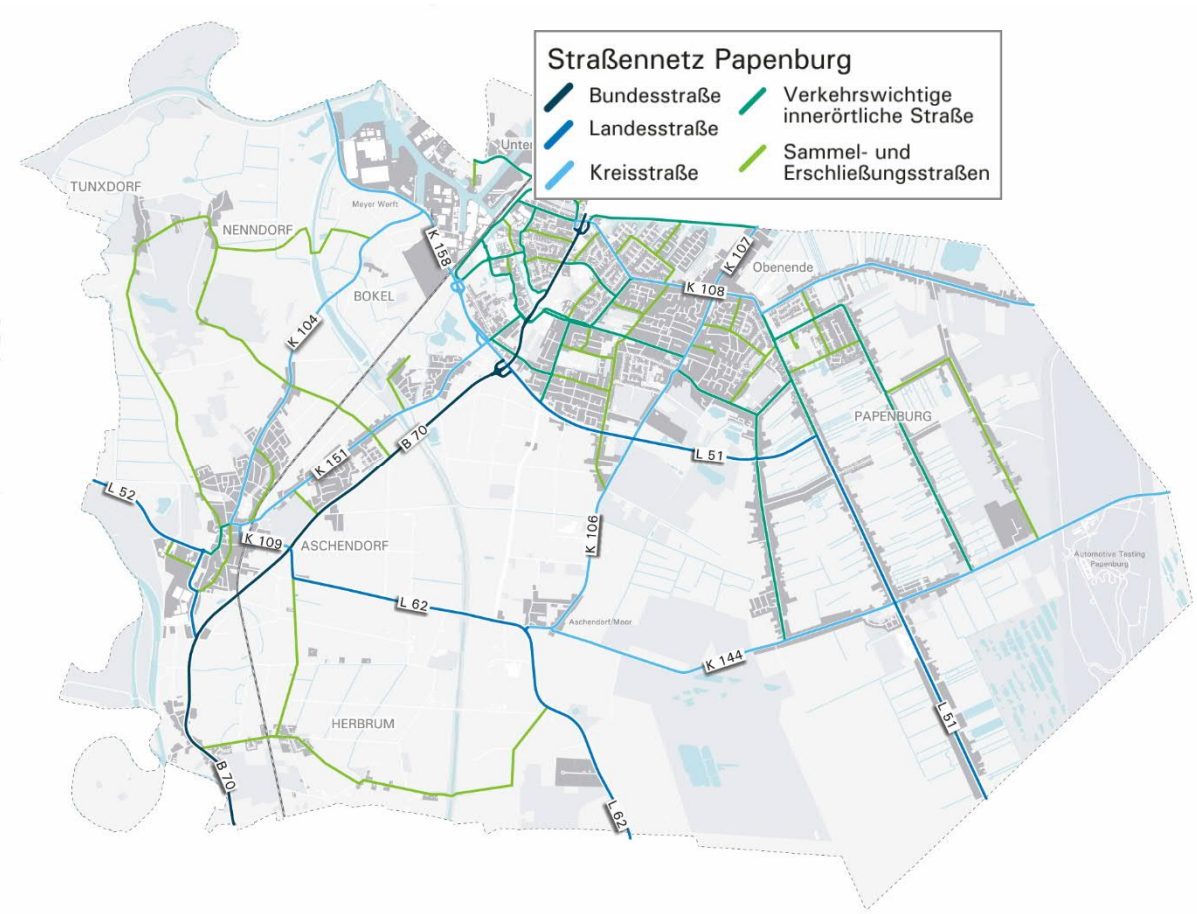


Abb. 13 Straßennetz Papenburg

Die Bundesstraße B 70 verläuft als Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung durch das gesamte Stadtgebiet. Im Wesentlichen hat die Bundesstraße eine regionale und nur geringe überregionale Bedeutung. Während die B 70 über weite Strecken außerhalb der Bebauung verläuft, führt sie am Untenende und in Innenstadtnähe an Wohngebieten entlang. Südlich der Stadt besteht eine Verbindung zur B 401, die in Ost-West-Richtung verläuft und Richtung Osten zur A 31 führt.

Im Bereich Aschendorf fungiert die L 52 als Autobahnzubringer. Weitere Landesstraßen mit wichtiger regionaler Bedeutung sind die 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.

Das Hauptverkehrsnetz wird durch weitere Kreisstraßen und verkehrswichtige innerörtliche Straßenzüge ergänzt. Die Sammel- und Erschließungsstraßen führen den Verkehr aus den Anliegerstraßen an eine Hauptverkehrsstraße. Eine Besonderheit stellt die zentrale Einkaufsstraße „Hauptkanal“ dar. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an Radfahrenden und Fußgängern wird die Straße in den Sommermonaten im Innenstadtbereich für den Autoverkehr gesperrt. Die Durchgangsstraße in Aschendorf (Große Straße) ist als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) deklariert.

Verkehrsmengen

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. Das Verkehrsaufkommen wurde am 12.06. ,19.06. und am 14.06.2018 mittels Videotechnik erfasst. Außerdem liegen für Papenburg Zähldaten aus älteren Verkehrsuntersuchungen vor. Zusätzlichen wurden 2019 Nacherhebungen an drei Knotenpunkten (KP 25,26 und 27) durchgeführt. Die Erhebung fand am Dienstag, den 18.06.2019, ebenfalls über 24 Stunden statt. Die Ergebnisse sind in einem separaten Bericht zusammengefasst.[1]

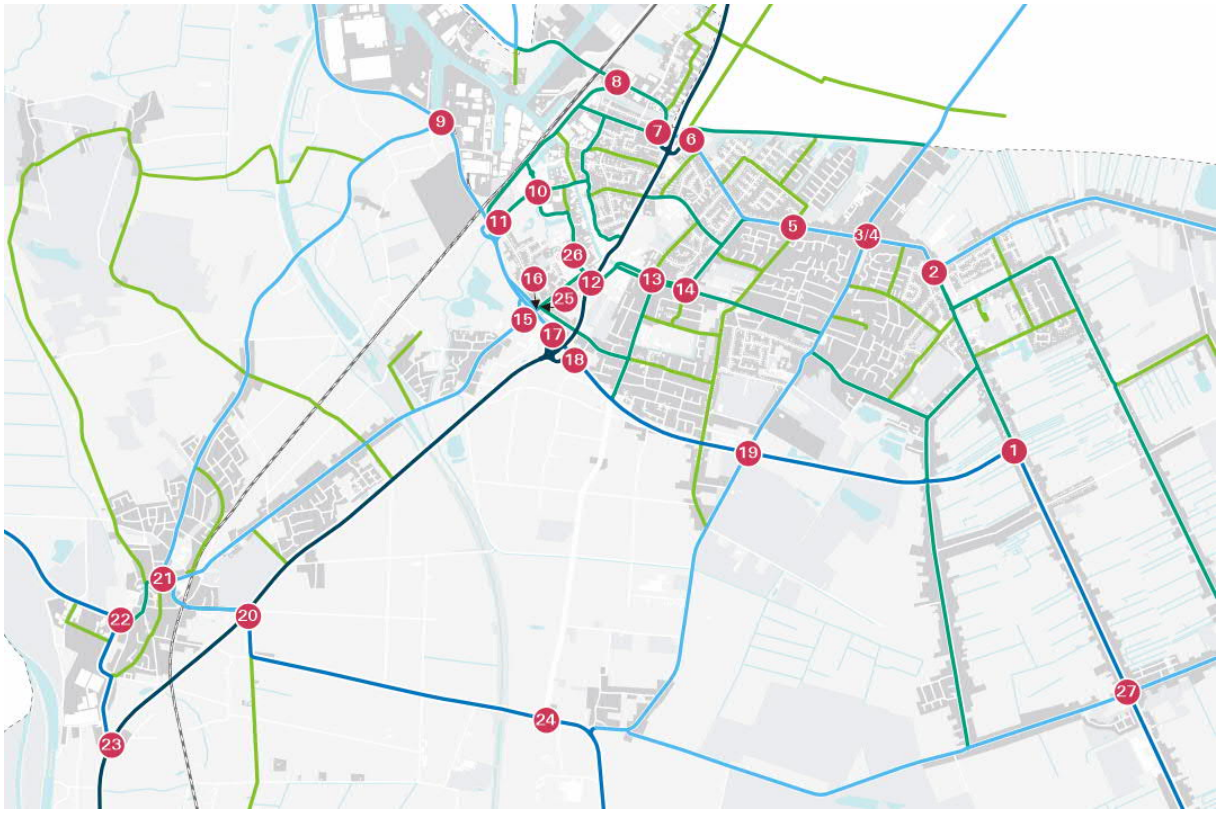


Abb. 14 Zählstellen in Papenburg

Die B 70 weist eine Belastung zwischen 11.000 – 14.000 Kfz/24h auf. Der Knotenpunkt Meppener Straße/ Am Stadtpark/ Rathausstraße ist im Zuge der Bundesstraße einer der höchstbelasteten Knotenpunkte im ganzen Stadtgebiet. Der Straßenzug Osterkanal, Mittelkanal rechts, Splitting rechts ist ebenfalls eine der höchst frequentierten Abschnitte in Papenburg, hier werden Belastungen zwischen 9.500 bis 14.000 Kfz/24h erreicht, die etwa auch der Belastung der südlich des Stadtgebietes verlaufenden Rheiderlandstraße (L 51) entsprechen (zwischen 8.300 und 14.900 Kfz/24h). Im Bereich der Meyer-Werft weist die L 51 sogar Belastungen von bis zu 17.200 Kfz/24h auf.

[1] SHP Ingenieure: Stadt Papenburg, Verkehrsentwicklungsplan, Ergebnisse Verkehrszählungen, September 2019

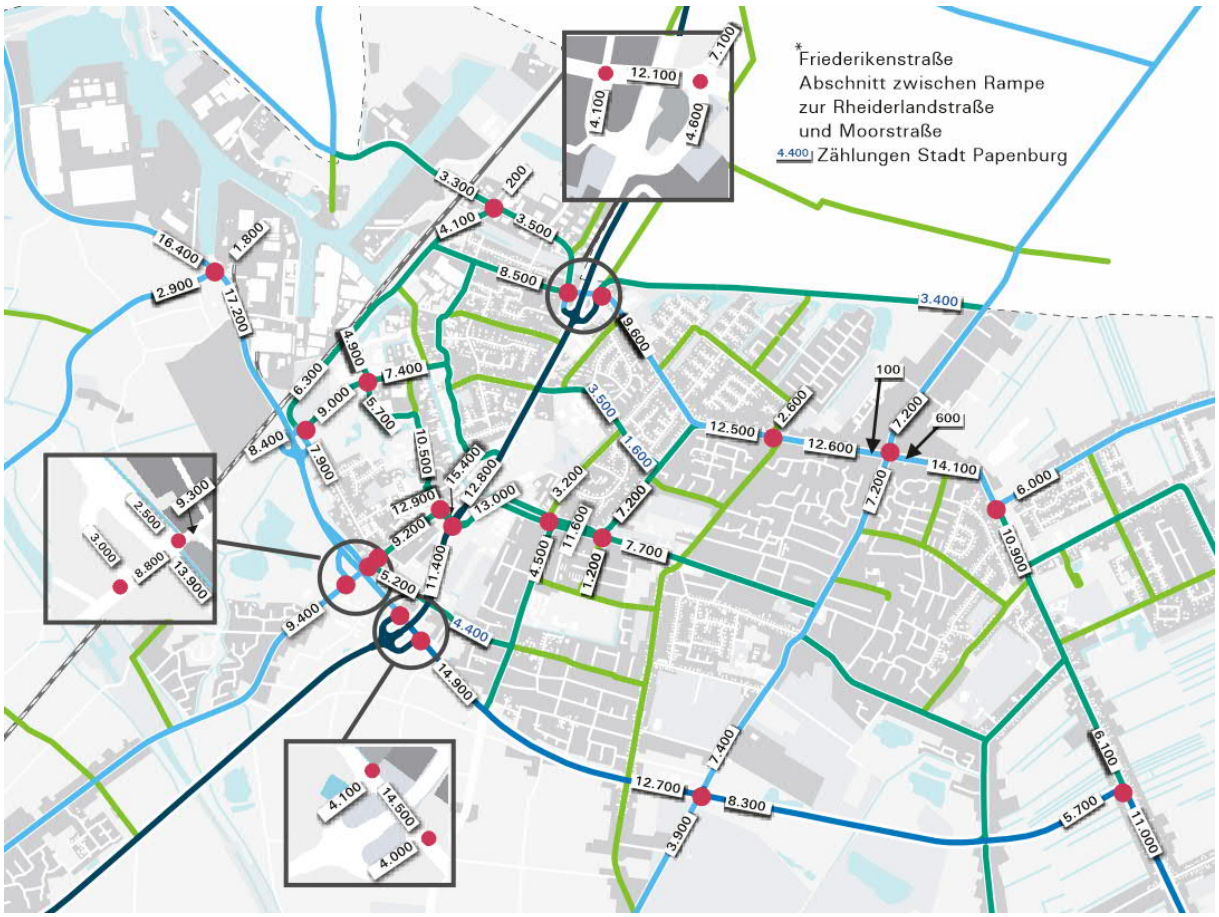


Abb. 15 Ergebnisse der Verkehrszählung Stadt Papenburg

Die Belastungen der Hauptverkehrsstraßen in Aschendorf liegen zwischen 4.000 und 7.000 Kfz/24h.

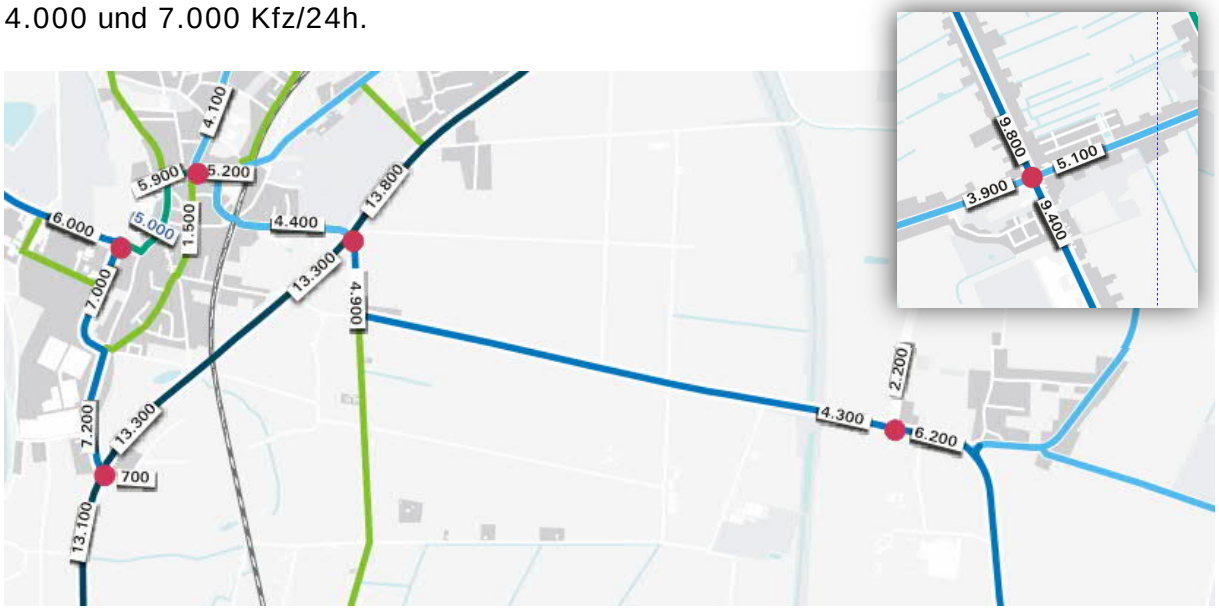


Abb. 16 Ergebnisse der Verkehrszählung in Aschendorf

Elektromobilität

Obgleich die Elektromobilität in Bezug auf den vollständigen Ersatz von Autos mit Verbrennungsmotoren noch in der Kritik steht und bislang auch die Neuzulassungen von E-Autos nur langsam anwachsen, ist die E-

Mobilität eine wichtige Stellschraube in Bezug auf die Etablierung einer klimafreundlicheren Mobilität. Da die Entwicklung der Elektromobilität sehr starken externen Einflüssen unterliegt (z.B. Akkutechnologie, Anschaffungskosten), können lediglich die örtlichen Rahmenbedingungen mitgestaltet werden.

Im kommunalen Einflussbereich steht zunächst der Aufbau einer möglichst dichten und vollzeitlich zugänglichen E-Ladeinfrastruktur im Vordergrund. In Zusammenarbeit mit den für den Betrieb verantwortlichen Stadtwerken Papenburg (EWE) gilt es, mittels einer dynamischen Ladepunktkarte das Netz sukzessive auszubauen.

Des Weiteren könnte die Stadt die Beratung zum Aufbau von privaten Lademöglichkeiten übernehmen. Die E-Mobilität sollte nach Möglichkeit in ein mögliches Corporate-Design des Umweltverbundes integriert werden. Zur Förderung der E-Mobilität innerhalb der Stadtgrenzen Papenburgs ist der maximale Förderanteil bei der Anschaffung von kommunalen E-Autos auszuschöpfen.

Bis 2035 sollte der Bedarf an öffentlichen Ladesäulen (unter Berücksichtigung der dann angemeldeten E-Fahrzeuge) gedeckt sein. Die Ladesäulen sollten lediglich mit Ökostrom gespeist werden. Neue Techniken wie Schnellladungen im hohen kW-Bereich oder induktives Laden sollte mittelfristig erprobt und umgesetzt werden.

Abb. 17 E-Ladesäule in Papenburg

5.2 Verkehrsmodell und Prognose

Aufbau

Mit einem Verkehrsmodell können die verkehrlichen Auswirkungen von Veränderungen im Straßennetz – Neu- und Ausbaustrecken, Rückbauabschnitte, verkehrsbeschränkende Maßnahmen sowie Sperrung von Strecken – mit Hilfe sogenannter Netzplanfälle untersucht werden. Zudem lassen sich bei Bedarf Szenarien für Flächenentwicklungen sowie Veränderungen einer modifizierten Verkehrsmittelwahl aufzeigen.

Die Bestandteile eines Verkehrsmodells sind die Beschreibung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsnachfrage in einer sogenannten Verkehrsmatrix sowie das Netzmodell, in dem die Straßen mit ihren Eigenschaften beschrieben und codiert werden. Das Verkehrsmodell umfasst nur den Kraftfahrzeugverkehr, differenziert hier aber nach Pkw- und Lkw-Verkehr.

Für den VEP Papenburg wird auf das Verkehrsmodell Validate der Planung Transport Verkehr Aktiengesellschaft (PTV AG) Karlsruhe zurückgegriffen. Validate ist ein regionales Verkehrsmodell, das für Papenburg ein Gebiet von etwa 50 x 50 Kilometer umfasst. Es enthält die regionalen Verkehrsbeziehungen in einer für diese Betrachtungsebene ausreichend differenzierten Bezirksstruktur und in geeichtem Zustand. Ergänzend dazu wird für die zu untersuchende Stadt ein in gleicher Weise codiertes Netz in das Modell integriert, das hinsichtlich der Netzdichte die Qualität von Navigationsgeräten aufweist.

Das Verkehrsmodell Validate enthält für die regionalen Beziehungen den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs des Stadtgebiets in ausreichender Genauigkeit. Diese Verkehrsbeziehungen müssten sonst in einer Verkehrsbefragung ermittelt werden. Der Vorteil der Nutzung dieses Modells besteht deshalb im Wesentlichen darin, dass hier auf die Durchführung einer Verkehrsbefragung verzichtet werden kann und ein sehr genau beschriebenes Straßennetz vorliegt.

Zur Erstellung des Gesamtmodells für Papenburg werden die Binnenverkehrsbeziehungen anhand von Strukturdaten und den erhobenen detaillierten Verkehrsbelastungen ermittelt und in das Modell eingebracht. Dabei wird die Bezirksstruktur im Stadtgebiet mit dem Ziel einer besseren Abbildegenauigkeit verfeinert und insgesamt in 41 Bezirke eingeteilt (siehe Abb. 18). Abschließend erfolgt eine Eichung des Gesamtsystems mit Hilfe der erhobenen Straßenverkehrszählungen im Kfz-Verkehr. Die Abbildung des Verkehrsaufkommens auf dem Straßennetz wird als Umlegung bezeichnet. Im Ergebnis liegt ein realistisches Abbild der Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr vor.

Abb. 18 Bezirksstruktur des Verkehrsmodells Papenburg

Umgesetzte Maßnahmen im Straßennetz seit VEP 2008
Die sogenannte „Bahnspange“ als Verlängerung der Bahnhofsstraße/ An der Alten Werft bis zum Kreisverkehr Deverweg/ Anschlussstelle Rheiderlandstraße wurde in den letzten Jahren zur Entlastung des Deverwegs realisiert. Die Belastung des Deverwegs liegt derzeit zwischen 7.400 – 9.000 Kfz/24h. Die Analysebelastung im Jahr 2007 lag bei etwa 13.000 Kfz/24h. Demzufolge wurde die gewünschte Entlastung in diesem Bereich erreicht. Der Knotenpunkt Bahnhofsstraße/ Zur Seeschleuse weist allerdings nicht die prognostizierte Mehrbelastung auf, vielmehr hat sich die Belastung in der Friesenstraße erhöht (8.500 Kfz/24h).

Analysemodell
Mit Hilfe der Ergebnisse der Erhebungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr wurde eine Eichung des Analysefalls des Verkehrsmodells auf den Stand des Jahres 2018/2019 vorgenommen. Die Kalibrierung wird über die Anpassung verschiedener Parameter (Abbiegewiderstände, Kapazitäten, Lage und Belastungsanteil der Anbindungen) sowie über die Anpassung der Nachfragematrix durchgeführt. Zur Bewertung der Kalibrierungsgüte wird der sogenannte GEH-Wert verwendet. Dieser sollte so gering wie möglich sein. Ein Modell (mit Tagesverkehrsstärken) gilt dann als gut kalibriert, wenn mehr als 85 Prozent aller Kalibrierungswerte einen GEH-Wert von kleiner oder gleich 15 aufweisen. Im vorliegenden Modell weisen alle von insgesamt 226 Querschnittswerten einen GEH-Wert unter 15 auf, der Mittelwert liegt bei 2,9 für das Pkw-Modell und bei 1,7 für das Lkw-Modell. Die absoluten Abweichungen liegen bei 1,7 bzw. 1,2 %. (Siehe Tab. 1)

	Abweichung prozentual		GEH-Wert	
	Pkw	Lkw	Pkw	Lkw
Analysemodell Papenburg	1,7%	1,2%	2,9	1,7
	Abw. >10 %		GEH >15	
	14,0%	26,0%	0,0	0,0

Tab. 1 Kalibrierungsgüte

Abb. 19 bis Abb. 21 zeigen einen Ausschnitt der Verkehrsbelastung der Modellwerte für wichtige Straßen des Stadtgebietes Papenburgs. Die Belastungen aus dem Modell werden in einem separaten Anlagenband zur Verfügung gestellt.

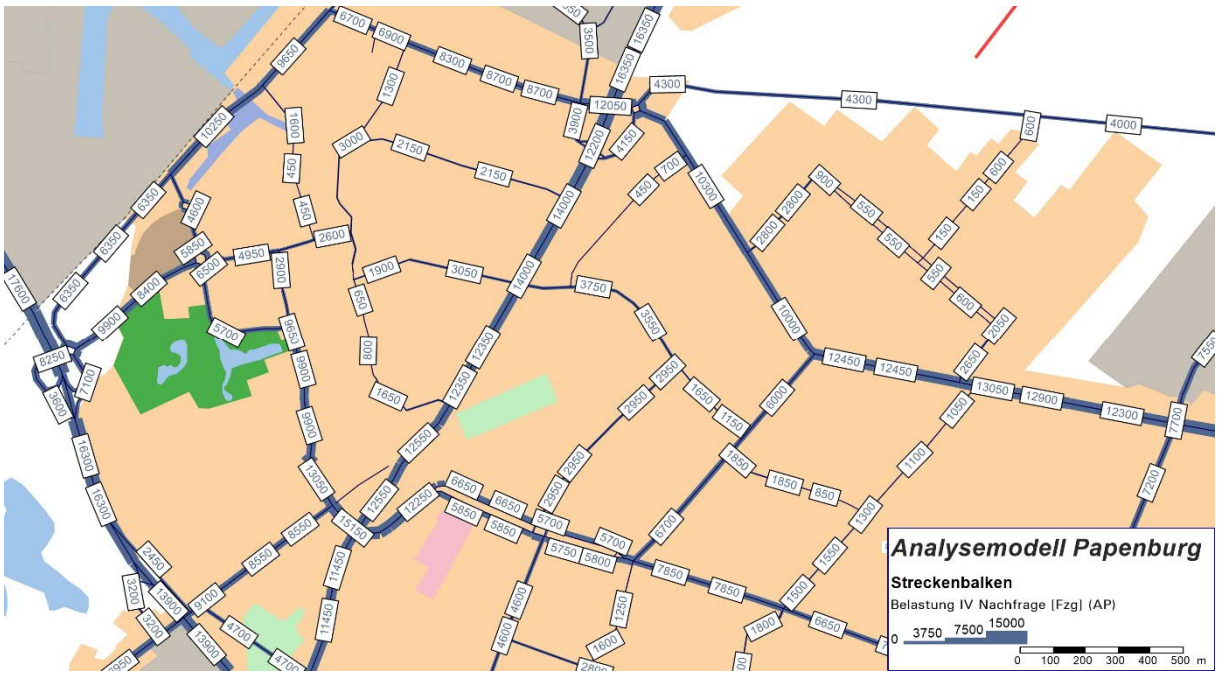


Abb. 19 Modellwerte (Kfz/24h) Analyse Papenburg West

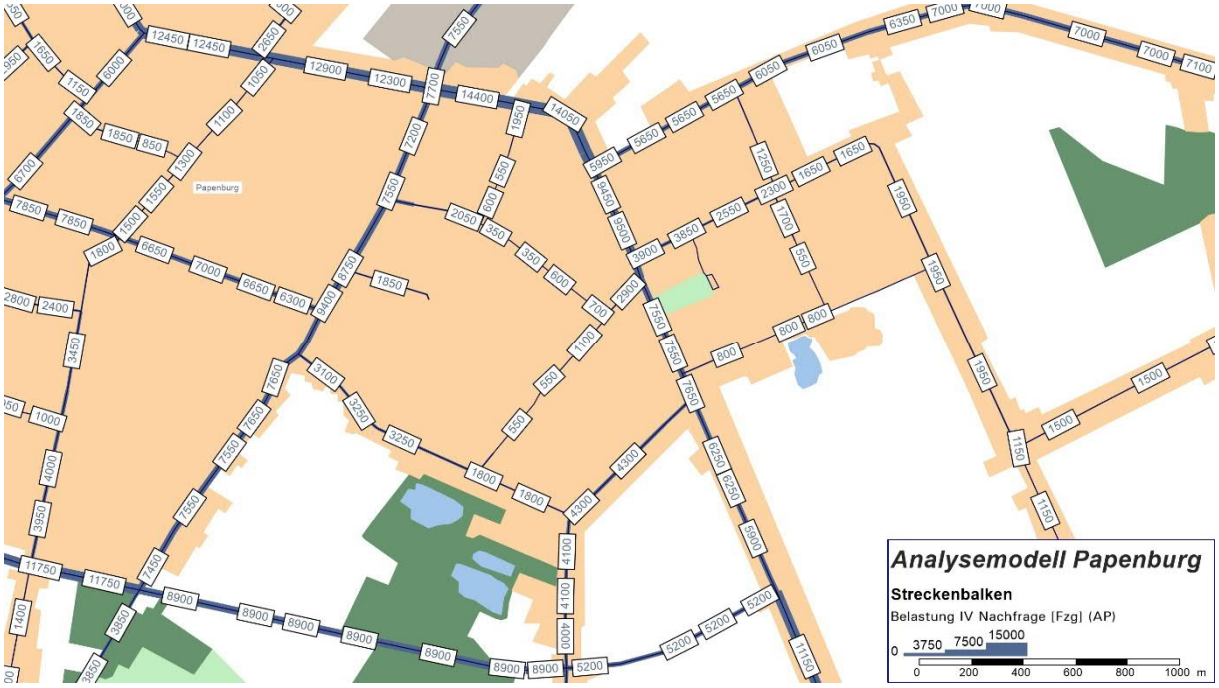


Abb. 20 Modellwerte (Kfz/24h) Analyse Papenburg Ost

Abb. 21 Modellwerte (Kfz/24h) Analyse Aschendorf

Prognosenullfall 2035

Der Prognosenullfall ist ein Abbild der „normalen“ Entwicklung ohne weitere geplante Maßnahmen. Er stellt die Umlegung des Prognoseverkehrsaufkommens auf ein Straßennetz 2035 dar, das das heutige Straßennetz sowie die bereits fest geplanten und zum Prognosezeitraum mit großer Wahrscheinlichkeit fertiggestellten Maßnahmen umfasst. Zudem werden die städtebaulichen und demografischen Entwicklungen in Papenburg im Prognosenullfall berücksichtigt. Der Planungsnullfall dient als Grundlage für die Planfälle und als Vergleichsfall zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen.

Im Prognosenullfall des Verkehrsmodells werden bereits folgende Maßnahmen im Straßennetz berücksichtigt:

- Verlängerung Nordtangente zwischen der Overledinger Straße und Erste Wiek links
- Durchstich zwischen Seeschleuse und Nordtangente unter der B 70
- Verlegung der Rheiderlandstraße (K 158) im Zuge der Erweiterung der Meyer Werft (Bokeler Bogen)

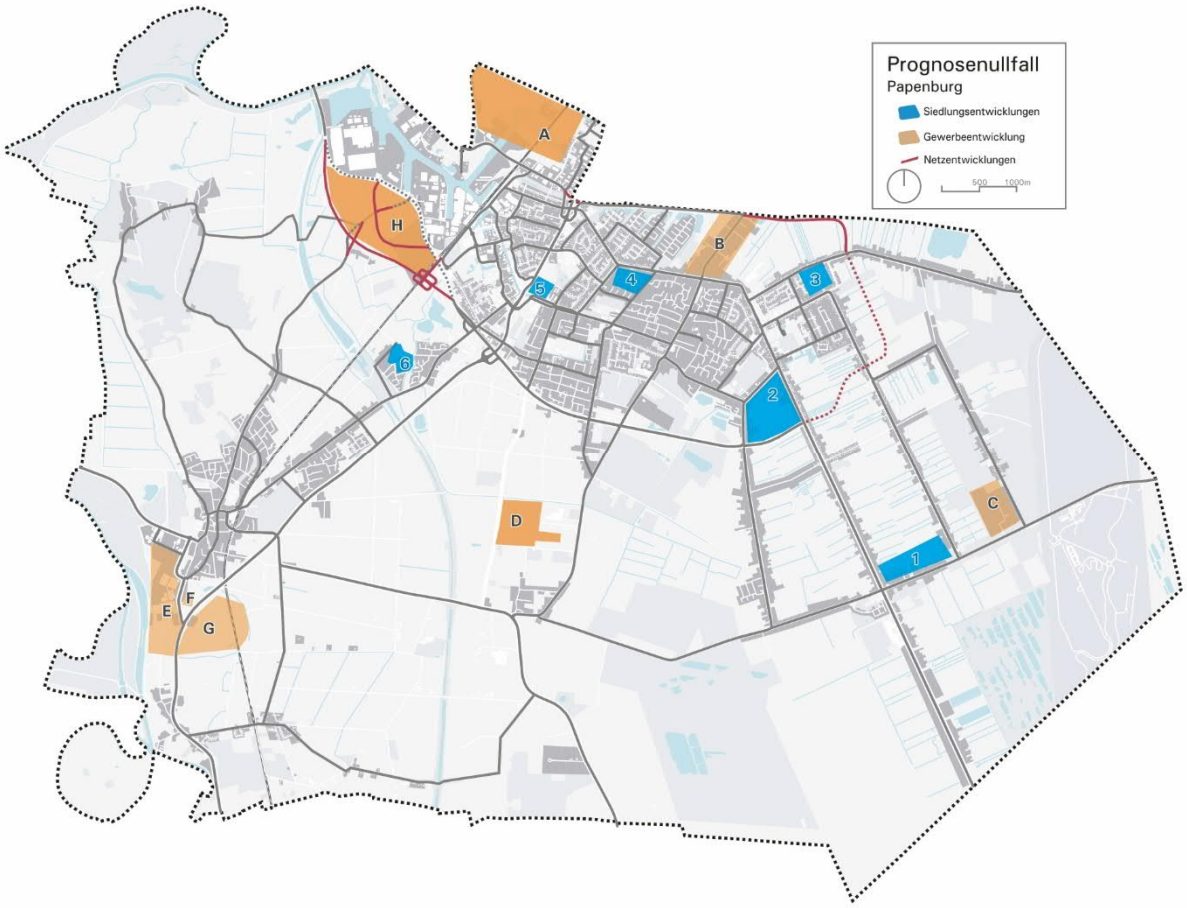


Abb. 22 Straßennetz- und Matrixanpassungen im Prognosenullfall

Verlängerung Nordtangente und Durchstich zwischen Seeschleuse und Nordtangente unter der B 70
Im Norden des Stadtgebietes Papenburg ist kurz- bis mittelfristig die Weiterführung der Nordtangente von der Overledinger Straße bis zur Einmündung in die K 108 im Osten der Stadt (Erste Wiek) und der Durchstich unter der B 70 in Richtung Westen bis zur Verknüpfung mit der Straße Zur Seeschleuse umzusetzen. Erst durch diese beiden Maßnahmen erhält die Nordtangente in Verbindung mit der Straße Zur Seeschleuse die entscheidende Verkehrsbedeutung als Verteilerschiene des Verkehrs im Norden der Stadt. Der hoch belastete Straßenzug Mittelkanal und Osterkanal wird ebenso entlastet wie die Friesenstraße. Für die Friesenstraße können sogar weitergehende Entlastungen und Verkehrsberuhigungen durch zusätzliche restriktive Maßnahmen erreicht werden.

Weiterführung der Nordtangente
Eine Weiterführung der Nordtangente über die K 108 hinaus als Nordosttangente bis zur Verknüpfung mit der L 51 im Zuge der Rheiderlandstraße und des Splitting ist als langfristige Maßnahme auch in Abhängigkeit von der weiteren Verkehrsentwicklung u. a. mit dem langfristig geplanten Bau eines Interkommunalen Gewerbegebietes zwischen Westoverledingen und Papenburg einzustufen.

Die Erweiterung der Nordtangente (in Abb. 22 gestrichelt dargestellt) wird demzufolge zunächst nicht in den Prognosenullfall aufgenommen. Die

Auswirkungen der Straßennetzmaßnahme werden aber anhand eines Planfalls untersucht.

Bokeler Bogen
Die Stadt Papenburg plant eine Erweiterung des Hafen- und Gewerbegebiets an der K 158 in Richtung Südwesten. Im Zusammenhang mit der Flächenerweiterung ist eine Verlegung der K 158 und eine Umstrukturierung des angrenzenden Straßennetzes erforderlich. Hierzu wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung[2] bereits eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030 erstellt.

Neben den Anpassungen, die das Straßennetz betreffen, werden Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen betrachtet, die künftig ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in Papenburg darstellen. Für ein Großteil der Flächen wird dies über einen allgemeinen Verkehrszuwachs von 10 % abgedeckt. Entwicklungen, die ein besonders hohes Verkehrsaufkommen mit sich ziehen werden gesondert in das Verkehrsmodell als Verkehrsbezirk eingepflegt (Flächen A,D und H). Für neue Supermärkte wird kein wesentlicher Neuverkehr zugrunde gelegt, sondern vielmehr eine Umverteilung bestehender Verkehre angenommen. Lokal stark begrenzte Auswirkungen sind allerdings möglich.

Verkehrsentwicklungsplan 2035 Papenburg				
Siedlungsentwicklungen		WE	Verkehrsmodell Papenburg	
1	Johann-Bunte-Straße	130	x	
2	Bethlehemstraße/ Splitting	330	x	
3	Erste Wiek	200	x	
4	Wiek rechts/ Hümmlinger Weg	260	x	
5	Hauptkanal/ Nyblad	220	x	x = in flächenhafter Zunahme des Verkehrsaufkommens (+ 10 %) abgedeckt
6	Nostenbusch	220	x	
Summe		1.360		
Gewerbeentwicklung		Beschäftigte	Verkehrsmodell Papenburg	
A	Industriegebiet Nordhafen	585	aufnehmen	
B	Flachsmeerstr.	135	x	aufnehmen = als eigenen Bezirk in das Verkehrsmodell aufnehmen
C	Carl-Benz-Str.	68	x	
D	Schultze-Delitzsch-Str.	270	aufnehmen	
E	Rheder Str.	135	x	
F	Hüntestr.	45	x	
G	Nienhauser Bogen	68	x	
H	Bokeler Bogen	1.395	aufnehmen	
Summe		2.701		

Tab. 2 Berücksichtigte Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen bis 2035 (tabellarisch) im Verkehrsmodell

[2] Stadt Papenburg, Verkehrsuntersuchung zur Bauleitplanung „Bokeler Bogen“ in der Stadt Papenburg, Ergänzungen 2015, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, April 2017

Für die Gewerbeentwicklungen A, D und H wird das Verkehrsaufkommen nach Bosserhoff für den Pkw- und Lkw-Verkehr ermittelt und in das Verkehrsmodell eingepflegt. Eine Übersicht des Verkehrsaufkommens ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Gewerbeentwicklung		Beschäftigte	Verkehrsaufkommen nach Bosserhoff		
			Pkw	Lkw	Kfz
A	Industriegebiet Nordhafen	585	1.236	129	1.365
D	Schultze-Delitzsch-Str.	270	549	43	592
H	Bokeler Bogen	1.395	2.918	496	3.414

Tab. 3 Verkehrsaufkommen der Gewerbeentwicklungen A,D und H

Die Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen führen insgesamt nur zu einer geringen Zunahme der Verkehrsstärken im Papenburger Stadtgebiet. Durch die Verlängerung der Nordtangente und dem Durchstich zwischen Seeschleuse und Nordtangente unter der B 70 ist sowohl eine Entlastung im Mittelkanal und der Friesenstraße zu vermerken. Die Verlegung der K 158 (Bokeler Bogen) führt zu einer Umverteilung der Verkehre am Deverweg und in der Bahnhofsstraße. Der Deverweg wird durch die neue Anschlussstelle deutlich entlastet.

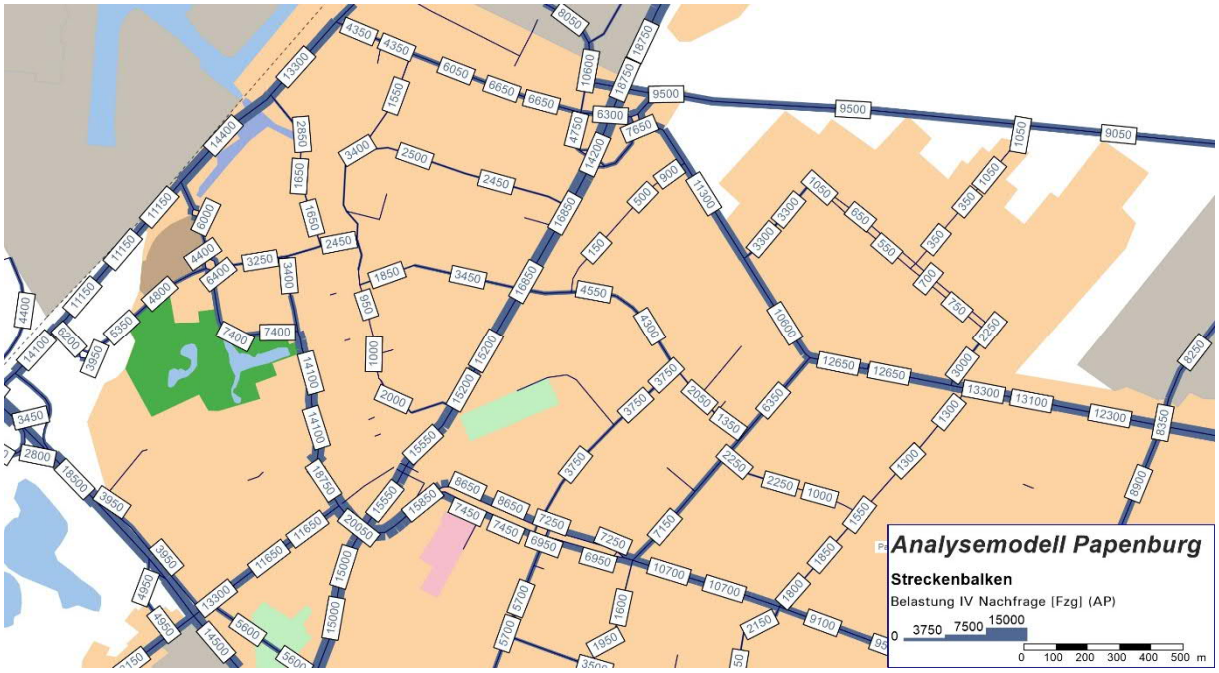


Abb. 23 Modellwerte (Kfz/24h) Prognosenullfall Papenburg West

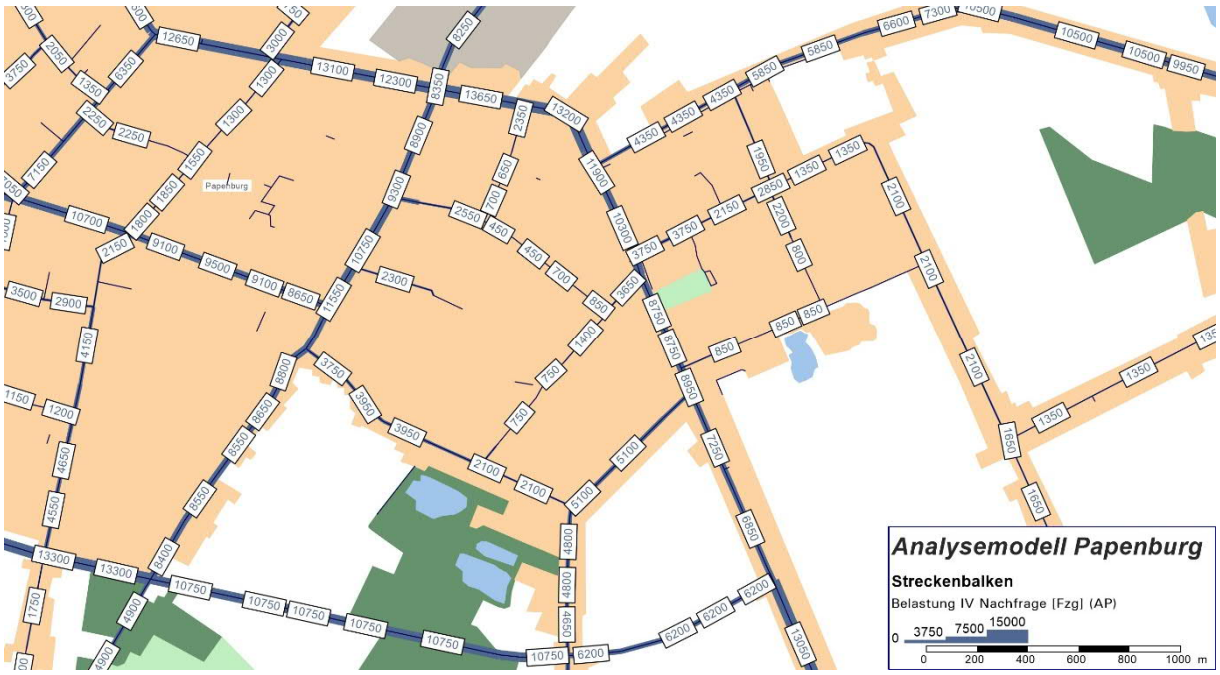


Abb. 24 Modellwerte (Kfz/24h) Prognosenullfall Papenburg Ost

In Aschendorf sind zunächst keine Straßennetzmaßnahmen hinterlegt, die zu einer Entlastung oder Mehrbelastung der Straßen führen.

Abb. 25 Modellwerte (Kfz/24h) Prognosenullfall Aschendorf

Netzplanfälle

Als mögliche Prognoseplanfälle (PPF) werden mit Hilfe des Verkehrsmodells folgende Netzveränderungen untersucht:

- PPF 1: Die Umgestaltung der Friesenstraße zur Entlastung der Friesenstraße
- PPF 2: Die Weiterführung der Nordtangente

Die Ergebnisdarstellung des PPF 1 (siehe unter Kapitel 10.3) erfolgt im Rahmen der Schlüsselmaßnahmen.

Die Ergebnisse der Erweiterung der Nordtangente werden folgend anhand eines Differenzplots PNF und PPF 2 dargestellt. Durch die Erweiterung ist eine Entlastung im Splitting rechts und im Mittelkanal rechts von bis zu 2.500 Kfz/h zu vernehmen. Zwischen Erste Wiek links und der Rheiderlandstraße weist die neue Wegeverbindung eine Belastung von etwa 5.000 Kfz/24 auf. (Siehe Abb. 27)

Abb. 26 Weiterführung Nordtangente

Abb. 27 Differenzplots Weiterführung Nordtangente (Kfz/24h)

Fahrleistung

Der fließende Kraftfahrzeugverkehr bestimmt das Verkehrsgeschehen in Papenburg ganz wesentlich. Ein hoher Anteil aller Wege wird heute mit dem Kfz zurückgelegt. Mit Hilfe des Verkehrsmodells lassen sich zentrale Kennwerte wie beispielsweise die Kfz-Fahrleistung des gesamten Stadtraums oder Belastungen für einzelne Straßenräume berechnen und ablesen. Die Fahrleistung (Kfz-km) ist die Summe der von einer Verkehrsträgerin oder Verkehrsträger zurückgelegten Strecke.

Auf den Straßen Papenburgs wird in der Analyse täglich eine Fahrleistung von etwa 820.000 Kfz-km erzielt (Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehre). Auf der Basis der derzeitigen Kfz-Belastung wurden unter Berücksichtigung der Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen die zukünftige Fahrleistung berechnet (Prognosenullfall 2035). Insgesamt wird die Fahrleistung im Prognosenullfall 2035 im Vergleich zur Analyse 2018 aufgrund der Flächenentwicklungen und des Wirtschaftswachstums um etwa 14 % (936.000 Kfz-km) zunehmen.

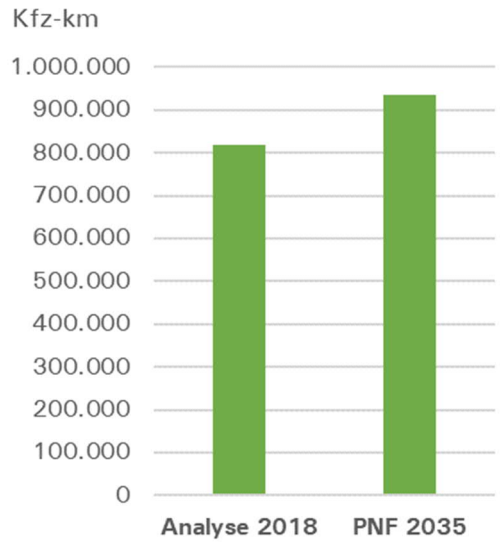


Abb. 28 Fahrleistung (Kfz-km) im Straßennetz von Papenburg für den Analysefall und den Prognosenullfall

Um dieser Verkehrszunahme entgegen zu wirken erfordert es einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl: der Anteil der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug als Fahrende oder Mitfahrende muss zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurückgehen. Vor allem die Anzahl der kurzen Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, müssen reduziert werden.

Anhand der Verkehrsmodells können die Anzahl an Pkw-Fahrten zwischen den einzelnen Bezirken in Papenburg nach Wegelängen ausgewertet werden. Insgesamt sind im Binnenverkehr in Papenburg etwa 74.800 Pkw-Fahrten am Tag zu vermerken. Bei einer Einwohnerzahl von 37.600 und einer mittleren Anzahl an Wegen von 3,5 würde das im Binnenverkehr einen MIV-Anteil von 57 % bedeuten. Die Auswertung der Wegelängen im Binnenverkehr zeigt, dass mehr als die Hälfte aller Fahrten kürzer als 5,00 km sind. 1 % der Fahrten mit dem Pkw sind sogar kürzer als 1,00 km. Aufgrund des kompakten Siedlungsgebiets ist der Anteil an Pkw-Fahrten > 10 km mit 8 % relativ gering. Die Pkw-Fahrten mit einer Wegelänge zwischen 5,00 und 10,00 km machen einen Anteil von 36 % aus.

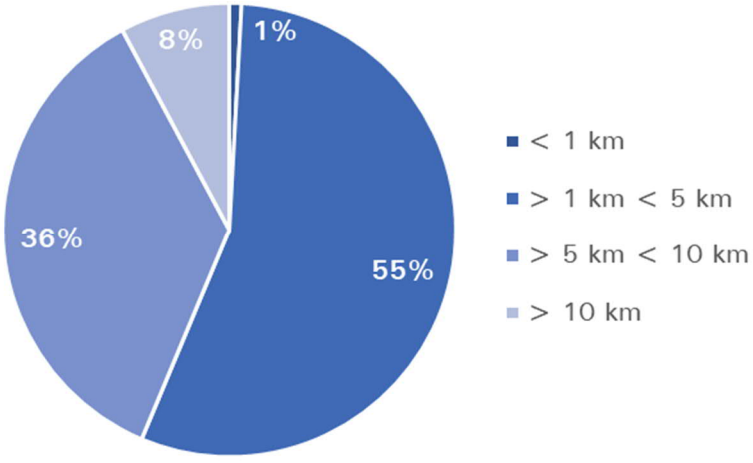


Abb. 29 Verteilung der Pkw-Fahrten nach Entfernungsklassen im Analysemodell Papenburg

Die größten Potenziale zur Verlagerung von Fahrten mit dem Kraftfahrzeug werden im Fuß- und Radverkehr gesehen. Generell ist das Fahrrad besonders in den kleinen Entfernungsbereichen (bis etwa 5 Kilometer) für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln in vielen Fällen konkurrenzfähig. Angesichts der Stadtgröße fällt praktisch jeder Weg innerhalb der Stadtteile in diesen Entfernungsbereich.

Durch die im Rahmen des VEP und Radverkehrskonzeptes aufgezeigten Maßnahmen und entsprechende Anstrengungen aller Beteiligten wird ein erhöhtes Verlagerungspotenzial (vor allem der kurzen Wege) gesehen. Neben Maßnahmen der Radverkehrsförderung (bspw. Einrichtung von Fahrradstraßen) muss in den Straßenräumen die „Walkability“ verbessert werden. Hierzu gehören in erster Linie die gute Querbarkeit der Straßen und die aufenthaltsfreundliche Gestaltung der Straßenräume.

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.

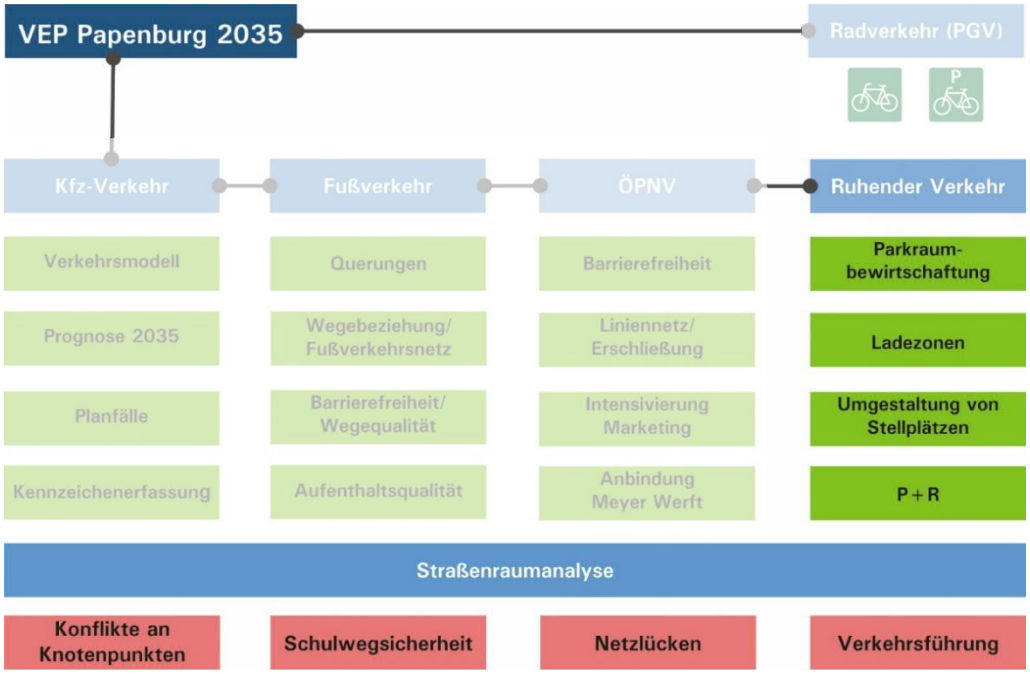
Insbesondere in der Innenstadt sind die Menschen durch den motorisierten Individualverkehr, Feinstaub, Luftschadstoffe und Lärm in ihrer Lebens- und Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Die verkehrlichen Belastungen gilt es möglichst gering zu halten.

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 10.3

6 Ruhender Verkehr



Das Thema Ruhender Verkehr wird im Rahmen des aktuellen VEP mit einer geringen Priorität behandelt, da keine gravierenden Probleme festgestellt werden konnten. Im Rahmen des VEP von 2002 wurde eine umfassende Parkraumerhebung (Auslastung und Parkdauer) im öffentlichen Raum sowie bei größeren Parkeinrichtungen für Besucher und Kunden durchgeführt. Die Auswertung hat ergeben, dass die vorhandene Stellplatzsituation insgesamt ausreichend ist. Dieser Eindruck hat sich auch bei der erneuten Bestandsanalyse bestätigt. Die Maßnahmen in Bezug auf den ruhen Verkehr stellen demzufolge eher „weiche Maßnahmen“ dar, die im Allgemeinen zu einer Verbesserung der Gesamtsituation in Papenburg führen.

Heutige Situation

Das Stellplatzangebot in Papenburg ist groß, es gibt ein breites Angebot (etwa 2.500) an öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätzen in den Straßenräumen und auf ausgewiesenen Parkplätzen. Dabei kann im gesamten Stadtgebiet kostenlos geparkt werden, eine finanzielle Stellplatzbewirtschaftung gibt es nicht. Lediglich an einzelnen Hauptverkehrsstraßen ist die Parkdauer durch eine Parkscheibenregelung begrenzt.

Der Bedarf an Stellplätzen ist insbesondere an den weiterführenden und Berufsschulen und den Einzelhandelsstandorten sehr hoch. Statt neue Parkplätze zu schaffen, sollten hier vielmehr Maßnahmen ergriffen werden, die eine Verlagerung der Wege vom Auto auf den ÖPNV oder Radverkehr erleichtern.

Für Schüler ist das ÖPNV-Angebot mit dem wachsenden Alter nicht mehr ansprechend – zumal das Angebot in weiten Teilen nicht an Unterrichtszeiten angepasst ist. Dies betrifft vor allem die BBS - Berufsbildende Schu-

le Papenburg, wo das Kfz-Aufkommen in den vergangenen Jahren gestiegen ist.

Die Einzelhandelsstandorte sind typischerweise stark auf den MIV ausgerichtet. Insbesondere am Ems-Center und Dever-Park ist das Anfahren mit dem Pkw fast unumgänglich, da die Verbindungsfunktion mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad in Teilen nicht ausreichend ist. Selbst innerhalb der Standorte legen Kunden kurze Wege zwischen den Einzelhändlern mit dem Pkw zurück, obwohl diese bei entsprechender Infrastruktur fußläufig, erreichbar wären.

Als sogenanntes Parkleitsystem gibt es derzeit das Verkehrsleitsystem „Stadtring“. Dies soll helfen innerhalb des Stadtgebietes möglichst alle Ziele schnell zu erreichen. Als Ziele sind touristische Ziele, Industrie- und Gewerbegebiete, Werbende Gastronomen und Hotels hinterlegt. Als Ortsfremder ist das System nicht sehr eingängig, sofern die Karte nicht online abgerufen wurde, können die jeweiligen Nummerierungen auf den Wegweisungsschilder nicht zugeordnet werden.

Abb. 30 Verkehrsleitsystem Stadtring in Papenburg[3]

[3] https://www.papenburg-marketing.de/DE/Service/Prospekte/Stadtringplan_Papenburg.pdf

Parken am Dever Park (Mutter-Kind-Parkplätze)

Behindertenstellplätze in Papenburg

Parken im Seitenraum Am Stadtpark

Parken im Seitenraum entlang der Hermann-Lange-Straße

Parken auf der Fahrbahn am Hauptkanal links

Parken am Splitting

Abb. 31 Eindrücke der Stellplatzsituation in Papenburg

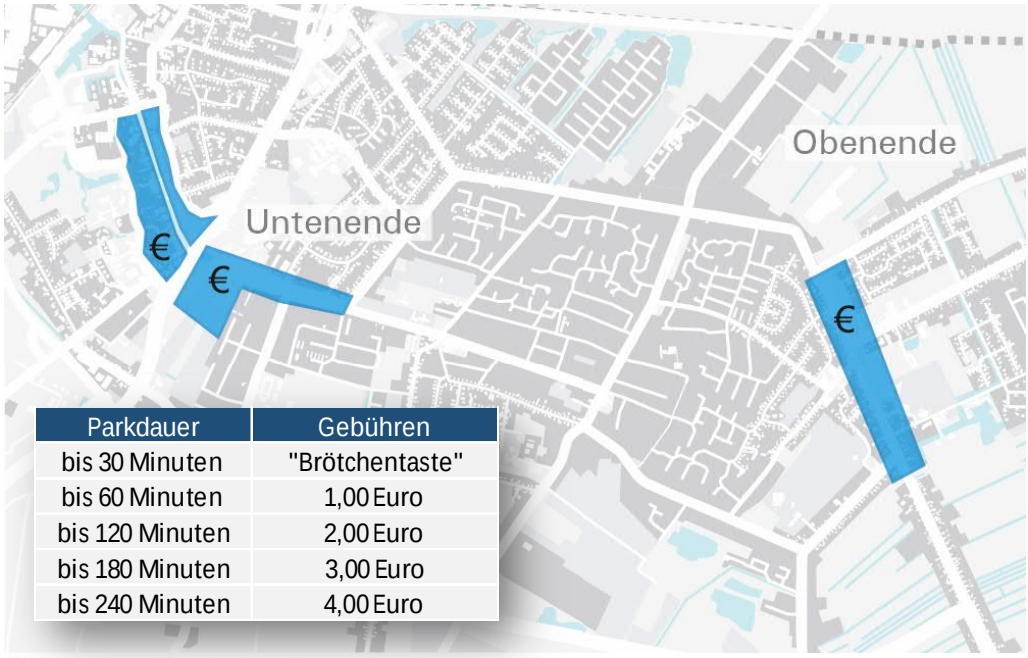
Parkraumbewirtschaftung

Ausgehend von dem Ziel, für die zentralen Bereiche in Papenburg ein einheitliches und übersichtliches Parkraumbewirtschaftungskonzept zu schaffen, könnte das neue Parkraumbewirtschaftungskonzept die in Abb. 32 dargestellten Bereiche umfassen. Dies ist als einer eher langfristig umzusetzende Maßnahme zu betrachten. Momentan scheint der kostenlose Stellplatz noch als „hohes Gut“ bewertet zu werden.

Parkgebühren können die Nachfrage nach Parkraum besonders in den zentralen Bereichen von Unten- und Obenende regeln und Lang- und Dauerparker zugunsten von Kurzzeitparkern sowohl räumlich als auch zeitlich verdrängen. Ein geringer Anteil an Lang- und Dauerparkern senkt die durchschnittliche Parkdauer und ermöglicht dadurch einen höheren Umschlag der Stellplätze (mehr Fahrzeuge pro Zeit), was wiederum zur Steigerung der Parkraumkapazität führt.

Im Sinne der Kundenbindung wurde in vielen Städten mittlerweile eine sogenannte „Brötchentaste“ umgesetzt. Dadurch besteht die Möglichkeit, meist zwischen 15 und 30 Minuten kostenlos in der Innenstadt zu parken, um kurze Erledigungen zu machen. Dieser Anreiz senkt die Hemmschwelle und erleichtert kurze Besuche in der Innenstadt. Neben dem direkten Nutzen für Anbieter täglicher und kurzfristiger Bedarfsgüter kann so ein positives Parkimage entstehen.

„Vereinfachtes Bezahlen der Parkgebühren (z.B. Handy-Parken, Taschenparkuhr)“ ist ein wichtiger Aspekt für die Attraktivität eines innerstädtischen Einzelhandelsstandortes. Zu hohe Parkplatzgebühren führen zu einer Unzufriedenheit mit dem Parkraumangebot, angemessene bzw. gar keine Parkplatzgebühren hingegen zu einer hohen Zufriedenheit. Als angemessen wird eine Parkplatzgebühr von 1,00 € pro Stunde empfohlen.



Parkdauer	Gebühren
bis 30 Minuten	"Brötchentaste"
bis 60 Minuten	1,00 Euro
bis 120 Minuten	2,00 Euro
bis 180 Minuten	3,00 Euro
bis 240 Minuten	4,00 Euro

Abb. 32 Mögliche Bereiche für eine finanzielle Parkraumbewirtschaftung

Umnutzung 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. Splitting). 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. 33 rechts oben).

Da Lieferverkehre Haltemöglichkeiten in kurzer Entfernung zu den Anlieferungspunkten benötigen sollten punktuell temporäre Ladezonen eingerichtet werden (siehe Abb. 33 unten).

Parklets mit Sitz- und Spielbereichen

Radbügel mit Autosilhouette (Hannover)

Ladezone im Seitenraum

Ladezone im Zuge einer Geschäftsstraße

Abb. 33 Mögliche Umgestaltungen für Flächen des ruhenden Verkehrs

HANDLUNGSANATZ RUHENDER VERKEHR

Um dem Parkdruck an den zentralen Einkaufsbereichen sowie an den Schulen (vor allem BBS) entgegenwirken zu können, ist es nötig, nicht nur bedarfsorientiert zu handeln – d.h. neuen Parkraum zu schaffen -, sondern auch alternative Anfahrtsmöglichkeiten zu schaffen, wie bspw. durch Verbesserungen bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie präventiv mit einer Parkraumbewirtschaftung.

Die Sinnhaftigkeit des vorhandenen Verkehrsleitsystems Stadtring sollte grundlegend hinterfragt werden. Aufgrund der flächenhaft verfügbaren Stellplätze wird ein dynamisches Parkleitsystem derzeit nicht für erforderlich gehalten. Dennoch sollten Maßnahmen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs ergriffen werden.

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

7 Fußverkehr

Grundlegende Aspekte im Fußverkehr
Das Zufußgehen ist eine umweltverträgliche Möglichkeit der Verkehrsteilnahme und gegenüber der Nutzung eines Kraftfahrzeugs mit Vorteilen verbunden. Dabei wird das Zufußgehen oftmals unterschätzt, obwohl es besonders im Nahbereich die vorteilhaftere Mobilitätsform ist.

Im Hinblick zur Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr als auch zum eigenen Pkw bedarf es einer differenzierten Betrachtung des Fußverkehrs. Wege zu Fuß sollen auf direkten Wegen und auf qualitativ hochwertigen Verkehrsanlagen durchgeführt werden. Als spezielle Anforderung kommt hier die Barrierefreiheit hinzu. Nutznießende barrierefreier Wege sind zunächst alle Verkehrsteilnehmenden mit Mobilitätseinschränkung. Dazu zählen neben den Menschen mit Behinderungen auch Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit schwerem Gepäck. Hinzu kommen Querschnittsthemen wie soziale Sicherheit und Aufenthaltsqualität, die eine Rolle spielen und bei diesem Thema beachtet werden müssen.

Ein wesentlicher Aspekt gerade für die jüngeren Zufußgehenden ist das Thema Schulwegsicherheit. Hier werden im Rahmen der Schlüsselmaßnahmen Verbesserungsmöglichkeiten für einen sicheren und begreifbaren Schulweg aufgezeigt.

Voraussetzungen in Papenburg
Papenburg bietet zahlreiche gute Voraussetzungen für den Fußverkehr:
- Die mittleren Entfernungen von den jeweiligen Innenstadtzentren 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 (bspw. Große Straße in Aschendorf)

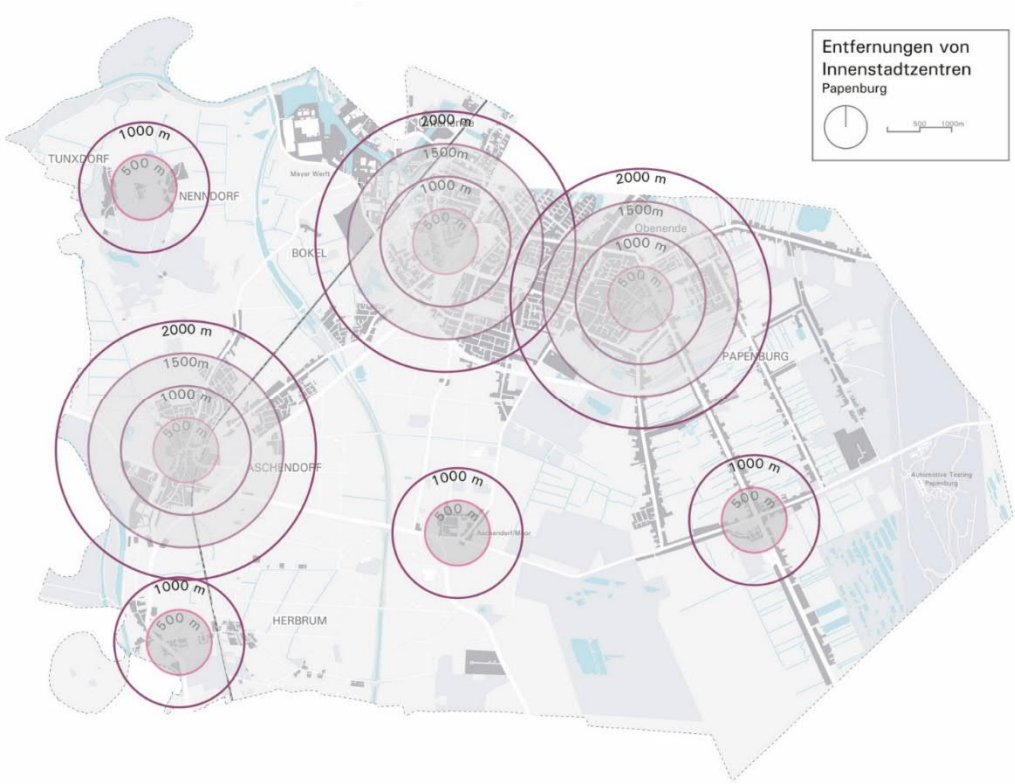


Abb. 34 Entfernungsklassen in Papenburg

Neben den guten Voraussetzungen die Wege als Zufußgehende in Papenburg zurückzulegen gibt es dennoch zahlreiche Zugangshürden und eingeschränkte Entfaltungsmöglichkeiten. Vor allem Kinder und Senioren können Fußverkehrsanlagen häufig nur eingeschränkt nutzen. Treppen ohne Handläufe, zu kurze Grünphasen an Ampeln oder fehlende Sitzgelegenheiten machen Fußwege oft beschwerlicher als sie eigentlich sein müssten.

Die Erfassung der Bestandssituation im Fußverkehr gliedert sich in Papenburg in drei Komponenten. Die eine beschreibt die baulichen Gegebenheiten der Fußverkehrsanlagen – beispielsweise die Breite und Oberflächenqualität der Gehwege, die Barrierefreiheit oder die Aufenthaltsqualität im Straßenraum. Die zweite Komponente beinhaltet das Thema der Querungskonflikte, die in Papenburg flächenhaft verteilt sind. Die andere Komponente bezieht sich auf das Mobilitätsverhalten und vor allem – bewusstsein der Papenburger.

Fußverkehrsanlagen im Bestand

Grundsätzlich gibt es in Papenburg entlang jeder Straße einen Seitenraum, auch die einzelnen Stadtteile sind untereinander zu Fuß erreichbar. 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 – stellen sich teilweise sehr schmal dar. Ein Nebeneinanderhergehen bzw. Begegnen ist oft nicht möglich. Hinsichtlich der Barrierefreiheit stellt dies ein besonderes Problem dar.
- Die Verwendung von Platten als Gehwegdecke der meisten Gehwege beeinflusst das Erscheinungsbild negativ und mindert somit die Aufenthaltsqualität.
- Starke Trennwirkung besteht in den Straßenabschnitten mit Kanälen, die linienhafte Überquerbarkeit ist dort problematisch und meistens nur punktuell an Knotenpunkten oder bei Brückenanlagen möglich. Dies ist bedauerlich, da von den Kanälen grundsätzlich Aufenthalts- bzw. Straßenraumqualität ausgeht.
- Die Barrierefreiheit im Zuge der Brückenanlagen ist ausbaufähig. Weiterhin fehlen flächendeckend Bordsteinabsenkungen.
- Viele zu schmale Gehwege sind für den Radverkehr frei gegeben. 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.
- An den Kanälen sind zumeist nur einseitig Gehwege vorzufinden. In den Knotenpunktbereichen sind die Querungsstellen nicht barrierefrei ausgebaut.
- Die Zuwegung einiger Haltestellen ist sowohl für den Fuß- und Radverkehr nicht gewährleistet.

Getrennter Geh- und Radweg am Osterkanal

Mangelhafter Seitenraum am Vosseberg

Fehlende Barrrierefreiheit Splitting

Mangelhafte Zuwegung einer Haltestelle am Splitting rechts

Gehweg Radfahrer frei in der Friederikenstraße

Fehlende Barrierefreiheit an eines der Brückenbauwerke

Abb. 35 Mängel der Fußverkehrsanlagen im Bestand

- Die Anbindung an die Meyer-Werft stellt sich im Bestand sehr unbefriedigend dar. Die Unterführungen unter den Bahngleisen im Bereich Bahnhofstraße sind als Tunnel mit sehr niedriger Durchgangshöhe und geringer Beleuchtung ausgebildet.
- 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.

Anbindung an die Meyer-Werft

Waldstraße ohne begleitende Seitenräume

Abb. 36 Mängel der Fußverkehrsanlagen im Bestand

Querungssituation

Ein wesentlicher Konfliktpunkt in Papenburg ist die Querungssituation für Zufußgehende und Radfahrende sowohl auf der freien Strecke als auch an Knotenpunkten. In der folgenden Abbildung sind bekannte Konflikte, zumeist in der Nähe von Schulen und entlang der Hauptachsen, in Papenburg aufgeführt.

Besondere Querungskonflikte treten in folgenden Räumen auf:

- Im Bereich von Schulen oder bedeutenden Schulwegen fehlt es an sicheren Querungsmöglichkeiten, durch hohe Verkehrsstärken fühlen sich Schüler (oder auch nur deren Eltern) unsicher.
- An Einzelhandelsstandorten, wo das Erreichen und Fortbewegen innerhalb der Standorte eingeschränkt ist.
- An Hauptachsen und den Fehn-Straßen, wo die Distanzen zwischen den nächsten Querungsmöglichkeiten bzw. den Brücken über die Kanäle als zu lang empfunden werden.
- Die Straßenraumgestaltung am Splitting stellt für die Zufußgehenden eine Barriere dar. Es muss ein breiter Querschnitt mit hohen Verkehrsstärken überwunden werden.
- An den Knotenpunkten treten wiederum lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) auf. Viele der LSA beziehen dabei nicht den Fuß- und Radverkehr mit ein, Zufußgehende müssen zunächst über den Taster das Grün anfordern („Bettelampel“), obwohl eine Querung mit besserem Verkehrsfluss möglich wäre.
- An einigen Kreisverkehren (bspw. An der Alten Werft/ Ölmühlenweg) fehlen anforderungsgerechte Fußgängerüberwege.

– Die Querungssituation auf den Nebenstraßen parallel zu den Kanälen ist derzeit unzureichend. Hier fehlen entsprechende Querungshilfen.

In der folgenden Abbildung sind die erfassten Querungskonflikte an Knotenpunkten und auf der freien Strecke dargestellt.

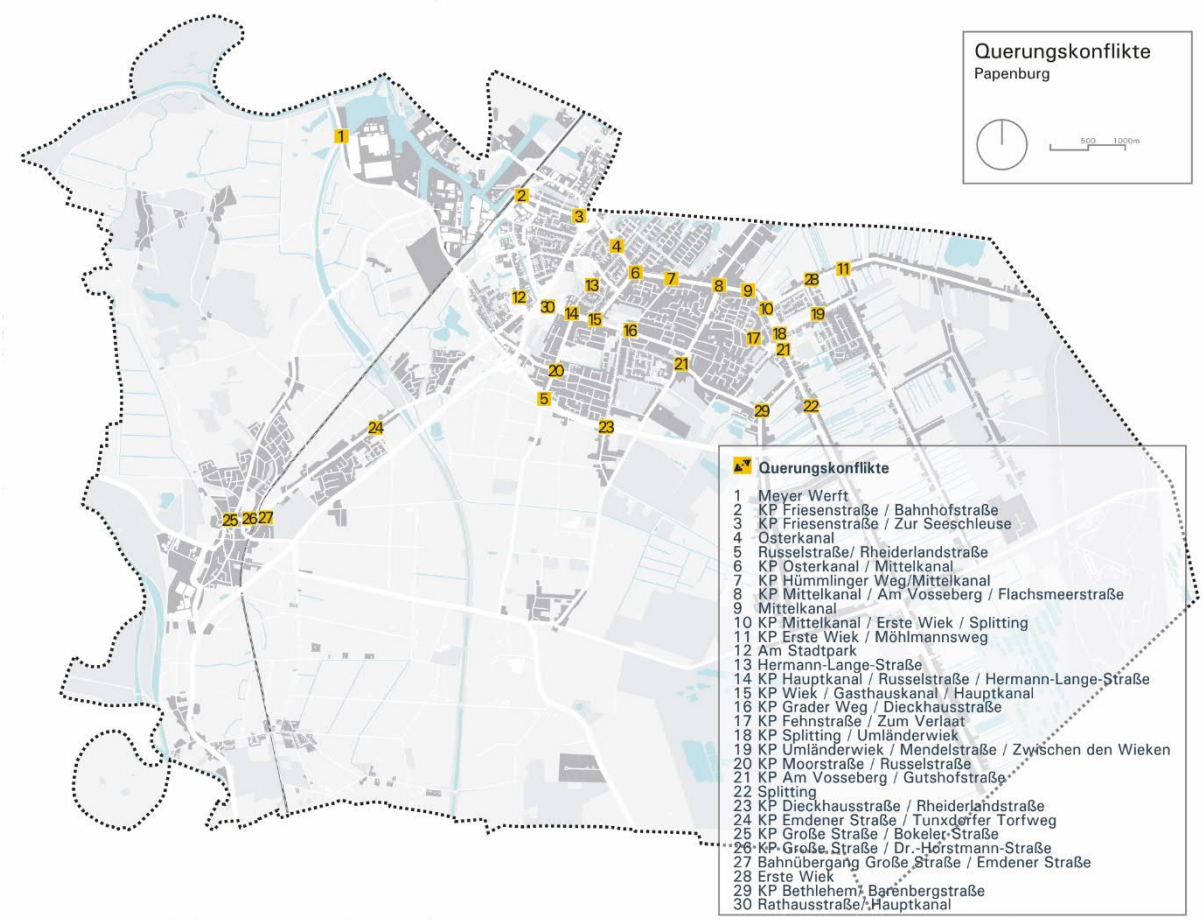


Abb. 37 Querungskonflikte in Papenburg

Kreisverkehr An der Alten Werft

Fehlende abgesenkte Borde am Deverweg

Separation des Straßenraums am Splitting

Konfliktreiche Querungssituation Am Stadtpark

Abb. 38 Konfliktreiche Querungssituation

Positiv anzumerken ist, dass in einigen Bereichen bereits Umgestaltungen zu Gunsten breiterer Nebenanlagen stattgefunden haben. Diese sind in hochwertigem Material ausgeführt worden, wodurch sich die Aufenthaltsqualität im Gegensatz zu den sonst meist asphaltierten oder mit Platten verlegenden Seitenräumen stark erhöht. Auch die Aspekte der Barrierefreiheit sind hier berücksichtigt worden.

Die Sperrung des Hauptkanals in den Sommermonaten stellt einen wesentlichen Mehrgewinn für die Zufußgehenden dar. Weiterhin sind entlang des Hauptkanals Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten geschaffen worden.

Wege durch den Stadtpark

Hauptkanal am Untenende

Aufenthaltsflächen für Zufußgehende

Anforderungsgerechter Fußgängerüberweg in Papenburg

Abb. 39 Positive umgestaltete Bereiche in Papenburg

Im Rahmen der Schlüsselmaßnahmen werden für einzelne Knotenpunkte Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Mobilitätsbewusstsein

Die Bestandserhebungen sowie der Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern haben bestätigt, dass Papenburg durchaus Potenzial hat, mehr Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Es wird bemängelt, dass viel zu viele Eltern ihre Schüler mit dem Auto zur Schule bringen und dabei andere Schüler, die weiterhin zu Fuß gehen, wesentlich behindern und deren Sicherheit einschränken. Dieses fehlende Bewusstsein von Autonutzern gegenüber den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern spiegelt sich aber auch in anderen Situationen wider. Dies wird insbesondere im widerrechtlichen Parken auf Gehwegen oder im Bereich von Querungsstellen oder der Zweckentfremdung der teilweisen ohnehin sehr schmalen Gehwege deutlich.

Schulverkehr

Die Schulen, Bildungs- und Kindertagesstätten in Papenburg sind flächendeckend über das Stadtgebiet verteilt. Besonders an den Grundschulen sind vermehrt Konflikte aufgrund der sogenannten „Eltern-Taxis“ zu beobachten. Die Situation an der Michaelschule (Obenende) wurde bei der Bestandsanalyse sowie bei der Bürgerbeteiligung als besonders kritisch eingestuft, sodass im Rahmen des VEP eine vertiefende Betrachtung der Michaelschule erfolgt. Die aufgeführten Maßnahmen lassen sich auch mit entsprechenden Anpassungen auf weitere Schulen übertragen. Weiterhin wurden auf den Schulwegen vor allem Querungskonflikte festgestellt.

Positiv ist hervorzuheben, dass an nahezu allen Grundschulen zu den Schulanfangs- und endzeiten Schülerlotsen eingesetzt werden, um den Schülern beim Überqueren der Straße zu helfen.

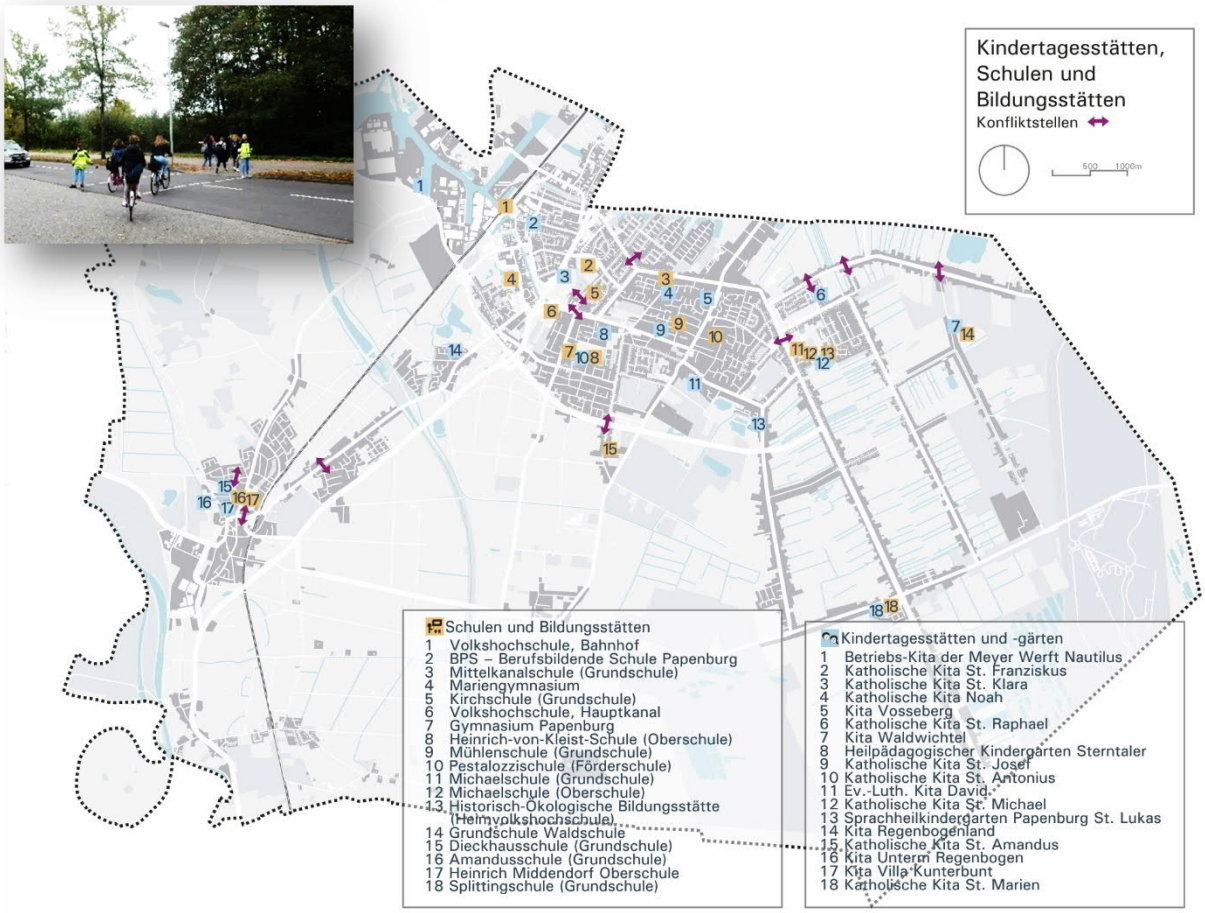


Abb. 40 Kindertagesstätten, Schulen und Bildungsstätten in Papenburg

Grundschule und weiterführende Michaelschule
HÖB - Historisch-Ökologischen Bildungsstätte

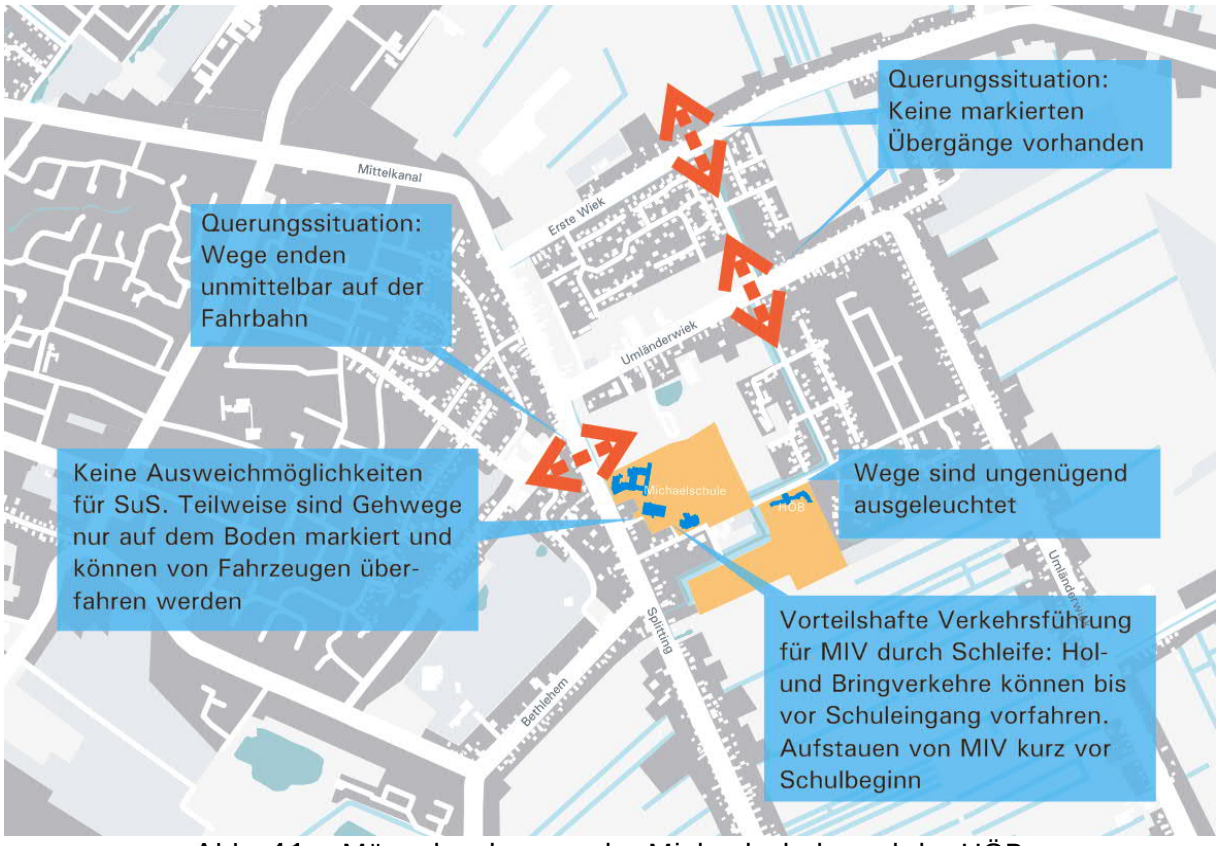
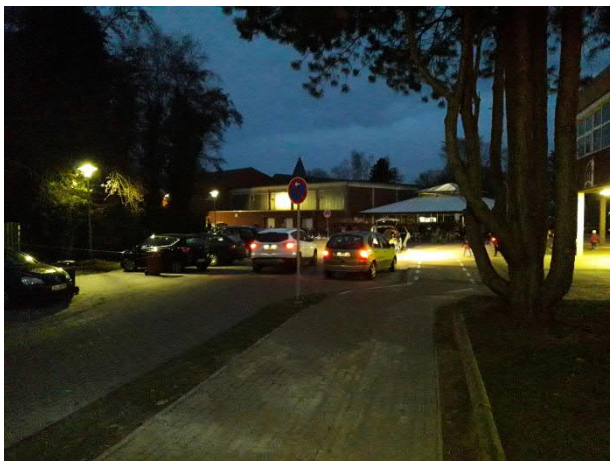


Abb. 41 Mängelanalyse an der Michaelschule und der HÖB

Folgende Mängel konnten an der Michaelschule festgestellt werden:

- Vorteilhafte Verkehrsführung für MIV durch Einbahnstraßenregelung am Spillmannsweg, Konflikte zw. MIV und anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere kurz vor Unterrichtsbeginn
- 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
- Wege sind ungenügend beleuchtet, Straßenlaternen werden von Bäumen überhangen
- Keine Ausweichmöglichkeiten für Schüler, teilweise sind Gehwege nur auf dem Boden markiert und können vom MIV überfahren werden
- Querungssituation an Hauptverkehrsstraßen problematisch, Schüler sind gezwungen Umwege zu laufen oder an ungesicherten Stellen die Straße zu queren



Vorfahren des MIV bis kurz vor den Eingang

Aufstauen des Verkehrs und Kreuzen von Geh- und Radwegen mit dem MIV

Unmarkierte Querungssituation an Hst. Papenburg Schuhhause Schmidt an Splitting rechts

Unmarkierter Übergangsbereich an Brücke über Splitting links und rechts

Spillmannsweg (Einbahnstraße)

Vorhandene Fußgänger-LSA am Splittung

Abb. 42 Eindrücke der Situation an der Michaelschule

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.

Der Hauptkanal (westlich der B 70) sollte ganzjährig für den Kfz-Verkehr gesperrt bleiben, dies schafft Potenziale für eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Durch die Einrichtung von Querungshilfen kann dem punktuellen Querungsbedarf nachgekommen werden und eine Verknüpfung beider Straßenseiten insbesondere im Zuge der Hauptverkehrsstraßen, die derzeit eine starke Trennwirkung haben, unterstützt werden.

Im Bereich der Meyers Mühle/Stadtpark kann durch die Einrichtung einer Begegnungszone eine verträglichere Abwicklung aller Verkehrsarten erreicht werden.

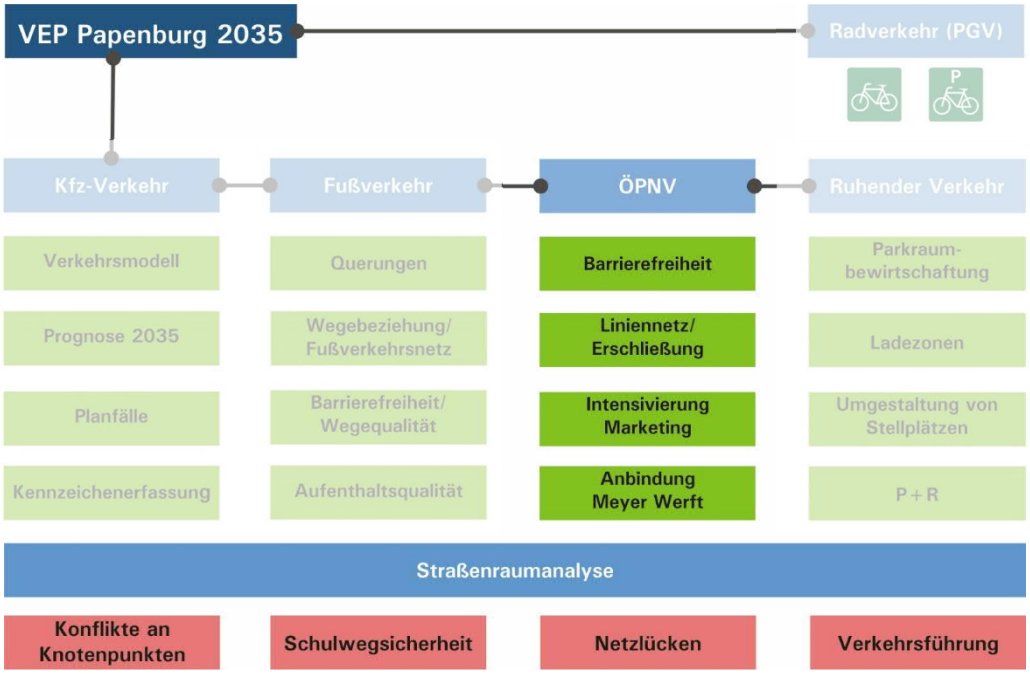
Schulwege müssen sicherer gestaltet werden, sodass weniger Hol- und Bringverkehre mit dem Auto entstehen. Zielführend ist die Einrichtung von Elternhaltestellen.

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 dar. 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 Papenburg 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.

Schlüsselmaßnahme 10.1 - 10.6

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 heraus 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.

Heutige Situation

Träger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Papenburg ist der Landkreis Emsland. Der Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Emsland stellt dabei die Grundlange für die derzeitigen Linienverkehre in Papenburg dar. Neben einem Stadtbussystem gibt es in Papenburg einen Regionalbusverkehr. Dienstleister des Stadtbussystems und der Regionallinien 610-970, 610-980 und 611-965 ist die Fischer Linienverkehre GmbH & Co. KG, weitere Regionallinien werden von Hermann Albers (Linie 963) vom Verkehrsverbund Ems-Jade VEJ (Linien 600, 622, 641), der Firma Thünemann (Linien 950, 952) und den Verkehrsbetrieben des Landkreises Leer VLL (Linie 691) durchgeführt.

Das Strecken- und Liniennetz besteht aus:

- den sechs Stadtbuslinien, die vom Untenende in die einzelnen Stadtteile von Papenburg führen,
- den Regionallinien 970 und 980, die in südöstlicher Richtung von Papenburg nach Werlte führen,
- dem Fahrradbus „Emsland RADExpress“ (Regionallinie FB980), der an Wochenenden vom Bahnhof Papenburg nach Esterwegen fährt,
- den Regionallinien 950, 952 und 963, die aus Papenburg über Aschendorf in Richtung Süden verlaufen,

- der Regionallinie 965, die in westlicher Richtung von Papenburg nach Neudersum verläuft,
- der Regionallinie 641, die in nordwestlicher Richtung entlang der Meyer Werft nach Bunde führt,
- den Regionallinien 600 und 622, die in nördlicher Richtung von Papenburg in den Landkreis Leer führen sowie
- der Regionallinie 691, die in östlicher Richtung von Papenburg nach Westrhauderfehn führt.

Eine Übersicht des Gesamtnetzes ist in der untenstehenden Grafik dargestellt. Im Innenstadtgebiet verlaufen die Stadt- und meisten Regionalbuslinien vom Bahnhof zum Rathaus und weiter entlang des Hauptkanals und Gasthauskanals. Die Haltestelle „Bahnhof Papenburg“ ist ein Verknüpfungspunkt zwischen Bus- und Bahnverkehr. Es bestehen Anschlüsse an den IC 35 (Emden/Norddeich – Konstanz/Stuttgart Hbf) und den RE 15 (Emden – Münster Hbf).

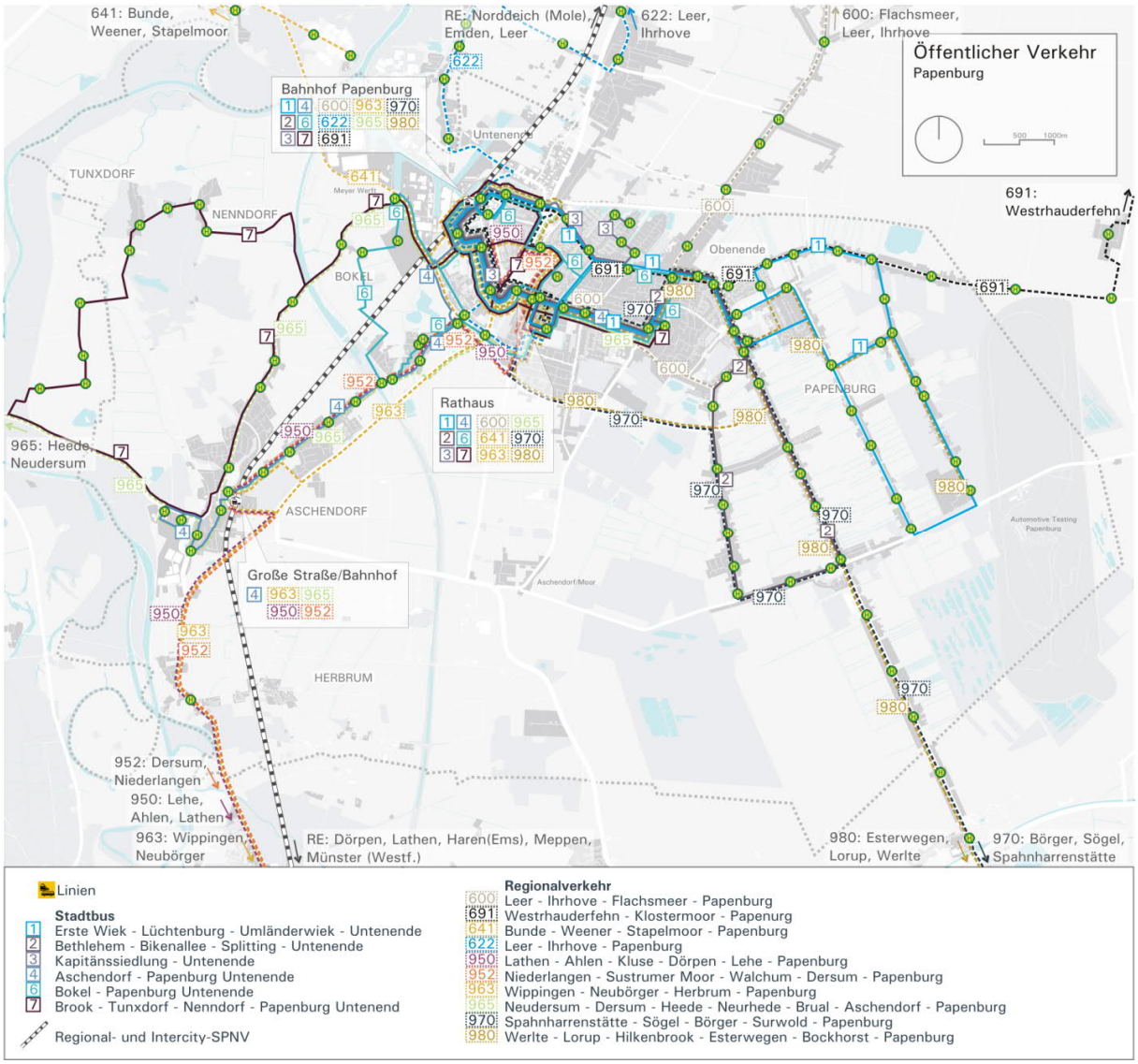


Abb. 43 Netz der öffentlichen Verkehrsmittel in Papenburg und Umgebung

Die Darstellung der vom Busverkehr erschlossenen Gebiete (siehe Abb. 44) zeigt, dass heute erhebliche Erschließungsdefizite bestehen:

- Unbefriedigende Anbindung der Meyer-Werft als großer Arbeitgeber.
- Das Wohngebiet im Süden von Untenende (Stindtsweg/ Dieckhausstraße) ist nicht durch den ÖPNV abgedeckt.
- Tunxdorf und Nenndorf weisen nur eine sehr geringe Bedienungshäufigkeit auf.

Generell ist das Angebot stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Besonders die Stadtbuslinien 6 und 7 sowie die Regionalbuslinien 641, 691, 950 und 952 sind an Unterrichtszeiten orientiert und verkehren ausschließlich an Schultagen zum Unterrichtsanfang und –ende, während sie in den Ferienzeiten pausieren.

Zur Beurteilung der werktäglichen Verbindungsqualität wird für die erschlossenen Flächen eine Differenzierung nach der Bedienungshäufigkeit (tägliche Abfahrten pro Richtung) vorgenommen (Abb. 44). Durch die Überlagerung der Linien ergibt sich eine verdichtete Bedienungsachse vom Bahnhof über die Haltestelle „Rathaus“ und entlang des Hauptkanals und Gasthauskanals.

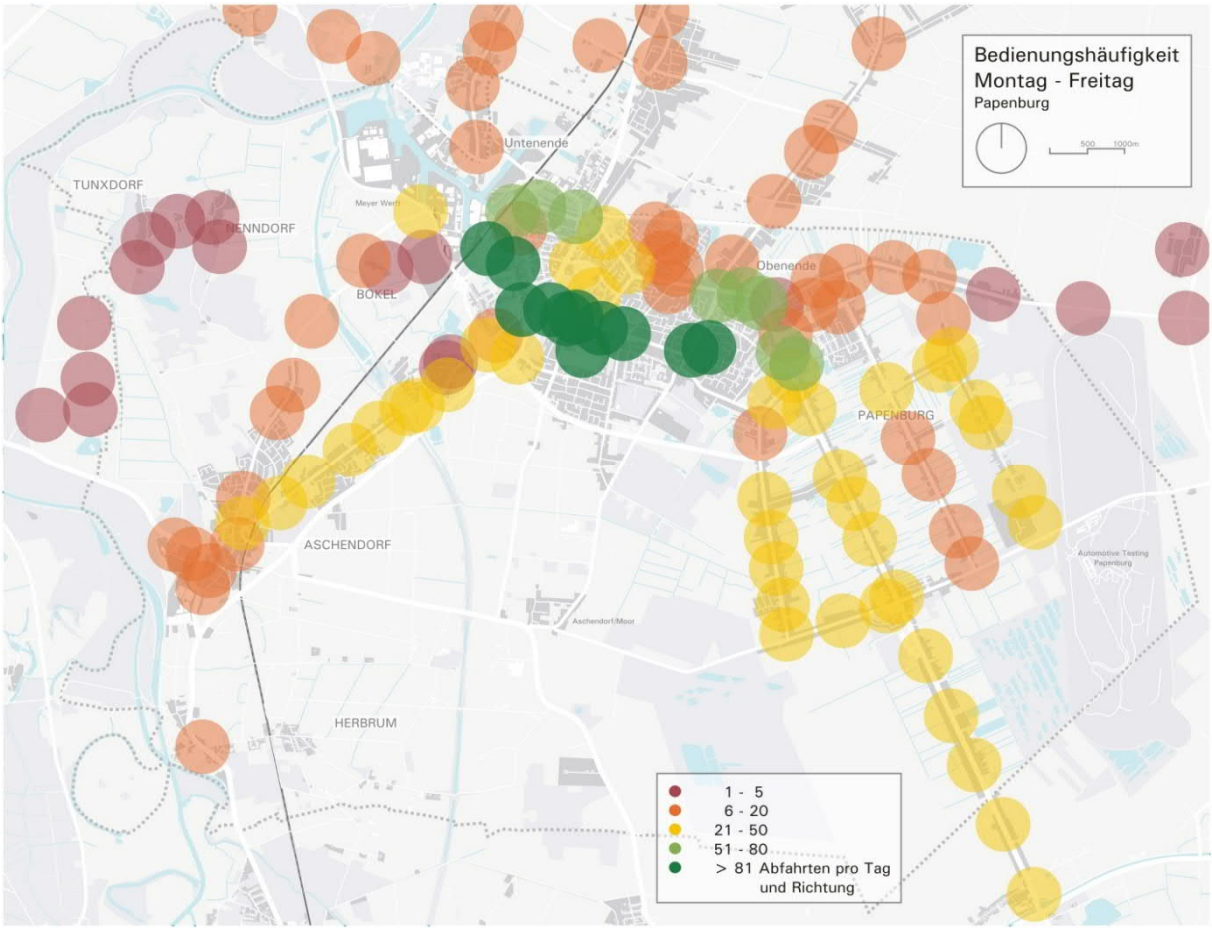


Abb. 44 Einzugsradien und Bedienungshäufigkeit (Mo - Fr)

Samstags ist die Bedienungshäufigkeit deutlich reduziert (Abb. 45). Durch den Wegfall der Schülerverkehre werden einige Gebiete gar nicht bedient.

Mehr als fünf Verbindungen pro Tag gibt es nur im Innenstadtbereich und im Südosten von Papenburg.

An Sonntagen fährt von März bis Oktober der RADExpress im 2-Stunden-Takt von Papenburg nach Esterwegen. Darüber hinaus verkehren sonntags keine Busse im ÖPNV.

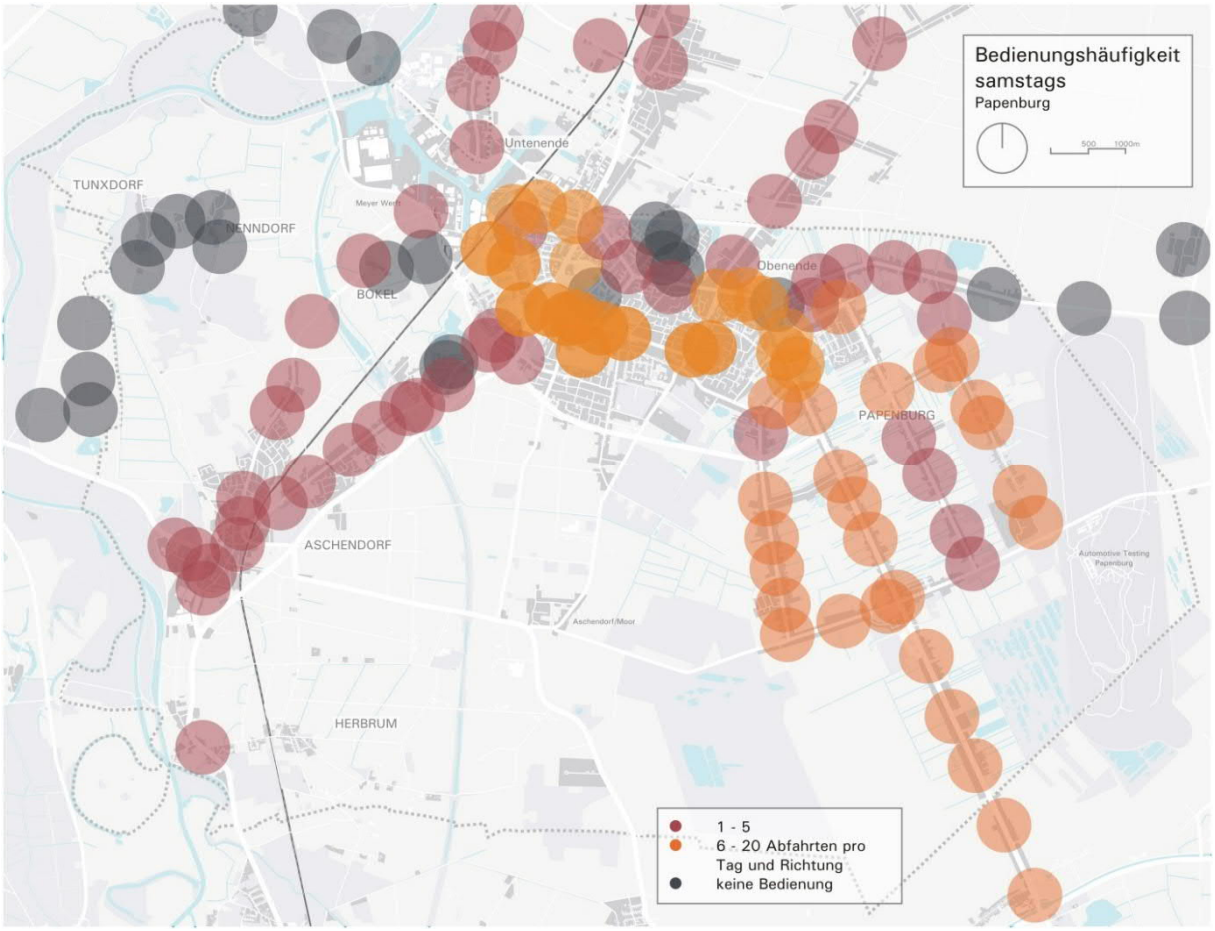


Abb. 45 Einzugsradien und Bedienungshäufigkeit (samstags)

Werktags verkehren die Buslinien überwiegend zwischen 07:00 und 19:00 Uhr. Samstags sind die Bedienzeiten eingeschränkt, sie beginnen später und enden früher. Die Stadtbuslinie 4 fährt samstags nur bedarfsabhängig in Form eines Anrufbusses.

Uhrzeit / Linien	Montag-Freitag																							
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1, 2, 3, 4								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					
6, 7								■	■	■	■	■	■	■	■	■								
970, 980						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					
950, 952								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
963								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
965								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
641								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■							
600, 622							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					
691								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■							

Uhrzeit / Linien	Samstag																							
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1, 2, 3, 4											■	■	■	■	■	■	■							
6, 7																								
970, 980											■	■	■	■	■	■	■							
950, 952																								
963								■	■	■	■	■	■	■	■	■								
965								■	■	■	■	■	■	■										
641																								
600, 622									■	■	■	■	■	■	■	■	■							
691																								

Tab. 4 Verkehrszeiten Montag bis Freitag und Samstag

Sowohl auf den Stadtbuslinien als auch auf den Regionalbuslinien gibt es Abweichungen des Fahrplanes in den Schulferien. Viele Bürger nehmen die Buslinien deshalb als Schulbuslinien wahr und wissen nicht, dass sie die Buslinien überhaupt nutzen dürfen. Hierfür sollte der Aufgabenträger besser informieren und für das Angebot werben.

Im aktuellen Nahverkehrsplan 2014 wird für alle Haltestellen eine Mindestausstattung mit Haltestellenschild, Fahrplankasten und Aufstellfläche gefordert. Eine „Standardhaltestelle“ sollte zusätzlich über folgende Ausstattungen verfügen[4]:

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

Viele Haltestellen in Papenburg 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. An den Kanälen erfolgt der Ausstieg auf unbefestigten Haltestellen am Kanalrand. Von den im Folgenden dargestellten Haltestellen hält lediglich die Haltestelle Ems Center / Mariengymnasium die geforderten Kriterien ein.

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

Hst. Mittelkanalschule

Hst. Ems Center / Mariengymnasium

Hst. Ecke Peter-Jacobs-Straße

Hst. Ecke Lüchtenburg

Abb. 46 Haltestellen in Papenburg

Im Rahmen der Grunderneuerung der Bushaltestellen hat die Stadt Papenburg einen Plan aufgestellt, welche Bushaltestellen auf den Linienkorridoren Unten- und Obenende in den nächsten Jahren barrierefrei ausgebaut werden sollen (siehe Abb. 47).

Nr.	Programmanmeldung 2021
1	BBS (Omnibusbahnhof)
2	Osterkanal, zwischen Kapt.-Poelmann-Str. und Hermann-Heyen-Str.
3	Margaretha-Meinders-Straße/ Kapt.-Sandmann-Str.
4	Mittelkanal rechts, Mittelkanalschule
5	Flachsmeerstraße, Werthmannstr.
6	Mittelkanal rechts, Isern Porte
7	Mittelkanal rechts, nördlich Erste Wiek
8	Vosseberg, zwischen Grader Weg und Kreuzweg
9	Pestalozzischule (Omnibusbahnhof)
Nr.	Programmanmeldung 2022
1	Werft, Tor 3
2	Bokeler Straße, Bertelmann
3	Bokeler Straße, Kapellenweg
4	Bokeler Straße, zwischen Bokeler Grenzweg und Nenndorfer Straße
Nr.	Programmanmeldung >2023
1	Linienkorridore Obenende - Burlage und Lüchtenburg
2	Splitting, Unterführung B 70, Dieselstraße,
3	Werft Tor 1
4	Linienkorridor Splitting-Michaelisplatz-Barenbergstraße,
5	Linienkorridor Tunxdorf-Nenndorf-Aschendorf-Herbrum
6	Stadtbus Untenende-Neulehe
7	Stadtbus Bethlehem-Umländerwiek

Abb. 47 Übersicht Programmanmeldung barrierefreier Haltestellen in Papenburg ab 2021

Für potenzielle ÖPNV-Nutzer stellt die Informationsbeschaffung über das vorhandene Angebot bereits vor Fahrtantritt ein großes Problem dar. Es gibt keine gesammelten Informationen über das Gesamtangebot der Stadt Papenburg. Auskünfte über einzelne Linien sind nur telefonisch bei den entsprechenden Betreibern möglich. Auf der Website des Stadtbusbetreibers (Fischer Linienverkehre) finden sich zwar Fahrpläne zu einigen Stadt- und Regionalbuslinien, jedoch nicht zu allen. Selbst auf dem Netzplan des Stadtbusses fehlen die Linien 6 und 7.

Intensivierung Marketing ÖPNV

Qualitätssteigerungen für das ÖPNV-System, die sich beispielsweise durch die Maßnahmen-Umsetzung aus dem Verkehrsentwicklungsplan und ergänzenden Aktivitäten ergeben, erfordern ein gezielteres und offensiveres Marketing mit einer klareren Ausrichtung auf Produkte und besondere Angebote bzw. Angebotsverbesserungen. Dazu sind strategische Leitlinien zu entwickeln und ein angemessenes jährliches Marketingbudget bereitzustellen.

Älteren Personen, die aus Alters- bzw. Sicherheitsgründen nicht mehr selbst einen Pkw fahren möchten, soll die Möglichkeit gegeben werden, den Führerschein abzugeben und ein kostenfreies ÖPNV-Ticket zu erhalten. Diese Maßnahme erhöht die Verkehrssicherheit und bietet den betroffenen Personen einen Anreiz zum Umsteigen.

Ein gutes Beispiel kann hier die Bewegung Autofasten sein, die jährlich in der christlichen Fastenzeit anregt, auf das Auto zu verzichten.

Weiterhin kann ein kostenfreies ÖPNV-Monatsticket für Neubürger eingeführt werden. Auf diese Weise kann ein zentrales Angebot des Umweltverbundes kennengelernt werden und eine Wertschätzung des ÖPNV (auch über den Gratismonat hinaus) erfolgen. Darüber hinaus sensibilisiert es die NeubürgerInnen für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl. Eine Ausweitung als „Mobilitätspaket“, dass neben dem ÖPNV auch Car- und Bike-Sharing einschließt, ist denkbar.

Abb. 48 Autofasten
(Quelle: https://nationaler-radverkehrs-plan.de/de/aktuell/nachrichten/christliche-kirchen-rufen-zum-autofasten-auf-1)

Förderung der Inter- und Multimodalität

Durch verschiedene Mobilitätsangebote soll ein multimodales Mobilitätsverhalten ermöglicht werden. Die Papenburger Bürgerinnen und Bürger sollen täglich die Möglichkeit haben, die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels für jeden Weg wieder neu zu treffen. Dabei sollen auch verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg miteinander verknüpft werden, um neben der Multimodalität auch die Intermodalität zu fördern (vgl. Abb. 49). Der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln innerhalb eines Weges soll hierbei möglichst attraktiv und simpel gestaltet werden.

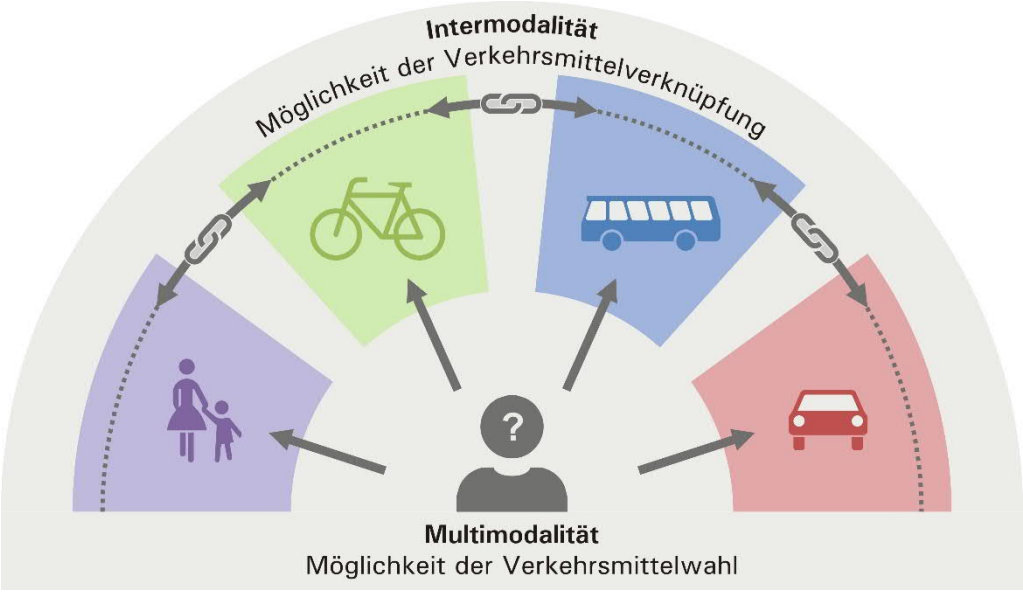


Abb. 49 Multi- und Intermodalität

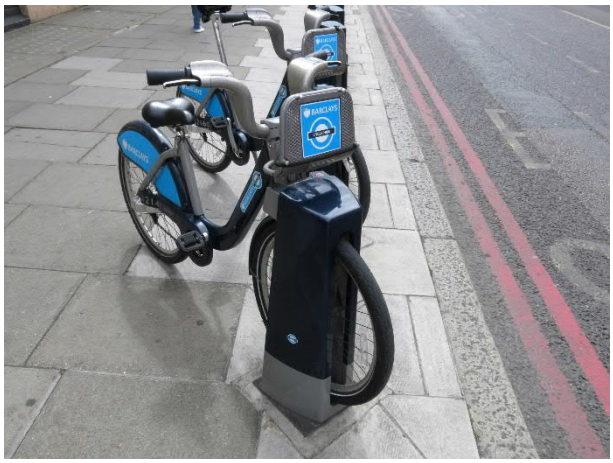
Die Zusammenführung der verschiedenen Mobilitätsangebote an einer zentralen Mobilitätsstation (oder Radstation) bspw. am Bahnhof in Papenburg ermöglicht einen direkten und unkomplizierten Zugang zu den Angeboten. Dort könnten neben Carsharing-Fahrzeugen auch Gemeinschaftsräder, also Lastenräder und Pedelecs bzw. E-Bikes untergebracht werden. Mit zusätzlichen Serviceangeboten wie einer festinstallierten Luftpumpe oder einem Werkzeugturm kann die Station noch attraktiver gestaltet werden.

An den wesentlichen Haltestellen im Stadtgebiet von Papenburg sollte eine Mindestanzahl an überdachten Rahmenhaltern vorgesehen werden (siehe auch Radverkehrskonzept PGV-Alrutz). Eine leichte Zugänglichkeit und attraktive Abstellanlagen im direkten Umfeld der Haltestelle fördern den kombinierten Verkehr. Aber auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV spielt eine wichtige Rolle. Sofern dieses nicht gewährleistet werden kann, können Fahrradverleihsysteme integraler Bestandteil des ÖPNV werden. Das Fahrrad hat somit eine wichtige Rolle als Zubringer oder Feinverteiler (Bike + Ride).

Kombinierte Bushaltestelle mit Fahrradabstellanlagen in Papenburg am Bahnhof

Servicestation mit Luftpumpe

Skizzenhafte Darstellung einer Mobilitätsstation



Fahrradverleihsystem

(Elektro-) Carsharing als wichtiges Mobilitätsangebot

Lastenrad

Abb. 50 Bestehende und mögliche Angebote zur Förderung der Inter- und Multimodalität in Papenburg

HANDLUNGSANSATZ ÖPNV

Der barrierefreie Ausbau der Linienbushaltestellen ist erforderlich 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, Anrufsammeltaxen u.ä.) soll geprüft werden.

Die verstärkte Anbindung der Meyer-Werft mit dem ÖPNV wird als großes Potenzial für mögliche ÖPNV-Nutzer eingeschätzt.

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) ist hierfür eine zentrale Voraussetzung.

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

Schlüsselmaßnahme 10.7 + 10.8

9 Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept wird in einem separaten Erläuterungsbericht von PGV-Alrutz dargestellt[5]. Im Rahmen des allgemeinen VEP erfolgt hier nur ein Auszug der wesentlichen Inhalte. Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des VEP sind aufeinander abgestimmt.

Auszug Radverkehrskonzept:
Papenburg weist gute Voraussetzungen zum Radfahren auf. Mit der hauptsächlich flachen Topographie bietet die Stadt ideale Bedingungen zur alltäglichen Fahrradnutzung. Vor allem die meist linksseitig der Kanäle verlaufenden Straßen mit teilweiser Beschränkung des motorisierten Kfz-Verkehrs erlauben bereits heute ein komfortables Vorankommen mit dem Rad auf diesen Verbindungen. Die beidseitig der Kanäle verlaufenden Verbindungen bieten eine ideale Voraussetzung, um ein zusammenhängendes und weiträumiges Netz aus Fahrradstraßen herzurichten und so mit einem Vorhaben besonderer Strahlkraft ein deutliches Zeichen für den Radverkehr zu setzen.

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. Dabei wird es in Haupt- und Nebenverbindungen unterteilt. Die Hauptverbindungen haben gesamtstädtische und stadtteilverbindende Bedeutung und verlaufen nach Möglichkeit auf wenig vom Kfz-Verkehr belasteten Nebenstraßen. Sie sollen langfristig hochwertige und komfortable Verbindungen darstellen. Die Herrichtung dieser Verbindungen besitzt eine hohe Priorität. Die Nebenverbindungen sind wichtige Netzergänzungen und besitzen v.a. auf Stadtteilebene Erschließungsfunktion. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr - insbesondere nach Beseitigung der aufgezeigten Handlungsbedarfe - möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrenden stehen natürlich auch weiterhin alle anderen Fahrbeziehungen offen.

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

Abb. 51 Hierarchisiertes Radverkehrsnetz der Stadt Papenburg (PGV)

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bietet neben den klimatischen Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen.

Generelle Gründe zur Förderung des Radverkehrs:

- Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität
- Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs
- Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz
- Regelmäßiges Radfahren ist gesund.

Um den Radverkehr in Papenburg effektiv zu fördern, ist eine Betrachtung des Radverkehrs als System nötig, die neben einem sicheren und attraktiven
Radverkehrsnetz mit verschiedenen Führungsformen (neben baulichen Radwegen auch Markierungslösungen und Fahrradstraßen) auch das Fahrradparken, die Verknüpfung mit dem ÖPNV, die Wegweisung sowie ein fahrradfreundliches Klima berücksichtigt. Dabei wird auch der zukünftig mehr und schneller werdende Radverkehr integriert, ohne zulasten anderer Verkehrsarten, v.a. des Fußverkehrs, zu agieren.

Das Radverkehrskonzept

- greift die vorhandenen Überlegungen zum Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr auf Grundlage übergeordneter Netzkonzeptionen und der wesentlichen Quellen und Ziele auf und entwickelt diese im Sinne eines flächendeckenden, integrierten und gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes weiter,
- zeigt aufbauend auf dem entwickelten Radverkehrsnetz den Handlungsbedarf für eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben auf und berücksichtigt dabei auch die Erfordernisse der zunehmenden Nutzung von Pedelecs, Lastenrädern und Rädern mit Hänger sowie des Fußverkehrs,
- berücksichtigt im Sinne einer Radverkehrsförderung als System auch weitere Aspekte wie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote.

Mit der Handlungsstrategie zur Förderung des Radverkehrs soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Papenburg in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben werden und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten sowie des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt ermöglicht werden.

HANDLUNGSANATZ RADVERKEHR

Papenburg hat mit seinen beidseitig der Kanäle verlaufenden Verbindungen ideale Voraussetzungen, um ein zusammenhängendes und weiträumiges Netz aus Fahrradstraßen herzurichten und so mit einem Vorhaben besonderer Strahlkraft ein deutliches Zeichen für den Radverkehr zu setzen. Dies wird auch im Rahmen der Schlüsselmaßnahmen des VEP berücksichtigt.

Die Meyer-Werft als größter Arbeitgeber der Stadt bedarf der Herrichtung einer komfortabel befahrbaren Rad-Verbindung. Zwischen der Papenburger Ortsteilzentren sowie vom Bahnhof 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 und Leitbilddiskussionen hat sich eine Vielzahl von Mängeln ergeben, für die im Anhang I empfehlenswerte Maßnahmen (siehe Anhang I: Auswertung Stadtteilforen und Maßnahmenkatalog) formuliert wurden. Aus diesen Maßnahmen werden die nachfolgenden Schlüsselmaßnahmen abgeleitet und definiert. Diese wurden in der Facharbeitsgruppe 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. Zudem sollten gezielt die Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Eine Übersicht der Schlüsselmaßnahmen ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Es sind dort alle konfliktreichen Knotenpunkte aufgeführt. Für die im Rahmen der Schlüsselmaßnahmen betrachteten Knotenpunkte (umrandete Kästchen) wurden Knotenpunktentwürfe erarbeitet. Die Übertragbarkeit der dort aufgeführten Maßnahmen soll für alle Knotenpunkte geprüft werden.

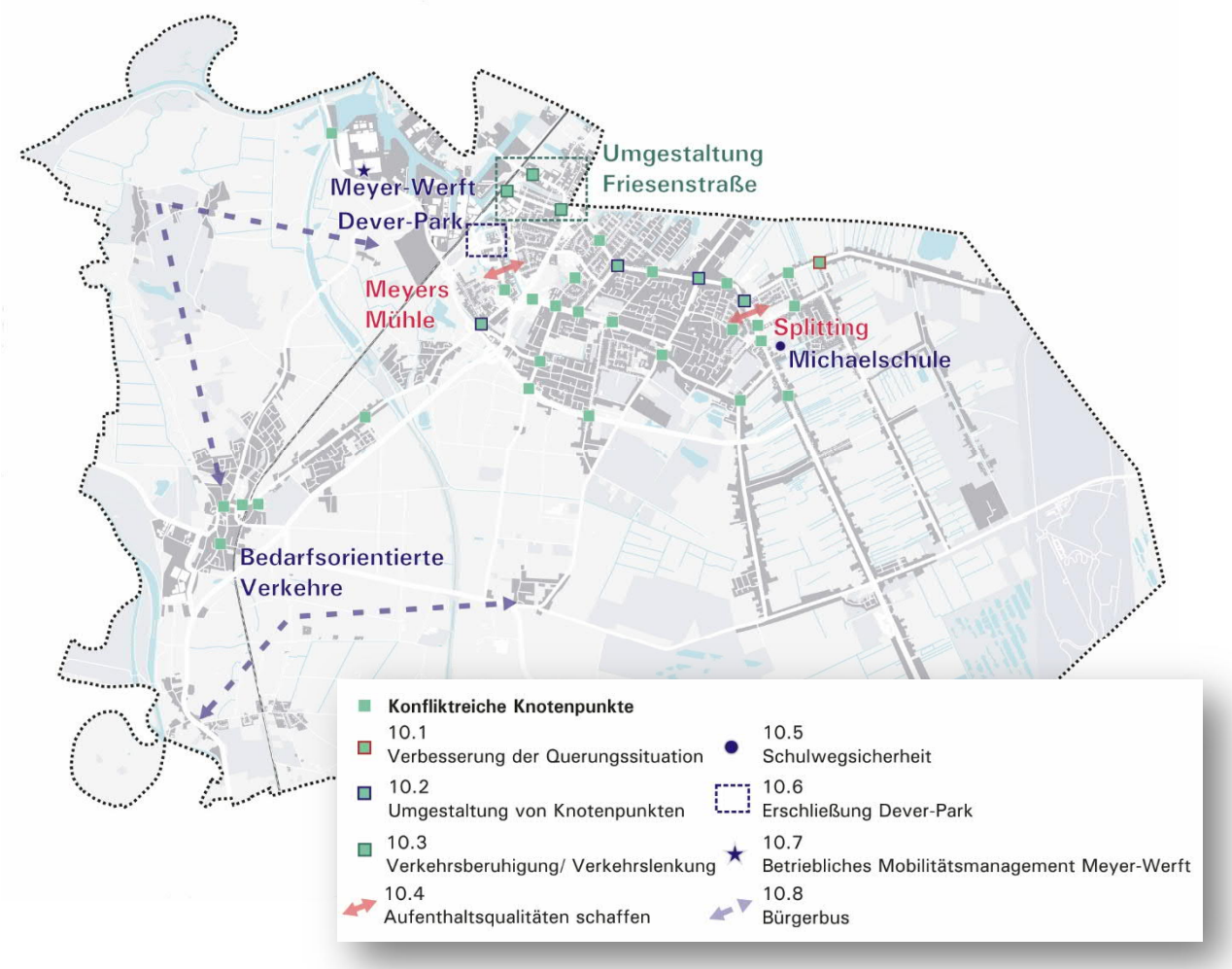


Abb. 52 Schlüsselmaßnahmen in Papenburg

10.1 Verbesserung der Querungssituation

Hinsichtlich der Querungskonflikte weist Papenburg noch erhebliches Verbesserungspotenzial auf. Sowohl die Zufußgehenden als auch Radfahrenden müssen täglich besonders im Bereich von Knotenpunkten Barrieren überwinden und Sicherheitsgefährdungen überstehen.

Grundsätzlich sollte bei der Gestaltung von Knotenpunkten sowie bei der Fuß- und Radwegenetzplanung folgendes beachtet werden:

- Verbesserung der Übersichtlichkeit an Knotenpunkten oder Strecken durch Halteverbote oder Markierungen.
- Verkehrshelfer auf Strecken, die außerhalb der Anfangs- und Endzeiten der Schule wenig Querungsbedarf aufweisen.
- Fußgängerüberwege stellen im Innerortsbereich eine Möglichkeit der sicheren Fahrbahnüberquerung dar.
- Vorgezogene Seitenräume und Einengungen sind ein wirkungsvolles Element zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts der Zufußgehenden.
- Gehwegüberfahrten bieten dem Fußgänger die Möglichkeit, sich durchgängig auf einem Niveau zu bewegen. Gleichzeitig wird baulich die Vorfahrtsregelung verdeutlicht (keine Verkehrszeichen erforderlich).
- Bauliche Querungshilfen wie Mittelinseln erleichtern bei höheren Verkehrsaufkommen die Straße sicher zu überqueren.
- Eine Kombination von Fußgängerüberwegen mit Mittelinseln kann die Einsatzbereiche erweitern und bietet eine besonders sichere und angenehme Überquerungsmöglichkeit.

Querungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen zweckmäßig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist. Die Einsatzbereiche für Querungsanlagen auf der Strecke zwischen Knotenpunkten des Kfz-Verkehrs sind von Umfeldbedingungen und Nutzungen abhängig. Sie können aus den Verkehrsstärken der Fußgänger sowie der Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke des Kraft-fahrzeugverkehrs abgeleitet werden.

Die Anordnung einer Querungshilfe bleibt immer eine Einzelfallentscheidung, die im Rahmen der Verkehrsschau unter Beteiligung der Polizei und Straßenbaubehörde diskutiert und entschieden werden sollte. Hierfür wesentliche Abwägungsbelange sind u. a. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Mögliche Markierung von Fußgängeraufstellbereichen an Knotenpunkten

Verkehrshelfer vor Schulen

Kombination von Mittelinsel mit Fußgängerüberweg

Vorgezogene Seitenräume (Fahrbahneinengung)

Gehwegüberfahrt

Bedarfs-LSA

Abb. 53 Mögliche Querungshilfen

Folgend wird anhand einer exemplarischen Skizze aufgezeigt, mit welchen Maßnahmen künftig Querungskonflikte an Knotenpunkten und auf der freien Strecke vermieden oder minimiert werden können. Bei der möglichen Neueinrichtung von Querungsanlagen ist zu vermerken, dass Erhebungen/Zählungen an potenziellen Querungsstellen nicht immer unbedingt

aussagekräftig sind, da es sich hierbei um eine Angebotsplanung handelt. Durch eine qualifizierte Standortermittlung der Querungshilfe unter Berücksichtigung unterschiedlicher Quelle- und Zielbeziehungen kann sowohl der Bedarf an Fuß- und Radverkehrsquerungen gebündelt werden.

Unter 10.2 sind weitere Maßnahmen aufgeführt, die im Rahmen einer Knotenpunktumgestaltung zu einer Verbesserung der Querungssituation beitragen.

Querungkonflikte Erste Wiek

Im Zuge der Straße Erste Wiek sind im Bestand wenig Querungsmöglichkeiten vorhanden, obwohl die Straße auch von zahlreichen Schülern auf dem Schulweg überquert werden muss. Zudem liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr bei 70 km/h.

Auf dem Streckenabschnitt Erste Wiek zwischen Am Takelmast und Möhlmannsweg kommen mehrere Einmündungen für die Einrichtung einer Querungshilfe in Betracht. Um den geeignetsten Standort zu identifizieren, sollte eine Verkehrsschau durchgeführt werden. Unter anderem können an der Einmündung Erste Wiek/ Möhlmannsweg zwei Varianten skizziert werden:

- Zum einem die Einrichtung eines Fußgängerüberweges als auch
- die Einrichtung einer Bedarfs-LSA sind an dieser Stelle denkbar.

Maßnahmenvorschlag Erste Wiek mit Fußgängerüberweg

Maßnahmenvorschlag Erste Wiek mit Fußgänger-LSA

Abb. 54 Maßnahmenvorschläge Erste Wiek

10.2 Umgestaltung von Knotenpunkten

Neben der Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr werden für ausgewählte Knotenpunkte Umgestaltungen empfohlen, die auch zu einer Verbesserung des allgemeinen Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmer führen. Dabei steht auch die Leistungsfähigkeit für Fußgänger und Radfahrer im Fokus. Dies kann zu Leistungsfähigkeitseinbußen im fließenden Kfz-Verkehr führen.

Knotenpunkt Mittelkanal rechts/ Erste Wiek links/Splitting rechts

Der Knotenpunkt Mittelkanal rechts/ Erste Wiek links ist derzeit vorfahrtgeregelt. Der Mittelkanal/Splitting rechts weist eine relativ hohe Querschnittsbelastung von 10.900 bis 14.400 Kfz am Tag auf. Die Knotenpunktzufahrt Erste Wiek links ist mit 5.950 Kfz am Tag geringer belastet. Die Querungssituation ist derzeit sowohl für den Fußverkehr als auch den Radverkehr unzureichend. Es gibt keine gesicherten Querungsanlagen. Durch das Nebeneinanderstellen des abbiegenden Kfz-Verkehrs in der Ersten Wiek links werden zudem die Sichtbeziehungen eingeschränkt. Aufgrund der hohen Verkehrsstärke am Mittelkanal kommt es besonders für den Linkseinbieger zu langen Wartezeiten.

Abb. 55 Bestandsanalyse Knotenpunkt Mittelkanal/ Erste Wiek links

Um sowohl eine Verbesserung des Verkehrsablaufs für den Kfz-Verkehr als auch eine Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr zu erreichen empfiehlt sich die Kombination einer Fußgänger-LSA in der nördlichen Knotenstromzufahrt mit einer Induktionsschleife für den Linkseinbieger des östlichen Knotenarms. Bei einem Belegungszustand von z.B. mehr als 40 Sekunden fordert die Induktionsschleife das Umschalten der LSA an und ermöglicht das Linkseinbiegen auf Splitting rechts. Die lange Wartezeit beim Linkseinbiegen am östlichen Knotenarm kann dadurch verringert und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer gesteigert werden.

Neben der Bedarfs-LSA in der nördlichen Knotenpunktzufahrt werden für die Querung Erste Wiek links verschiedene Varianten untersucht. Die Verbindung über die parallel zu den Hauptverkehrsstraßen verlaufenden „Sandkanäle“ werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes einer besonderen Bedeutung zugewiesen. Es soll ein zusammenhängendes und weit-

räumiges Netz aus Fahrradstraßen geschaffen werden, die im Zuge der Querungen einer Umgestaltung bedürfen:

- Variante 1: Vorfahrt gewähren für den Radverkehr (Bestandsorientiert) und
- Variante 2: Vorfahrt für den Radverkehr (Markierung oder baulich)

Aufgrund der geringen Verkehrsstärke auf der Straße Erste Wiek wird eine signalisierte Querung als nicht erforderlich eingeschätzt.

Abb. 56 Mögliche Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des Radverkehrs

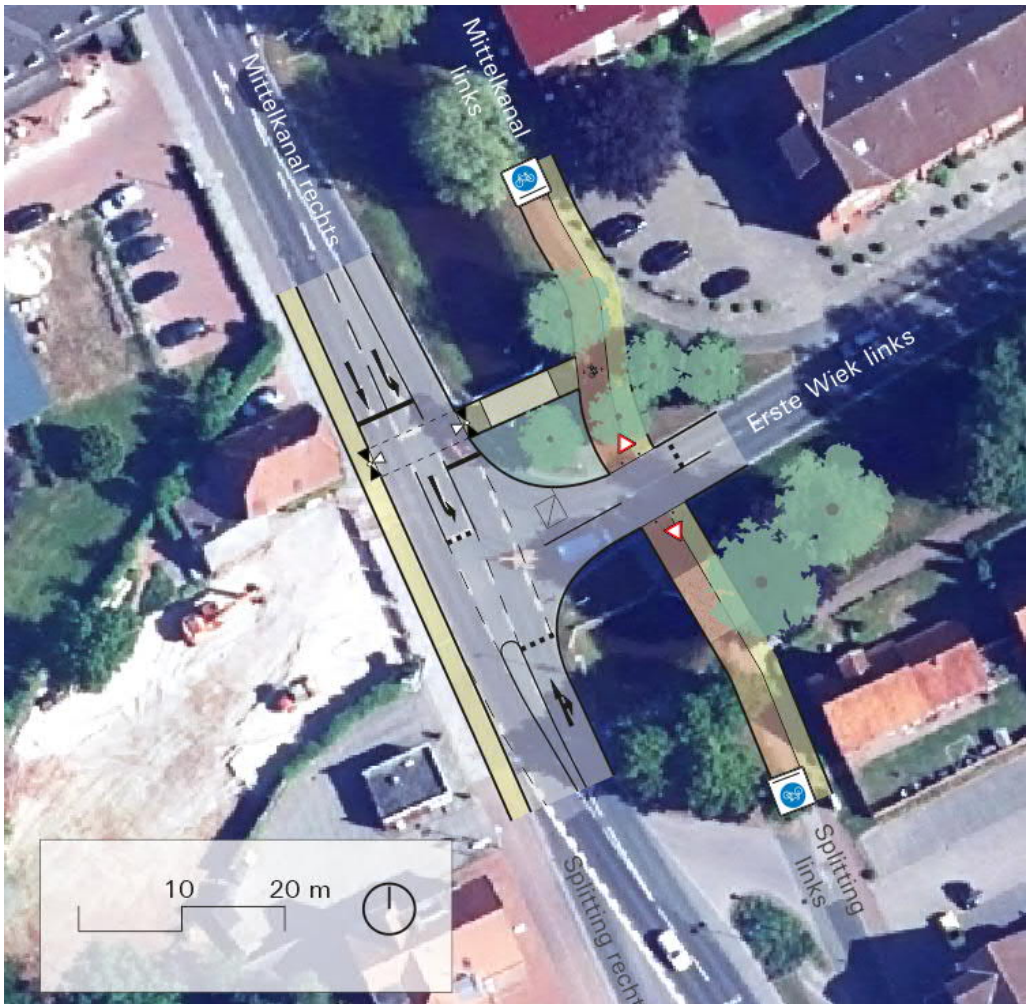


Abb. 57 Umgestaltung des Knotenpunktes Mittelkanal rechts/ Erste Wiek links/ Splitting rechts – Variante 1

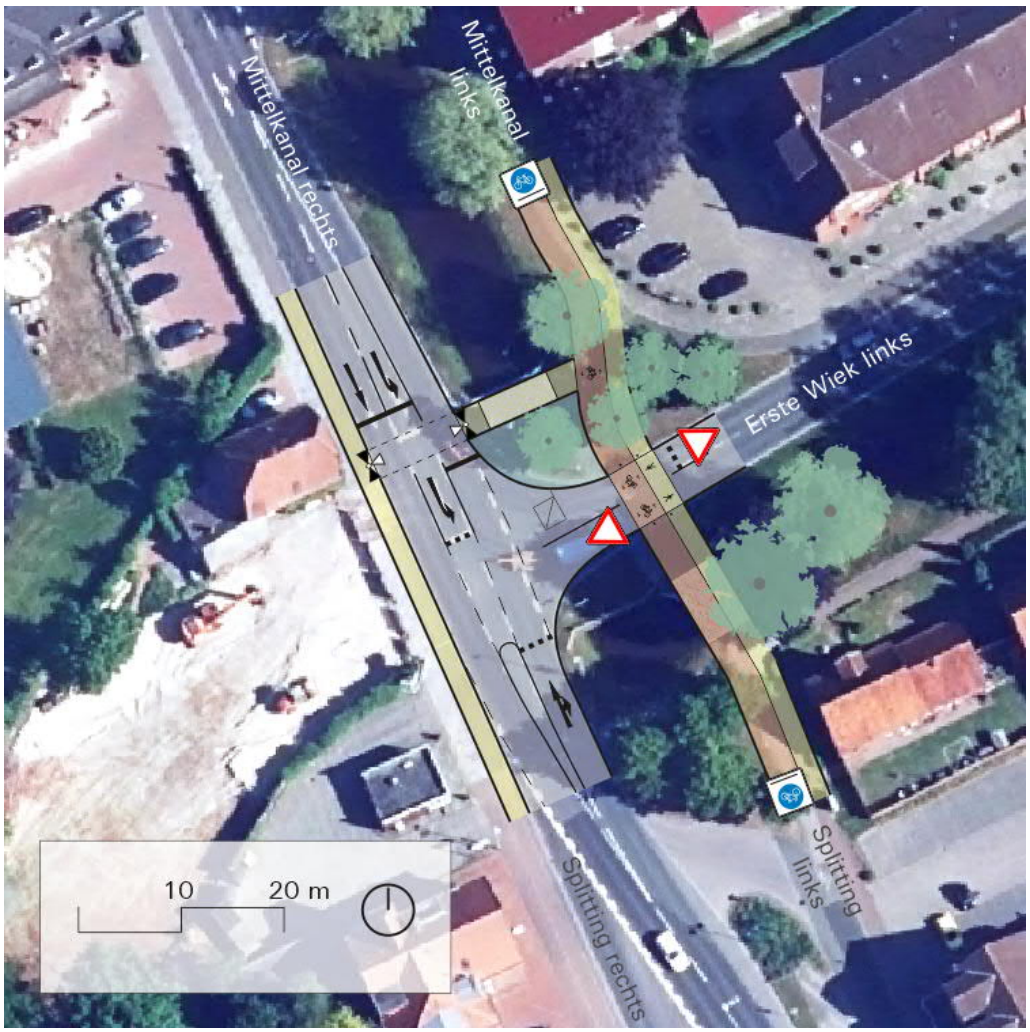


Abb. 58 Umgestaltung des Knotenpunktes Mittelkanal rechts/ Erste Wiek links/ Splitting rechts – Variante 2

Knotenpunkt Friederikenstraße/Moorstraße

Am Knotenpunkt Friederikenstraße/Moorstraße (vorfahrtgeregelt, Fußgängerbedarfs-LSA in der westlichen Knotenpunktzufahrt) wurden seitens der Bürger lange Wartezeiten im fließenden Kfz-Verkehr im Zuge der Moorstraße bemängelt. Mittels der erhobenen Verkehrsstärken wurde eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit durchgeführt. Die Ergebnisse sowie die Bewertung der Videobeobachtung konnten diesen Mangel nicht bestätigen, der Knotenpunkt weist eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf und es kann nur zu den Spitzenzeiten ein minimaler Rückstau festgestellt werden. Vielmehr wurden Konflikte zwischen dem Radverkehr/Fußverkehr und Autoverkehr festgestellt, da die Radfahrer, obwohl diese auf der Hauptachse fahren, beim Überqueren der Moorstraße Vorfahrt gewähren müssen. Die Radfahrenden können derzeit im freigegeben Seitenraum (Gehweg Radfahrer frei) oder auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren. Durch diese duale Führung kommt es des Öfteren zu Konflikten im Knotenpunktbereich.

Abb. 59 Knotenpunkt Friederikenstraße/Moorstraße

Als Maßnahmenvorschlag wird eine Führung des Radverkehrs ausschließlich auf der Fahrbahn empfohlen. Flankierend sollten Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs für den Kfz-Verkehr empfiehlt sich die Einrichtung einer Teilsignalisierung (Schleife) in der Moorstraße. Dadurch können in der Moorstraße wartende Fahrzeuge die Fußgänger-LSA anfordern und das Einbiegen auf die Friederikenstraße wird erleichtert. Das Prinzip gilt wie beim KP Mittelkanal/ Erste Wiek links beschrieben.

Abb. 60 Skizze Knotenpunktgestaltung Friederikenstraße/ Moorstraße

Knotenpunkt Mittelkanal/Flachsmeerstraße/Am Vosseberg

Der Knotenpunkt Mittelkanal links/ Flachsmeerstraße/Am Vosseberg zeichnet sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen aller Verkehrsarten aus. Im Zuge der bedeutenden Radverkehrsverbindung Mittelkanal links wird die Zufahrt häufig durch wartende Fahrzeuge behindert. Die Querungssituation für Fuß- und Radfahrer ist insgesamt unzureichend.

Abb. 61 Knotenpunkt Mittelkanal/Flachmeerstraße/Am Vosseberg

Um den querenden Fuß- und Radverkehr künftig besser zu berücksichtigen, wird empfohlen, die Haltelinie des Kfz-Verkehrs in der Flachsmeerstraße hinter die Zufahrt Mittelkanal links zu versetzen. In der nördlichen und südlichen Zufahrt werden aufgeweitete Fahrradaufstellstreifen (ARAS) empfohlen; diese stellen zum Einem einen Sicherheitsgewinn dar, da Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs warten und zum Anderen ermöglichen sie das direkte Linksabbiegen (Komfortgewinn). Im Mittelkanal links wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Weiter stellen indirekte Linksabbiegestreifen eine Verbesserung der Radverkehrsführung dar.

Der Knotenpunkt wurde mit Hilfe einer Verkehrsflusssimulation auf Leistungsfähigkeit überprüft. Erste Überlegungen hatten eine Einbeziehung der Radverkehrsachse Mittelkanal in die Signalisierung vorgesehen. Dies hat allerdings dazu geführt, dass der Knotenpunkt nicht mehr leistungsfähig ist. Die Verlegung der Haltelinie mit zusätzlichen Elementen der Radverkehrsführung können die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes weiterhin sicherstellen (Verkehrsqualitätsstufe C).

Abb. 62 Bildausschnitt Verkehrsflusssimulation KP Mittelkanal/ Flachsmeerstraße

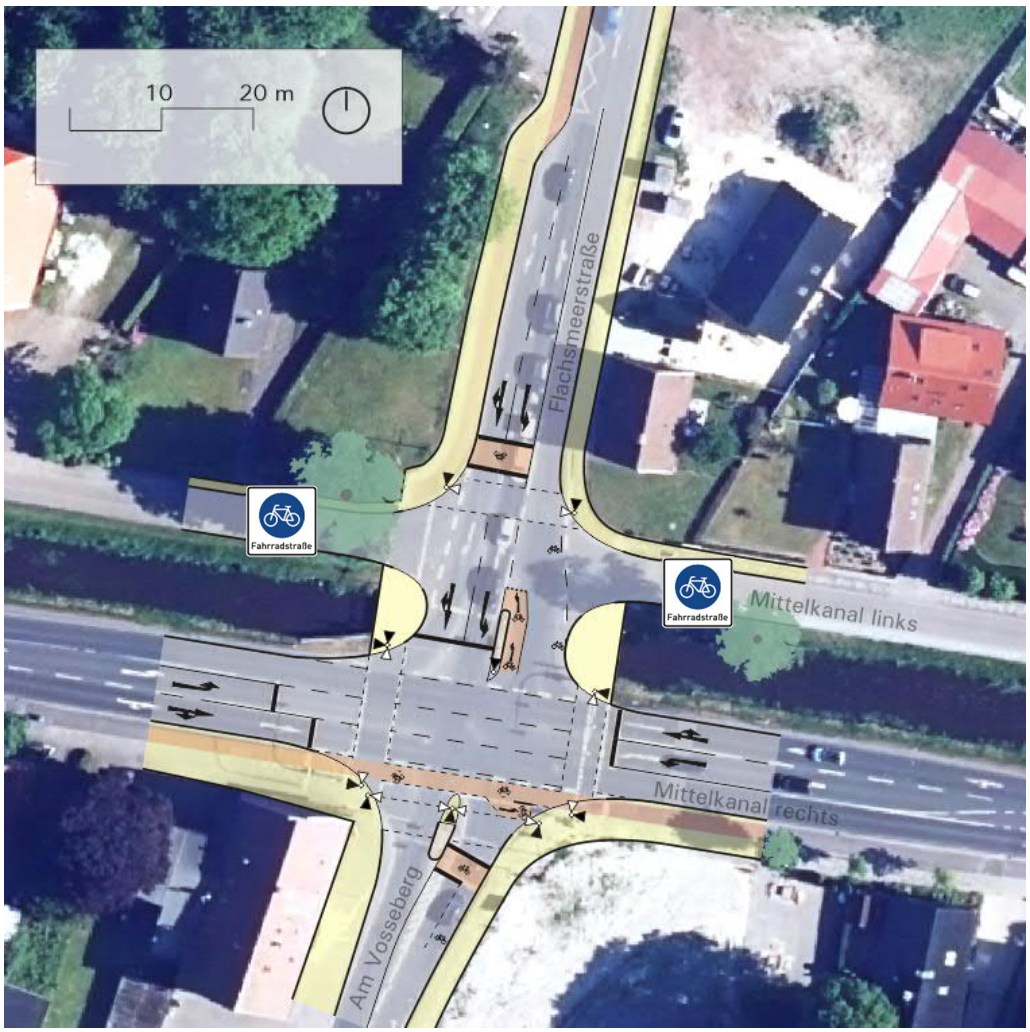


Abb. 63 Knotenpunktentwurf KP Mittelkanal/Flachsmeerstraße/Am Vosseberg

Am Mittelkanal links zwischen Flachsmeerstraße und Erste Wiek links soll eine Einbahnstraßenregelung geprüft werden, da dort ein erhöhtes Verkehrsaufkommen besteht (Schleichverkehre).

Knotenpunkt Mittelkanal/ Osterkanal/ Wiek

Der derzeit fünf-armige Knotenpunkt ist vorfahrtgeregelt angelegt. Kfz-Fahrende auf der Achse Mittelkanal rechts – Osterkanal haben Vorfahrt, Ausfahrende aus Wiek rechts und Mittelkanal müssen Vorfahrt gewähren. Am Arm Wiek rechts ist dabei je ein Fahrstreifen für Geradeaus- und Links-Abbiegende und ein für Rechts-Abbiegende angelegt. Während die Nebenstraße Mittelkanal links in den Knotenpunkt miteingebunden ist, ist die Straße Wiek links an die Straße Osterkanal unmittelbar westlich des Knotens angeschlossen. Für Radfahrende befindet sich an der Südseite der Achse Mittelkanal rechts – Osterkanal ein getrennter Geh- und Radweg. An den Armen Osterkanal und Wiek rechts ist eine Mittelinsel als Querungshilfe für Zufußgehende und Radfahrende angelegt. Der Knoten war in der Vergangenheit ein Unfallschwerpunkt, hier kam es besonders häufig zu Auffahr-Unfällen zwischen Kfz.

Abb. 64 Bestand Knotenpunkt KP Osterkanal/ Mittelkanal/ Wiek

Die Stadt Papenburg hat an dieser Stelle unabhängig zu diesem Verkehrsentwicklungsplan bereits Planungen zu einem Kreisverkehr angeregt. Generell besteht durch einen Kreisverkehr die Möglichkeit, die Verkehrsführung zu optimieren und möglichen Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken. Außerdem würde sich ein Kreisverkehr auch aufgrund der hohen Anforderungen durch die fünf Arme und der asymmetrischen Form des Knotenpunkts anbieten. Der Wegfall der zweiten Abbiegespur an Wiek rechts und die Unterbrechung einer durchgehenden Fahrbahn führt zu einer generellen Geschwindigkeitsreduzierung und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Im Hinblick auf die Planungen im Radverkehr mit einer potenziellen Fahrradstraße entlang der Achse Mittelkanal links – Wiek links ergibt sich die Möglichkeit mehrere Varianten zu entwickeln, die im Folgenden vorgestellt werden. Grundsätzlich wird ein Kreisverkehr mit 30,0 m Durchmesser vorgesehen, das Befahren mit größeren Fahrzeugen ist weiterhin möglich. An allen Armen der Hauptverkehrsachsen wird ein Fußgängerüberweg vorgesehen um die Querung für Zufußgehende sicherer und für den Kfz-Verkehr eindeutiger zu gestalten.

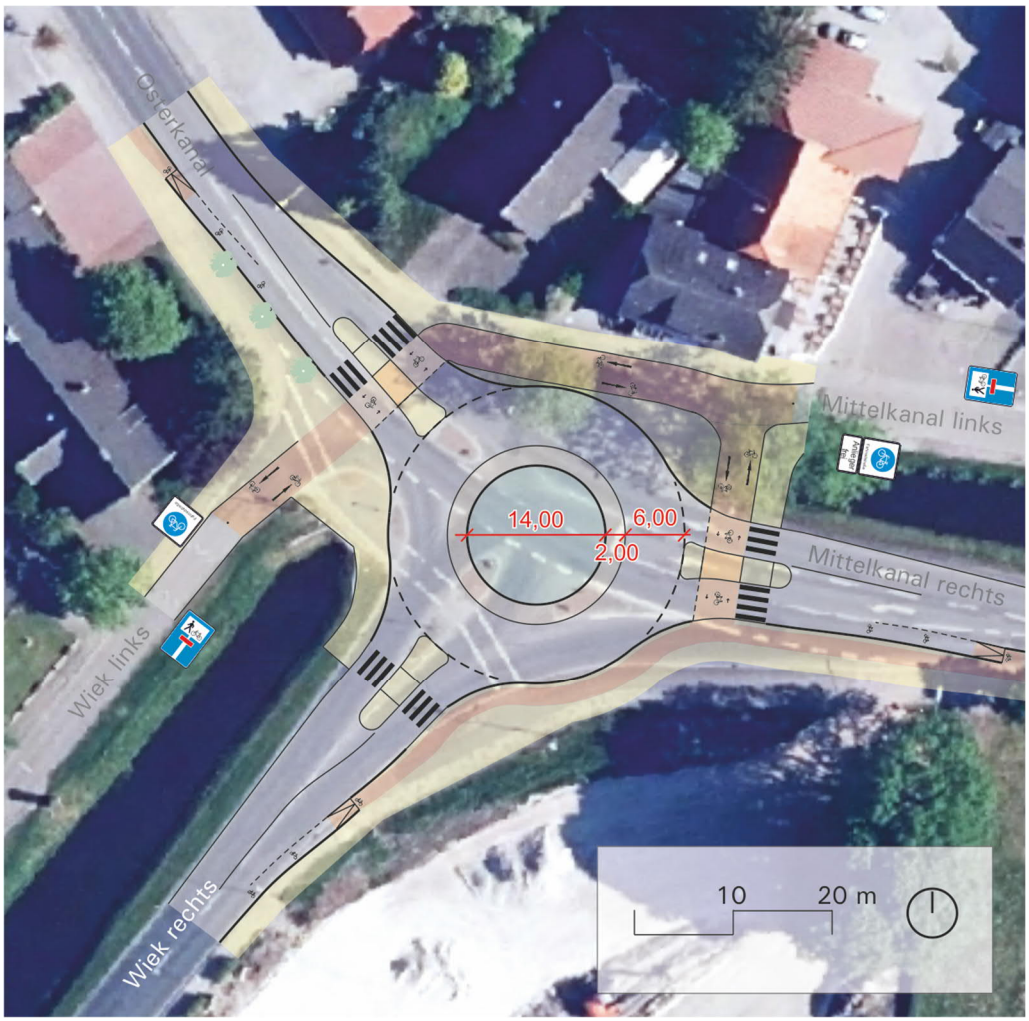


Abb. 65 Umgestaltung des Knotenpunktes Mittelkanal/ Osterkanal/ Wiek – Variante 1

In der ersten Variante werden die beiden Arme Wiek links und Mittelkanal links für den Kfz-Verkehr abgehängt. Hier muss überprüft werden, wie der Kfz-Verkehr an den Straßen Wiek links und Mittelkanal links dann alternativ geführt wird. Damit ist eine klare Führung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen möglich, was zu einer Beschleunigung des Kfz-Stadtverkehrs führen kann. Die an der Achse Wiek links – Mittelkanal links eingerichtete Fahrradstraße wird am Kreisverkehr vorbeigeführt, die Querung findet am Arm Osterkanal statt. Der getrennte Geh- und Radweg am Osterkanal und Mittelkanal rechts wird erhalten und an die Fahrradstraße angeschlossen. Im Kreisverkehr wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt (Markierung von Einfädelungshilfen).

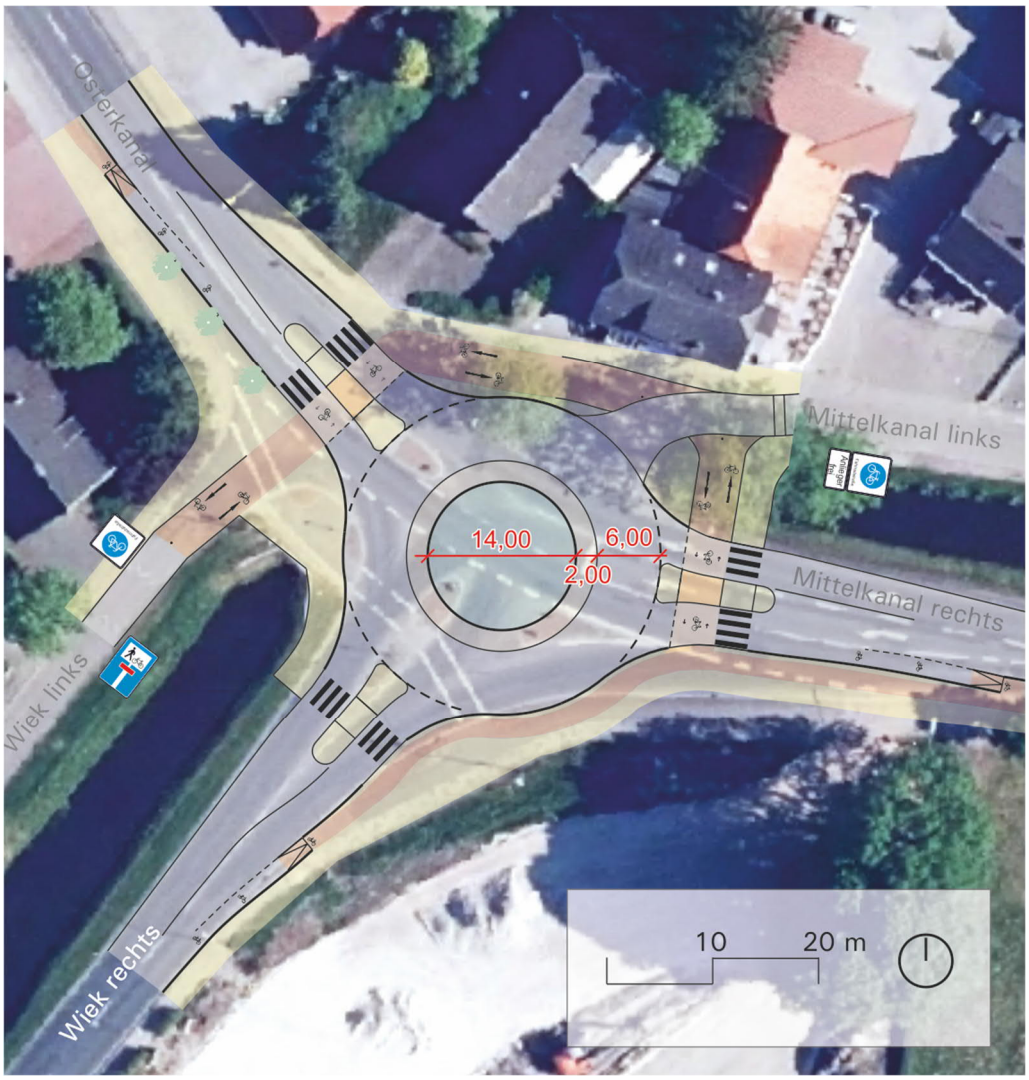


Abb. 66 Umgestaltung des Knotenpunktes Mittelkanal/ Osterkanal/ Wiek – Variante 2

Variante 2 ist eine Weiterentwicklung und entspricht weitestgehend Variante 1. Im Vergleich zur ersten Variante wird jedoch die Straße Mittelkanal links mit einer Gehwegüberfahrt an den Kreisverkehr angeschlossen, ähnlich wie dies auch im Bestand der Fall ist. Sie soll deutlich als untergeordneter Arm erkennbar sein. Die Materialität und Farbgebung sollte dabei auf die Führung des Radverkehrs deutlich machen. Die Variante 2 wird als Vorzug definiert, da eine Befahrung des Mittelkanal links zur Erschließung als erforderlich eingeschätzt wird.

10.3 Verkehrsberuhigung/Verkehrslenkung

Durch verkehrslenkende Maßnahmen kann eine Verkehrsberuhigung in Papenburg erreicht werden. Dies kann nicht nur zu einer Attraktivierung des Wohnumfeldes führen, sondern auch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Friesenstraße/Zur Seeschleuse/Bahnhofsstraße

In der Friesenstraße ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zwischen 6.600 und 8.500 Kfz/24h festzustellen. Die Umgehungsstraße über die Straßen Zur Seeschleuse und Bahnhofstraße wird aufgrund der derzeitigen Knotenpunktgestaltung sowie der umwegigen Führung über die Seeschleuse nicht angenommen.

Rückstau in der Friesenstraße

Knotenpunkt Friesenstraße/Zur Seeschleuse

Knotenpunkt Friesenstraße/Bahnhofsstraße

Knotenpunkt Zur Seeschleuse/ Bahnhofsstraße

Abb. 67 Bestandsanalyse Verkehrsführung Friesenstraße/ Zur Seeschleuse/ Bahnhofsstraße

Die Verkehrsbeziehungen an den Straßen Bahnhofstraße und Zur Seeschleuse sollen für den Kfz-Verkehr attraktiver gestaltet werden, die Bedeutung der Straßen als Hauptverkehrsachsen im Stadtring soll herausgestellt werden. Dazu ist ein Maßnahmenpaket nötig, das die drei untenstehenden Knotenpunkte gesamtheitlich behandelt. Mit verkehrslenkenden Maßnahmen sollen diese so gestaltet werden, dass die Umfahrung der Friesenstraße intuitiv genutzt wird. Weiterhin kann die Weiterführung der

Nordtangente sowie die Unterführung der B70 maßgebend zu einer Entlastung der Friesenstraße beitragen, da der Verkehr direkt an die Straße Zur Seeschleuse geführt wird.

Abb. 68 Planfall Verkehrsbeziehung Friesenstraße, Bahnhofstraße, Zur Seeschleuse

Am KP Friesenstraße / Bahnhofstraße (1) sollte eine Umgestaltung zur Stärkung der Verkehrsführung in der Bahnhofsstraße erfolgen. Die Friesenstraße wird dazu mit einer Gehwegüberfahrt angeschlossen, sodass der Anschluss deutlich als untergeordneter Arm erkennbar ist. Die Zufahrt zum Gewerbe Bunte (Bahnhofstraße 39) sollte in die Gestaltung des Knotenpunktes miteinbezogen werden. Der Rad- und Fußverkehr wird an der Ostseite der Bahnhofstraße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) geführt, auf der Friesenstraße sollen Radfahrende auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren können.

An den beiden Knotenpunkten Bahnhofstraße / Zur Seeschleuse (2) und Friesenstraße / Zur Seeschleuse (3) können wiederum verkehrslenkende Maßnahmen umgesetzt werden, ohne die Knoten grundlegend verändern zu müssen.

Am KP Bahnhofstraße / Zur Seeschleuse (2) kann eine abknickende Vorfahrt eingebracht werden. Die Achse Bahnhofstraße – Zur Seeschleuse (Ost) soll herausgestellt werden, sodass Kfz-Fahrende auf dem Stadtring Vorfahrt haben, Kfz-Fahrende stadteinwärts auf der Straße Zur Seeschleuse (West) müssen Vorfahrt gewähren. Ferner kann an dieser Stelle auch überprüft werden, ob ein Kreisverkehr eingebracht werden kann, was aber einen grundlegenden Umbau des Knotens zu Folge hätte.

Am KP Friesenstraße / Zur Seeschleuse (3) soll die LSA so gestaltet werden, dass das Fahren auf der Achse Zur Seeschleuse – Friesenstraße (Ost) als Hauptachse bevorzugt wird. Die Einfahrt in die Friesenstraße (West)

soll durch eine sogenannte „unechte Einbahnstraße“ unterbunden werden. Die Einfahrt vom Knotenpunkt in die Friesenstraße (West) ist zwar nicht möglich, der Abschnitt der Friesenstraße zwischen Bahnhofstraße und Zur Seeschleuse bleibt aber weiterhin im Zweirichtungsverkehr möglich.

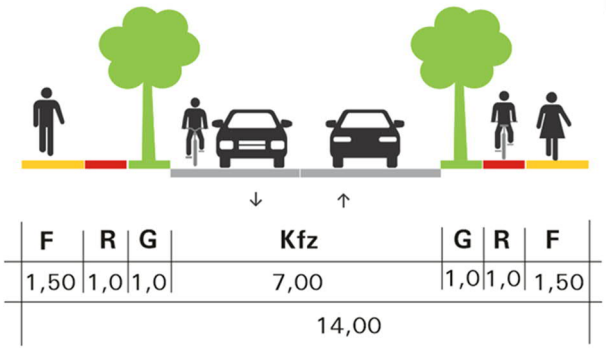
Die Wirkung der Maßnahmen wird mit Hilfe des Verkehrsmodells (siehe auch Kapitel 5.2) nachgewiesen. Durch diese Maßnahmen ist zu erwarten, dass der Verkehr in der Friesenstraße stark auf etwa 800 – 1.400 Kfz/24h zurück gehen wird (siehe Abb. 69).

Verkehrsmodell: Analyse [Kfz/24h]

Verkehrsmodell: Prognoseplanfall [Kfz/24h]

Abb. 69 Verkehrsstärken in der Analyse und im Prognoseplanfall im Bereich Bahnhofstraße, Friesenstraße und Zur Seeschleuse

Derzeit entspricht die Fahrbahn mit ca. 7,0 m Breite und Tempo 50 einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße. In der Prognose kann die Kfz-Verkehrsstärke mit ca. 1.500 Kfz/24h beziffert werden und kann daher mit ihrer neuen Bedeutung eine modifizierte Gestaltung erfahren. Der Radverkehr kann in einem solchen Szenario sicher auf der Fahrbahn geführt werden. Abschließend der oben beschriebenen Maßnahmen an den drei Knotenpunkten wird empfohlen Tempo 30 einzuführen und den Radverkehr mit sogenannten „Sharrows“ auf der Fahrbahn zu unterstützen. Ferner besteht auch die Möglichkeit die Straße als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ zu widmen.



Querschnitt im Bestand an der Friesenstraße

Planfall mögliche Gestaltung der Friesenstraße (Variante)

Abb. 70 Bestandsquerschnitt (links) und Gestaltungsmöglichkeiten (rechts) in der Friesenstraße

10.4 Aufenthaltsqualitäten schaffen

Durch eine zeitgemäße und verkehrsgerechte Nutzung können Straßenräume nachhaltig städtebaulich aufgewertet werden, ohne einzelne Nutzergruppen einschränken zu müssen. Die untersuchten Räume in Papenburg 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. Mit zugeschnittenen Maßnahmen soll auf städtebauliche Missstände reagiert werden.

Meyers Mühle

Begegnungszonen oder Shared Spaces sind Bereiche, die auf gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer abzielen. Durch eine niveaugleiche, einheitliche Gestaltung von Knotenpunkten oder Straßenabschnitten, die einen besonders hohen Querungsbedarf im Fußverkehr aufweisen, wird die Aufmerksamkeit erhöht und die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern gefördert. Ziel ist ein langsamerer, dafür gleichmäßiger Verkehrsfluss, von dem alle profitieren. Die geeignete Beschilderung solcher Begegnungszonen ist in Deutschland die Tempo 20-Zone ggf. mit dem Zusatz „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“. Ergänzend ist eine ortstypisch gestaltete Beschilderung als Begegnungszone möglich (vgl. Abb. 71). §1 der Straßenverkehrsordnung schafft den Rahmen dafür.

Abb. 71 Begegnungszone Frankfurter Straße in Bad Rothenfelde (etwa 7.000 Kfz/24 h)

Der Abschnitt am KP Am Stadtpark / Hauptkanal rechts, unmittelbar an der Bus-Haltestelle „Ems-Center / Mariengymnasium“ liegt zwischen dem Stadtpark, dem Mariengymnasium, dem Ems-Center sowie am Ortszentrum Untenende am Hauptkanal und der namensgebenden Meyers Mühle. Durch die Funktionen Schule, Einzelhandel, Freizeit und Erholung wird dieser Raum von vielen verschiedenen Nutzern durchquert. Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs warten auf Busse, Zufußgehende und Radfahrende sowie Kfz-Fahrende sind auf dem Weg zum Einkaufen, zur Schule oder zum Stadtpark. Damit wird ein hoher Anspruch an den Raum gestellt.

Zur Schaffung eines attraktiven Bereichs in dieser zentralen Lage wird die Schaffung einer Begegnungszone angeregt.

Abb. 72 Bestandssituation Querung Meyers Mühle mit Blick auf den Stadtpark (oben) und Visualisierung des Planungszustandes bei Umgestaltung zu einer Begegnungszone (unten); erste Ideenskizze

Der Bereich stellt einen wichtigen Übergang zwischen dem Stadtpark und den Geschäftsbereichen zu Meyers Mühle dar. Die Verkehrsbelastung liegt derzeit bei etwa 10.500 Kfz/24 h. Der Bereich ist zwar bislang mit der Gestaltung der Haltestelle als Busbucht, den getrennten Geh- und Radwe-

gen auf alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen ausgerichtet, Defizite werden aber wegen der verschiedenen Wegebeziehungen vor allem im Querverkehr gesehen. Während der Begehung konnte beobachtet werden, dass trotz Fußgängerüberweg auch zahlreiche Querungsvorgänge außerhalb dieses Bereiches stattfinden und es zu Verzögerungen im Kfz-Verkehrsfluss kommt.

Durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite und eine niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums kann eine einheitliche Platzfläche entstehen. Die Fahrbahnbegrenzung kann beispielsweise niveaugleich durch Rinnen oder Tiefborde erfolgen, mit dem Ziel, optimale Sichtverhältnisse zwischen Kraftfahrzeugverkehr und querenden Fußgängern und Radfahrenden zu schaffen. Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit sind taktile Leitelemente in die Seitenräume zu integrieren. Um blinden Menschen oder auch Kindern eine sichere Querung zu ermöglichen, ist die Integration einer Bedarfs-LSA auf Höhe des heutigen Fußgängerüberweges denkbar, aber nicht zwingend erforderlich. Auf Anforderung schaltet die sonst dunkle Anlage für den Kraftfahrzeugverkehr auf Rot und ermöglicht eine sichere Querung.

Kurzfristig kann die Umsetzung der Begegnungszone auch provisorisch erfolgen. Durch Markierungsarbeiten begleitet durch eine öffentlichkeitswirksame Kampagne kann mit überschaubaren finanziellen Mitteln eine Testphase mit anschließender Evaluation durchgeführt werden (vgl. Abb. 73).

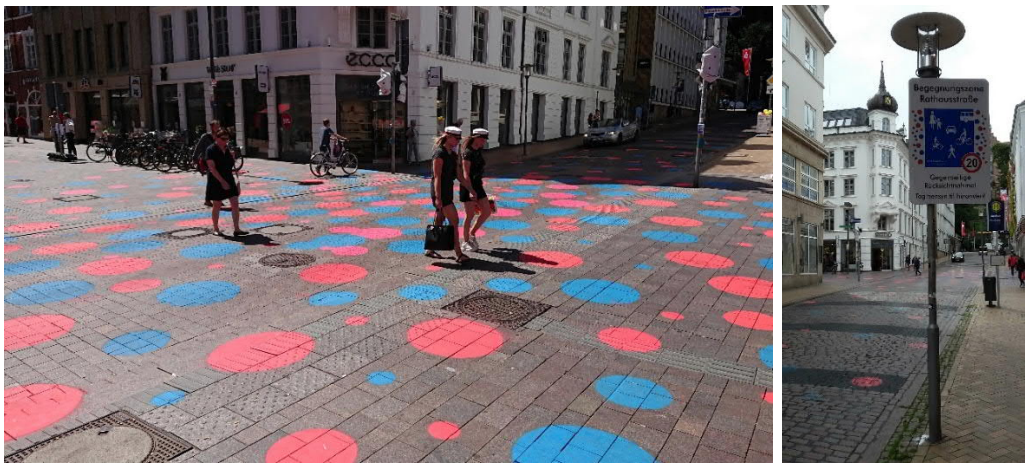


Abb. 73 Temporäre Begegnungszone in Flensburg

Splitting

Der Bereich Splitting ist der zentrale Hauptgeschäftsbereich vom Obenende, angrenzend finden sich verschiedene Dienstleister, Einzelhändler und Gastronomie wieder. Trotz der vielzähligen Funktionen wird der Raum in erster Linie vom Kfz-Verkehr dominiert, der Bereich wird von ca. 10.900 Kfz/24h durchfahren. Mittig führt die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs durch „Splitting rechts“, der Teil des Stadtrings ist. Links und rechts davon verlaufen Nebenstraßen zum Erreichen von Pkw-Stellplätzen. Der Radverkehr bewegt sich an der Ostseite auf der Nebenstraße „Splitting links“ zusammen mit dem ruhenden Verkehr, wodurch Konflikte zu ein- und ausfahrenden Pkw entstehen können. Die restlichen Flächen sind dem Fußverkehr

vorbehalten, die ungenügend bemessen sind und den Geschäftsfunktionen wenig Möglichkeit geben mit dem Außenraum zu interagieren.

Seitenstraßen an Splitting zur Erschließung der Pkw-Stellplätze

Hauptverkehrsstraße „Splitting rechts“

Abb. 74 Bestandsanalyse Splitting

Durch eine Neuordnung der Verkehrsflächen können zentrale Funktionen herausgestellt werden, ohne die Funktion von Verkehrswegen einschränken zu müssen. Im Allgemeinen soll den Geschäftsfunktionen mehr Fläche zur Verfügung gestellt werden, damit Außenverkäufe und -gastronomie möglich gemacht werden kann. Zukünftig sollte bei Maßnahmen stärker darüber abgewogen werden, ob Pkw-Parkraum zugunsten anderer Funktionen vermindert werden kann, sofern Alternativen zu Verfügung stehen. Dadurch kann viel Fläche anderen Nutzungen zugeschlagen werden. Die Pkw-Parkflächen könnten niveaugleich zum Seitenraum angelegt werden, sodass sie stärker in die Gestaltung des Seitenraums eingebunden sind, z.B. zur Gestaltung von Parklets (s. Kap. 0).

Es werden zwei Varianten untersucht. Die Variante I stellt eine Gestaltungsmöglichkeit bei den Bestandsverkehrsstärken dar. In der Variante II werden neue Potenziale der Flächenaufteilung im Straßenraum unter Berücksichtigung der Verlängerung der Nordtangente (+ Maßnahmenbündel) aufgezeigt, wodurch die Kfz-Verkehrsstärken im Splitting nachhaltig abnehmen.

In Variante I wird an beiden Seiten ein großzügiger Seitenraum angeordnet, der Außenfunktionen möglich macht und den Fußverkehr stark fördert. Zum Erreichen der jeweiligen Seiten wird über die Straße „Splitting rechts“ eine 2,0 m breite durchgehende Mittelinsel angeordnet, die das Queren individuell und linear in zwei Etappen möglich macht. Damit kann der trennenden Wirkung der Hauptverkehrsstraße deutlich entgegengewirkt werden. An der Ostseite kann über die Straße „Splitting links“ eine Fahrradstraße eingerichtet werden, die in Ausnahmefällen für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge geöffnet werden kann.

Variante II wurde im Hinblick auf die Planungen an der Nordtangente entwickelt. Da durch die Abnahme des Kfz-Verkehrs weniger Verkehrsflächen benötigt werden, könnte z.B. der Kanal im Splitting entsprechend der

historischen Situation wieder geöffnet werden, wodurch eine direkte Integration des Kanals in den Raum erfolgt. Stege und Brücken würden eine Verbindung zwischen Zentrum und Wasser implizieren, zudem bedeuten weniger befestigte Flächen eine bessere mikroklimatische Situation für das Zentrum Obenendes. Im Vergleich zu Variante I werden die Seitenräume zwar kleiner gestaltet, aber stellen trotzdem eine Verbesserung zur Bestandssituation dar. Querungshilfen sollten unterstützend eingebracht werden, beispielsweise durch eine einzelne Mittelinsel oder Bedarfs-LSA. Der Radverkehr kann im Seitenraum auf gemeinsamen Geh- und Radwegen oder auch, aufgrund der geringeren Kfz-Verkehrsstärken, im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

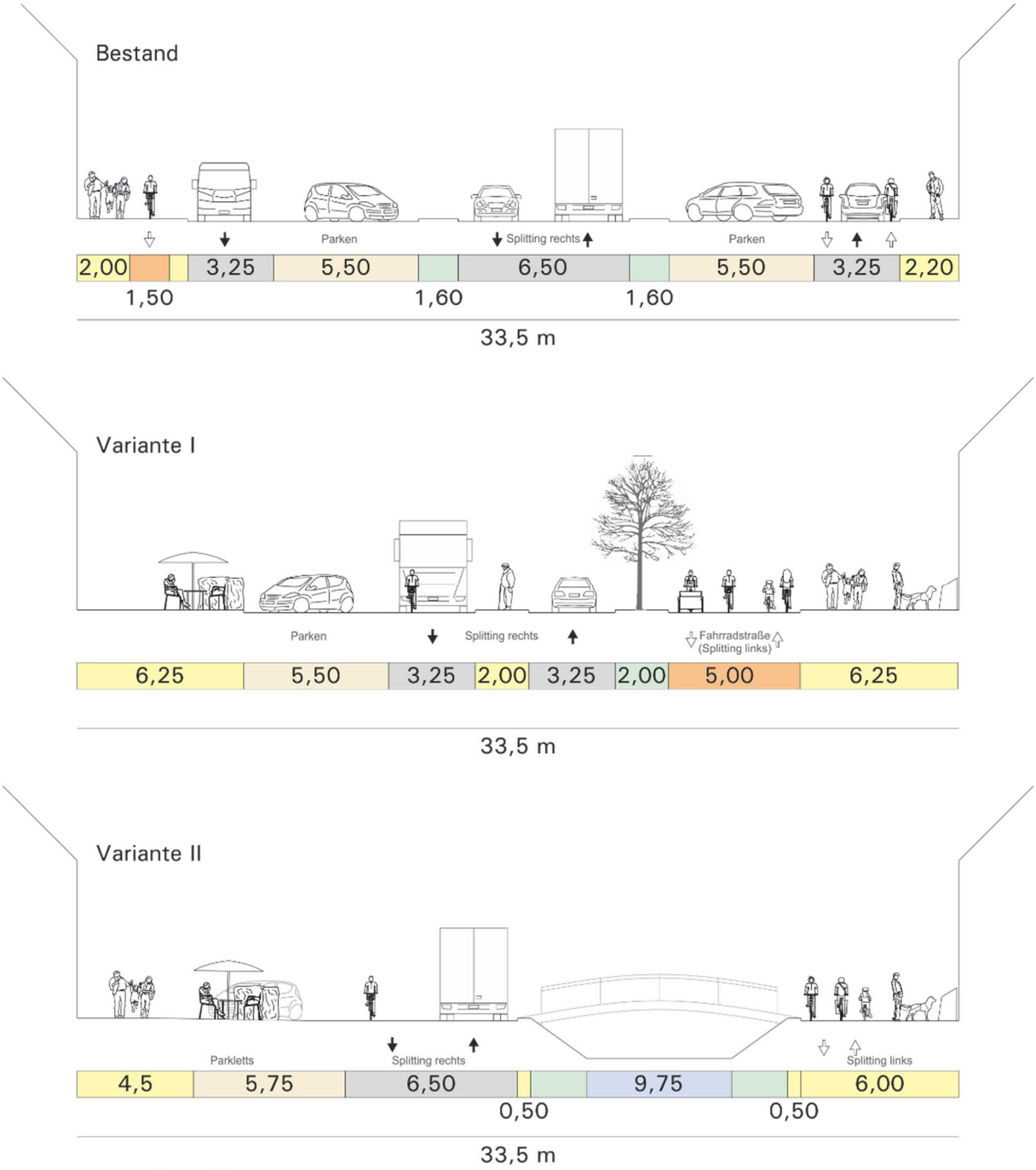


Abb. 75 Querschnitt Splitting: Bestandssituation und Varianten I und II

10.5 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.

Eltern stellen sich dabei die Frage, ob sie ihren Kindern die Selbstständigkeit im Straßenverkehr zumuten können, denn Kinder haben sicherheitsrelevante Nachteile:

- ein eingeschränktes Beurteilungsvermögen, resultierend aus fehlender Erfahrung zur Einschätzung von Gefahrensituationen,
- ein geringeres Risikobewusstsein und nicht zuletzt
- körperlicher Nachteile (Größe, Geschwindigkeit).

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.

Über die genannten Einzelmaßnahmen an Verkehrsanlagen hinaus sind die Ansprüche von Kindern an ihr weiteres Umfeld in der Planung zu berücksichtigen:

- Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld.
- Nahgelegene und sicher erreichbare Spiel-/Bolzplätze.
- Sichere Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Die Verkehrssicherheit ist auch der wesentliche Aspekt der Verkehrserziehung im Kindergarten und in der Schule. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch Maßnahmen der Verkehrswacht oder der Interessengruppen wie ADAC, ADFC oder VCD, oft mit Unterstützung lokaler Medien. Die Polizei begleitet an den meisten Schulen den „Fahrradführerschein“, den Kinder in der dritten bzw. vierten Klasse machen können.

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.

Eine wesentliche Voraussetzung zur Erstellung eines Schulverkehrskonzepts ist eine gute Ortskenntnis. Das Einbeziehen des lokalen Sachverstandes, einerseits der Verwaltung, der örtlichen Polizei als auch der Eltern und des Lehrpersonals ist deshalb ein allgemein üblicher Arbeitsansatz. Verschiedene Handreichungen[6] beschreiben die möglichen Arbeitsschritte.

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.

Schulverkehrskonzept Michaelschule

Dazu werden am Beispiel der Michaelschule in Papenburg grundlegende Maßnahmen empfohlen: Elternhaltestellen, Querungshilfen und zusätzliche Gehwege, „Walking-Bus“. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die sich gegenseitig bedingen und in Varianten abgewogen werden können:

- Einrichtung einer Elternhaltestelle direkt am Splitting links
  - Temporäre Einrichtung auf den vorhandenen Parkbuchten nahe der Fußgänger-LSA
  - Mindestens fünf Stellplätze je Richtung
  - Ggf. Befestigung an der Kanalseite sowie ausreichende Beleuchtung sicherstellen
  - Für den Spillmannsweg wird eine temporäre Zufahrtsberechtigung von 7-8 Uhr und 13-15 Uhr für Anwohner, HöB und die Kindertagesstätte angeordnet, dadurch wird eine deutliche Entlastung des Spillmannsweg erreicht
- Einrichtung einer Elternhaltestelle an der Bushaltestelle Michaelschule
  - Nutzung des vorhandenen Wendehammers als Elternhaltestelle
  - Autofreier Gehweg bis Michaelschule

[6] Praxisgerechte Leitfäden sind beispielsweise:
Bundesanstalt für Straßenwesen
„Schulwegpläne leichtgemacht“, Bergisch Gladbach 2012
Allgemeiner Deutscher Automobilclub – ADAC
„Sichere Schulwege“, München 2013
Allgemeiner Deutscher Automobilclub – ADAC
„Das Elterntaxi an Grundschulen“, München 2015

– Das Zufußgehen unterstützen durch Maßnahmen wie „Walking-Bus“
  - An gemeinsam entwickelten Routen SchülerInnen auf dem Hin- und Rückweg von einer erwachsenen Person begleiten, dazu unterstützend Wegebeziehung und Querungshilfen einleiten (s.u.)

– Querungshilfen einrichten
  - Lücken im Gehwegenetz schließen. Wege nicht unmittelbar an der Fahrbahn enden lassen, sondern durch Querungsanlagen an den nächsten Weg anschließen, z.B. an Splitting über Umländerwiek-Kanal
  - Anschluss an bestehende Wegebeziehungen wie beispielsweise Höhe Adresse Splitting rechts 44 über die Straße Splitting, am KP Splitting rechts / Spillmansweg, KP Umländerwiek links / Mendelstraße etc.
  - Wege ausreichend beleuchten und kenntlich machen

– Einrichtung ausreichender und moderner Fahrradabstellanlagen

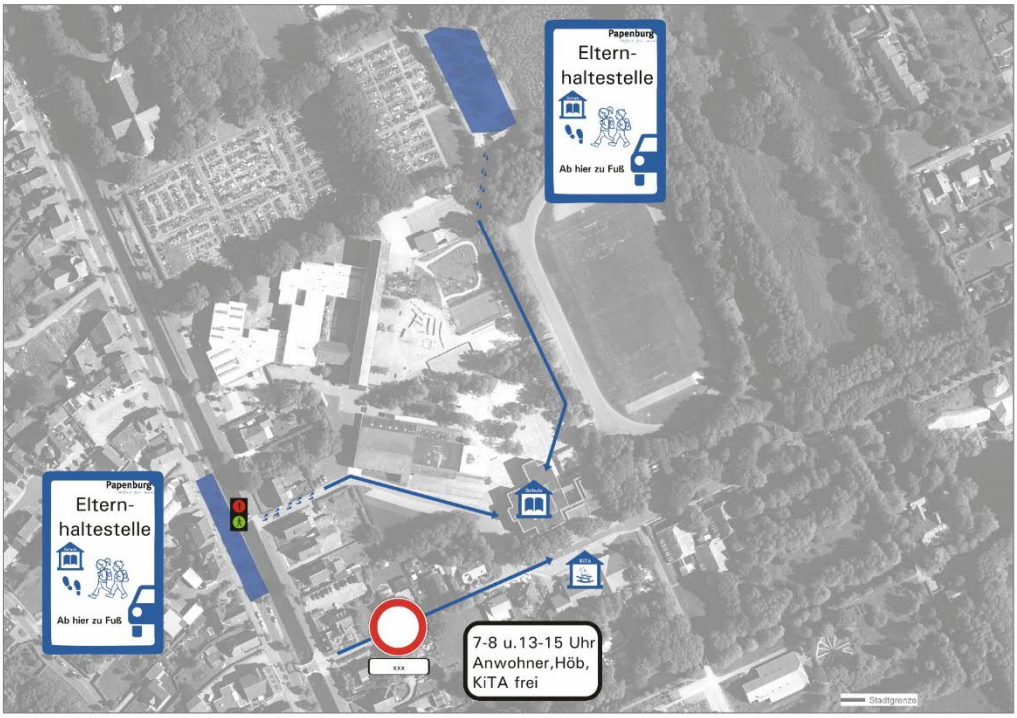
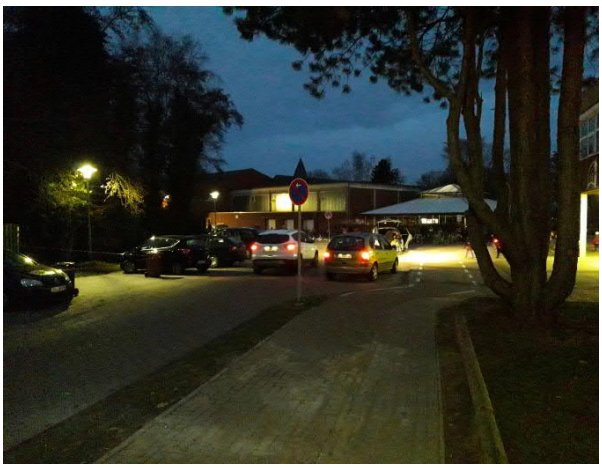


Abb. 76 Mögliche Elternhaltestellen im Umfeld der Michaelschule



Vorfahren von Pkw

Aufstauen und Kreuzen von Geh- und Radwegen

Zufahrt Kita St. Michael

Wege enden unmittelbar auf Fahrbahn

Abb. 77 Bestandssituation im Umfeld der Michaelschulen und Kita St. Michael

Die genannten Maßnahmen müssen durch die Information und Sensibilisierung der Eltern für alle genannten Aspekte ergänzt werden. Dabei geht es auch 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. Es wird an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert, sowohl im verkehrssicheren Verhalten als auch im Mobilitätsverhalten insgesamt. Auch dabei darf nicht vergessen werden, dass der Weg nicht nur aus Bequemlichkeit gemacht wird: Die Witterung im Sommer und Winter, Soziale Sicherheit oder Wegelänge; nur einige Gründe, warum das Pkw für den Schulweg oft genutzt wird.

Über die möglichen Maßnahmen kann im Rahmen einer Projektwoche an den Schulen informiert und gemeinsam Fußabdrücke oder ähnliches auf den Schulwegen aufgemalt werden. Zur Steigerung der Akzeptanz bei Eltern und Bewohnern sollten die Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Auf diese Art und Weise können Programme wie der „Walking-Bus“ ins Leben gerufen werden. Sie ist eine Maßnahme der Schulwegsicherung, bei der Erwachsene auf ausgewählten und zusammen entwickelten Routen SchülerInnen begleiten.

Abb. 78 Flankierende Maßnahmen bei Einrichtung einer Elternhaltestelle, links Fußabdrücke malen[7]

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.

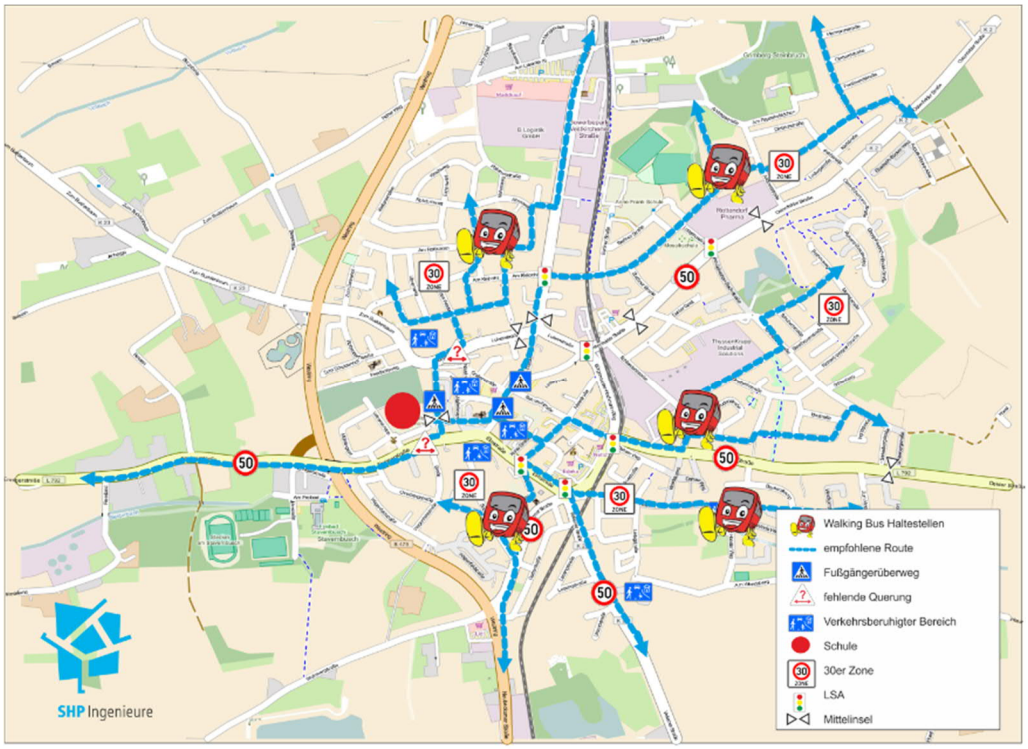


Abb. 79 Beispiel Schulwegplan Ennigerloh

[7] https://www.wr.de/staedte/dortmund/nord-west/bring-und-abholbereiche-sollen-schueler-selbststaendiger-machen-id9890358.html

Die Pläne sind eine Hilfestellung für Eltern, da sie Wege aufzeigen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlen werden. Gleichzeitig sorgen Schulwegpläne für mehr Transparenz durch die Verdeutlichung von sicheren Querungsstellen und durch die Schaffung eines gemeinsamen Bildes von der örtlichen Schulwegsituation. Die Erstellung eines Schulwegplanes ist als Gemeinschaftsaufgabe anzusehen, in der die Erfahrungen von Eltern, Schulen sowie der Polizei und Verkehrssicherheitsorganisationen mit einfließen. Schulwegpläne können für zufußgehende und radfahrende SchülerInnen erstellt werden. Darüber hinaus werden Hinweise zu geeigneten Bring- und Holzonen für die Eltern gegeben, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen.

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.

In der Abb. 80 ist die bewährte Vorgehensweise für die Erarbeitung eines Schulwegplanes abgebildet. In der Startphase werden die Ziele und der Anlass definiert sowie die mitarbeitenden Akteure festgelegt. Die Bestandsaufnahme umfasst die Ermittlung der Schulwege, die gegenwärtig genutzt werden, die Erstellung einer Unfallanalyse und das Herausarbeiten von Konfliktzonen durch eine Begehung vor Ort. Spätestens in dieser Phase erfolgt die Beteiligung der Eltern. Durch die Analyse des Bestands werden Routenempfehlungen ausgesprochen und einvernehmlich ein Maßnahmenplan erstellt. Die Umsetzung aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse umfasst die Planerstellung und die Verarbeitung der Empfehlungen hinsichtlich der gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen. Eine spätere Wirkungskontrolle der empfohlenen Maßnahmen ist ein wichtiger Bestandteil einer erfolgreichen Schulwegplanung. In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung sind gezielt unterstützende bauliche und betriebliche Maßnahmen zu überlegen.

Abb. 80 Erarbeitung eines Schulwegplanes

Die Zielfelder der Schulwegplanung umfassen mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit die Förderung der selbstständigen Mobilität sowie die Stärkung der sozialen Kompetenz der Schüler. Die Steigerung der Verkehrssicherheit wird durch Unfallprävention, aber auch durch die gewähl-

ten Routen, die sich durch eine hohe soziale Sicherheit auszeichnen, erlangt. Die Förderung der selbstständigen Mobilität ergänzt den sozialen Entwicklungsprozess der Kinder. Außerdem sollen durch das eigenständige Bewältigen des Schulweges die motorischen und kognitiven Fähigkeiten verbessert werden. Es soll es zu einer Minimierung des motorisierten Verkehrsaufkommens kommen, d.h. das „Elterntaxi“ soll weitgehend vermieden oder zumindest ausgelagert werden. Das Zielfeld, das die Stärkung der sozialen Kompetenz beinhaltet, wird durch die Interaktion mit anderen Kindern während des Schulweges unterstützt.

10.6 Erschließung Dever-Park

Eines der wichtigsten Ziele im Alltagsverkehrs sind Einzelhandelseinrichtungen, die in kleineren Städten immer zuerst auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet sind, andere Verkehrsteilnehmer werden daher eher eingeschränkt. Im Folgenden sollen Maßnahmen aufgezeigt werden, eine ausgewogene verkehrliche Ausrichtung für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen.

Heutige Situation
In den Stadtteilzentren Obenende, Untenende und Aschendorf liegen die Hauptgeschäftsbereiche entlang der Straßenräume von Splitting, Hauptkanal und Große Straße. Größere Grundversorger liegen an mehreren Standorten verteilt am Untenende, Obenende und in Aschendorf. Die Einkaufszentren Dever Park und Ems-Center sind hierbei die größten Einzelhandelsstandorte in Papenburg und liegen im Untenende. Keine Versorger gibt es wiederum in Herbrum, Nenndorf und Tunxdorf, Bewohner sind auf die Einrichtungen in Papenburg und Aschendorf angewiesen.

Die untenstehende Karte zeigt die größten Einzelhandelsstandorte in Papenburg.

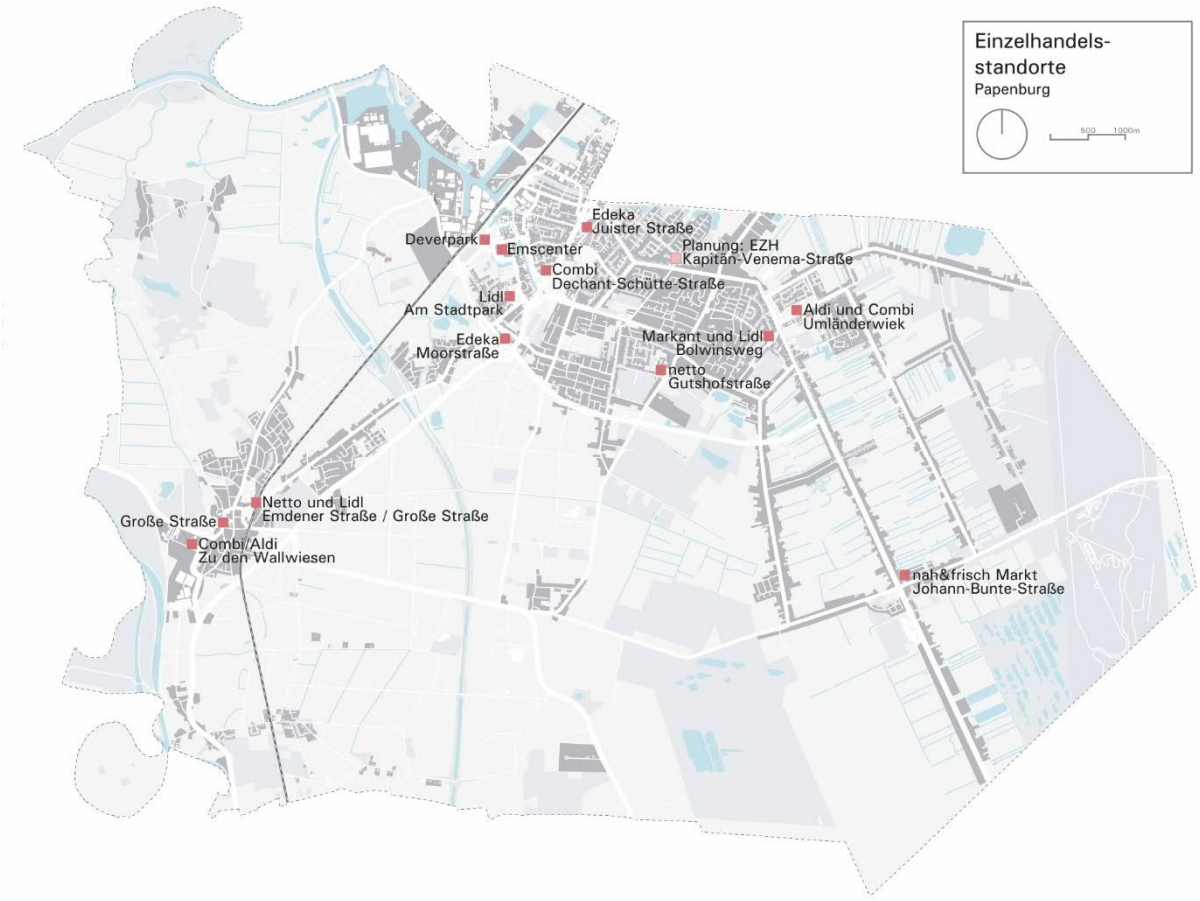


Abb. 81 Einzelhandelsstandorte in Papenburg

Im Allgemeinen sind Supermärkte und Einkaufszentren in Papenburg auf die Anfahrt mit dem Pkw ausgerichtet und bieten viele und kostenlose

Stellplätze an. Die Einzelhändler in den Stadtteilzentren können zum größten Teil keine eigenen Stellplätze anbieten, Kunden können aber die derzeit kostenlosen Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum nutzen. An einigen Einzelhandelsstandorten gibt es die Möglichkeit, Einkäufe in Spinde oder im Eingangsbereich abzugeben, sodass mehrere Besorgungen auch ohne Auto gemacht werden können. Auch liegen in der Regel Fahrradabstellanlagen vor, womit das Abstellen des eigenen Rads möglich ist. Eine Besonderheit stellt die Straße Hauptkanal dar, die in den Sommermonaten für den Kfz-Verkehr gesperrt wird und somit einen großzügigen Aufenthaltsbereich schafft. Dies hat den Vorteil, dass der Bereich verkehrsberuhigt wird und Geschäfte die Möglichkeit haben mit den Außenbereichen zu interagieren.

Während insbesondere die Stadtteilzentren teilweise gut mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichbar sind, ist die Anbindung des Einzelhandels an das Fuß- und Radverkehrsnetz defizitär. Geh- und Radwege schließen in einigen Fällen nicht an die Standorte an, es entstehen Konflikte, wenn Wege mit dem Kfz-Verkehr gekreuzt werden oder Querungshilfen fehlen.

Maßnahmen

Mit dem Ziel, alle Verkehrsmittel gleichermaßen zu fördern, sollen Rad- und Fußwegeverbindungen an den Einzelhandelsstandorten herausgestellt werden. Am Beispiel des Deverparks sollen verschiedene Maßnahmen aufgezeigt werden, wie sie an Einzelhandelsstandorten angewendet werden können. Die untenstehende Grafik zeigt zunächst die Bestandssituation und den Querungsbedarf an Straßen in diesem Bereich.

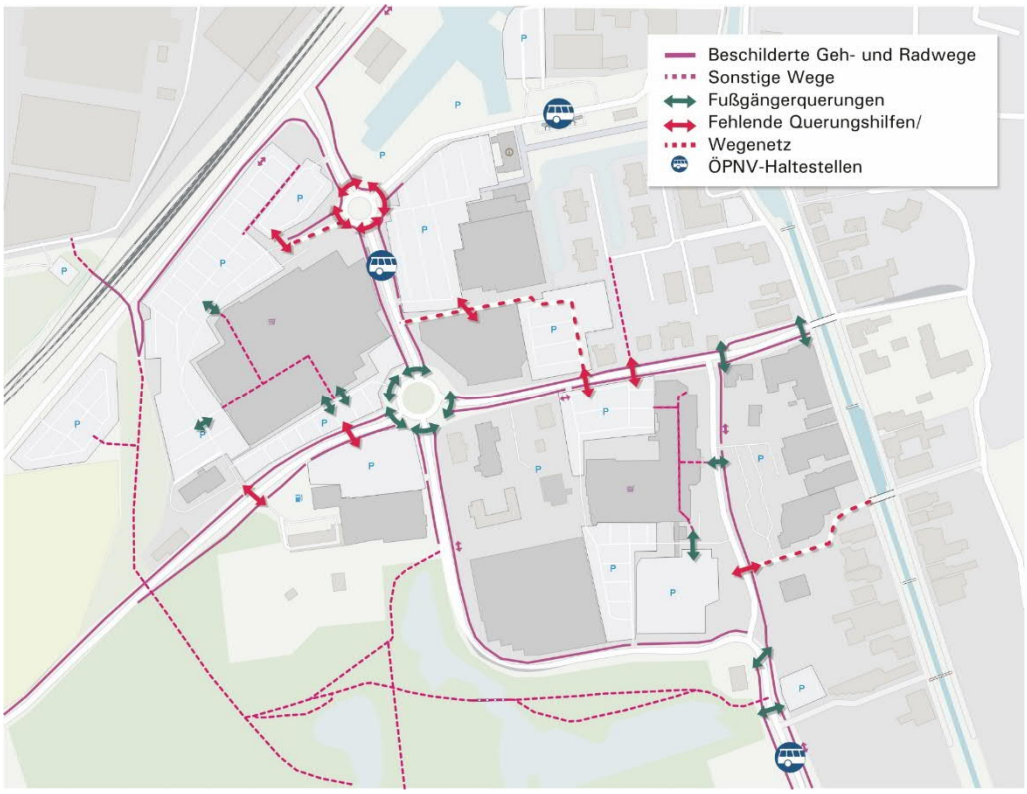


Abb. 82 Wegenetz Deverpark

Der Einzelhandelsstandort ist stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, die Gebäude werden regelrecht von Pkw-Parkplätzen umringt, was zu einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen führt. Währenddessen sind interne Fuß- und Radverbindungen unklar. Zwischen den Einzelhandelseinrichtungen besteht ein hoher Querungsbedarf, jedoch stehen Querungshilfen nicht zur Verfügung. Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass Besucher zwischen den Einzelhandelseinrichtungen auf der anderen Straßenseite mit dem Pkw fahren.

Daher sollen an den analysierten Wegebeziehungen (siehe Abb. 82) Querungshilfen eingebracht werden. An den Knotenpunkten sollten zunächst grundsätzlich Querungshilfen an allen Zufahrten zur Verfügung stehen, weil hier nicht nur Kfz, sondern auch Fuß- und Radverkehrswege aufeinandertreffen. An Kreuzungen sollten sie mindestens mit abgesenktem Bord und Bodenmarkierungen eingebracht werden, an Kreisverkehren sollte der Standard ein Fußgängerüberweg sein.

Ähnliches gilt für den Querungsbedarf an Strecken. Insbesondere dort, wo Gehwege auf eine Straße führen, z.B. am Deverweg vom Touristikhafen oder am Deverweg vom Stadtpark. Diese Querungshilfen können mit abgesenkten Borden und taktilen Elementen eingebracht werden um kurzfristig an wichtigen Punkten dem Querungsbedarf gerecht zu werden. Langfristig soll überprüft werden, wo an solchen Stellen Querungshilfen mit Mittelinseln eingebracht werden könnten.

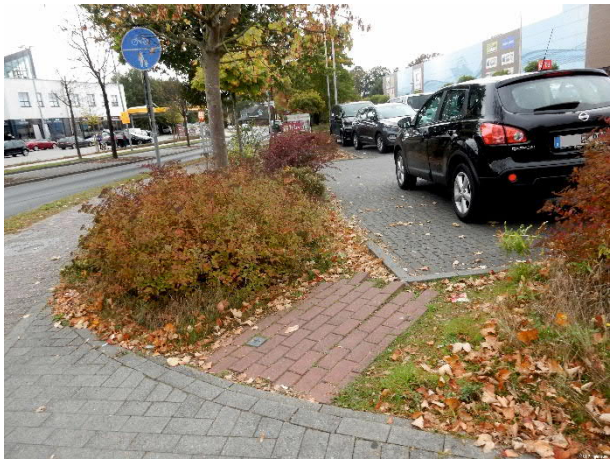
Trampelpfade über Grünstreifen und abgebrochene Zweige in der Grünstruktur sind Zeichen für unterbrochene Wegeverbindungen, die durch bauliche Strukturen eingeschränkt wurden. An solchen Stellen sollten Wege befestigt werden und wenn nötig mit abgesenktem Borden an Wege angeschlossen werden. In Abb. 83 (Foto Mitte rechts) wird beispielhaft deutlich, wie zwischen Media Markt und dem Albers Einrichtungshaus eine Wegebeziehung von einem Grünstreifen blockiert wird, Zufußgehende dennoch die Achse für sich nutzbar machen. Dort wo bereits Zugänge bestehen muss sichergestellt werden, dass diese nicht von Pkw zugeparkt werden können und barrierefrei zugänglich sind, ein Negativbeispiel zeigt Abb. 83 (Foto Mitte links). Hierbei kann eine Beschilderung für Zufußgehende und Radfahrende unterstützend eingebracht werden.

Im Fahrradverkehr sollte weiterhin angestrebt werden, Standorte mit modernen Fahrradbügeln auszustatten. Die Standortwahl der Abstellanlagen sollte sich an den Kriterien Eingangsnähe, Einsehbarkeit, Standsicherheit und Erreichbarkeit orientieren. Ergänzend können diese idealerweise überdacht werden.

Eine Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen muss auch mit einer Förderung des öffentlichen Bus-Verkehrs einhergehen. In den Stadtteilen, wo es kein Einzelhandelsangebot gibt, sind Bewohner auf das Angebot in den Nachbarorten angewiesen. Besonders ältere Menschen sind hierbei von einer Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen in Nähe der Eingänge der Einzelhändler soll angestrebt werden.

Straßen- und Parkraum zwischen Markant und Lidl, Bolwinsweg

Farradabstellanlage am Dever-Park, Ecke An der Alten Werft / Deverweg („Felgenkiller“)



Gehweganschluss über einen Parkplatz wird von parkendem Fahrzeug blockiert

Unklare Fußverbindung zwischen Einzelhändlern, MediaMarkt Nähe Dever-Park

Deverweg, mit gemeinsamen Geh- und Radweg, fehlende Querungshilfe (Bordsteinabsenkung)

Kreisverkehr An der alten Werft/Ölmülenweg

Abb. 83 Infrastruktur an Einzelhandelsstandorten

10.7 Betriebliches Mobilitätskonzept Meyer-Werft

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein von Betrieben unterstützter Ansatz zur Entwicklung und Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsangeboten. Es analysiert das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten (Arbeitswege), den Fuhrpark, Dienstreisen sowie den Kundenverkehr eines Betriebes und macht auf den jeweiligen Betrieb und seine Mitarbeiter/innen zugeschnittene Vorschläge für eine klimafreundlichere Mobilität.

Das Ziel ist es, eine möglichst effiziente, sichere, sozial-, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zu erreichen. Der Fokus beim betrieblichen Mobilitätsmanagement liegt weniger auf der Abwicklung von Güterverkehr und Logistik.

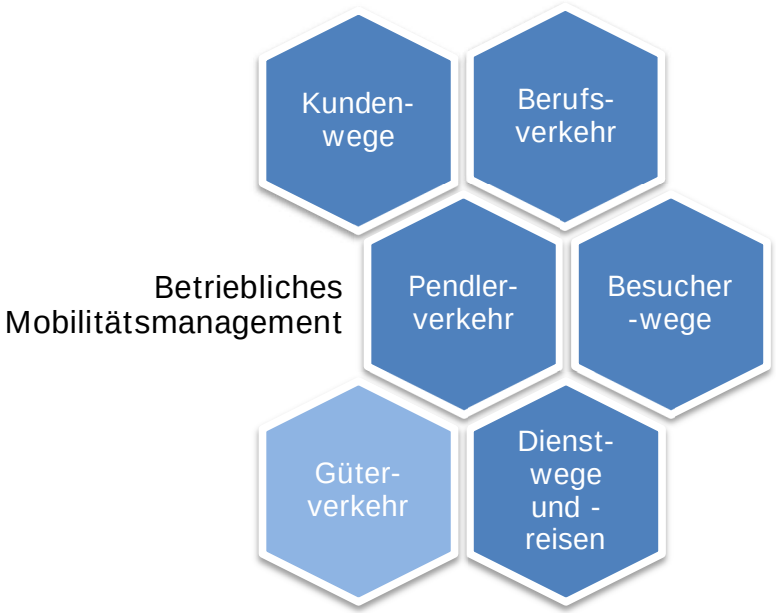


Abb. 84 Bestandteile des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Insbesondere durch spezielle Angebote zur Nutzung des Fahrrades und/oder des öffentlichen Nahverkehrs werden dabei Alternativen zur Pkw-Nutzung entwickelt. Aber auch die Bildung von Fahrgemeinschaften und die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei Dienstfahrten oder bei Fahrten auf dem Firmengelände wird gefördert.

Für die Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es wichtig, dass in den Unternehmen ein breites Verständnis über die Herausforderungen und Aufgaben im Mobilitätsbereich entwickelt und entsprechend geschultes Personal aufgebaut wird. Ebenfalls bedarf es einer Fördermittelrecherche. Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen bieten Bund, Länder und vereinzelte Kommunen eine Vielzahl von Förderprogrammen an. Unternehmen können beispielsweise Unterstützung für den Aufbau von Ladeinfrastruktur erhalten. Unter folgenden Links können Fördermöglichkeiten des Bundes abgefragt werden:

- www.foerderinfo.bund.de
- www.foerderdatenbank.de

Mögliche Handlungsfelder im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind im Folgenden aufgeführt.

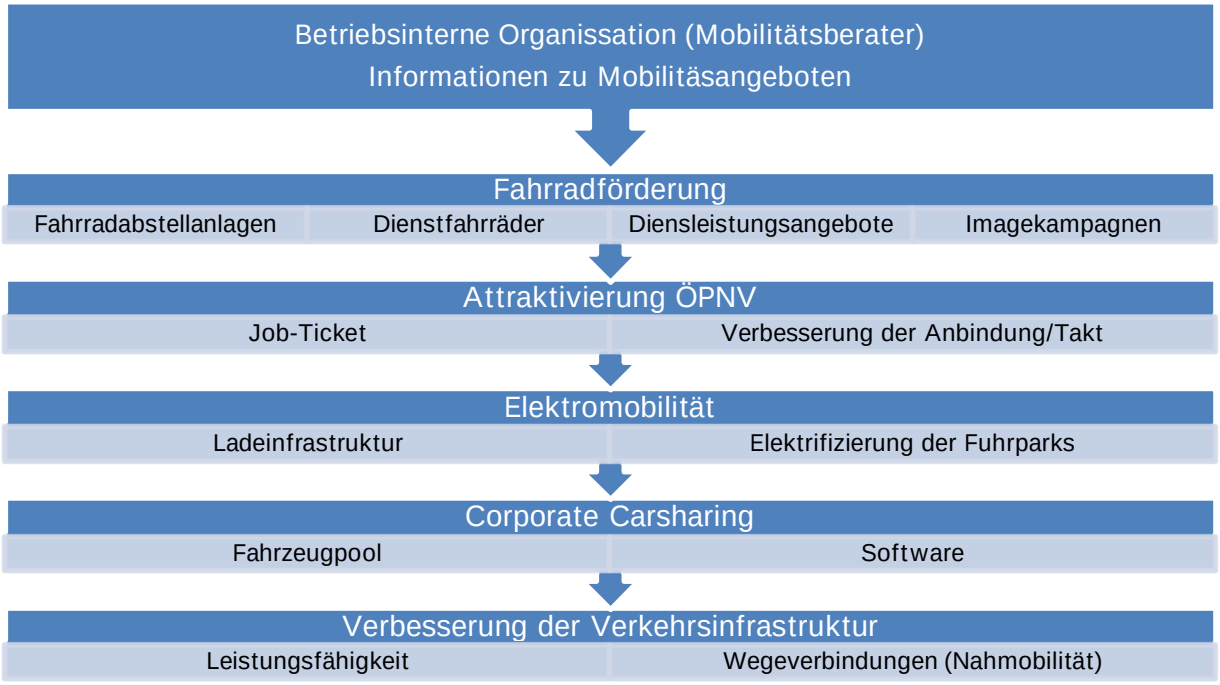


Abb. 85 Handlungsfelder Betriebliches Mobilitätsmanagement

Fahrradförderung

Es gibt bereits bundesweite Fördermaßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Gefördert werden bspw. Ausgaben für die Anschaffung von E-Schwerlastenfahrrädern und Schwerlastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahrradgebundenen Lastenverkehr. Die Fördermittel betragen bis zu 2.500 € je Fahrrad.[8]

Durch weitere Maßnahmen kann der Arbeitgeber das Radfahren fördern:
- gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder,
- Bereitstellung von Dienstfahrrädern,
- klimaschonende Dienstreisen,
- die Einführung von Fahrrad-Leasing-Angeboten für Beschäftigte und
- das Bereitstellen von Umkleidekabinen, Duschen, Schließfächern, Flickutensilien usw.
- gesponserte Fahrradhelme
- Regenkleidung

Bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit[9]“ können Arbeitnehmer von Mai bis August ihre körperliche Fitness unter Beweis stellen, in dem diese mit dem Rad zur Arbeit fahren. Nebenbei können auch tolle Preise gewonnen werden. Ziel sollte es sein, dass die Arbeitgeber auch nach dem Aktions-

[8] Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Kleinserien Klimaschutzprojekte, Schwerlastenfahrräder, www.bafa.de

[9] Mit dem Rad zur Arbeit, AOK Mitmachaktion in Kooperation mit dem ADFC, https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bundesweit/index.php

zeitraum weiter mit dem Rad zur Arbeit fahren. Die Verwaltung sollte hier als Vorreiter an der Aktion teilnehmen. Zudem können sich fahrradfreundliche Arbeitgeber durch den ADFC zertifizieren lassen.[10] Große Arbeitgeber in Papenburg sollen künftig von der Stadt auf die Möglichkeiten eines betrieblichen Mobilitätsmanagement aufmerksam gemacht werden, um das Radfahren durch gemeinsame Aktionen zu fördern.

Attraktivierung ÖPNV

Arbeitnehmer (Pendler), die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind fühlen sich mitunter weniger gestresst, da die Fahrt für private oder berufliche Aktivitäten genutzt werden kann. Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu stärken.

Eine Maßnahme ist die Bereitstellung eines Job-Tickets, das Mitarbeiter über ihren Arbeitgeber beziehen können. Viele Verkehrsunternehmen und -verbände gewähren ab einer gewissen Mindestabnahmemenge Rabatte; ein Zuschuss kann auch der Arbeitgeber übernehmen. Das Job-Ticket bietet den Vorteil, dass dieses auch in der Freizeit und am Abend oder am Wochenende genutzt werden kann. Weiterhin bieten einige Verkehrsverbünde vergünstigte Bike- und Carsharing-Tarife für Job-Ticket-Abonnenten an oder stellen Schnupper-Job-Tickets zur Verfügung.

Sofern der örtliche Verkehrsverbund kein Job-Ticket anbietet, kann der Betrieb den Kauf einer normalen ÖPNV-Tickets (bspw. Monatskarte) bezuschussen. Dies ist zwar eine freiwillige Zusatzleistung und mit Kosten verbunden, doch im steigenden Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte kann sich diese Investition lohnen. Darüber hinaus verringert ein hoher Anteil an ÖPNV-Pendlern im Betrieb den Parkraumbedarf.[11]

Die Meyer-Werft ist derzeit nur bedingt mit dem öffentlichen Verkehr angebunden. Die derzeitige Regionallinie 641 verkehrt zwar über die Rheiderlandstraße, aber dort befindet sich derzeit keine Haltestelle. Zudem verkehrt diese nur fünfmal täglich an Schultagen zwischen 07:00 und 15:00 Uhr. Ein Großteil der Beschäftigten reist mit dem Auto an, zum Teil bilden zumindest die Zeitarbeiter Fahrgemeinschaften.

In Abb. 86 sind mögliche Haltestellen an den jeweiligen Toren der Meyer-Werft dargestellt. Hier ist zu berücksichtigten, dass diese im Zuge der Neuverlegung des Bokeler Bogens entsprechend angepasst werden müssten. Für die Anbindung der Meyer-Werft werden zwei Optionen dargelegt:

- Verdichtung der Linie 641 mit zusätzlichen Halten an der Meyer Werft
- Firmenshuttle zu Schichtbeginn und -ende, der die Mitarbeiter an das ÖPNV-Netz anbindet. Dieser sollte einen Großteil der Wohngebiete von Papenburg erschließen. Die Haltestellen sollten mit ausreichend Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden, um den Radius bspw. in Richtung Rhauderfehn zu erweitern (B + R).

[10] Fahrradfreundlicher Arbeitgeber, https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/

[11] Betriebliches Mobilitätsmanagement, Chancen für die regionale Wirtschaft, Studie Februar 2019, IHK Köln, B.A.U.M

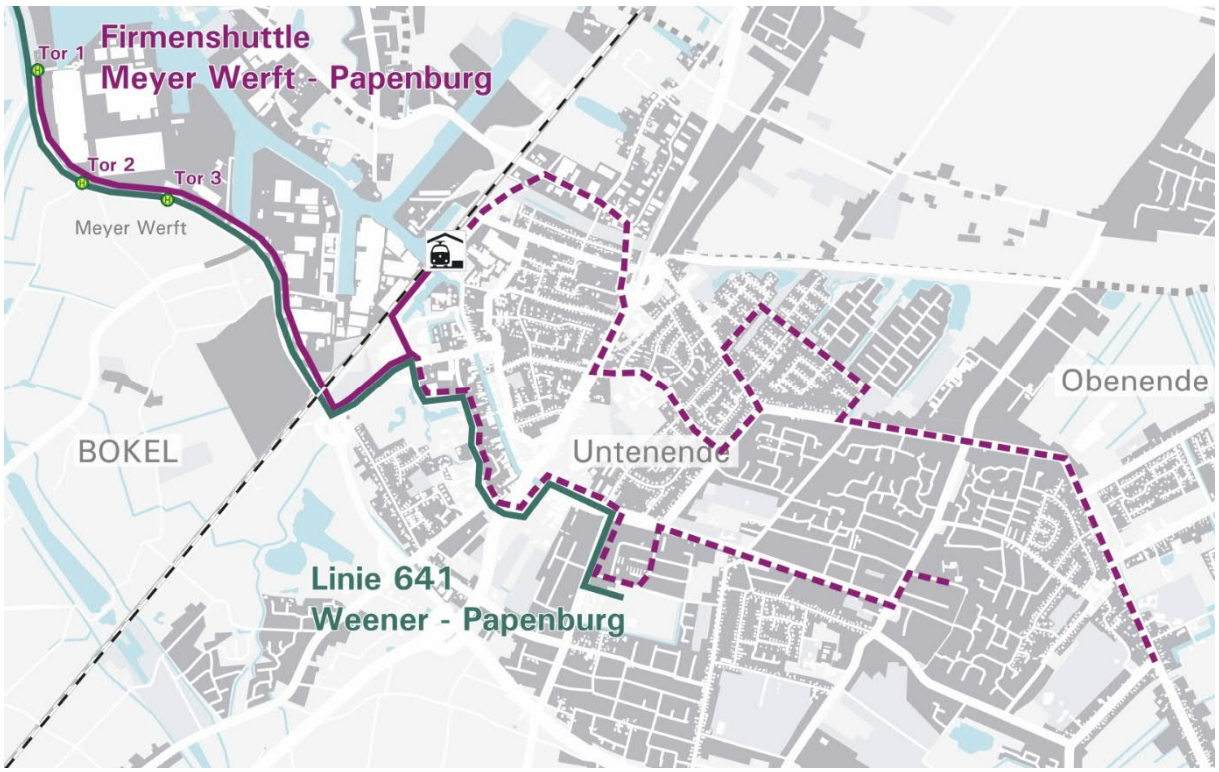


Abb. 86 Mögliche Anbindung der Meyer-Werft an den Bahnhof und Zentrum Untenende

Elektromobilität

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos voranzutreiben stellen der Bund und das Land derzeit Förderprogramme der Elektromobilität (bspw. https://www.foerderinfo.bund.de/elektromobilitaet) zur Verfügung. Aber auch durch kommunale Elektromobilitätskonzepte können Unternehmen Unterstützung beim Aufbau der nötigen Ladeinfrastruktur erhalten.

Die Elektrifizierung des Fuhrparks zählt derzeit zu den wichtigsten Maßnahmen bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Auch in den Maßnahmenkonzepten vieler Betriebe tauchen Elektromobilität und alternative Antriebe immer öfter auf. Neben den firmeninternen Elektrofahrzeugpools, welche auf dem Firmengelände geladen werden sollten, sollten ebenfalls Möglichkeiten geschaffen werden, dass Mitarbeiter ihr eigenes Elektroauto während der Arbeitszeit laden können.

Durch den Umweltbonus des BAFA[12] besteht weiterhin die Möglichkeit Unternehmen und Personen zu fördern, die die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladesäulen planen. Die Bezuschussung erfolgt dabei sowohl durch Bund und Länder als auch durch die Hersteller und beträgt bei vollelektrischen Antrieben bis zu 4.000 Euro.

12 http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html

Corporate Carsharing

Im Unterschied zum öffentlichen Carsharing gehören beim Corporate Carsharing die Fahrzeuge fest zur Flotte des jeweiligen Unternehmens. Durch ein digitales Flottenmanagement soll der eigene Fuhrpark besser ausgelastet und wirtschaftlicher betrieben werden. Dadurch kann der Fahrzeugbestand minimiert werden. Es kann sich dabei um geleaste oder vom Car-Sharing-Anbieter gemietete Fahrzeuge handeln.

Als Buchungsplattform kann das Unternehmen die Software des jeweiligen Anbieters nutzen. Die Corporate-CarSharing Software vereinfacht im Vergleich zum herkömmlichen Fahrzeugpooling die Reservierungs-, Dispositions- und Abrechnungsprozesse für den Fuhrparkmanager und für die Nutzer[13]:

- Fahrzeugbestände und freie Kapazitäten sind transparent,
- Kosten sind genau Personen und Abteilungen zuordenbar,
- Zugriffsrechte und vorrangige Buchungsmöglichkeiten sind automatisch hinterlegt,

Die Behörde für Umwelt und Energie (Freie und Hansestadt Hamburg) bietet dazu Webinare zum Thema Corporate Carsharing an (https://www.mobil-gewinnt.de/Events/3/Corporate-CarSharing---Kostenoptimierung-im-Fuhrpark---Webinar).

Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sollte für alle Verkehrsarten verbessert und nach Möglichkeit das Straßennetz des Kfz-Verkehr entlastet werden. Die Verkehrsinfrastruktur ist bisher für die Meyer-Werft stark auf den fließenden Kfz-Verkehr ausgelegt. Eine attraktive Radverbindung zwischen den Zentren von Papenburg und Aschendorf und der Meyer-Werft setzen einen wichtigen Grundstein für die Nutzung des Fahrrads zur Arbeit. Gleichmaßen führt dies zu einer Entlastung der Hauptverkehrsstraßen und der erforderlichen Fläche an Parkraum.

Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen hat in den letzten Jahren eine kostenfreie Erstberatung für zehn niedersächsische Kommunalverwaltungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement angeboten.[14] Bei den beteiligten Kommunen konnte bereits eine Sensibilität für das Thema „Nachhaltige Mobilität“ nachgewiesen werden.

[13] https://www.carsharing.de/themen/carsharing-fuer-unternehmen/carsharing-fuer-gewerbliche-kunden

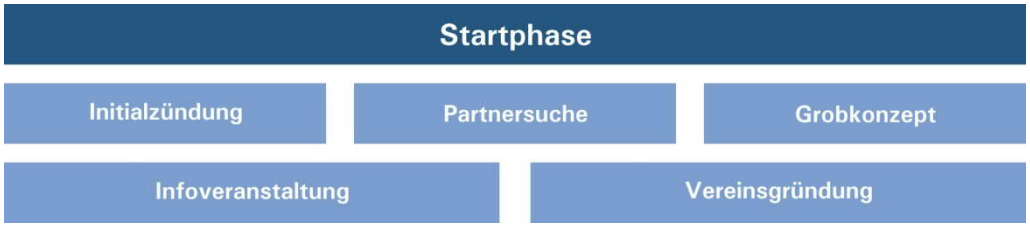
[14] https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/aktuelles-1/kommunen-erhalten-erstberatung-zum-betrieblichen-mobilitaetsmanagement.html

10.8 Bürgerbus

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

In Niedersachsen gibt es mittlerweile mehr als 50 Bürgerbusse. Bürgerbusse vertreten die Idee „Bürger fahren für Bürger“. Die Beförderung erfolgt durch ehrenamtliche Fahrer, die in einem Kleinbus einen regemäßigen Busverkehr betreiben. Damit sind sie im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes ein Linienverkehr und kooperieren mit den regionalen Verkehrsunternehmen.

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.

Unmittelbarer Ansprech- und später auch angestrebter Kooperationspartner für die Bürgerbusvereine sind die Verkehrsunternehmen. Deswegen sollten sie von Anfang an mit einbezogen werden. Der Bürgerbusverein erbringt sein Verkehrsangebot quasi als „Unterauftragnehmer“ des Verkehrsunternehmens im Rahmen von dessen Konzessionen. Das Verkehrsunternehmen kann weitere Aufgaben wir die Fahrzeugwartung, Einnahmeabrechnung und Fahrzeugbeschaffung übernehmen. Kreise bzw. kreisfreie Städte können als Aufgabenträger für den Busverkehr den Kontakt für Bürgerbusinitiativen zum Verkehrsunternehmen herstellen und eine moderierende Rolle einnehmen. Auch die Gemeinden sind in unterschiedlichen Funktionen wichtige Ansprechpartner bei Verwaltungsabläufen oder bei möglichen Fördermitteln.

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.

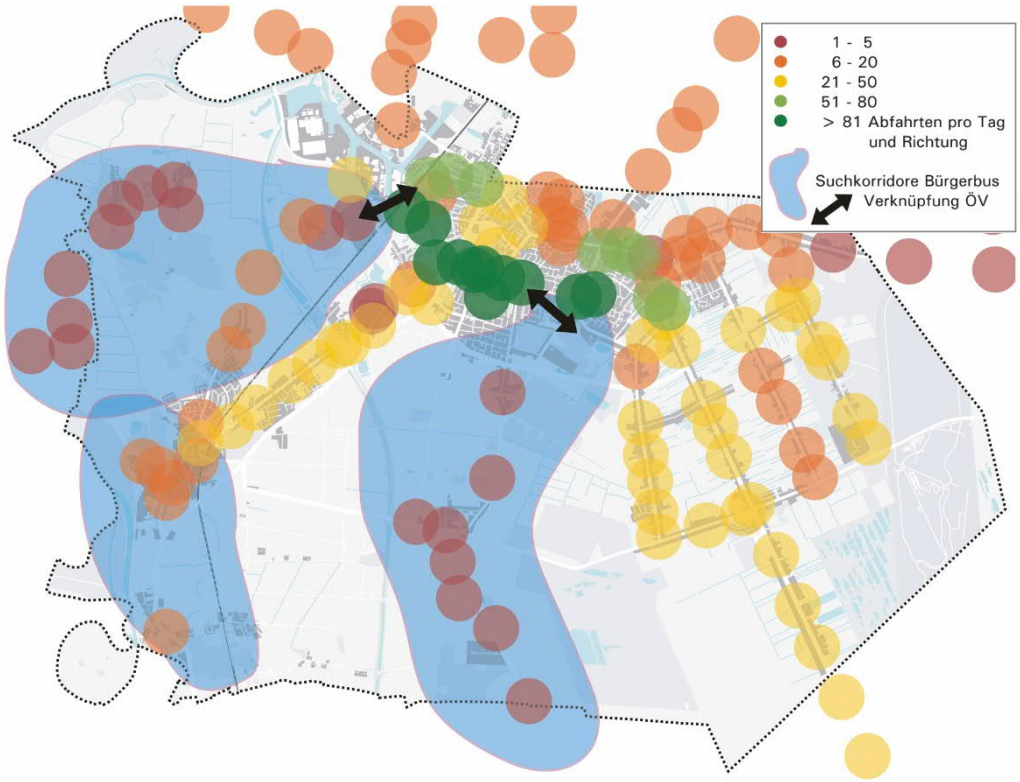


Abb. 87 Mögliche Korridore für einen Bürgerbus in Papenburg

Wenn das Grobkonzept „Bürgerbus“ von vielen Beteiligten (Informationsveranstaltung, Politik, Verkehrsunternehmen) mitgetragen wird, sollte mit einer Vereinsgründung der rechtliche Rahmen geschaffen werden, mit der die Bürgerbusinitiative als Organisation auftreten kann. Damit werden Rechtsgeschäfte wie die Beschaffung von Fahrzeugen oder das Anwerben von Sponsoren deutlich erleichtert. Die Vereinsgründung ist zudem der Startbeginn des Projekts Bürgerbus und zeigt damit den konkreten Willen zur Umsetzung des Projektes.

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.

Ein funktionierender (ehrenamtlicher) Bürgerbus gelingt nur mit einem breit aufgestellten Fahrerteam. Ohne das ehrenamtliche Engagement von verantwortungsbewussten Bürgern kann das Vorhaben nicht gelingen. Darüber hinaus benötigen die Fahrer eine Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung. Neben dem Fahrerteam wird zusätzliches Personal in der Verwaltung des Vereins, im Betriebsablauf und der Öffentlichkeitsarbeit benötigt.

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.

Vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit sollten die Bürgerbusse als Niederflurbusse ausgelegt sein. Im Vorfeld sollte auch geklärt werden, welcher Anbieter das Bürgerbusfahrzeug anschafft, wartet und ggf. Reparaturen vornimmt. Abhängig von der jeweiligen Werkstatt kann es deshalb sinnvoll sein, eine bestimmte Marke oder ein bestimmtes Modell zu wählen.

Um den Betrieb des Bürgerbusses zu ermöglichen, müssen und dürfen feste Entgelte veranschlagt werden. Der Tarif ist allgemeingültig und im Grundsatz für alle Fahrgäste gleich. Die dem Bürgerbusverein zustehenden Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf stellen neben den Einnahmen aus dem Sponsoring und den Beiträgen der Vereinsmitglieder die wichtigste Einkommensquelle für den Bürgerbusbetrieb dar.

Die Finanzierung erfolgt durch Mitgliederbeiträge, Förderungen, Zuschüsse, Sponsoren, Werbepartner und Fahrgeldeinnahmen. Es besteht die Möglichkeit Bürgerbusfahrzeuge im Land Niedersachsen über die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) zu fördern. Förderfähig sind Kleinbusse, die mit ehrenamtlichen Fahrenden im ÖPNV-Linienverkehr betrieben werden. Voraussetzung ist weiterhin, dass eine jährliche Betriebsleistung von 20.000 Wagen-km im Linienverkehr nach § 42 PBefG erreicht wird.[15] In verschiedenen Verkehrsverbünden können auch Einmalzuschüsse gezahlt werden.

[15] https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/buergerbusse

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.

Die zuvor mit dem Verkehrsunternehmen geplanten zusätzlichen Haltestellen müssen eingerichtet werden, die zukünftigen Fahrer benötigen eine Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung und sie müssen umfassend geschult werden. Zudem müssen für die Fahrer Ablaufpläne für den täglichen Betrieb erarbeitet 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.

Bevor der Bürgerbus seinen Betrieb aufnimmt, müssen die Aushangfahrpläne für die Haltestellen erstellt werden und an allen Haltestellen der Linie ausgehängt werden. Die Fahrplandaten werden zusätzlich vom Verkehrsunternehmen weitergeleitet, um sie im Fahrplanheft und in der landesweiten Fahrplanauskunft und im Internet zu veröffentlichen.

Um den Betrieb reibungslos abwickeln zu können, ernennen die meisten Bürgerbusvereine einen Fahrdienstleiter, der Ansprechpartner und Koordinator für die Fahrer ist. Der Fahrdienstleiter erstellt u. a. die Einsatzpläne.

Betriebsphase

Betriebsphase

Einweihung und Betriebsstart des Bürgerbusses	Der laufende Betrieb

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

Begleitphase

Öffentlichkeitsarbeit	Vereinsführung

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.

Abb. 88 Bürgerbus in Vechta