



STADT **LINGEN** EMS

Stadt Lingen (Ems)

Konzept für den klimafreundlichen
Fuß- und Radverkehr

(Klimaschutzteilkonzept)

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Stadt Lingen (Ems)

Konzept für den klimafreundlichen Fuß- und Radverkehr
(Klimaschutzteilkonzept)

Auftraggeber: Stadt Lingen

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

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

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

Dipl.-Ing. Claudia Schelp

Hannover, im Dezember 2015

Abkürzungsverzeichnis	1
1 Einführung	2
1.1 Anlass, Aufgabenstellung.....	2
1.2 Arbeitsprogramm.....	3
1.2.1 Beteiligungsorientierte Vorgehensweise	3
1.2.2 Aufbau des Berichts.....	4
1.3 Planungsgrundlagen Fuß- und Radverkehr.....	6
1.3.1 UBA Modellvorhaben 2001 - 2003	6
1.3.2 VEP 2010.....	8
1.3.3 Zukunftsstadt Lingen 2025	8
1.3.4 Verkehrszählungen und Befragungen	9
1.3.5 Analyse Presseartikel	9
1.4 Online-Befragung 2015	10
1.5 Fuß - und Radverkehrszählung 2015.....	12
1.6 Unfallanalysen	13
2 Prozessbegleitung	14
2.1 Ausgangssituation	14
2.2 Ablauf.....	15
2.3 Fragestellungen in den einzelnen Veranstaltungen	17
2.4 Besonderheiten.....	19
2.5 Fazit.....	20
3 Zusammenfassung des Handlungsbedarfes	21
3.1 Vorgehensweise	21
3.2 Stärken-Schwächen-Analyse im Fuß- und Radverkehr.....	21
3.3 Zusammenfassung in sieben Handlungsfeldern	23
3.4 Erläuterung der Steckbriefe	24
4 Maßnahmenkonzept.....	27
4.1 A – Haupttroutennetz für den Radverkehr	27
4.1.1 Beschreibung des Handlungsfeldes	27
4.1.2 Steckbriefe	28
4.1.3 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen.....	30
4.2 B – Fußgänger- und fahrradfreundliche Innenstadt	32
4.2.1 Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe	32

4.2.2	Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen	33
4.3	C – Radverkehrsführungen an Knotenpunkten	34
4.3.1	Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe	34
4.3.2	Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen	35
4.4	D – Fußgänger und fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen	36
4.4.1	Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe	36
4.4.2	Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen	37
4.5	E – Öffentlichkeitsarbeit für klimafreundliche Nahmobilität	38
4.5.1	Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe	38
4.5.2	Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen	39
4.6	F – Fußgänger- und fahrradfreundliche Schulwege	40
4.6.1	Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe	40
4.6.2	Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen	42
4.7	G – Fahrradmobilität und Beruf	43
4.7.1	Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe	43
4.7.2	Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen	43
5	Kostenspanne, Priorisierung und Umsetzung	44
5.1	Kostenspanne	44
5.2	Synergien unterschiedlicher Maßnahmen	45
5.3	Prioritätensetzung und Umsetzungsstufen	54
5.4	Begleitung der Umsetzung mit Öffentlichkeitsarbeit	58
5.5	Finanzierungshinweise	58
6	Arbeitsbaustein CO₂-Bilanzen	60
6.1	CO ₂ -Bilanz	60
6.1.1	Aufgabenstellung und Grundlagen	60
6.2	Startbilanz 2015	61
6.2.1	Methodik	61
6.2.2	Berechnung	62
6.3	Szenarien 2020	63
6.3.1	Ansätze zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich	63
6.3.2	Referenzszenario (Prognose-Null-Fall)	64
6.3.3	Klimaschutzszenario	64
6.4	Fazit	66
6.5	Fortschreibung („Controlling“)	69
7	Zusammenfassung und Fazit	71

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis	83
-----------------------------	----

Tabellenverzeichnis	84
---------------------------	----

Anhang Bericht

Gesamtlisten	85
--------------------	----

Listen für Steckbriefe.....	85
-----------------------------	----

Fotoseiten	85
------------------	----

Materialband (Übersicht nach Materialart)

Pläne	86
-------------	----

Detailskizzen	86
---------------------	----

Fotomontagen	87
--------------------	----

Sonstige Übersichten.....	87
---------------------------	----

Fachkapitel	87
-------------------	----

Material zur Online-Befragung	87
-------------------------------------	----

Prozessdokumentation

Fotoprotokolle	88
----------------------	----

Plakate zur öffentlichen Veranstaltung	88
--	----

Abkürzungsverzeichnis

ARAS	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
Fg	Fußgänger
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KIJUPA	Kinder- und Jugendparlament
KSTK	Klimaschutzteilkonzept
LSA	Lichtsignalanlage
Mind Map	Übersicht der Steckbriefe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nds. GVFG	Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Rf	Radfahrer
UBA	Umweltbundesamt
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Einführung

1.1 Anlass, Aufgabenstellung

Die Stadt Lingen engagiert sich bereits für den Klimaschutz. Bis heute wurden u.a. Konzepte im Bereich „Klimaschutz an Schulen“, „Stromnutzung für den Bereich Außenbeleuchtung“ oder ein „Energiekonzept für 60 Liegenschaften der Stadt Lingen“ erstellt. Lingen hat im Rahmen des UBA-Modellvorhabens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ (2001-2005) gezeigt, dass der nichtmotorisierte Verkehr erfolgreich mit preisgünstigen Maßnahmen und intensiver Akteursbeteiligung gefördert werden kann.

Seit Mitte 2013 führt die Stadt Lingen den Planungsprozess „Zukunftsstadt Lingen 2025“ als dialogischen Prozess mit Bürgern und Akteuren der Stadt durch. Hieraus ist der Themenschwerpunkt „Fahrradfreundliche Stadt“ erwachsen.

Die Stadt möchte eine Optimierung des Fuß- und Radwegesystems erreichen. Als Stadt mit zehn Ortsteilen in allen Himmelsrichtungen mit einer Entfernung von bis zu 10 km wird dabei ein besonderes Potenzial in der Radverkehrsförderung gesehen. Die Minderungspotenziale des Fuß- und Radverkehrs, besonders im innerörtlichen Entfernungsbereich bis 5 km, sind beträchtlich und vor dem Hintergrund der politisch hoch gesteckten CO₂-Minderungsziele nutzbar zu machen. Sie können erfahrungsgemäß durch eine integrierte (Fuß- und) Radverkehrsförderung und konsequente Maßnahmenumsetzung im Rahmen einer CO₂-Minderungsstrategie aktiviert werden.

Die Stadt will damit ihre Vorbildfunktion für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung durch Maßnahmen unter Einbeziehung von Nutzern und Öffentlichkeit stärken. Die Stadt möchte rechtzeitig die Weichen stellen für eine verträgliche Wende und für ein sich wandelndes Lingen. Dies umfasst eine ressourcenschonende Energiegewinnung einerseits und Förderung eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Umgangs mit der zur Verfügung stehenden Energie andererseits. Aus diesem Grund wurden für die Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes für den Fuß- und Radverkehr Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt beantragt.

Das hier vorliegende Konzept betrachtet das Verkehrsgeschehen in Lingen bezogen auf den nichtmotorisierten Verkehr im Zusammenhang mit dem Themenfeld Klimaschutz und zeigt auf, welche Maßnahmen durchgeführt werden können, um CO₂-Einsparungen zu erzielen. Ziel ist es, einen Fahrplan für Aktivitäten zur Steigerung der Klimafreundlichkeit in der Mobilität der Stadt Lingen zu erstellen, der bauliche genauso wie organisatorische und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen beinhaltet und diese genau aufeinander abstimmt.

1.2 **Arbeitsprogramm**

1.2.1 **Beteiligungsorientierte Vorgehensweise**

Das Klimaschutzteilkonzept verfolgt die in Lingen schon mehrfach erfolgreich durchgeführte Arbeitsform einer Beteiligung mit relevanten Akteuren im Bereich Rad- und Fußverkehr sowie einer breiten Öffentlichkeit. Dafür sprechen u.a. folgende Gründe:

- Diese Gruppen sind als überwiegend aktive Radler „Experten vor Ort“, mit einem großen Detail- und Insiderwissen über Probleme und Mängel.
- Beteiligung ist ein unverzichtbares Element der kommunalen Willensbildung und politischen Beschlussfassungen.
- Für das Radfahren muss aktiv, persönlich und besonders bei Menschen in Schlüsselpositionen bezüglich des Radverkehrs geworben werden.

Es wurde Wert darauf gelegt, dass eine Beteiligung in allen Arbeitsphasen durchgeführt wurde. Der besondere Vorteil dieses Beteiligungsverfahrens liegt darin, dass die wertvollen Nutzererfahrungen, Hinweise und Wünsche der Bürger und Akteure frühzeitig und konstruktiv in den Planungsprozess des Fachplaners zum Klimaschutzteilkonzept eingebunden wurden. Dies dient dazu, die Akzeptanz für die Umsetzung des Konzeptes zu erhöhen, die Qualität zu steigern und gleichzeitig auch Akteure zu gewinnen, die zu einem späteren Zeitpunkt aktiv an der Umsetzung beteiligt werden können. Das dialogische Beteiligungskonzept entspricht deshalb einem sehr effektiven Vorgehen bei der Aufstellung des Klimaschutzteilkonzeptes. In einem konstruktiven, auf Kooperation angelegten Dialog wurden sowohl die Ressourcen an Wissen und Erkenntnissen wie auch die vorhandenen Bedenken zusammengetragen, um für alle Beteiligten nachvollziehbare und akzeptable Lösungen in Lingen zu ermöglichen.

Für die Linger Bürger bestanden vier Möglichkeiten, aktiv an der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes teilzunehmen. Neben einer Teilnahme an Arbeitskreisen, wurden interaktive Plattformen geschaffen, eine E-Mail-Adresse geschaltet und alle Anregungen aus dem Prozess zur Zukunftsstadt Lingen 2025 einbezogen. Abbildung 1 zeigt eine Übersicht.

Eine genaue Beschreibung des Beteiligungsverfahrens ist Kapitel 2 zu entnehmen.

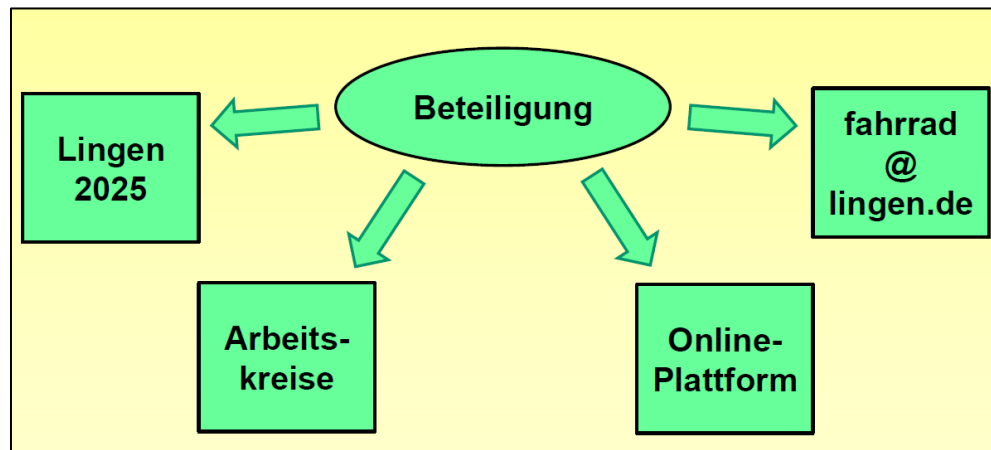


Abbildung 1 Beteiligungsmöglichkeiten zum Klimaschutzteilkonzept 2025

1.2.2

Aufbau des Berichts

Als Ergebnis des Klimaschutzteilkonzeptes für den Fuß- und Radverkehr ist ein umfangreicher Maßnahmenkatalog entstanden, der verschiedene Hinweise zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs in Lingen enthält.

Der vorliegende Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- Darstellung von **Grundlageninformationen** bezogen auf den Fuß- und Radverkehr zur Einschätzung der aktuellen verkehrlichen Situation in Lingen:
 - Kapitel 1.3. – Darstellung und Bewertung vorliegender Untersuchungen zum Verkehrsgeschehen (u.a. UBA-Modellvorhaben 2001 – 2003, VEP 2010)
 - Kapitel 1.4. – Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes durchgeführte Fuß- und Radverkehrszählung zur Schaffung einer Datengrundlage.
 - Kapitel 1.5 – Analyse des Unfallgeschehens im Bereich Fuß- und Radverkehr in den Jahren 2012 bis 2014.
- Erläuterung des grundlegenden **dialogischen Beteiligungsprozesses (Kapitel 2)**, das einen wesentlichen Bestandteil zur Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes einnimmt.
- Der aus den Beteiligungsbausteinen und ergänzenden gutachterlichen Recherchen ermittelte Handlungsbedarf ist in die Erstellung der nachhaltigen Strategie für klimafreundliche Fuß- und Radverkehrsförderung eingeflossen. In **Kapitel 3** ist auf Basis einer Stärken und Schwächenanalyse für die Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr der **Handlungsbedarf** dargestellt.

Die Analyse dient der Beschreibung und Bewertung von derzeitigen Mängeln und von Entwicklungspotenzialen.

- Der erarbeitete **Maßnahmenkatalog**, unterteilt in sieben Handlungsfelder, ist Basis für **Kapitel 4**. Im Mittelpunkt stehen besonders Ansätze, die eine grundsätzliche Verhaltensänderung bei der Bevölkerung bewirken. Dafür müssen infrastrukturelle Grundvoraussetzungen geschaffen werden, damit Kommunikation und auch Öffentlichkeitsarbeit für die Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel wirken können. Enthalten sind Erläuterungen zu den insgesamt 49 Maßnahmenempfehlungen (nachfolgend Steckbriefe genannt), von denen einige eine sehr konkrete, fast umsetzungsreife, Maßnahmenempfehlung angeben. Anderen ist es vorbehalten eine Strategieregung oder Prüfauftrag zu geben, die auf die Erarbeitung klimafreundlicher Maßnahmen hinzielt. Dieses Kapitel stellt mit den zugehörigen Steckbriefen den Kern der verkehrsplanerischen Umsetzung des abgeleiteten Handlungsbedarfes dar.
- Die im vorherigen Kapitel aufgezeigten Maßnahmen wurden in eine sinnvolle zeitliche und finanzielle Reihung gelegt, um eine **Umsetzungsstrategie** zu erstellen (**Kapitel 5**).
- Zur Entwicklung einer **CO₂-Bilanz** wurden zwei Szenarien zu Grunde gelegt sowie eine Potenzialanalyse, basierend auf den vorliegenden Grundlagendaten, erstellt. Mit einem **Controllingkonzept** wird dargestellt, welche Maßnahmen erfolgen können, um die Erfolge des Klimaschutzteilkonzeptes zu messen (**Kapitel 6**).

1.3 Planungsgrundlagen Fuß- und Radverkehr

1.3.1 UBA Modellvorhaben 2001 - 2003

Lingen war Modellstadt im Rahmen des UBA-Modellvorhabens „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt“ und hat sich somit schon zu Beginn der 2000er Jahre intensiv mit der Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs befasst. Entwickelt wurden Ziele und Leitlinien für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt, die folgende Oberziele beinhaltete:

- Auto stehen lassen (Verkehr sparen)
- Mehr Wege mit dem Rad und zu Fuß

Diese Oberziele wurden in Abstimmung mit einem Beirat in Leitlinien für den Fuß- und Radverkehr umgewandelt. Das Ergebnis ist Abbildung 2 zu entnehmen. Dies ist verglichen mit den im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes erarbeiteten Handlungsfeldern noch sehr aktuell und präsent, was zeigt, dass der Rad- und Fußverkehr weiterhin eine wichtige Rolle in Lingen spielen soll. Gezeigt wird aber auch, dass vielleicht noch nicht alle Ziele aus dem UBA-Modellvorhaben erreicht werden konnten und diese weiter verfolgt werden müssen.

Als wichtigste umgesetzte Maßnahme aus dem UBA-Modellvorhaben ist die Realisierung der Unterführung am Bahnhof für den Fuß- und Radverkehr zu sehen. Diese nimmt eine zentrale Funktion im Radverkehrsnetz ein, was auch die aktuell durchgeführten Zählungen belegen.

Eingeflossen in das Klimaschutzteilkonzept ist überdies das erarbeitete Radroutenetz. Dieses ist an einigen Stellen dem aktuellen Geschehen (neue Baugebiete, Infrastruktur, etc.) angepasst worden, aber in seiner Grundstruktur übernommen worden.

Als Bemessungsgrundlage dienten zudem die 2001 und 2004 durchgeführten Zählungen im Rad- und Fußverkehr, mit denen die aktuellen Zählungen verglichen worden sind. So konnten Hinweise auf veränderte Radverkehrsströme und Fußverkehrsbeziehungen gegeben werden.



Abbildung 2 Leitlinien und Ziele des UBA-Modellvorhabens 2001 – 2003

1.3.2

VEP 2010

Der integrierte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2010 beinhaltet auch einige Aussagen zum Rad- und Fußverkehr. Aus den aufgeführten Themenbereichen

- Radverkehrsforum schaffen
- Radverkehrsnetz definieren
- Verkehrsberuhigte Straßen brauchen keine Radverkehrsanlagen
- Innenstadt öffnen
- Fahrradstraßen entwickeln
- Bevorrechtigte Führung des Radverkehrs prüfen und fördern
- Verwaltungsstandards vorgeben
- Einfache Maßnahmen schnell umsetzen – Versuche wagen

wurden Ansätze auch im Klimaschutzteilkonzept verarbeitet und haben somit einen direkten Anschluss an das Konzept hergestellt. Die konkreten Maßnahmenvorschläge, z.B. zu Fahrradstraßen, wurden geprüft und sind zum Teil in die Bearbeitung eingeflossen.

1.3.3

Zukunftsstadt Lingen 2025

Im Rahmen des Prozesses „Zukunftsstadt Lingen 2025 - Der Lingener Weg“ wurde als eines von vier Handlungsfeldern (vgl. Abbildung 3) die fahrradfreundliche Stadt herausgearbeitet. In der Bürgerbeteiligung konnten viele Hinweise zu diesem Thema, das unter der Überschrift „Verbesserung des Fahrradklimas, Erhöhung des Radverkehrsanteils, Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und Verbesserung der Verkehrssicherheit“ gestellt wurde, gesammelt werden. Diese Hinweise sind nun direkt in das Klimaschutzteilkonzept eingeflossen.



Abbildung 3 Handlungsfelder Zukunftsstadt Lingen 2025

1.3.4 Verkehrszählungen und Befragungen

Verkehrszählungen können einen Hinweis auf das verkehrliche Geschehen an verschiedenen Punkten in einer Stadt geben. In Lingen liegen Zählungen zum **Kfz-Verkehr** nur punktuell vor. Es liegen keine flächendeckenden Verkehrszahlen (z.B. DTV) oder ein vollständiges Verkehrsmodell vor. An einzelnen Knoten oder Streckenabschnitten wurden Zählungen durchgeführt, die jedoch nur bedingt in die Auswertungen zum Klimaschutzteilkonzept einfließen können, da die Zählzeiten teils sehr unterschiedlich sind und vor allem oftmals nicht an den Hauptverkehrsstraßen durchgeführt wurden.

Zum **Fuß- und Radverkehr** lagen vor Bearbeitung des Konzeptes Werte aus dem UBA-Modellvorhaben von 2001 und 2004 vor. Diese wurden aktualisiert (vgl. Kap. 1.5).

Erhebungen, die eine Abschätzung des Modal-Splits in Lingen erlauben, liegen nicht vor. Es wurde bislang keine Haushaltsbefragung o.ä. zum Thema Mobilität durchgeführt.

1.3.5 Analyse Presseartikel

Die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Lingen, durch die Zeitung, ist als positiv zu beschreiben. Von wichtigen Ereignissen, die in der Stadt Lingen mit dem Fuß- und Radverkehr in Verbindung stehen, wird regelmäßig berichtet. Zum Beispiel gibt es aufeinander folgende Berichte zu den verschiedenen Vorhaben der Stadt in Bezug auf eine „fahrradfreundliche Stadt“ und den aktuellen Entwicklungsständen, die meist durch die Verwaltung nach außen getragen werden. Es werden ebenfalls viele Leserbriefe oder Kommentare der Bürger publiziert und als Anregung bereitgestellt. Auf öffentliche Veranstaltungen wird hingewiesen und als Motivation angeboten, dass sich die Bürger engagieren und aktiv an den Geschehnissen der Stadt beteiligen.

1.4 Online-Befragung 2015

Um auch eine breite Öffentlichkeit in die Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes einbinden zu können, wurde eine Online-Plattform zum Thema erstellt. Direkt von der Startseite konnte ein, ähnlich im Rahmen des Bürgerdialoges Zukunftsstadt Lingen 2025 praktiziertes, Online Forum erreicht werden.

Im Zeitraum vom 21.04.2015 bis zum 12.06.2015 bestand die Möglichkeit in vier Themenbereichen zu erläutern, welche Erfahrungen im täglichen Verkehrsgeschehen in Lingen gemacht wurden. Dabei konnte auch direkt auf einzelne Antworten Bezug genommen werden, sodass eine aktive Diskussion geführt werden konnte. Ebenso konnten die Nutzer markieren, ob Beiträge sehr gut oder gar nicht gefallen.

Das Online Forum wurde in vier Ebenen gegliedert, so dass die Antworten nach verschiedenen Verkehrsarten unterteilt werden konnten. Außerdem konnten Themenbereiche, wie der Weg zur Arbeit oder zur Schule, ausgewählt werden. Folgende Fragen wurden gestellt:

- **„Fußgänger in“**

Welche Erfahrungen machen Sie als Fußgänger_in in Lingen?

Was gefällt Ihnen gut, was eher weniger? Wo macht es Spaß, zu Fuß unterwegs zu sein? Wo haben Sie Schwierigkeiten und was könnte verbessert werden?

Anmerkungen zum Zufußgehen

- Zur Arbeit
- Zur Schule
- Innenstadt und der Weg dorthin
- Alles Andere

- **„Radfahrer in“**

Welche Erfahrungen machen Sie als Radfahrer_in in Lingen?

Was gefällt Ihnen gut, was eher weniger? Wo macht es Spaß, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein? Wo haben Sie Schwierigkeiten und was könnte verbessert werden?

Anmerkungen zum Radfahren

- Zur Arbeit
- Zur Schule
- Innenstadt und der Weg dorthin
- Alles Andere

- **„Autofahrer in“**

Welche Erfahrungen machen Sie als Autofahrer_in in Lingen?

Wie begegnen Sie Fußgängern und Radfahrern? Kommen Sie gut miteinander aus oder gibt es Konflikte?

Anmerkungen zum Autofahren

- Zur Arbeit
- Zur Schule
- Innenstadt und der Weg dorthin
- Alles Andere

• „Nutzer in von Bus und Bahn“

Welche Erfahrungen machen Sie als Nutzer_in von Bus und Bahn in Lingen?

Wie kommen Sie zur Haltestelle oder zum Bahnhof? Gehen Sie zu Fuß oder fahren Sie mit dem Rad dorthin? Wie ergänzen sich Bus, Bahn und die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad?

Anmerkungen zum Bus- oder Bahnfahren

- Zum Weg zur Arbeit
- Zum Weg zur Schule
- Zur Innenstadt und dem Weg dorthin
- Alles Andere

Alle Antworten sind direkt in die Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes eingeflossen und in den Listen im Anhang dokumentiert. Insgesamt wurden 30 Beiträge erstellt, die jedoch teils mehrere Mängelpunkte enthalten.

Zusätzlich zum Online-Forum wurde eine E-Mailadresse geschaltet (fahrrad@lingen.de), unter der ebenso Anregungen und Mängel geschildert werden konnten. Auch die dort eingebrachten Inhalte sind in die im Anhang dargestellten Listen eingeflossen.

1.5 Fuß - und Radverkehrszählung 2015

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes wurden umfangreiche Zählungen des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt. Diese fanden am 13.10.2015 im Zeitraum 15.30 Uhr - 18.30 Uhr sowie am 03./04.11.2015 im Zeitraum 07.00 Uhr – 09.00 Uhr statt.

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

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

Erfasst wurden bei der morgendlichen Zählung insgesamt 1.112 Fußgänger und 2.988 Radfahrer an 15 Zählstellen. Bei der nachmittäglichen Zählung konnten 3.828 Fußgänger und 4.143 Radfahrer gezählt werden.

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

- Der **Fuß- und der Radverkehr von und zur Innenstadt** sind in der Summe aller erfassten Morgen- und Nachmittagsstunden, gemessen an den genannten Zählwerten, etwa gleichermaßen attraktiv bzw. beliebt, mit tageszeitlichen und lokalen Unterschieden.
- Einzelne **Spitzenwerte des Radverkehrs** sind im Tagesablauf morgens zwischen 7:30 und 8:30 zu verzeichnen, in der Bahnhausunterführung mit 298 Radfahrern in beiden Richtungen.
- **Spitzenwerte des Fußverkehrs** sind jedoch in den erfassten Fußgängerzonen Looken- und Marienstraße zu verzeichnen, welches hier zwischen dem Vier- und Fünffachen des Radverkehrs beträgt. In der Burgstraße überwiegt morgens der Radverkehr, nachmittags herrscht etwa Gleichstand.

Die detaillierten Ergebnisse sind dem Fachkapitel „Fuß- und Radverkehrszählung 2015“ im Materialband zu entnehmen.

1.6 Unfallanalysen

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

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

Als Ergebnis konnte eine recht hohe Unfallzahl im Bereich des Radverkehrs festgestellt werden, die über dem Durchschnitt im Landkreis Emsland oder der in Niedersachsen liegt. Fußverkehrsunfälle liegen hingegen auf einem niedrigen Niveau. Die Ergebnisse lassen zwar nur bedingte Rückschlüsse auf das tatsächliche Geschehen in Lingen zu, sollten aber Anlass zu einer verstärkten Verbesserung im Radverkehrsnetz geben. Teils können schon kleinere Maßnahmen Unfallgefahren mindern und so zu einer Verbesserung beitragen.

Eine detaillierte Auswertung ist dem Fachkapitel „Unfallanalyse“ im Materialband zu entnehmen.

2 Prozessbegleitung

2.1 Ausgangssituation

Im Rahmen der Erstellung eines Klimaschutzteilkonzepts Fuß- und Radverkehr war das Verkehrsplanungsbüro PGV-Dargel-Hildebrandt GbR beauftragt, einen Beteiligungsprozess zu initiieren. Ziel war es, die wertvollen Nutzererfahrungen, Hinweise und Wünsche der Bürger und Akteure frühzeitig und konstruktiv in den Planungsprozess des Fachplaners zum Klimaschutzteilkonzept einzubinden. Vertreter verschiedener Verantwortungsbereiche und Bürger sollten den Entstehungsprozess des Klimaschutzteilkonzepts begleiten und befruchten.

Hierzu hatte das Planungsbüro gemeinsam mit der Mediatorin Claudia Schelp ein mehrschrittiges Vorgehen als Beteiligungs-Prozess entworfen, das nicht nur ein einmaliges Stellungnehmen, sondern eine kontinuierliche Verzahnung von Beteiligung und Planung ermöglichte.

Die Fragen zur Beteiligung bezogen sich auf zwei Ebenen: das Wie und das Was. Beim Wie ging es um das Vorgehen und die Rahmenbedingungen der Beteiligung, während das Was die inhaltlichen Aspekte des Klimaschutzteilkonzepts thematisierte.

Ziel des Klimaschutzteilkonzepts Fuß- und Radverkehr ist es, CO₂ dadurch einzusparen, dass immer mehr Personen vom Auto auf das Zufußgehen oder Radfahren umsteigen. Deshalb zielten viele Fragen im Beteiligungsprozess auch darauf ab, wie die Bürger in Lingen motiviert werden könnten, das Auto stehen zu lassen.

Viele Hinweise und Ideen befassten sich mit dem Thema, wie Radrouten und Querungsstellen – also die Bedingungen für das Radfahren und Zufußgehen – verbessert werden können. Zusätzlich war allen Beteiligten bewusst, dass dafür ein Umdenken wichtig ist, um Gewohnheiten zu ändern. Deshalb spielten auch Aspekte der Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle in den Überlegungen.

Aus den Diskussionen in den Beteiligungsveranstaltungen entstanden Vorschläge für Maßnahmen im baulichen und auch im konzeptionellen Bereich, die jeweils in Steckbriefen beschrieben werden.

2.2 Ablauf

In den verschiedenen Veranstaltungen im Rahmen des Beteiligungskonzepts wurden unterschiedliche Schwerpunkte für Austausch und Diskussion, sowohl thematisch als auch in Bezug auf das Vorgehen, gesetzt. Dies spiegelt sich in den verschiedenen Fragestellungen (siehe Kapitel 2.3) und den erarbeiteten Ergebnissen in den Workshops wider. Die Ergebnisse wurden in Fotoprotokollen dokumentiert (siehe Prozessdokumentation).

Während sich der Auftaktworkshop hauptsächlich mit dem Rahmen und der Struktur der Beteiligung und einem Themenüberblick befasste, hatten in der öffentlichen Veranstaltung alle Lingerer Bürger/innen die Möglichkeit, ihre Themen an 5 Themenorten einzubringen und zu diskutieren. In der öffentlichen Veranstaltung wurden Delegierte / Stellvertreter für die Bürger/innen aus Lingen gefunden, die als Vertreter der Öffentlichkeit an den nachfolgenden Arbeitskreisen Themen teilgenommen haben.

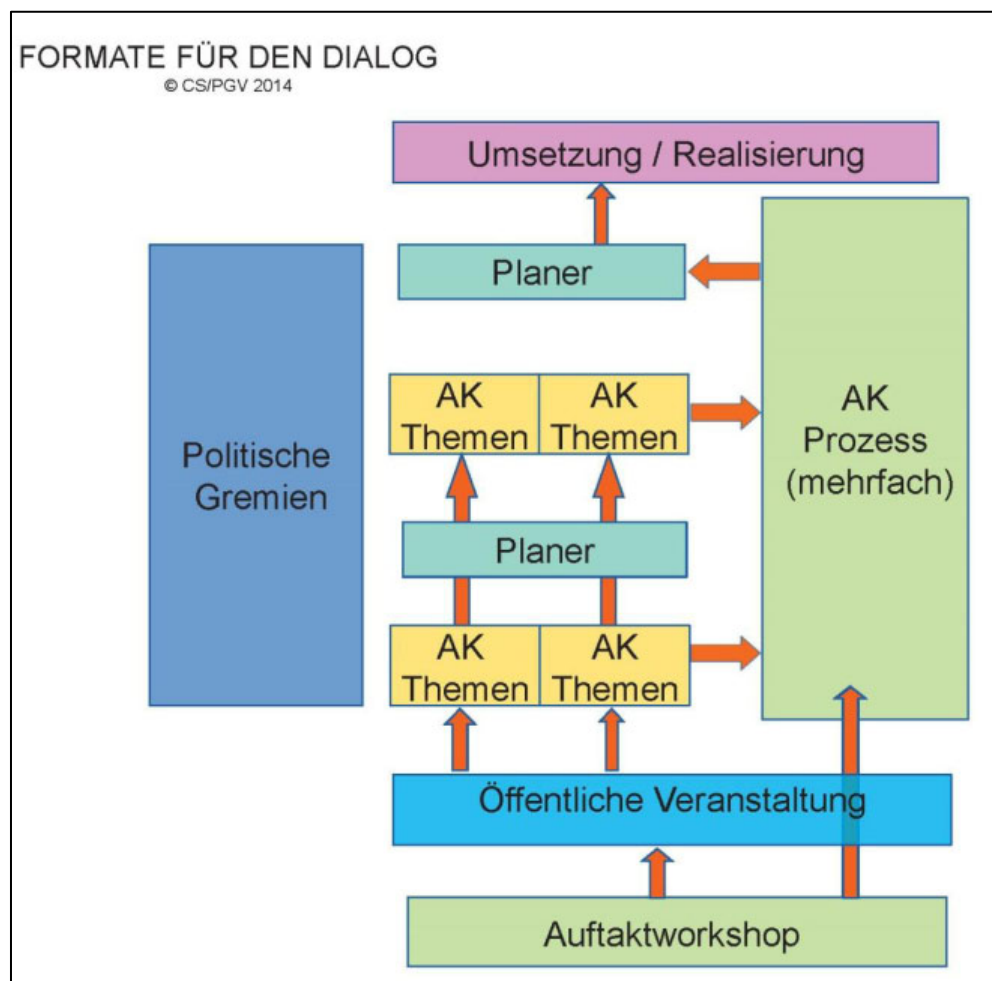


Abbildung 4 Grafische Darstellung des Beteiligungsprozesses

In der ersten Runde der Arbeitskreise Themen wurden zu den Schwerpunktthemen Hinweise und Ideen gesammelt, die in den folgenden 2 Monaten von den Fachplanern sortiert und bearbeitet wurden. Ziel war es, die Informationen greifbar zu machen und zu Maßnahmen weiterzuentwickeln. Die Steckbriefe dieses Klimaschutzteilkonzepts beschreiben die jeweiligen Maßnahmen.

Als Bewohner der Stadt Lingen haben die Beteiligten ihren eigenen Expertenblick auf die Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzepts. Dieser ist in das Konzept mit eingeflossen. Dadurch wurde das Konzept zu einem gemeinsamen Ergebnis. Dies wurde dadurch gewährleistet, dass alle Steckbriefe im zweiten Durchgang der Arbeitskreise Themen noch einmal zur Diskussion gestellt wurden. In den Arbeitskreisen Prozess wurden die einzelnen Schritte und Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sowie die daraus resultierenden Konzepte des Planungsbüros vorbereitet.

2.3 Fragestellungen in den einzelnen Veranstaltungen

Auftaktworkshop - 05.03.2015 (Format: Thementische)

Was ist Ihnen wichtig beim Beteiligungsprozess?
Welche Themen sollen bearbeitet werden?

Öffentliche Veranstaltung - 15.04.2015 (Format: Themenorte angelehnt an Open Space)

Themenort I „Radrouten für Alltag und Freizeit“
Themenort II „Barrierefreie Innenstadt / Innenstadt für alle“
Themenort III „Radweg versus Fahrbahn“
Themenort IV „Überqueren leicht(er) gemacht“
Themenort V „Öffentlichkeitsarbeit“

AK Themen 1 – 21.05.2015 (Format: Thementische, World Café)

Wie erreichen wir ein verträgliches Miteinander von allen Verkehrsteilnehmer/innen in der Innenstadt Lingens?
Wo sind mögliche Routen zur Querung der Fußgängerzone für den Radverkehr?
Wie ist die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs zu verbessern?
Wie kann der Lingener Bahnhof/ZOB inkl. Umfeld für Fahrradfahrer noch attraktiver gestaltet werden? Das heißt z.B. Fahrräder und Pedelecs sicher abstellen und verlässlich ausleihen.

AK Themen 2 – 02.06.2015 (Format: Thementische, World Café)

Wie kann die Teilnahme gerade von jüngeren Kindern (Grundschule) im Verkehr in Lingen allgemein verbessert werden?
Wie gelangen Kinder und Jugendliche sicher mit dem Fahrrad zur Schule / zur Ausbildungsstätte?
Wie kann das Fahrrad-Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort (oder zwischen Bahnhof und Arbeitsort) in Zusammenarbeit zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern so gestaltet werden, dass noch mehr Beschäftigte auf das Rad umsteigen?
Welche Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit sind zur Unterstützung der Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts Fuß- und Radverkehr in Lingen denkbar?

Planungs- und Bauausschuss – 08.07.2015 (Präsentation)

Als Zwischenbericht wurden die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Ergebnisse sowie ein Ausblick auf das weitere Verfahren gegeben.

AK Themen 1-2 – 15.09.2015 (Format: Moderierte Diskussion)

Finden Sie das, was Ihnen wichtig ist, in den Steckbriefen wieder?
Wo gibt es Ergänzungen, Änderungswünsche oder Hinweise zur Konkretisierung?
Gibt es Maßnahmen, die miteinander verknüpft oder kombiniert werden können?

AK Themen 2-2 – 01.10.2015 (Format: Thementische)

Was heißt die Punkteverteilung konkret für die Priorisierung der Maßnahmen?
Wie können die Priorisierten Maßnahmen jeweils mit Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden? Was wären die ersten konkreten Schritte dafür?
Gibt es Maßnahmen, die miteinander verknüpft oder auch kombiniert werden könnten, sowohl baulich, als auch konzeptionell?

AK Prozess 1 – 17.06.2015 (Format: Moderierte Diskussion)

Wo stehen wir, wie geht es weiter?
Ergänzung der Maßnahmen und Prüfung auf Nachvollziehbarkeit
Entwicklung von Kriterien zur Klassifizierung der Maßnahmen

AK Prozess 2 – 02.11.2015 (Format: Moderierte Diskussion)

Diskussion der Auswertung der Ergebnisse der Arbeitskreise
Empfehlung von Maßnahmen und (erste) zeitliche Einordnung
Diskussion der Empfehlungen des KSTK mit Politikvertretern

2.4 Besonderheiten

- Die Transparenz über das Vorgehen bei der Beteiligung und der Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts waren sowohl den Initiatoren als auch dem ausführenden Planungsbüro besonders wichtig.
- Ein frühzeitiges Einbeziehen der verschiedenen Akteure als Vertreter der Öffentlichkeit, unterschiedlicher Verbände, der Kommunalpolitik und der Verwaltung schon zu Beginn einer Planung ermöglicht das Einbinden und Nutzen aller Potenziale für ein für die Stadt Lingen passendes Klimaschutzteilkonzept.
- Das Vorgehen in der Beteiligung wurde nach jedem Schritt den Bedürfnissen des Beteiligungsprozesses und damit den Beteiligten angepasst.
- Auch wenn sich nicht alle eingeladenen Bevölkerungsgruppen an jedem Schritt beteiligt haben, waren alle Anwesenden sehr bemüht, auch andere Sichtweisen in die Diskussion einzuspeisen.
- Die mehrschrittige Vorgehensweise in der Beteiligung, mit der wiederholten Möglichkeit der Rückkopplung und der Veränderung in den verschiedenen Workshops zeichnet dieses Beteiligungskonzept aus.
- Die gemeinsame Entwicklung - von der Nennung von Mängelpunkten über Hinweise und Ideen bis hin zu konkreten Maßnahmen, die dann noch priorisiert und zeitlich eingeordnet wurden - stellt das letztendliche Ergebnis des Klimaschutzteilkonzepts Fuß- und Radverkehr auf eine breite Basis. Hierin sind die Kompetenzen aller Beteiligten und der Planer eingeflossen.

Ziel der Beteiligung war es, gemeinsam ein umsetzbares Maßnahmenpaket zu entwickeln und mit Öffentlichkeitsarbeit so zu unterstützen, dass die Botschaft „Es lohnt sich, das Auto stehen zu lassen und mit dem Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen“, bei möglichst vielen Menschen in Lingen ankommt.

2.5 Fazit

Während zunächst bei vielen Beteiligten das Augenmerk auf Mängelpunkten im Straßenraum der Stadt Lingen lag, gelang es aber mit fortschreitendem Prozess, den Blick auch auf neue Ideen und konzeptionelle Maßnahmen zu richten.

Aus der gemeinsamen, kreativen Arbeit ist ein umfangreiches Paket von Steckbriefen mit Maßnahmenbeschreibungen entstanden. Der Umfang der Steckbriefe ist von Veranstaltung zu Veranstaltung angewachsen, so dass diese die diskutierten und für wichtig gehaltenen Themen abbilden.

Als weiterer Schritt zur Konkretisierung wurde im Arbeitskreis Prozess eine zeitliche Einordnung der Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre durchgeführt. Somit konnte hier im Rahmen einer abschließenden Bewertung das erste Umsetzungskonzept, auf Grundlage der Priorisierungen der Teilnehmer/innen aus den Arbeitskreisen, als konkrete, aber auch ergänzungsfähige Handlungsempfehlung dargestellt werden (Zeitstrahlentwurf).

Das Klimaschutzteilkonzept basiert auf einer umfangreichen Beteiligung, aus der die Empfehlungen hervorgegangen sind. Die Herausforderung für die Planung und Umsetzung besteht jetzt darin, diese Menge an Maßnahmen gemäß der Priorisierung in den Arbeitskreisen Themen und dem Arbeitskreis Prozess zeitlich auf die kommenden Jahre realistisch aufzuteilen. Hierbei ist es sicher hilfreich, dass es sich nicht nur um kostenintensive bauliche Maßnahmen handelt, sondern auch um konzeptionelle Themen, die den Haushalt nicht zusätzlich beanspruchen.

Als Zeitrahmen für die auch zeitlich unterschiedlich ausgerichteten Maßnahmenempfehlungen wurden zunächst fünf Jahre, gerechnet ab Aufstellungsjahr 2015 bis 2019, angesetzt. Die Reihenfolge der empfohlenen Maßnahmen orientiert sich an den im Arbeitskreis Themen 2 diskutierten Prioritäten.

Dabei ist zu beachten, dass auch Maßnahmen mit geringer Priorisierung vorgezogen werden können, wenn diese z. B. mit geringem Kosteneinsatz durchgeführt oder im Rahmen ohnehin anstehender Maßnahmen realisiert werden können. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen unabhängig von deren Priorisierung als begleitende Maßnahmen über den ganzen Zeitraum durchgeführt werden.

3 Zusammenfassung des Handlungsbedarfes

3.1 Vorgehensweise

Die Aufgabe für die Planer bestand darin, die große Zahl an Mängelhinweisen und Verbesserungsvorschlägen aus den verschiedenen Arbeitskreisen und dem öffentlichen Raum zu katalogisieren und zu ordnen, um den Handlungsbedarf im Fuß- und Radverkehr zu ermitteln. Dazu wurden Auflistungen erstellt: Listen mit Nennung der verschiedenen Quellen nach Straßen und Themen, spezielle Listen aus den AK Themen und von Akteuren/Verbänden (vgl. Anhang).

Gemeinsame Befahrungen mit der Stadtverwaltung und der ADFC-Ortsgruppe Lingen ergänzten die eigenen Bestandsaufnahmen und Routenbefahrungen vor Ort.

3.2 Stärken-Schwächen-Analyse im Fuß- und Radverkehr

Folgende fünf **Stärken des Fußverkehrs** in Lingen sind besonders aufgefallen:

1. Kurze und barrierefreie Wege in die Innenstadt, z. B. gefördert durch die Bahnunterführung und die Brücke An der Kokenmühle
2. Sehr gute fußläufige Anbindung des Bahnhofs auf kurzem Wege von/zu wichtigen Zielen
3. Häufige Zebrastreifen in der Stadt, zum Teil gut gelöste freie Überquerungsstellen (Nordring, Ludwigstraße)
4. Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
5. Allgemein: Einbindung der Jugend über das KiJuPa in die Stadt- und Verkehrsplanung

Folgende fünf **Stärken des Radverkehrs** in Lingen sind besonders aufgefallen:

1. Fahrradkultur ist spürbar („Mann/Frau fährt Rad“)
2. Bereits länger existierende rot markierte Rad- und Schutzstreifen auf der Fahrbahn in Hauptverkehrsstraßen
3. Nutzbare Verbindungspotenziale im sog. Schattennetz und in Grünzügen, auch wenn nicht als Haupttrouten geeignet.
4. Bereitschaft der Baulastträger zu Innovationen wie jüngste fahrradfreundliche Umgestaltung des LSA-Knotenpunktes Wilhelm-/ Waldstraße
5. Engagement und Verständnis der Bürger/innen für die Förderung des Radverkehrs

Folgende fünf **Schwächen des Fußverkehrs** in Lingen sind besonders aufgefallen:

1. In frequentierten Bereichen häufig zu schmale Gehwege und zu kleine Aufstellflächen
2. Unübersichtliche Situationen im Seitenraum wegen fehlendem Grünschnitt oder Einengung durch Parkstreifen
3. Verbesserungsfähige Umfeldgestaltung und Belebung am Bahnhof
4. Stellenweise defekte Beläge in der Fußgängerzone
5. Kritische Einzelmängel und Handlungsbedarf wie z. B. Unterführung Nordbrücke

Folgende fünf **Schwächen des Radverkehrs** in Lingen sind besonders aufgefallen:

1. Kreisverkehre in der Innenstadt überwiegend zum Vorteil des Kfz-Verkehrs und der Umwelt (da keine LSA), oftmals für Radfahrer und Fußgänger aber noch verbesserungsfähig.
2. Knotenpunkte als häufige Knackpunkte mit Verschwenkungen und längeren Wartezeiten (zu geringe Durchlässigkeit)
3. Ungelöste „Linksfahrabschnitte“ wie z. B. Meppener Straße
4. Auslegung auf zukünftig größere Radverkehrsmengen noch nicht gegeben.
5. Erhebliche Potenziale für mehr Selbstdarstellung und Öffentlichkeitsarbeit bzw. Kommunikation der Nutzenaspekte für alle.

Zur Illustration der Stärken und Schwächen, der Problemstellen des Fuß- und Radverkehrs sowie konflikthafter Situationen sind Fotoseiten ausgewählter Stellen im Stadtgebiet beigefügt.

3.3 Zusammenfassung in sieben Handlungsfeldern

Die Zusammenfügung der Ergebnisse der AK Themen in sieben Handlungsfeldern erfolgte in der Mind Map als gutachterliche Empfehlung.

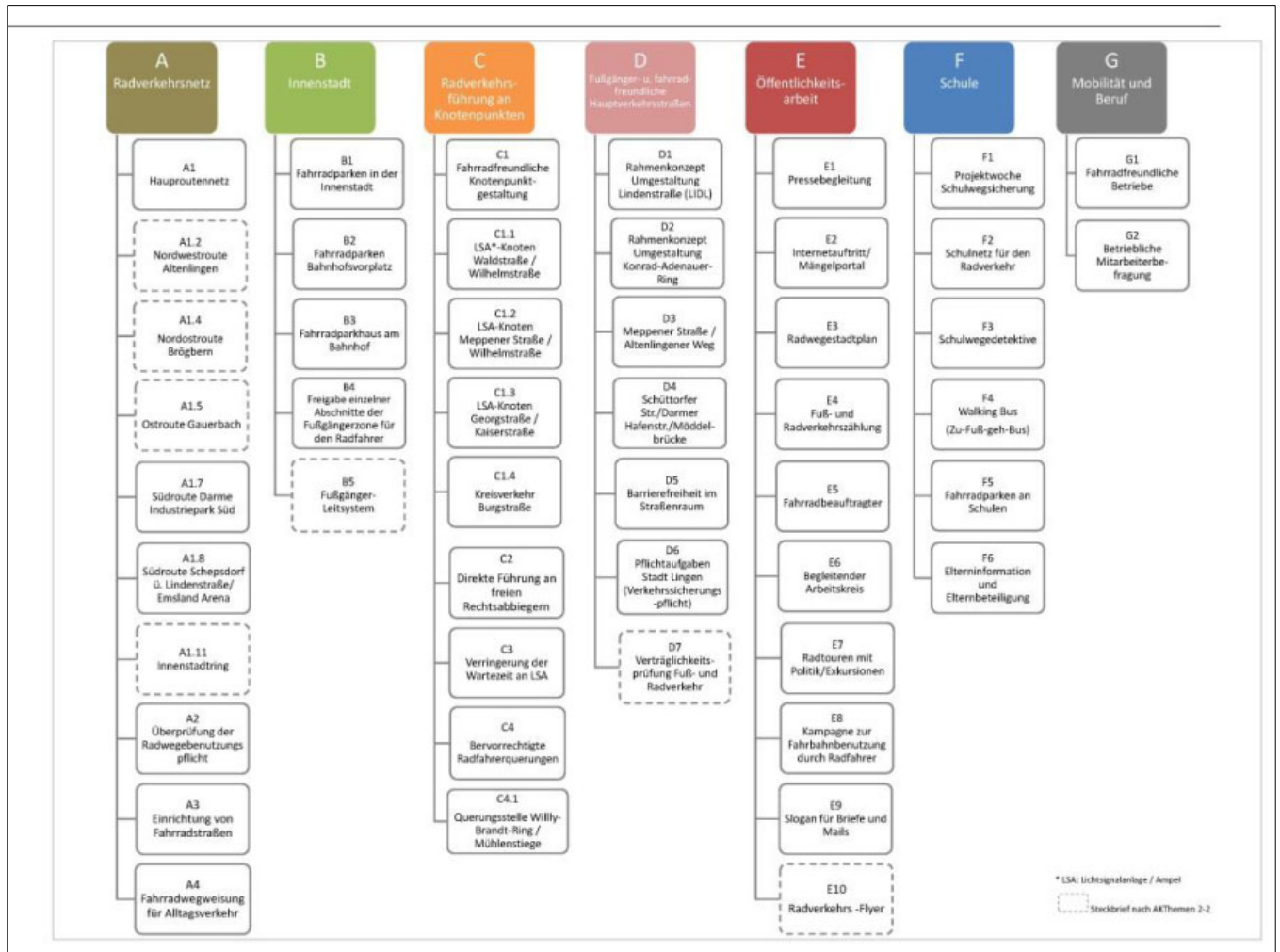


Abbildung 5 Mind Map der Handlungsfelder und Steckbriefe des Klimaschutzteilkonzeptes Lingen (Größere Darstellung im Materialband)

3.4 Erläuterung der Steckbriefe

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

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

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

Funktion im Gesamtkonzept

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

Wesentliche Schritte

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

Beteiligung

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

Geschätzte Realisierungsdauer

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

Geschätzte Kosten

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

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

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

Besondere Beteiligte

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

CO₂-Minderung

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

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

Weitere Wirkungen

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

Synergien

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

Die Synergien sind in drei Kategorien unterteilt:

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

Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren

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

Verweise

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

Anlagen

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

4 Maßnahmenkonzept

4.1 A – Haupttroutennetz für den Radverkehr

4.1.1 Beschreibung des Handlungsfeldes

Radverkehrsnetzplanung ist Angebotsplanung. Sie orientiert sich an vorhandenen und zukünftigen Quellen wie Wohnvierteln und Zielen wie größeren Arbeitsstätten, Schulen, zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsbereichen einer Stadt und den diese verbindenden Wunschlinien. Das Radverkehrsnetz erschließt flächenhaft das gesamte Stadtgebiet und bietet Verbindungen in das Umland. Primäres Ziel sind sichere, bequeme und direkte Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet für den Alltagsverkehr, den Freizeitverkehr und für Touristen. Die Bedürfnisse aller Nutzergruppen werden gleichermaßen berücksichtigt.

Für Lingen kann auf Basis der im Rahmen des UBA-Modellvorhabens erarbeiteten Routen- und Netzverbindungen (vgl. Plakat 4, Prozessdokumentation) sowie der bewegtesten Radrouten (vgl. Plakat 5, Prozessdokumentation) ein aktuelles Haupttroutennetz aufgebaut werden. Mit diesem Haupttroutennetz wird eine Basis für weitere Maßnahmen, wie eine Überprüfung zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht oder der Einrichtung eines Wegweisungsnetzes für den Alltagsverkehr geschaffen. Anregungen zum Haupttroutennetz sind im Rahmen des Beteiligungsverfahrens durch die Teilnehmer erfolgt.

In Bezug auf Führung und Gestaltung der Verbindungen soll ein Radverkehrsnetz möglichst die folgenden Anforderungen erfüllen: Routen mit einprägsamen Streckenführungen bieten eine direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele. Dabei werden vorhandene, gut nutzbare verkehrs- und emissionsarme Straßen bevorzugt. Im Bereich von höher belasteten, für den Kfz-Verkehr bedeutsamen Straßen sind Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs notwendig. Wichtig ist eine durchgängige Befahrbarkeit der Routen, was insbesondere für die Querung von Hauptverkehrsstraßen gilt und ein "Ausklammern" von Radverkehrsführungen in Problembereichen ausschließt. Schließlich sollen die Wege für zügiges Fahren trassiert sein und ausreichende Breiten für das Nebeneinanderfahren und Überholen aufweisen. Grundlage für die Definition der Qualitätsstandards sind die aktuellen Regelwerke zur Radverkehrsplanung.

Die beschriebenen Anforderungen schlagen sich in folgenden baulichen Qualitätsanforderungen nieder:

1. Glatte und ebene Oberflächen (überwiegend allwettertauglich)
2. Bauausführung (stoßfreie Bordabsenkungen, Vermeiden von Unterbrechungen des Radwegbelags), Hindernisfreiheit (keine Pfosten, Mülltonnen, Geschäftsauslagen etc.)
3. Barrierefreiheit (Befahrbarkeit auch mit Anhänger, Gepäck und Tandem, keine Schiebestrecken mit Treppen, Vermeiden von Umlaufsperrern)
4. Beleuchtung der Hauptrouten
5. Wegweisung nach einheitlichem Standard (FGSV-Standard)
6. Verknüpfung mit dem ÖPNV durch Bike & Ride-Anlagen
7. Reinigung, Winterdienst

4.1.2 Steckbriefe

Die Steckbriefe in Handlungsfeld A basieren auf dem in Steckbrief A1 aufgezeigtem Hauptroutennetz, das mit seinen 12 Routen die gesamte Stadt erschließt. Das Netz ist in Plan 1a und 1b dargestellt. Tabelle 1 zeigt eine Übersicht aller Hauptrouten mit zugehöriger Länge und den wichtigsten Wegpunkten.

Steckbrief-Nr.	Name	Verlauf	ca. Länge in km
A 1.1	Dortmund-Ems-Kanal (DEK), Nord	Brücken Lindenstraße, Weidestraße, Altenlingen, Holthausen (weiter als RFW)	4,2
A 1.2	Altenlingen	Altenlingener Weg, Oberhofstraße	2,7
A 1.3	Holthausen über Waldstraße	Waldstraße, Raffineriestraße, Holthausen	6,3
A 1.4	Brögbern	Mühlenstiege, Heidekampstraße, Kardinal-von-Galen Straße, Haselünner Straße, Damschke, Brögbern	5,2
A 1.4a	Bramhar	Mühlenstiege, Heidekampstraße, Beckstraße, Husarenstraße, Schillerstraße, Loopenmoor, Zum Eichenkamp	7,5
A 1.5	Gauerbach	Bahnhof, Feldstraße, Ludwigstraße, Lengericher Str., Gauerbach	5,1
A 1.6	Baccum	An der Kokenmühle, Strootstraße, Hedonklinik, An der Schonung, Baccum	7,4
A 1.7	Industriepark Süd über Darne	An der Kokenmühle, Schwedenschanze, Darmer Esch, Industriepark Süd, Kraftwerk Emsland	6,8
A 1.7a	Bramsche	An der Kokenmühle, Schwedenschanze, Rheiner Str., Bramsche	8,5
A 1.8	Schepdsdorf über Lindenstr. / Emsland-Arena	Jakob-Wolff-Platz, Lindenstraße, Schepdsdorf inkl. Abzweig Bahnhof/Emsland-Arena	4,3
A 1.9	Reuschberge	Zum Neuen Hafen, Klapperbrücke, Liegnitzer Weg, Schepdsdorf	4,1
A 1.10	Dortmund-Ems-Kanal (DEK), Süd	Brücke Lindenstraße, Zum Emswehr, Am Sperrtor, Niederarmer Straße, Kraftwerk-Emsland (weiter als RFW)	8,9
A.1.11	Innenstadtring	Konrad-Adenauer-Ring, Wilhelmstr., Bernd-Rosemeyer-Str., Jakob-Wolff-Str.	2,5
	SUMME ohne Doppelführungen		69,0

Tabelle 1 Übersicht Hauptroutennetz Lingen

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes wurde beispielhaft für eine Route eine Machbarkeitsprüfung der Realisierbarkeit inkl. Kostenschätzung ausgearbeitet. Es ist zu empfehlen, dass diese Route nach Brögbern (Steckbrief A1.4) zeitnah realisiert wird. Für eine weitere Route (Steckbrief A1.7) wurde eine Aufnahme der Mängelpunkte sowie eine Maßnahmenempfehlung an ausgewählte Punkte durchgeführt.

Vier weitere Routen (A1.2 – Altenlingen, A1.5 – Gauerbach, A1.8 – Schepsdorf, A1.11 – Innenstadtring), die in einer ersten Umsetzungsstufe angegangen werden sollten, sind dem Konzept als Steckbriefe beigefügt. Diese beschreiben die Routen und den Handlungsbedarf grob, enthalten jedoch keine detaillierten Planungen.

Das Haupttroutennetz bildet darüber hinaus die Grundlage für die Untersuchung der Radwegebenutzungspflicht, die in Steckbrief A2 dargestellt ist. Auch stellen Fahrradstraßen ein wesentliches Element in einem fortschrittlichen Radverkehrsnetz dar, die in Lingen bislang nur gering vertreten sind. Steckbrief A3 greift dieses Thema auf und stellt ein Netzkonzept für die Einrichtung von Fahrradstraßen dar, die zu großen Teilen durch Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren zustande gekommen sind.

Das Handlungsfeld enthält insgesamt zehn Steckbriefe. Davon enthalten die Steckbriefe A1 „Haupttroutennetz“ und A3 „Einrichtung von Fahrradstraßen“ Empfehlungen zur prinzipiellen Ausgestaltung dieser Themen und verweisen auf beigefügten Listen auf im Beteiligungsverfahren genannten Örtlichkeiten.

A 1	Haupttroutennetz
A 1.2	Nordwestroute Altenlingen
A 1.4	Nordostroute Damschke/ Brögbern
A 1.5	Ostroute Gauerbach
A 1.7	Südroute Darne Industriepark Süd
A 1.8	Südroute Schepsdorf ü. Lindenstraße/Emsland Arena
A 1.11	Innenstadtring
A 2	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht
A 3	Einrichtung von Fahrradstraßen
A 4	Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr

Tabelle 2 Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld A

4.1.3 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen

Mit der detaillierten Ausarbeitung des **Steckbriefes A1.4 – Hauptroute Brögbern** kann eine Basis für die Realisierung eines Hauptroutennetzes für ganz Lingen gegeben werden. Es wird empfohlen, diese Route zu realisieren, die eine Signalwirkung für eine konsequente Radverkehrsförderung darstellt. Im Anschluss sollten die weiteren Routen analysiert und ausgearbeitet werden, um für die gesamte Stadt fahrradfreundliche Achsen anbieten zu können.

Die im Materialband ausführlich beschriebene Hauptroute wurde intensiv untersucht. Folgende Arbeitsschritte kamen dabei zum Tragen:

- Systematische Befahrung des Netzes mit dem Fahrrad
 - Mängelerfassung und Dokumentation des Handlungsbedarfes
 - Fotodokumentation
- Stichpunktartige Verhaltensbeobachtung der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Radfahrenden
 - u.a. Erfassung vorhandener Nutzungsunverträglichkeiten (Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern)

Auf Basis dieser Untersuchungen konnte für die gesamte Route der Handlungsbedarf abgeleitet und darauf aufbauend Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden. Ziel war es, Empfehlungen für die Attraktivierung dieser Route zu geben, mit besonderem Blick auf eine verkehrssichere Infrastruktur, die für alle Verkehrsteilnehmer geeignet ist.

Die Hauptroute Brögbern erfüllt im Hauptroutennetz der Stadt Lingen zum einen die Anbindung an die Stadtteile Brögbern und Damaschke, zum anderen aber auch eine wichtige Funktion im Schülerverkehr, da sich mehrere Schulen entlang der Route befinden (u.a. Gymnasium Georgianum). Die Route zeichnet sich durch eine Führung über weitestgehend ruhige und wenig befahrene Straßen aus, die allerdings zum Teil Belagsmängel aufweisen. Die Probleme liegen vor allem in Knotenbereichen, zum Beispiel im Bereich Schwarzer Weg / Haselünner Straße. Mit der Haselünner Straße muss eine stark belastete Straße gequert werden, die weitere Problemlagen mit sich bringt, u.a. an den Bundesstraßenausfahrten zur B70.

Viele Handlungsempfehlungen sind kurzfristig umsetzbar, da nur wenige größere Baumaßnahmen enthalten sind. Kostenmäßig werden ca. 214.000 € für die gesamte Umsetzung veranschlagt.

Die Ausarbeitung enthält folgende Unterlagen (s. betreffendes Fachkapitel im Materialband):

- Tabellarische Übersicht der Route mit Dokumentation der Radverkehrsführungen, Darstellung aller Mängel und Maßnahmenvorschläge
- Darstellung der Führungsformen, Mängel und Maßnahmen in Form von Übersichtsplänen
- Konkretisierung des Handlungsbedarfes in Form von Detailskizzen
- Überschlägige Kostenschätzung

4.2 B – Fußgänger- und fahrradfreundliche Innenstadt

4.2.1 Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe

Die Lingerer Innenstadt erstreckt sich zwischen Wilhelmstraße, Bernd-Rosemeyer-Straße bis zum Konrad-Adenauer-Ring und stellt ein wichtiges Ziel für Einkauf und Arbeit dar. Die Innenstadt ist gut mit dem Kfz zu erreichen, da der Altstadtbereich mit dem gut ausgebauten Innenstadtring umgeben ist und viele Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Für Radfahrer ist der Kernbereich der Innenstadt als Fußgängerzone nur in den Tagesradlagen (18.00 Uhr bis 10.00 Uhr) befahrbar. Dennoch gibt es teilweise Konflikte, wenn diese Regelung nicht eingehalten wird oder weil es nicht ausreichend geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten in den Zugangsbereichen der Fußgängerzone gibt. Die Innenstadt stellt für Radfahrende somit aber tagsüber auch eine Barriere dar, da eine fahrbare Verbindung durch die Innenstadt nur mit Umwegen möglich ist. Der Bahnhof Lingen grenzt unmittelbar an die Innenstadt und stellt eine wichtige Verknüpfung zur Innenstadt dar und wird aus diesem Grund diesem Handlungsfeld angeschlossen.

Die Themen für dieses Handlungsfeld basieren auch auf den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens, das sich insbesondere an einem Themenort „Innenstadt für alle“ in der öffentlichen Veranstaltung oder im AK Themen 1 intensiv damit befasste.

In dem Handlungsfeld B wird nach Lösungen für ein gutes Miteinander zwischen allen Verkehrsarten in der Innenstadt gesucht. Dabei stehen neben Lösungsvorschlägen zum Fahrradparken in verschiedenen Bereichen auch mögliche für den Radverkehr nutzbare Abschnitte der Fußgängerzone im Vordergrund. Für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Innenstadt sind die Belange insbesondere dieser beiden Verkehrsarten gleichermaßen zu berücksichtigen. Das Handlungsfeld enthält fünf Steckbriefe, davon thematisieren zwei Steckbriefe den Bahnhof und das zugehörige Umfeld.

B 1	Fahrradparken in der Innenstadt
B 2	Fahrradparken Bahnhofsvorplatz
B 3	Fahrradparkhaus am Bahnhof
B 4	Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für den Radverkehr
B 5	Fußgänger-Leitsystem

Tabelle 3 Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld B

4.2.2 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde das Thema einer Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer stets viel diskutiert. Einerseits wurde angemerkt, dass der Innenstadtbereich dem Fußverkehr vorbehalten bleiben sollte. Andererseits wurde gewünscht, diesen Bereich durchlässig für den Radverkehr zu gestalten.

Mit **Steckbrief B4 – Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für den Radverkehr** kann eine kurzfristig umsetzbare Handlungsempfehlung gegeben werden, die es erlaubt, die Innenstadt für den Radverkehr ein wenig zu öffnen, aber gleichzeitig die Interessen des Fußverkehrs zu wahren. Mit einem Verkehrsversuch kann für einen begrenzten Zeitraum (vorgeschlagen werden hier 6 Monate) das Verhalten der Verkehrsarten untereinander, aber auch Routenführungen für den Radverkehr innerhalb der Innenstadt erprobt werden.

Vorgeschlagen wird eine Achse zur Durchquerung der Innenstadt zu schaffen. Ziel ist es, die Ziele in der Innenstadt für den Radverkehr besser zu erschließen und eine umwegarme Führung auf Wegen, die über die Innenstadt führen zu ermöglichen. In einem Untersuchungszeitraum sind Evaluationen durchzuführen, die auf Nutzungsunverträglichkeiten und Konflikte abzielen, aber auch die Akzeptanz der Routenführung untersuchen.

4.3 C – Radverkehrsführungen an Knotenpunkten

4.3.1 Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe

Eine komfortable und vor allem sichere Radverkehrsführung muss das Ziel im gesamten Radverkehrsnetz der Stadt Lingen sein. Das gilt insbesondere für die Knotenpunkte. Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen. Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrer gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kraftfahrern von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Das Handlungsfeld C befasst sich mit der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und strebt eine vorbildliche, fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung an. Dabei geht es u.a. um den Einsatz von bislang noch nicht angewandten Elementen, wie aufgeweiteten Radaufstellflächen (ARAS) oder Schutzstreifen in Knotenpunktzufahrten. Ein weiterer Punkt, ist der Umgang mit vorhandenen Führungen an freien Rechtsabbiegern mit Dreiecksinsel, die an zahlreichen Knoten in Lingen vorhanden sind.

In neun Steckbriefen werden diese Maßnahmenfelder thematisiert. Neben konkreten Maßnahmensteckbriefen für verschiedene Knotenpunkte (Steckbrief C1.1 bis Steckbrief C1.4), werden in den weiteren Steckbriefen Prinzipien für die Knotenpunktgestaltung aufgezeigt, die an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet Anwendung finden können. Hierzu ist jeweils eine Liste mit im Beteiligungsverfahren genannten Punkten zu dem Thema beigefügt.

C 1	Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung
C 1.1	LSA-Knoten Waldstraße/Wilhelmstraße
C 1.2	LSA-Knoten Meppener Straße/Wilhelmstraße
C 1.3	LSA-Knoten Georgstraße/Kaiserstraße
C 1.4	Kreisverkehr Burgstraße
C 2	Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern
C 3	Verringerung der Wartezeit an LSA
C 4	Bevorrechtigte Radfahrerquerungen
C 4.1	Querungsstelle Willy-Brandt-Ring/Mühlenstiege

Tabelle 4 Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld C

4.3.2 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen

Der Knotenpunkt Waldstraße / Wilhelmstraße unterlag zu Beginn des Klimaschutzteilkonzeptes im Frühjahr 2015 einer Umplanung und wurde im Herbst 2015 bereits umgebaut. Mit **Steckbrief C1.1 – LSA-Knoten Waldstraße/Wilhelmstraße** konnten gezielte Hinweise für eine verbesserte Radverkehrsführung gegeben werden. Diese wurden in die Umgestaltung aufgenommen und teils bereits umgesetzt. In diesem Knoten wurden zum Beispiel erstmalig in Lingen aufgeweitete Radaufstellflächen (ARAS) markiert, die ein erleichtertes Linksabbiegen erlauben und die Sichtbarkeit der Radfahrer im Knoten erhöhen.

Der Knoten kann als Beispiel für weitere Knotenpunkte dienen, um insbesondere die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu etablieren. Kfz- und Radverkehr können die neuen Führungselemente kennenlernen, womit die Akzeptanz gesteigert werden kann.

4.4 D – Fußgänger und fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen

4.4.1 Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe

Für Radfahrer und Fußgänger treten gerade im Zuge von Hauptverkehrsstraßen verschiedene Hindernisse auf. Einerseits sind häufig unzureichende Radverkehrsanlagen oder Gehwege vorhanden, da Mindestbreiten nicht eingehalten werden oder die Anlagen Mängel, zum Beispiel im Belag, aufweisen. Andererseits ist eine Überquerung teils nur erschwert möglich, weil Querungsanlagen entweder fehlen oder nicht dem Bedarf angepasst sind. Zusätzlich nimmt das Thema Barrierefreiheit eine zentrale Rolle, gerade in einer älter werdenden Gesellschaft, ein. Es ist allen Bürgern zu ermöglichen, sich ungehindert im Straßenverkehr zu bewegen, egal ob im Rollstuhl oder mit dem Kinderwagen.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden, insbesondere für den Bereich um die Innenstadt Lingen, verschiedene Punkte genannt, die Schwachstellen in diesen Themenbereichen bilden. Neben einer Unzufriedenheit von Rollstuhlfahrern über neue Leitsteine, fehlenden Querungshilfen oder Sturzgefahren an Kanten, wurden Themen genannt, die in die Verkehrssicherungspflicht der Stadt Lingen gehören. Dazu zählen u.a. mangelnde Beleuchtungen, Hindernisse im Verkehrsbereich oder mangelnde Belagsqualitäten.

Das Handlungsfeld D enthält sieben Steckbriefe. Diese zeigen teils konkrete Handlungsbereiche, wie Führungen entlang der größeren Hauptverkehrsstraßen Lindenstraße und Konrad-Adenauer-Ring auf. Außerdem werden Querungspunkte und vorbildliche Verbesserungsmöglichkeiten dargestellt. Zusätzlich sind die Themen Barrierefreiheit, und Pflichtaufgaben für die Stadt Lingen als Steckbriefe mit zugehörigen Listen enthalten, die genannte Punkte aus dem Beteiligungsverfahren enthalten. Aufgenommen wurde auch ein Vorschlag zu einer Grundhaltung der Stadt Lingen, die beinhalten sollte, bei jeder Neu- und Umplanung eine Überprüfung der Einhaltung der Belange von Fuß- und Radverkehr durchzuführen.

D 1	Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL)
D 2	Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring
D 3	Meppener Straße/ Altenlingener Weg
D 4	Schüttorfer Straße/Darmer Hafenstraße/Möddelbrücke
D 5	Barrierefreiheit im Straßenraum
D 6	Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht)
D 7	Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr

Tabelle 5 Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld D

4.4.2 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen

Konkrete und teils auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen enthält **Steckbrief D6 - Pflichtaufgaben Stadt Lingen (Verkehrssicherungspflicht)**. Diese beinhalten zudem besonders wichtige Maßnahmen, da es um die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht geht. In Form von Listen, die Anmerkungen aus allen Phasen des Beteiligungsverfahrens enthalten, sind die problembehafteten Punkte aufgeführt. Folgende Themenbereiche sind dabei angesprochen:

- Straße mit Mängeln in Bezug auf die Belagsqualität / Befahrbarkeit
- Hindernisse im Verkehrsbereich
- Mangelnde Beleuchtung

Viele der aufgeführten Punkte müssen überdies als laufende Maßnahmen der Unterhaltung angesehen werden und somit regelmäßig überprüft und ggf. Mängel behoben werden. Daueraufgaben einer fahrradfreundlichen Stadt bedürfen dabei grundsätzlich einer ausreichenden personellen, finanziellen und organisatorischen Absicherung im Finanz- und Ergebnishaushalt und in Stellenplänen. Die Finanzmittel müssen in dem genannten Jahresbudget ausreichend berücksichtigt werden.

Weitere Daueraufgaben der Stadtverwaltung bzw. ihrer Beauftragten sind regelmäßiger Grünschnitt, Scherbenbeseitigung und Parkraumüberwachung an den Linger Radverkehrsanlagen. Auch die Erfassung weiterer unzulässiger „Sondernutzungen“ auf Radverkehrsanlagen und das Nichteinhalten von Sicherheitsabständen fester Einbauten bei privaten oder öffentlichen Baumaßnahmen gehören dazu.

4.5 E – Öffentlichkeitsarbeit für klimafreundliche Nahmobilität

4.5.1 Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe

Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsförderung ist Information über das, was in der Stadt in Sachen Rad und Fußverkehr passiert und warum es geplant wird, aber auch über das, was Radfahrer und Fußgänger besonders interessiert (Verkehrsregeln und Beschilderungen) sowie über das, was es außer Radverkehrsanlagen und Infrastrukturthemen noch an Wichtigem für Radfahrer/innen gibt (Fahrradmitnahme in Bus und Zug, Fahrradverleih u.a.m.). Dabei ist die Zielgruppe nicht nur der schon täglich mit Rad fahrende Bürger, sondern vor allem auch derjenige, der das Rad bislang nur in der Freizeit oder noch gar nicht benutzt. Ziel ist es, Verlagerungen hin zu den umweltfreundlichen Verkehrsarten zu bewirken und die Öffentlichkeitsarbeit stellt einen Anstoß dazu dar. Dabei muss Öffentlichkeitsarbeit nicht nur punktuell erfolgen, sondern regelmäßig im Rahmen eines an die übrigen Maßnahmen angegliederten Programmes.

Öffentlichkeitsarbeit für den Rad- und Fußverkehr beginnt bei kleinen Zeitungsartikeln über neue Maßnahmen und endet nicht zuletzt bei großen Kampagnen zu verschiedenen Themen. Die Erregung von Aufmerksamkeit ist das oberste Ziel. Dabei sollten stets verschiedene Kanäle, zum Beispiel auch soziale Netzwerke, genutzt werden, um verschiedene Alters- und Personengruppen anzusprechen. Öffentlichkeitsarbeit ist aber auch als Stadt Lingen eine Vorbildfunktion einzunehmen und zu zeigen, dass diese Themen ernstgenommen werden.

Das Handlungsfeld E beinhaltet zehn Steckbriefe, die die oben genannten Felder umfasst.

E 1	Pressebegleitung
E 2	Internetauftritt/Mängelportal
E 3	Radwegestadtplan
E 4	Fuß- und Radverkehrszählung
E 5	Fahrradbeauftragter
E 6	Begleitender Arbeitskreis
E 7	Radtouren mit Politik/Exkursionen
E 8	Kampagne zur Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer
E 9	Wettbewerbsslogan für Briefe und Mails
E 10	Erstellung eines Flyers

Tabelle 6 Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld E

4.5.2 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen

Als direkt umsetzbar kann in diesem Handlungsfeld der **Steckbrief E9 - Wettbewerbsslogan für Briefe und Mails** genannt werden. Mit einem Hinweis zum Umweltfreundlichen Verkehr, wie zum Beispiel „*Wenn Sie mit dem Rad zum Rathaus fahren, sparen Sie für die Umwelt pro km xx kg CO₂*“, kann ein Anreiz zur Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel gegeben werden. Vor allem aber kann die Vorbildfunktion der Stadt Lingen in Sachen Klimaschutz unterstrichen werden. Die Einrichtung eines Wettbewerbsslogans kann kurzfristig umgesetzt werden und bedarf keines großen Kosteneinsatzes.

Die in **Steckbrief E 1 – Pressebegleitung und Steckbrief E2 - Internetauftritt/Mängelportal** auf gezeigten Handlungsempfehlungen sind ebenso kurzfristig umsetzbar. Diese bedürfen jedoch einer Orientierung an konkreten Maßnahmen, die sich aus dem Klimaschutzteilkonzept ergeben.

Auf Grund der in Lingen gut aufgestellten Abteilung für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist auch die Erstellung von Informationsmaterialien relativ kurzfristig durchführbar. So kann die **Erstellung eines Flyers (Steckbrief E10)** zu allgemeinen Themen, wie der Radwegebenutzungspflicht mit relativ wenig Aufwand ausgeführt werden. Dies ist insbesondere zu empfehlen, da dieses Thema mit Umsetzung des Konzeptes weiter in den Fokus rücken wird. Die Bürger können auf diese Weise gut informiert werden.

4.6 F – Fußgänger- und fahrradfreundliche Schulwege

4.6.1 Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe

Oftmals lässt es sich beobachten, dass Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg nicht eigenständig zurücklegen, sondern häufig von ihren Eltern gebracht werden, was häufig mit dem Auto geschieht. Durch die allgemeine Zunahme des PKW-Verkehrs und der aus Sicht der Eltern gefährlichen Straßenverkehrs wird dieses Verhalten verstärkt. Es gibt aber auch viele Gründe für Kinder und Jugendliche ihre Wege möglichst selbstständig, insbesondere mit dem Fahrrad oder zu Fuß, zurückzulegen. Die motorische Entwicklung des Kindes wird gefördert, sie lernen sich selbständig im Verkehr zu bewegen, die Bewegung unterstützt einen gesunden Lebensstil und verstärkt das Selbstvertrauen und die Selbstsicherheit, die junge Menschen im Leben brauchen. Und vor allem, wenn weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden, sinkt das Verkehrsaufkommen, gerade im Bereich der Schulen und kann zu einem Sicherheitsgewinn in diesen Bereichen beitragen. Abbildung 6 zeigt eine Kreislaufdarstellung der positiven Auswirkungen einer Förderung von umweltfreundlichen Verkehren auf dem Schulweg.

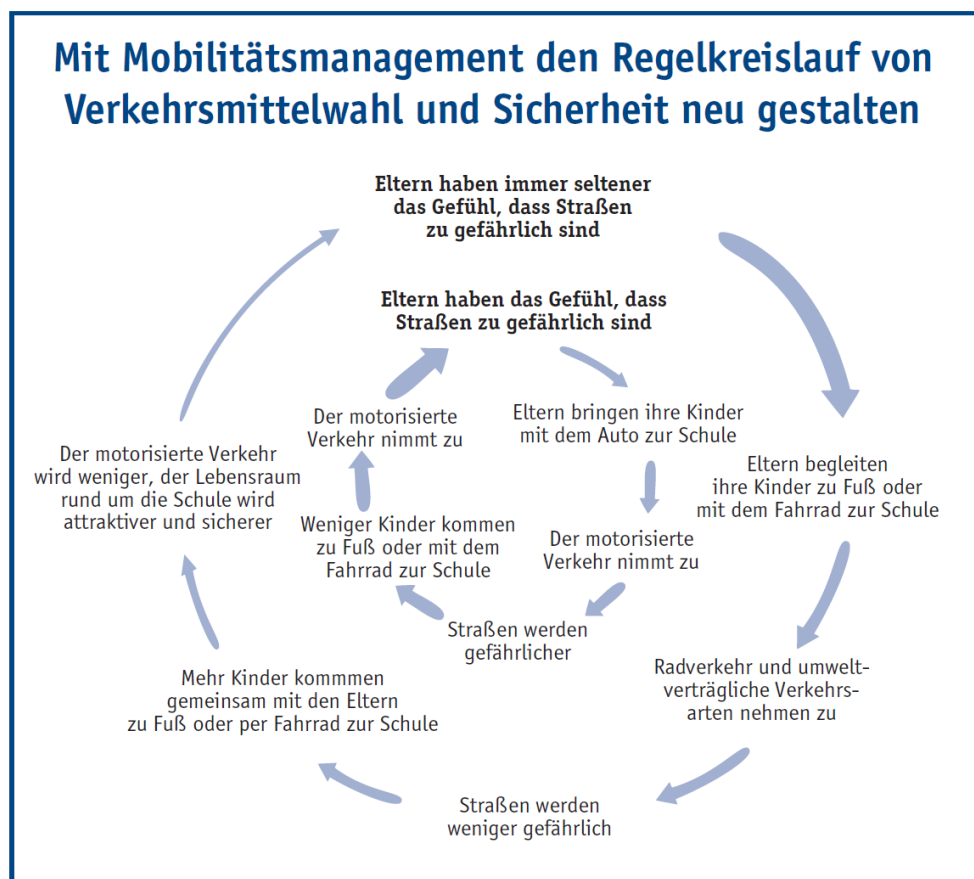


Abbildung 6 Kreislauf zur Verkehrsmittelwahl im Schülerverkehr ¹

¹ Quelle: Nachhaltige Mobilität in der Schule, UBA 2006

Da der Weg zur Schule der erste Schritt in die eigenständige Mobilität eines Kindes ist, ist dieser besonders zu unterstützen. In Handlungsfeld F werden Handlungsempfehlungen in Form von sechs Steckbriefen zu diesem Thema gegeben. Dabei steht die Organisation einer Projektwoche mit dem Thema Schulwegesicherheit (Steckbrief F1) an oberster Stelle. Darin können die ebenfalls aufgeführten Themenbereiche aufgegriffen und durchgeführt werden.

Wichtig ist es, die Schüler direkt in die Erarbeitung von Konzepten etc. einzubinden. So wird die Aufmerksamkeit und Eigenständigkeit zusätzlich gefördert. Eine Rolle spielen zudem auch Eltern und die Schulen selbst. Beide Gruppen sollten hinter den Projekten stehen, um auch Vorbild für die Kinder sein zu können. Die Stadt Lingen kann die Rolle eines Vermittlers oder des Anschiebers einnehmen, um zum Beispiel eine Schule zu finden, die ein Vorbildprojekt durchführt.

F 1	Projektwoche Schulwegsicherung
F 2	Schulnetz für den Radverkehr
F 3	Schulwegedetektive
F 4	Walking Bus (Zu-Fuß-geh-Bus)
F 5	Fahrradparken an Schulen
F 6	Elterninformation und -beteiligung

Tabelle 7 Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld F

4.6.2 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen

Als konkrete Beispielmaßnahme ist vor allem die **Durchführung einer Projektwoche (Steckbrief F 1)** anzusehen. Nach Auswahl einer Schule, die dieses Modellprojekt durchführt, kann eine im Steckbriefanhang beigefügte Übersicht auf die jeweilige Schule zugeschnitten werden. Im Rahmen einer solchen Projektwoche können die in den nachfolgenden Steckbriefen des Handlungsfeldes E enthaltenen Maßnahmen bearbeitet werden.

In einem Beispielprojekt für die Stadt Luxemburg² wurde ein Ansatz für eine Projektwoche erarbeitet. Dabei wurde ein Beispielstundenplan entwickelt. Für jeden Unterrichtstag dieser Projektwoche wurde in Grundzügen ein Unterrichtsprogramm ausgearbeitet. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Arbeitsschritte aufeinander aufbauen und die Schüler das Erlernte auch in der Praxis anwenden können. Alle Programmpunkte werden in ihrer Durchführung beschrieben und die Zielsetzung erläutert. Außerdem werden benötigte Materialien aufgeführt und für die Realisierung benötigte Personen benannt. Als Einstieg steht ein Fahrradparcours auf dem Schulhof, der den Schülern zunächst Freude am Fahrradfahren vermitteln soll. Zum Ende der Projektwoche wird ein gemeinsamer Ausflug mit dem Fahrrad unternommen, der als Highlight der Projektwoche angesehen werden soll und den Schülern als gute Erinnerung an die Projektwoche verbleiben wird.

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag
Vormittag	Parcours auf dem Schulhof	Erlernen der Verkehrsregeln (Praxis)	Fahrradtechnik	Radwegedetektive	Auswertung Radwegedetektive
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Spaßiger Einstieg in die Projektwoche • Schulung von für das Radfahren benötigten Fähigkeiten • Einschätzung des eigenen Bremswegs 	<ul style="list-style-type: none"> • Anwendung und Festigung der Verkehrsregeln • Sammeln von praktischen Fahrrad-Erfahrungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennenlernen des eigenen Fahrrades • Prüfung des Fahrrades auf Verkehrssicherheit • Lernen von einfachen Fahrradreparaturen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erforschen des Schulumfeldes • Bewusstes Erkennen von Gefahren • Aufdecken von Mängeln im Schulumfeld 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbereitung und Reflexion der gesammelten Ergebnisse vom Vortag
Anlagen			<ul style="list-style-type: none"> • Anlage 03 • Anlage 04 • Anlage 05 • Anlage 06 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage 08 	
Nachmittag	Erlernen der Verkehrsregeln (Theorie)		Fragebogen zum Schulweg		Fahrradausflug
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kennenlernen und Einüben der wichtigsten Verkehrsregeln • Vorbereitung auf den Praxisteil am folgenden Tag 		<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtüberblick über die Schulwege der Schüler • Beschreiben von Gefahrensituationen auf dem Schulweg • Übung im Umgang mit einem Stadtplan 		<ul style="list-style-type: none"> • Highlight der Projektwoche • Anwenden der erlernten Verkehrsregeln im Straßenverkehr
Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage 01 • Anlage 02 		<ul style="list-style-type: none"> • Anlage 07 		

Abbildung 7 Beispielstundenplan zur Durchführung einer Projektwoche

² Radverkehrskonzept 2012, PGV

4.7 G – Fahrradmobilität und Beruf

4.7.1 Beschreibung des Handlungsfeldes und Steckbriefe

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes steht die Förderung des Alltagsradverkehrs an hoher Stelle. Dabei darf auch die Förderung des Radfahrens auf dem Weg zur Arbeit nicht vergessen werden. Da viele große Arbeitgeber in Lingen sich in einem Umkreis von bis zu 6 km um die Innenstadt bewegen (vgl. Plakat 3), stellt das Fahrrad ein ideales Verkehrsmittel für den Weg zum Arbeitsplatz dar. In diesem Entfernungsbereich sind Radfahrer in vielen Fällen schneller unterwegs, da man Stop-and-Go oder Stau-Situationen häufig umgehen kann. Der Weg zum Arbeitsplatz und zurück fällt entsprechend kürzer (und stressfreier) aus. Das Fahrrad auf dem Arbeitsweg zu nutzen, bietet viele Vorteile: Radfahren ist gesund und in jedem Fall kostengünstig. Außerdem bietet das Fahrrad eine umweltfreundliche und schadstofffreie Alternative zum Auto.

Um den Anteil der Radfahrten zur Arbeit zu erhöhen und das Fahrrad zu einer echten Alternative zum Auto zu machen, sind Anreize notwendig. Diese können zum einen von den Betrieben direkt ausgehen. Sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten sind eine elementare Voraussetzung für eine Förderung des Radfahrens. Außerdem können die Einrichtung von Umzieh- und Waschmöglichkeiten sowie weitere Serviceangebote, wie Luftpumpen oder bereitgestellte Regenkleidung den Anreiz erhöhen. Zum anderen können seitens der Stadt Lingen Anreize geschaffen werden. Diese beziehen sich vor allem auf die Bereitstellung einer guten Infrastruktur auf Radrouten zu verschiedenen Arbeitsplatzschwerpunkten. Zudem können verschiedene Angebote und Aktionen Betriebe auf das Thema Fahrrad und Beruf aufmerksam machen und ggf. Ratschläge anbieten.

Das Handlungsfeld G enthält zwei Steckbriefe. Erstens werden Aktions- und Maßnahmenempfehlungen zu fahrradfreundlichen Betrieben gegeben. Zweitens wird eine Befragung Radfahrender Mitarbeiter angeregt, um die Infrastruktur und Angebote besser planen zu können.

G 1	Fahrradfreundliche Betriebe
G 2	Betriebliche Mitarbeiterbefragung

Tabelle 8 Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld C

4.7.2 Umsetzungsfähige Beispielmaßnahmen

-- hier wurden bisher keine vorgeschlagen oder abgeleitet --

5 Kostenspanne, Priorisierung und Umsetzung

5.1 Kostenspanne

Verlässliche Kostenschätzungen sind vornehmlich Aufgabe späterer Detail- und Entwurfsplanungen. Deshalb beschränken sich explizite Kostenangaben im Rahmen der Steckbriefe zunächst auf solche Maßnahmenempfehlungen, die sich auf einfache Weise eingrenzen lassen oder die bereits im Detail untersucht wurden, wie z. B. die Hauptroute A 1.4 Brögbern.

Somit sind die Angaben einer Kostenspanne in drei Kategorien (siehe Steckbriefformular), und zwar Gering: 0 – 20.000 €; Mittel: 20.000 – 200.000 €; Hoch: > 200.000 €, regelmäßig in den Steckbriefen auf Seite 2 oben links enthalten.

Allerdings wurden alle Maßnahmen der Kategorie der Kostenspanne „Hoch“ und viele der Kategorie „Mittel“ nach Fertigstellung der Steckbriefe nochmals weiter eingegrenzt. Dieser neuere Stand ist nicht den Steckbriefen sondern einer tabellarischen Übersicht aller Steckbriefe, welche deren wichtigsten Merkmale und somit auch die Kostenspannen umfassen, zu entnehmen (vgl. Tab. Übersicht Steckbriefe im Materialband).

In der Summe wurde eine Spanne der möglichen Gesamtkosten je Handlungsfeld und daraus dann insgesamt in einer Höhe von ca. 900.000 € bis ca. 1.800.000 € ermittelt, die sich wie nachfolgend aufteilt. (vgl. Tabelle 9)

Kennung	Kurzbezeichnung	Anzahl Steckbriefe	Kosten von ...€	Kosten bis ...€
A	Haupttroutennetz für den Radverkehr	10	585.000	966.000
B	Fg.- u. Rf.-freundliche Innenstadt	5	61.000	200.000
C	Radverkehrsführungen an Knotenpunkten	9	160.000	340.000
D	Fg.- u. Rf.-freundliche Hauptverkehrsstraßen	7	65.000	160.000
E	Öffentlichkeitsarbeit klimafrdl. Nahmobilität	10	16.000	124.000
F	Fg.- u. Rf.-freundliche Schulwege	6	35.000	67.000
G	Fahrradmobilität und Beruf	2	8.000	13.000
Summe			930.000	1.870.000

Tabelle 9 Kostenübersicht nach Handlungsfeldern

5.2 Synergien unterschiedlicher Maßnahmen

Unter Mitwirkung der Teilnehmer des AK 2-2 kam eine Bewertung von Synergien der Maßnahmenempfehlungen untereinander zustande. Unter Synergien werden hier vornehmlich solche Steckbriefe resp. Projekte verstanden, die

- zu einem „Oberthema“ gehören, wie beispielsweise „Radverkehrsnetz“, „Fußgängerzone“ und „Verwaltungsaufgaben“ (funktionale Synergien),
- räumlich „zusammenhängen“, wie beispielsweise „Bahnhof“ und „zusammenhängender Straßenzug“ Lindenstraße – K.-A.-Ring – Meppener Str. inkl. zugehörige wichtige Knotenpunkte (räumliche Synergien),
- als „Aufgabenlisten“ besonders bei Knotenpunkten vorgeschlagen wurden und abgearbeitet werden sollten, bspw. die Themen „Freie Rechtsabbieger“ und „Wartezeiten an LSA“ (Synergien bei Steckbriefen mit Listen). Die Listen sind den Steckbriefen beigelegt und enthalten die im Beteiligungsverfahren genannten Hinweise und Mängelpunkte zu den aufgeführten Themen,
- mit (fast) allen Handlungsfeldern in einem Zusammenhang stehen, wie „Fahrradstadtplan“ und „Pressearbeit“ (Synergien mit allen Handlungsfeldern).

Die Ergebnisse dieser Gruppenarbeit sind nachfolgend zusammengefasst und verkleinert dargestellt (Originale im Materialband).

Die Aufgabenstellung der Umsetzung des KSTK ist grundsätzlich zeitlich, räumlich und funktional komplex und zu jedem Zeitpunkt abhängig von den zur Verfügung stehenden Ressourcen (personell, finanziell usw.). Deshalb ist es zweckmäßig, die Maßnahmenempfehlungen gemäß Steckbriefbeschreibungen nicht nur nach Dringlichkeit zu priorisieren sondern auch die Wirksamkeit zu optimieren und damit die Planbarkeit zu erhöhen. Dafür ist es u. a. ratsam, diejenigen Maßnahmen zu bündeln und zusammenzufassen (Synergien), die sich aus einem der vier in diesem Kapitel genannten Gründe gut verknüpfen lassen. Die Abarbeitung und Umsetzung entsprechend den vorgeschlagenen funktionalen und räumlichen Synergien, den Auflistungen und den „generellen Synergien“ kann die Umsetzbarkeit und die Wirksamkeit merklich erhöhen, wenn die Ressourcen zu gegebener Zeit dafür verfügbar sind.

Funktionale Synergien

Hier gibt es einen wichtigen funktionalen oder mindestens konzeptionellen Zusammenhang. Die Textblöcke in der Abschrift entsprechen den Steckbriefeffeldern mit gleichem Farbton in der Mind Map.

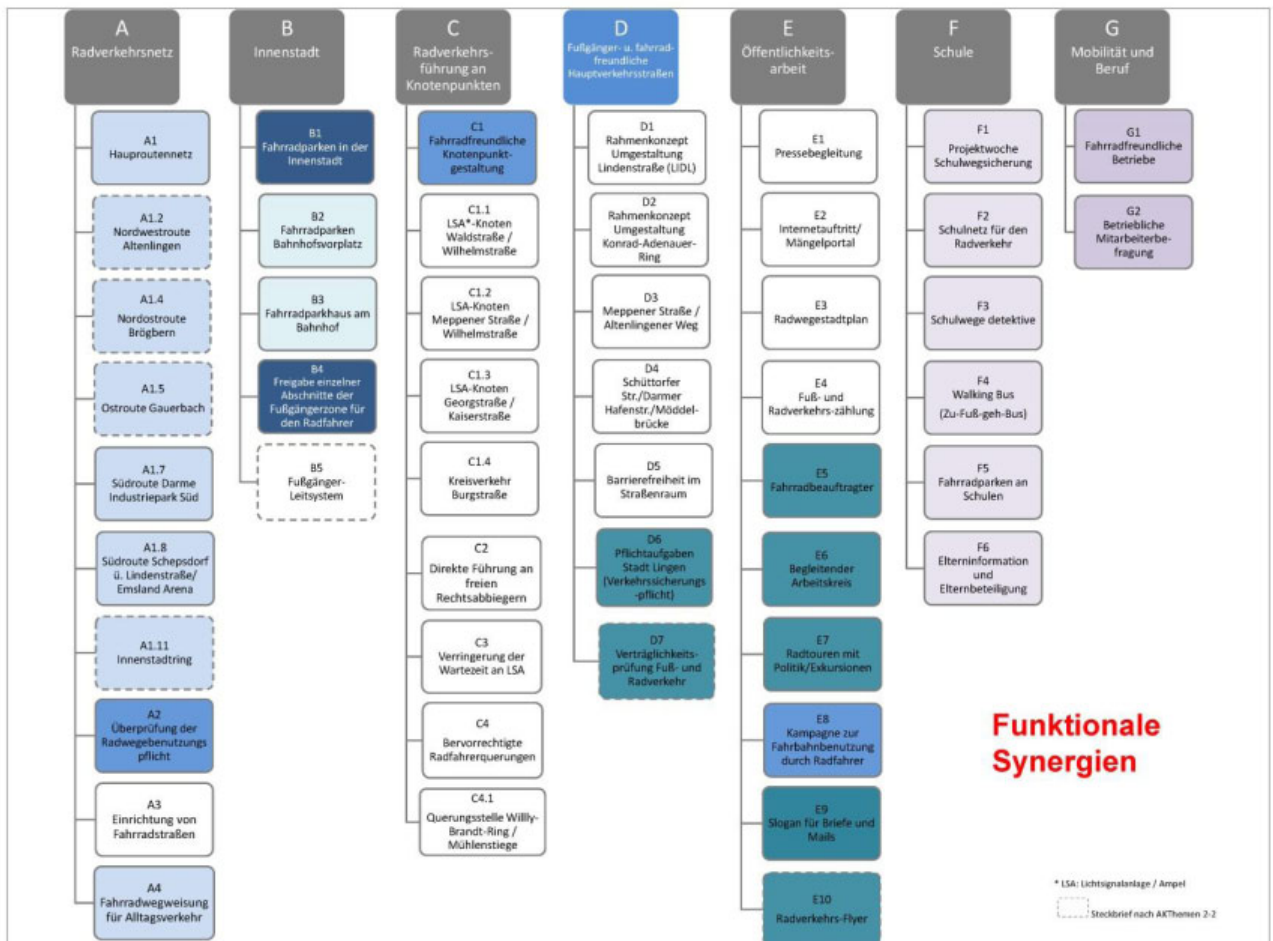


Abbildung 8 Funktionale Synergien als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)

Funktionale Synergien (Abschrift)

- Freigabe einzelner Abschnitte der FGZ für Radfahrer
Fahrradparken in der Innenstadt
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung
Kampagne zur Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer
- Fahrradbeauftragter
Begleitender Arbeitskreis
Radtouren mit Politik/ Exkursionen
Werbeslogans in Briefen und Mails
Pflichtaufgaben Stadt Lingen
Verträglichkeitsprüfung Fuß- und Radverkehr
Radverkehrsflyer
- Haupttroutennetz
Haupttrouten A1.2 (Nordwest), A1.4 (Nordost), A1.5 (Ost), A1.7 (Süd),
A1.8 (Südwest)
Innenstadtring
Fahrradwegweisung für den Alltagsradverkehr
- Fahrradparken am Bahnhofsvorplatz
Fahrradparkhaus am Bahnhof
- Handlungsfeld SCHULE
- Handlungsfeld MOBILITÄT UND BERUF

Räumliche Synergien

Dies sind räumliche Zusammenhänge, die Maßnahmenkombinationen nahelegen können. Die Textblöcke in der Abschrift entsprechen den Steckbrieffeldern mit gleichem Farbton in der Mind Map.

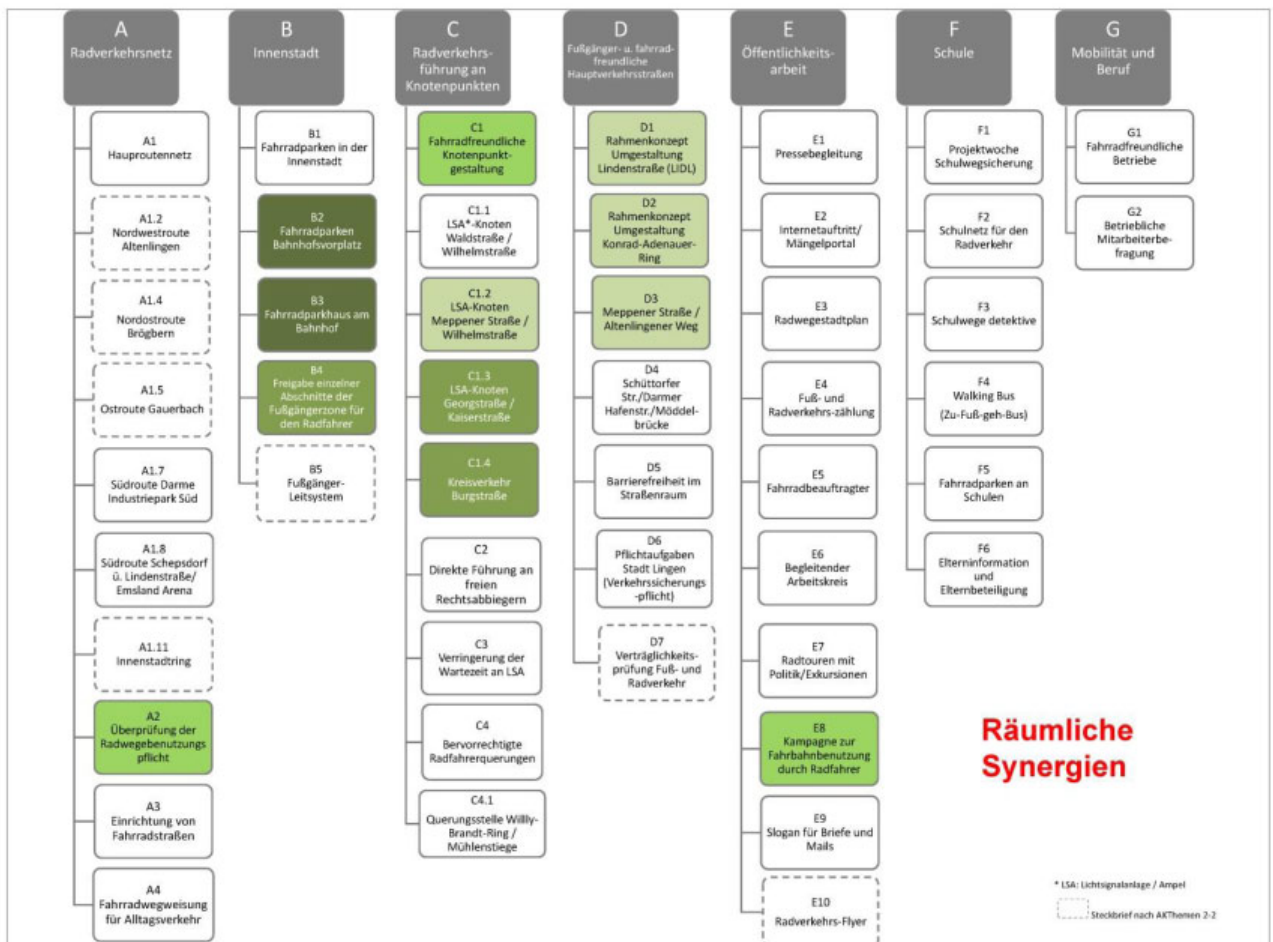


Abbildung 9 Räumliche Synergien als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)

Räumliche Synergien (Abschrift)

- Fahrradparken Bahnhofsvorplatz
Fahrradparkhaus am Bahnhof
- Freigabe einzelner Abschnitte der FGZ für Radfahrer
LSA-Knoten Georgstraße / Kaiserstraße
Kreisverkehr Burgstraße
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung
Kampagne zur Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer
- Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße
Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring
Meppener Straße / Altenlingener Weg
LSA-Knoten Meppener Straße / Wilhelmstraße

Synergien bei Steckbriefen mit Listen

Dies sind Auflistungen von Maßnahmen eines Oberthemas. Die Textblöcke in der Abschrift entsprechen den Steckbrieffeldern mit gleichem Farbton in der Mind Map.

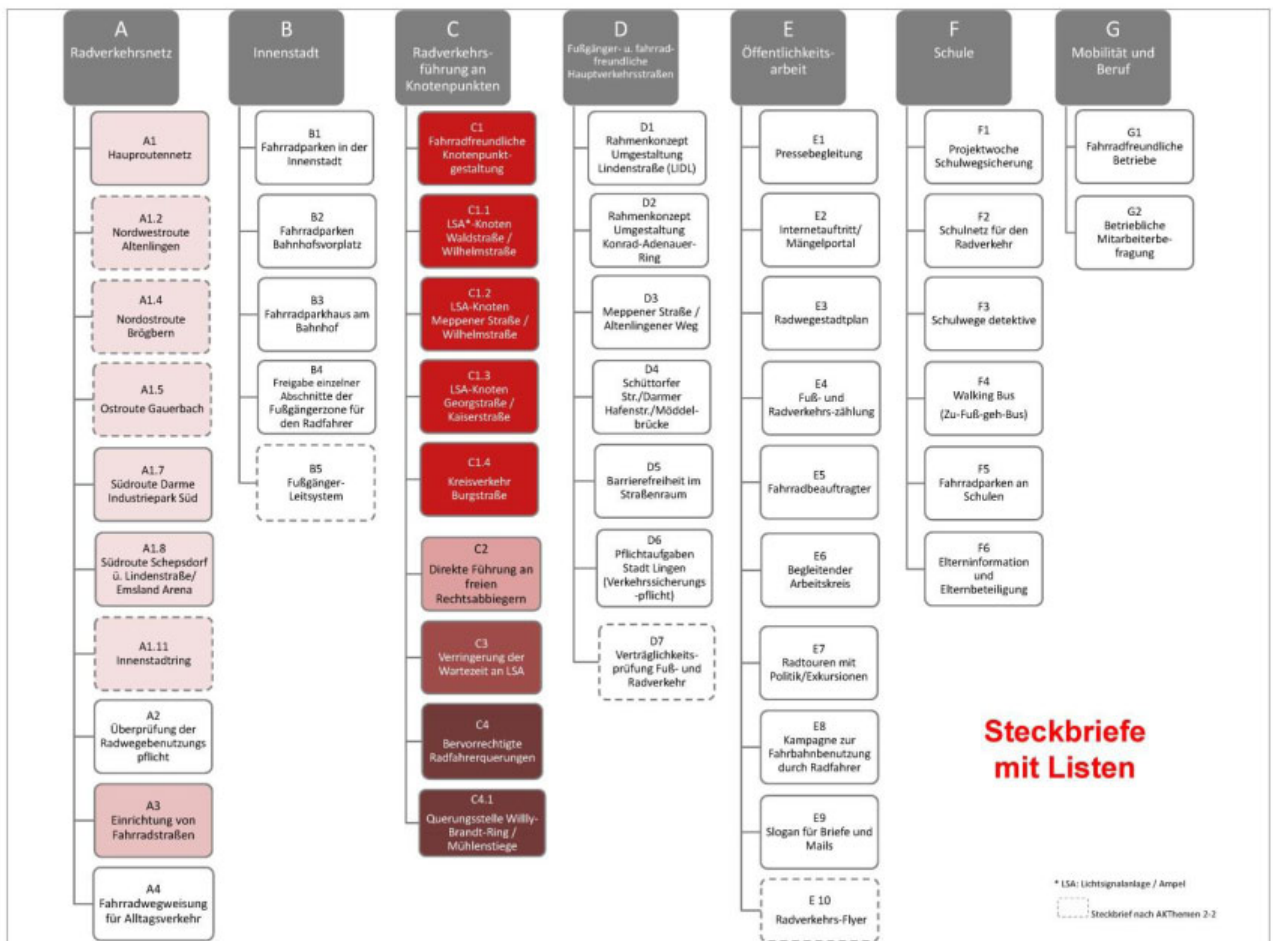


Abbildung 10 Synergien durch Steckbriefe mit Listen als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)

Synergie durch Steckbriefe mit Listen (Abschrift)

- Haupttroutennetz
Haupttroutennetz A 1.2 (Nordwest), A 1.4 (Nordost), A 1.5 (Ost), A 1.7 (Süd), A 1.8 (Südwest)
Innenstadtring
- Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung
LSA-Knoten Waldstraße / Wilhelmstraße
LSA-Knoten Meppener Straße / Wilhelmstraße
LSA-Knoten Georgstraße / Kaiserstraße
Kreisverkehr Burgstraße
LSA-Knoten Georgstraße / Frener Straße / Lengericher Straße
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern
- Verringerung der Wartezeiten an LSA
- Bevorrechtigte Radquerungen
Querungsstelle Willy-Brandt-Ring / Mühlenstiege

Synergien mit allen Handlungsfeldern

Diese Maßnahmen bilden Synergien mit allen anderen Maßnahmen. Die Textblöcke in der Abschrift entsprechen den Steckbrieffeldern mit gleichem Farbton in der Mind Map.

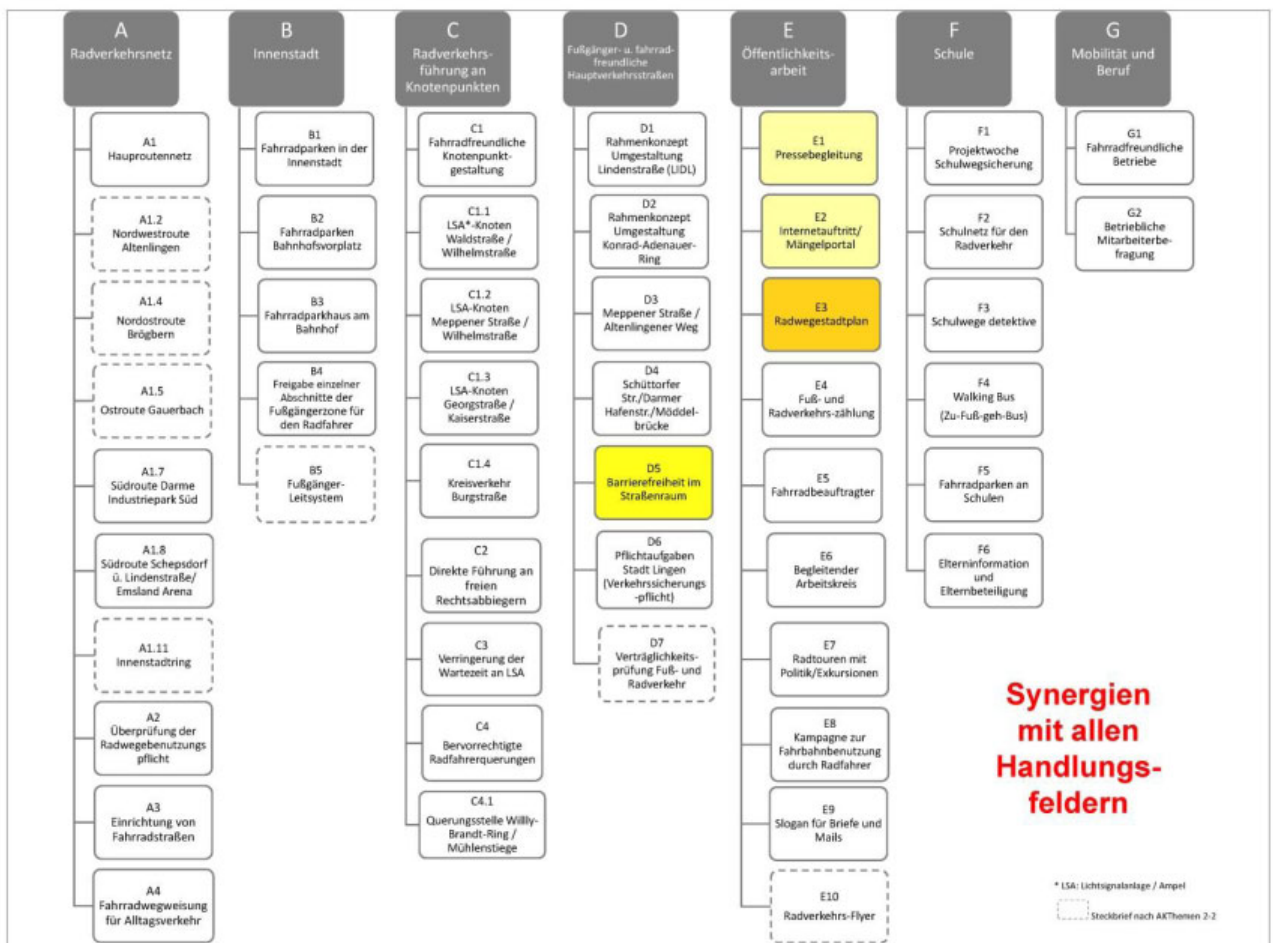


Abbildung 11 Synergien mit allen Handlungsfeldern als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)

Synergien mit allen Handlungsfeldern (Abschrift)

- Radwegestadtplan
- Barrierefreiheit im Straßenraum
- Prozessbegleitung
Internetauftritt / Mängelportal

5.3 Prioritätensetzung und Umsetzungsstufen

Im zweiten Durchgang des Arbeitskreises 2 (AK 2-2) am 01.10.2015 sowie in der Lenkungsrunde mit Vertreter/innen aus Verwaltung und Politik der Stadt Lingen am 02.11.2015 erfolgten die abschließenden Schritte der Umsetzungsplanung wie Priorisierung, Identifikation von Umsetzungs-Synergien und Formulierung von möglichen, d. h. finanziell und personell umsetzbaren „Päckchen“ auf einem Zeitstrahl von 2015 bis 2020. Die Einzelergebnisse dieser beiden Arbeitskreise sind dem jeweils zugehörigen Fotoprotokoll zu entnehmen (vgl. Prozessdokumentation). Der Arbeitskreis 2 (AK 2-2) entschied sich für folgende Priorisierung. Jeder Teilnehmer konnte zwei blaue Punkte zur Priorisierung der Themenfelder vergeben. Die roten Punkte dienten zur Priorisierung der Steckbriefe innerhalb der Themenfelder. Hier konnte jeder Teilnehmer in jedem Handlungsfeld zwei Punkte vergeben. Es mussten alle Punkte innerhalb der Themenfelder vergeben werden. Somit sind beispielsweise in Themenfeld G mit nur zwei Steckbriefen sehr viele Punkte auf diese verteilt. Die Anzahl der orangenen Punkte dient nur der Priorisierung der Steckbriefe innerhalb der einzelnen Themenfelder und nicht zwischen Steckbriefen verschiedener Themenfelder.



Abbildung 12 Prioritätensetzung des AK 2-2 am 01.10.2015 (größere Darstellung in der Prozessdokumentation)

Abschrift Prioritätenliste des AK Themen 2-2 1.10.2015

Stand der Steckbriefe: 01.10.2015, Sortierung nach Prioritäten

A Radverkehrsnetz (13)

- A1.1 Hauptroutennetz (10)
- A4.1 Bevorrechtigte Radfahrerquerungen (8)
- A2 Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht (8)
- A3 Einrichtung von Fahrradstraßen (5)
- A1.3 Südwestroute ü. Bahnhof-EmslandArena-Schepsdorf (4)
- A5 Fahrradwegweisung für Alltagsverkehr (4)
- A1.2 Südroute Darne-Bramsche (1)

C Radverkehrsführung an Knotenpunkten (13)

- C1.1 Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung (13)
- C2 Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern (9)
- C3 Verringerung der Wartezeit an LSA (7)
- C1.5 Kreisverkehr Burgstraße (6)
- C1.3 LSA-Knoten Meppener Straße / Wilhelmstraße (4)
- C1.2 LSA*-Knoten Waldstraße / Wilhelmstraße (2)
- C1.4 LSA-Knoten Georgstraße / Kaiserstraße (1)
- C4.1 Querungsstelle Willy-Brandt-Ring / Mühlenstiege (1)

D Fußgänger- u. fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen (11)

- D3 Meppener Straße / Altenlingener Weg (10)
- D5 Barrierefreiheit im Straßenraum (9)
- D1 Rahmenkonzept Umgestaltung Lindenstraße (LIDL) (8)
- D2 Rahmenkonzept Umgestaltung Konrad-Adenauer-Ring (8)
- D4 Schüttorfer Str./Darmer Hafenstr./Möddelbrücke (3)
- D6 Pflichtaufgaben Stadt Lingen (3)

B Innenstadt (1)

- B1 Fahrradparken in der Innenstadt (14)
- B4 Freigabe einzelner Abschnitte der Fußgängerzone für den Radfahrer (14)
- B2 Fahrradparken Bahnhofsvorplatz (10)
- B3 Fahrradparkhaus am Bahnhof (7)

E Öffentlichkeitsarbeit (1)

- E8 Kampagne zur Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer (8)
- E3 Radwegestadtplan (6)
- E1 Pressebegleitungen (5)
- E5 Fahrradbeauftragter (5)
- E2 Internetauftritt (4)
- E9 Motto / Slogan / Maskottchen (4)
- E4 Fuß- und Radverkehrszählung (3)
- E7 Radtouren mit Politik / Exkursionen (3)
- E6 Begleitender Arbeitskreis (1)

F Schule (1)

- F1 Schulnetz für den Radverkehr (15)
- F2 Projektwoche Schulwegsicherheit (9)
- F6 Elterninformation und Elternbeteiligung (8)
- F5 Fahrradparken an Schulen (4)
- F3 Schulwegedetektive (2)
- F4 Walking Bus (1)

G Mobilität und Beruf (0)

- G1 Fahrradfreundliche Betriebe (19)
- G2 Betriebliche Mitarbeiterbefragung (14)

Legende:

Blaue Schrift: Ranking über alle 7 Handlungsfelder

Rote Schrift: Ranking innerhalb der einzelnen 7 Handlungsfelder

Nr. in ():: Jeweils von den Teilnehmern geklebte Punktzahl

Abbildung 13 Prioritätensetzung des AK 2-2 am 01.10.2015 als Abschrift (größere Darstellung in der Prozessdokumentation)

Umsetzungsstufen

Die Teilnehmer des Arbeitskreises Prozess (AKP 2) aus Verwaltung, Politik und Planern entschieden sich am 02.11.2015 für ein Umsetzungskonzept der ersten Stufe, deren Maßnahmen eine Empfehlung darstellen und die jährlich hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit überprüft und ergänzt werden sollen:

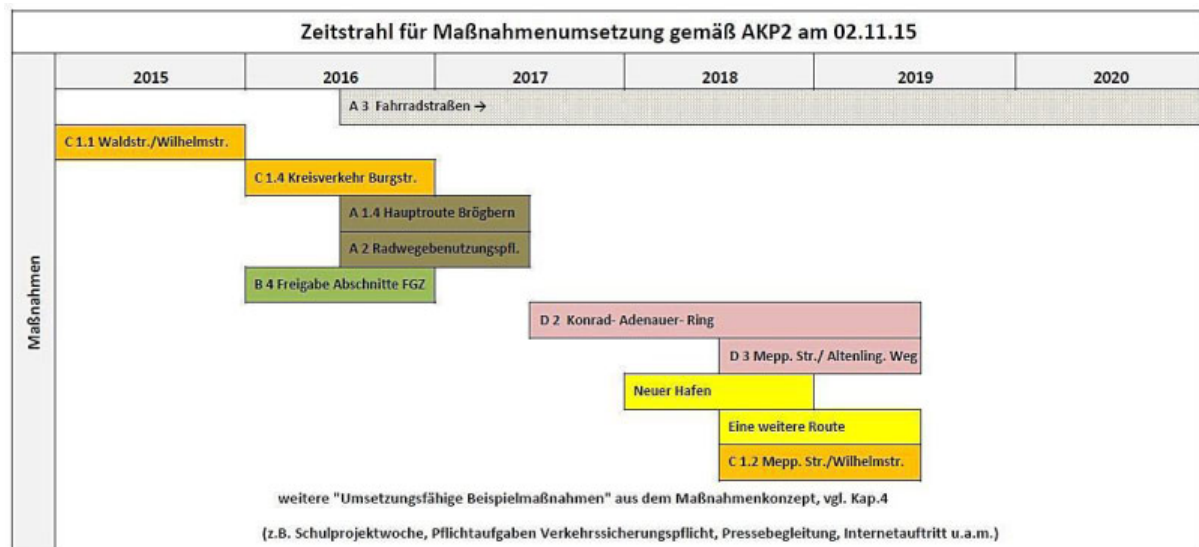


Abbildung 14 Zeitstrahl für Maßnahmenbezeichnungen

Als Zeitraum für die unterschiedlich zeitintensiven Maßnahmenempfehlungen des dargestellten Zeitstrahls bis 2019 wurden im AK Prozess in einem ersten Schritt demnach ca. fünf Jahre angesetzt, beginnend in 2015.

Mit dem Knoten Neuer Hafen / Konrad-Adenauer-Ring wurde ein nicht als Steckbrief behandelte Punkt im Netz genannt, der jedoch eine hohe Relevanz für eine Umsetzung besitzt. An dieser Stelle sollte die Radverkehrsführung sowohl entlang des Konrad-Adenauer-Ringes als auch bei dessen Überquerung verbessert werden.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass wie üblich die kommunalpolitischen Voraussetzungen für die Umsetzung des KSTK in zwei Schritten geschaffen werden. Zunächst ergeht ein grundsätzlicher Ratsbeschluss, das Konzept als Ganzes anzunehmen. Dann werden schrittweise jährlich die jeweils kurz- bis mittelfristig realisierbaren und finanzierbaren Einzelmaßnahmen ausgewählt, eingeplant und beschlossen.

Im Einzelnen ist ab 2016 folgendes vorgesehen:

Mit einer Umsetzung der Maßnahme „C 1.1 Waldstraße/ Wilhelmstraße“ wurde bereits in 2015 begonnen. Die Maßnahme wird in 2016 fortgesetzt. Im Jahre 2016 ist darüber hinaus vorgesehen, mit der Umsetzung der Maßnahme „C 1.4 Kreisverkehr Burgstraße“ zu beginnen und die Radwegebenutzungspflicht im näheren Umfeld des Innenstadtrings zu überprüfen („A 2 Radwegebenutzungspflicht“). Zusätzlich ist geplant, die in den erstellten Mängellisten aufgeführten, oft genannten auch

kleineren Punkte schrittweise in hinreichend kurzer Zeit abuarbeiten, da diese oftmals für den Fuß- und Radverkehr besonders typische Bereiche betreffen und unmittelbar die Verkehrssicherheit erhöhen und das Vorankommen fördern (Bsp.: Vermeidbare Einengungen und Verschwenkungen im Zuge von Radverkehrsanlagen, fehlende Markierungen auf der Fahrbahn).

Es ist zielführend, die ausgewählten Maßnahmenempfehlungen um weitere zu ergänzen und das Eintreten der Wirksamkeit hinsichtlich Klimaschutz und Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit sowie Verkehrssicherheit damit zu beschleunigen. Hier sind die Angaben zur Wirksamkeit in den Maßnahmensteckbriefen zu beachten.

Weitere Maßnahmen orientieren sich an den im Arbeitskreis Themen 2 diskutierten Prioritäten. Dabei ist zu beachten, dass auch Maßnahmen mit geringer Priorisierung vorgezogen werden können, wenn diese z.B. mit geringem Kosteneinsatz durchgeführt oder im Rahmen ohnehin anstehender Maßnahmen realisiert werden können.

Die Realisierung der Maßnahmen orientiert sich in jedem Fall an den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln und den personellen Kapazitäten.

5.4 Begleitung der Umsetzung mit Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen unabhängig deren Priorisierung als begleitende Maßnahmen über den ganzen Zeitraum durchgeführt werden. Hinsichtlich der Begleitung der Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen mit Öffentlichkeitsarbeit wird auf die Vorschläge des Handlungsfeldes E verwiesen.

5.5 Finanzierungshinweise

Das Maßnahmenkonzept umfasst insgesamt ein mögliches Investitionsvolumen, dass vorläufig zwischen ca. 900 Tsd. € und 1.800 Tsd. € liegen kann (Kostenannahme). Diese Summe enthält keine Kostenansätze für Unterhaltungsmaßnahmen, die u.a. in den zu Steckbrief D6 gehörigen Pflichtaufgaben der Stadt Lingen enthalten sind. Diese zählen auch zu den sogenannten Daueraufgaben und sollten im Rahmen der regelmäßigen Haushaltsplanung einkalkuliert werden. Außerdem sind für Dauerprojekte wie die Pflege einer Internetseite oder die Durchführung eines regelmäßigen Arbeitskreises keine Kostenansätze angeführt.

Die Einsetzung von Klimaschutzmitteln und anderen Fördermitteln nach den Richtlinien des Landes und des Bundes ist möglich. Die Einrichtung der Personalstelle einer Klimamanagerin (oder Klimaschutzmanagers) in Lingen ist für einen begrenzten Zeitraum förderfähig, wenn z. B. ein Konzept „Klimafreundliche Mobi-

lität“ erstellt wurde. Diese Stelle kann auch die Funktionen eines Beauftragten für Nahmobilität, Rad- und Fußverkehr mit umfassen. Im Einzelnen gelten folgende Bedingungen:

Gefördert wird die Schaffung von einer oder mehreren Stellen für Klimaschutzmanagement für die fachlich-inhaltliche Unterstützung bei der Umsetzung von Klimaschutzkonzepten sowie den Teilkonzepten „Klimaschutz in eigenen Liegenschaften“, „Klimafreundliche Mobilität“, „Anpassung an den Klimawandel“ und „Industrie- und Gewerbegebiete“, die zusätzlich beim Antragsteller geschaffen werden. In begründeten Einzelfällen können Klimaschutzmanager für andere Teilkonzepte zuwendungsfähig sein.

(Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 15.09.2014)

Eine weitere Möglichkeit zur Förderung besteht darin, investive Vorhaben für den Klimaschutz im Fuß- und Radverkehr mit bis zu 350 Tsd. € je Kalenderjahr fördern zu lassen (Förderquote in der Regel 50 %, in Einzelfällen bis 62,5 %). Gefördert werden infrastrukturelle Investitionen, die mittel- bis langfristig zu einer nachhaltigen Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei der Personenmobilität führen; Beispielliste im nachfolgenden genannten Merkblatt.

(Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22.09.2015, Merkblatt Investive Klimaschutzmaßnahmen)

6 Arbeitsbaustein CO₂-Bilanzen

6.1 CO₂-Bilanz

6.1.1 Aufgabenstellung und Grundlagen

Aufgabenstellung ist die Erstellung einer Bilanz des in Lingen durch den Verkehr verursachten CO₂-Ausstoßes. Ohne diese Bilanz wäre es nicht möglich, die denkbaren Szenarien zur CO₂-Reduktion durch Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Verkehr zum nichtmotorisierten Verkehr qualitativ rechnerisch abzuschätzen. Dabei sollen sowohl der heutige Stand der Emissionen erfasst als auch zwei Szenarien für die künftige Entwicklung erstellt werden. Das erste Szenario prognostiziert die Entwicklung ohne dass Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept umgesetzt werden. Das zweite Szenario zeigt die Wirkungen des Klimaschutzteilkonzeptes auf.

Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung der Datenlage zum Verkehrsgeschehen in Lingen. Da weder Daten aus einer Modal-Split-Erhebung noch detaillierte Angaben zur Verkehrsbelastung des Straßennetzes vorliegen, werden die Einwohnerzahl Lingen und deutsche Durchschnittswerte zum Mobilitätsverhalten (Wege/Tag, Modal Split, mittlere Wegelängen) als Berechnungsgrundlage verwendet. Sollten in Lingen künftig Daten aus einer Modal Split-Erhebung vorliegen, können diese verwendet werden, um die Berechnung weiter auf die örtlichen Verhältnisse anzupassen.

Wenn zu einem späteren Zeitpunkt die Stadt Lingen detailliertere Daten zum DTV auf einzelnen Straßenabschnitten verfügbar hat, kann ggf. eine Neuberechnung erfolgen. Dies würde eine andere Abgrenzung der berücksichtigten Emissionen bedeuten und einen anderen Berechnungsweg erfordern. (siehe Fortschreibungs-Variante 2 im Kapitel 1.5). Im Vergleich zur beschriebenen Verwendung deutscher Durchschnittswerte würde der CO₂-Ausstoß Lingen genauer berechnet werden können.

6.2 Startbilanz 2015

6.2.1 Methodik

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Fuß- und Radverkehr wird der Fokus auf den Verkehrsbereich gelegt und eine Emissions-Bilanz der Treibhausgase CO₂ (Kohlenstoffdioxid), CH₄ (Methan) und N₂O (Lachgas) für den Verkehrssektor erstellt. Diese drei Treibhausgase machen 98 %³ der in Deutschland erfassten Treibhausgase aus. Die Emissionen werden in CO₂-Äquivalenten angegeben, welche den Beitrag der einzelnen Gase zum Treibhauseffekt berücksichtigen und eine einheitliche Berechnungsgrundlage schaffen.

Die vorliegende CO₂-Bilanz orientiert sich an den in der Stadt Lingen (Ems) vorliegenden Daten zum Verkehrsgeschehen. Aufgrund der begrenzten Datengrundlage wird eine Kurzbilanz nach dem Leitfaden „Klimaschutz in Kommunen“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) erstellt.

Da verschiedene Methoden zur Erstellung von Treibhausgasbilanzen existieren, ist es wichtig, die jeweils vorgenommene Abgrenzung offen zu legen. Für die vorliegende Bilanz wird eine Bilanzierung nach dem Verursacherprinzip gewählt. Es werden die von Einwohnern der Stadt Lingen verursachten Emissionen berücksichtigt, unabhängig vom Emissionsort. Dazu zählen also auch Wege außerhalb des Stadtgebietes, wie sie z. B. von Auspendlern zurückgelegt werden. Wege auswärtiger Verkehrsteilnehmer in Lingen z. B. von Einpendlern, Durchreisenden oder im Einkaufsverkehr werden nicht mit einbezogen. Damit werden die Emissionen des Verkehrs erfasst, auf die die Kommune den größten Einfluss hat. Während die Mobilitätsentscheidungen der eigenen Bürger durch verschiedene Maßnahmen beeinflusst werden können, ist der Einfluss auf Durchgangsverkehr und Zielverkehr aus anderen Kommunen eher gering.

In dieser Bilanz wird nur der Personenverkehr im MIV und im ÖPNV berücksichtigt. Nicht berücksichtigt werden der Personenfernverkehr mit der Bahn, der Reisebus- und Flugverkehr sowie Güterverkehre auf der Straße, der Schiene und dem Wasser. Einem hohen Aufwand zur Ermittlung von Grunddaten für die Bilanz stehen hierbei nur geringe Emissionsbeiträge und kaum Handlungsmöglichkeiten der Kommune gegenüber.⁴

Bei den berechneten Emissionen des Straßenverkehrs werden sowohl die Emissionen der Vorkette der Energiebereitstellung als auch Kaltstartzuschläge der Fahrzeuge berücksichtigt.

³ UBA (Hrsg.): Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen, Stand 27.1.2015, <http://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen>

⁴ Quelle: Handlungsleitfaden, Kapitel 1.4

Wie oben bereits erwähnt, werden die Emissionen als CO₂-Äquivalente angegeben, wobei die Emissionen von CH₄ und N₂O in den verwendeten Emissionsfaktoren bereits eingerechnet sind. Durch technische Weiterentwicklung und eine andere Flottenzusammensetzung können sich die Anteile der einzelnen Treibhausgase an den Emissionen verschieben. Die Verwendung von CO₂-Äquivalenten hat den Vorteil, dass die gesamte Klimawirkung der Verkehrsemissionen berücksichtigt wird.

6.2.2

Berechnung

Die Berechnung der Startbilanz erfolgt für das Jahr 2015. In einem ersten Berechnungsschritt wird die Verkehrsleistung des ÖPNV und des MIV in Lingen bestimmt. Tabelle 10 gibt eine Übersicht der dafür verwendeten Eingangsdaten. Wie aus den jeweiligen Quellenangaben ersichtlich ist, beruht die Berechnung im Wesentlichen auf deutschen Durchschnittswerten. Stadtspezifische Eigenheiten wie z. B. ein möglicherweise überdurchschnittlicher Radverkehrsanteil fließen also nicht mit ein, da dazu keine Daten aus Lingen vorliegen.

Kenngroße	Wert	Quelle
Einwohnerzahl	56.152	Stadt Lingen, Stand 1.3.15
Verkehrsaufkommen	$3,5 \frac{\text{Wege}}{\text{Person*Tag}}$	Durchschnittswert einer deutschen Mittelstadt ⁵
Modal Split	43 % MIV (Fahrer), 6 % ÖPNV	Durchschnittswert einer deutschen Mittelstadt ³
Mittlere Wegelänge	14,1 km im MIV, 14,8 km im ÖPNV	Durchschnittswert einer deutschen Mittelstadt ³

Tabelle 10 Eingangsdaten zur Berechnung der Verkehrsleistung

Aus den in Tabelle 10 genannten Daten lässt sich die Verkehrsleistung errechnen. Demnach wird ein von den Linger Bürgern täglich 1,2 Mio. Kfz-km im MIV und 175.000 Personenkilometer im ÖPNV zurückgelegt.

Aus der Verkehrsleistung kann über Emissionsfaktoren die Menge der entstehenden Treibhausgase bestimmt werden. Für das Jahr 2015 beträgt der durchschnittliche Treibhausgasausstoß je Fahrzeugkilometer im MIV 169 g CO₂-Äquivalente, beim ÖPNV sind es 70 g CO₂-Äquivalente je Personenkilometer.⁶

Damit entstehen in Lingen im Jahr 2015 Treibhausgasemissionen im Verkehrsbe-
reich von 85.000 t CO₂-Äquivalenten, was 1,5 t pro Person und Jahr entspricht.

⁵ Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2008, in: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu): Klimaschutz in Kommunen - Praxisleitfaden, Berlin 2011, <http://leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de/>

⁶ Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu): Klimaschutz in Kommunen - Praxisleitfaden, Berlin 2011, <http://leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de/>

6.3 Szenarien 2020

6.3.1 Ansätze zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich

Um die Treibhausgasemissionen des Verkehrsbereichs zu senken, kann Verkehr vermieden, verlagert oder verbessert bzw. verträglich abgewickelt werden.⁷ Diese Maßnahmen bzw. Effekte werden im Folgenden kurz erläutert und es wird angegeben, inwiefern der Effekt bei der Berechnung der Szenarien berücksichtigt wird.

- **Verkehr vermeiden**

Unter Verkehrsvermeidung versteht man die Reduktion der erbrachten Verkehrsleistung, also den Verzicht auf bestimmte Wege oder die Verkürzung der zurückgelegten Entfernungen. Dies kann z. B. durch die Erhöhung des Besetzungsgrades im MIV geschehen, etwa durch Mitfahrangebote für Pendler. Die Zahl der Pkw-Fahrten wird reduziert. Ein weiterer wichtiger Hebel ist die Beeinflussung der Siedlungsstruktur. In einer Stadt der kurzen Wege und einer räumlichen Nähe von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen entsteht weniger Verkehr.

Die Verkehrsvermeidung wird in diesem Klimaschutzteilkonzept nicht berücksichtigt, allerdings verfolgt die Stadt Lingen diesen Ansatz bereits. Im Jahr 2014 wurde ein „Konzept zur Innenentwicklung“ erstellt, das darauf abzielt, „kompakte und zugleich lebenswerte Siedlungsstrukturen sowie attraktive Ortskerne mit kurzen Wegen zu schaffen und zu erhalten“⁸

- **Verkehr verlagern**

Verkehr wird verlagert, wenn für die gleichen Wege andere Verkehrsmittel genutzt werden. Hier liegt der Hauptansatzpunkt dieses Klimaschutzteilkonzepts Fuß- und Radverkehr. Durch eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs soll erreicht werden, dass mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden. Dabei ist insbesondere eine Verlagerung vom MIV hin zu den nicht-motorisierten Verkehrsmitteln zu erwarten, wobei in der Regel auch der ÖPNV von der Fuß- und Radverkehrsförderung profitiert.

⁷ Dieser Ansatz wird im Englischen als Avoid-Shift-Improve-Konzept bezeichnet und gilt schon seit Jahrzehnten als bevorzugte Strategie für ein umweltfreundliches Verkehrssystem.

⁸ Quelle:
https://www.lingen.de/leben_und_wohnen/stadtentwicklung/innenentwicklung/innenentwicklung.html

- **Verkehr verträglich abwickeln**

Dieser Ansatz zielt auf den Einsatz emissionsärmerer Technik ab, wie zum Beispiel effizienterer Motoren, kleinerer Fahrzeuge, Hybridfahrzeugen oder alternativer Kraftstoffe und Energiequellen. Diese Effekte werden im Rahmen der allgemeinen technologischen Entwicklung und der Flottenzusammensetzung des Kraftfahrzeugbestands berücksichtigt. Sie schlagen sich in künftig sinkenden Emissionsfaktoren der Fahrzeuge nieder und bilden einen bedeutenden Ansatz bei der Minderung der Treibhausgasemissionen des Verkehrsbereichs.⁹

6.3.2 Referenzszenario (Prognose-Null-Fall)

Im Referenzszenario wird zunächst berechnet, wie sich die Treibhausgasemissionen des Verkehrsbereichs entwickeln, wenn keine Maßnahmen dieses Klimaschutzteilkonzeptes umgesetzt werden. Es dient als Vergleichsbasis für das sich anschließende „Klimaschutzszenario“. Für beide Szenarien wurde das Jahr 2020 gewählt, da für dieses Jahr viele Prognosedaten, wie z. B. Emissionsfaktoren vorliegen und davon ausgegangen werden kann, dass sich viele Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzeptes innerhalb dieses Zeitraums umsetzen lassen und Wirkungen eintreten.

Gegenüber dem Basisszenario 2015 werden die Emissionsfaktoren der Fahrzeuge angepasst, da ein bundesweiter Trend hin zu sparsameren Fahrzeugen festzustellen ist. Die Einwohnerzahl der Stadt Lingen wird beibehalten, da sich in den letzten Jahren Einwohnerabnahmen und Einwohnerzunahmen abwechselten und eine sichere Bevölkerungsprognose derzeit nicht verfügbar ist.

Im Ergebnis ergeben sich für die Stadt Lingen für das Jahr 2020 jährliche Emissionen von 77.000 t CO-Äquivalenten, was einem Rückgang der Emissionen gegenüber 2015 um 8,5 % entspricht.

6.3.3 Klimaschutzszenario

Entscheidend für die Abschätzung der Wirkung des Klimaschutzteilkonzeptes ist die Frage, wie sich die Verkehrsmittelwahl in Lingen durch die Maßnahmen der Fuß- und Radverkehrsförderung verändert. Da Mobilitätsentscheidungen von jeder Person und in jedem Haushalt individuell getroffen werden, ist von vielen verschiedenen Änderungen in der Verkehrsmittelwahl auszugehen, die sich überlagern.

⁹ Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (Hrsg.): Forschung Radverkehr - Analysen A-1/2011

Es ist davon auszugehen, dass insgesamt mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der Anteil der mit dem eigenen Auto zurückgelegten Wege geht dabei wahrscheinlich zurück, wobei dies eher kurze Wege (bis etwa 5 km) betrifft, da längere Strecken nicht so bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Eine verstärkte Nutzung des Fahrrades kann auf lange Sicht auch zu einer Abschaffung eines Pkw in einem Haushalt führen. Das führt wiederum zu einer verstärkten Nutzung des ÖV auf längeren Strecken.

Die Erfahrung aus anderen Städten zeigt, dass bei steigendem Radverkehrsanteil einer Stadt der Anteil des Fußverkehrs tendenziell zurückgeht. Welche Auswirkungen die Förderung des Fuß- und Radverkehrs insgesamt auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs hat, lässt sich nur schwer prognostizieren.

Zum Umfang der Verlagerungen ist also keine Berechnung sondern nur eine Abschätzung möglich, wobei verschiedene Herangehensweisen und Annahmen zielführend sind:

- A) Abschätzung der Modal Split-Änderung in Bezug auf die Gesamtstadt
- B) Annahme über die Verlagerung von kurzen Wegen vom MIV hin zum Fuß- und Radverkehr

Zu A)

Geht man davon aus, dass durch die Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzepts der Anteil der mit dem MIV zurückgelegten Wege abnimmt und bei unverändertem ÖV-Anteil der Anteil des Fuß- und Radverkehrs steigt, lässt sich die Auswirkung auf den Treibhausgasausstoß berechnen.

Eine Abnahme des Modal-Split-Anteils des MIV um einen Prozentpunkt durch eine Verlagerung zum Fuß- und Radverkehr bringt eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen um etwa 1.200 t/Jahr für die Stadt Lingen. Dies entspricht einer Minderung der Emissionen des Verkehrsbereichs um 1,6 %.

Bei einer konsequenten Fuß- und Radverkehrsförderung ist die Reduktion des Modal Split des MIV in Lingen um 5 %-Punkte ein erreichbares Ziel. Dadurch würden die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2015 um 16 % auf rund 71.000 t CO-Äquivalente sinken und gegenüber dem Referenzszenario ergäbe sich eine Reduktion um 8,1 %.

Bei dieser Berechnung ist zu beachten, dass die Länge der Wege unberücksichtigt bleibt. Es wird davon ausgegangen, dass die Zahl der mit dem MIV zurückgelegten Wege in allen Entfernungsklassen gleich stark abnimmt. Die mittlere Wegelänge des MIV wurde mit 14,1 km¹⁰ angenommen.

¹⁰ Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2008, in: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu): Klimaschutz in Kommunen - Praxisleitfaden, Berlin 2011, <http://leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de/>

Zu B)

Berücksichtigt man stärker, dass vor allem auf kurzen Wegen zu Fuß gegangen oder das Fahrrad genutzt wird, bietet sich an, eine Annahme zu treffen, wie groß das Verlagerungspotenzial vom MIV hin zu Fuß und Rad auf Strecken bis 5 km ist.

Geht man davon aus, dass bis zum Jahr 2020 25 % aller Wege bis 5 km, die heute noch mit dem MIV zurückgelegt werden, zu Fuß gegangen oder mit dem Rad gefahren werden, ergibt sich ein Treibhausgasausstoß durch den Verkehr von rund 76.000 t CO₂-Äquivalenten. Dies bedeutet einen Rückgang um 9,8 % gegenüber 2015 und um 1,4 % gegenüber dem Referenzszenario.

Obwohl durch die angenommene Verlagerung der kurzen Autofahrten der MIV-Anteil am Gesamtverkehr um 7 %-Punkte abnimmt und der Anteil des Fuß- und Radverkehrs entsprechend steigt, fällt in dieser Berechnungsvariante das Reduktionspotenzial deutlich geringer aus als bei Variante A. Dies liegt daran, dass nur 46 %¹¹ aller Wege, für die heute das Auto genutzt wird, kürzer als 5 km sind. Hinzu kommt, dass durch die durchschnittliche Wegelänge von 1,86 km in der Entfernungsklasse 0-5 km die Fahrleistungen und damit auch der Treibhausgasausstoß in diesem Bereich sehr gering sind. Der überwiegende Teil der Treibhausgasemissionen des Verkehrs entsteht durch Wege, die länger als 5 km sind.

6.4**Fazit**

Die Berechnung des Treibhausgasausstoßes des Verkehrs in Lingen ergibt im Jahr 2015 Emissionen in Höhe von 85.000 t CO₂-Äquivalenten, was 1,5 t pro Person und Jahr entspricht.

Dieser Wert liegt leicht unter dem deutschen Durchschnitt von 1,67 t Treibhausgasemissionen pro Person und Jahr durch Pkw und ÖPNV. Wie Abbildung 15 zeigt, hatten 2007 Emissionen aus der Nutzung von Pkw und ÖPNV im deutschen Durchschnitt einen Anteil von 15 % an den Treibhausgasemissionen, der gesamte Verkehrsbereich machte 23 % aus.

¹¹ Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2008 - Tabellenband

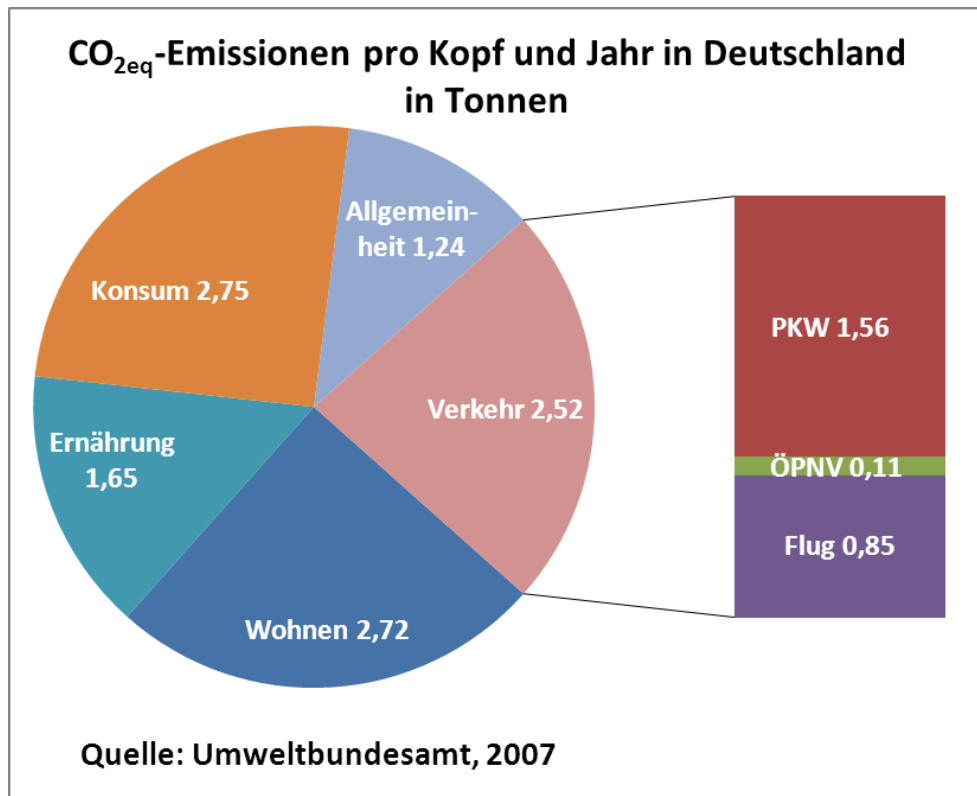


Abbildung 15 Durchschnittlicher CO₂-Fußabdruck eines Bürgers in Deutschland

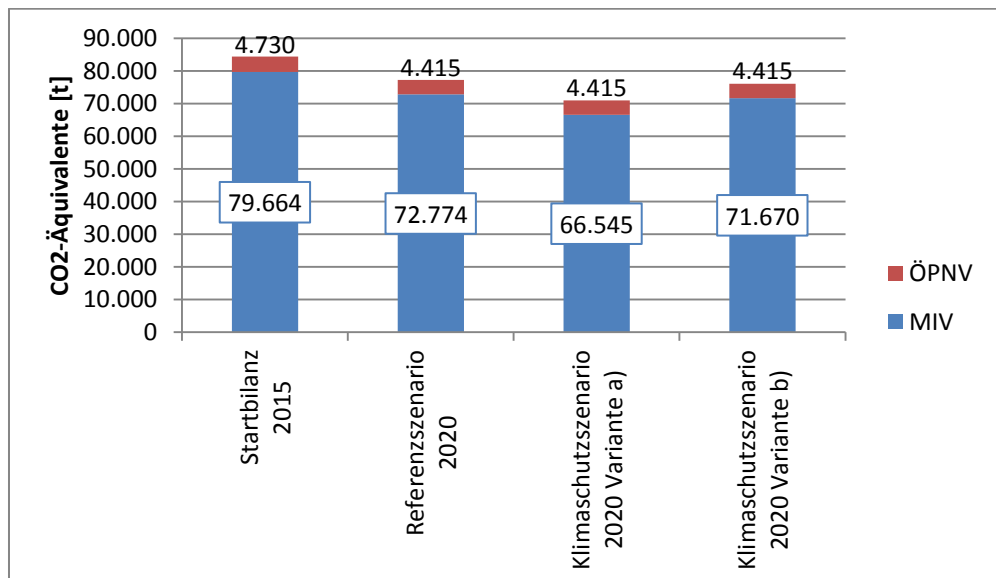


Abbildung 16 Treibhausgasemissionen nach verschiedenen Szenarien KSTK Lingen

Ausgehend von den Emissionen des Jahres 2015 werden die in Abbildung 16 dargestellten Szenarien für das Jahr 2020 berechnet. Es ist zu erkennen, dass aufgrund der Weiterentwicklung der Antriebstechnik von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor innerhalb des betrachteten 5-Jahres-Zeitraums ein Rückgang der Treibhausgasemissionen in Lingen um 8,5 % zu erwarten ist.

Durch das Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr ist eine weitere Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs um 1,4 % bis 8,1 % möglich. Damit ergibt sich gegenüber 2015 eine Reduktion um 9,8 % bis 15,9 %. Die Unsicherheit bei der Berechnung des Klimaschutzszenarios ist sehr groß. Es ist zu erwarten, dass die erzielbare Treibhausgaseinsparung zwischen beiden angegebenen Werten liegt.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein wichtiger Baustein im Klimaschutz, allerdings sind weitergehende Maßnahmen und Entwicklungen notwendig, um die Emissionen deutlicher zu senken. Dazu gehören insbesondere die Verkehrsvermeidung (kürzere Wege, erhöhter Besetzungsgrad) und die Senkung der Emissionen auch auf längeren Distanzen (verbesserte Fahrzeugtechnik, verstärkte ÖV-Nutzung).

6.5 Fortschreibung („Controlling“)

Die Fortschreibung dieser Bilanz ist anspruchsvoll, da sie zum größten Teil auf deutschen Durchschnittszahlen basiert. Soll die bestehende Bilanzierungsmethodik beibehalten werden, wird für künftige Jahre eine zusätzliche Datenerhebung empfohlen.

Die Durchführung einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger Lingens ermöglicht die Berechnung von stadtspezifischen Kennwerten für die Erstellung der Treibhausgasbilanz im Verkehrssektor. Es werden das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsmittelwahl (Modal Split), sowie die durchschnittliche Wegelänge jedes Verkehrsmittels benötigt.

Unabhängig von der Verwendung von Durchschnittswerten oder stadtspezifischen Zahlen sollten folgende Eingangsdaten jeweils angepasst werden:

- Bevölkerungszahl der Stadt Lingen.
- Ggf. aktualisierte Emissionsfaktoren verwenden (Fortentwicklung der Fahrzeugflotte)

Quellen sind z. B.:

- Praxisleitfaden Klimaschutz in Kommunen (Emissionsfaktoren für 2020 in Tabelle 16)
- HBEFA (Handbuch für Emissionsfaktoren)

Neben der Fortschreibung der im Kapitel 1.2 beschriebenen Startbilanz besteht auch die Möglichkeit, künftige andere Bilanzierungsverfahren anzuwenden. Entscheidend ist dabei sicherlich die entsprechende Datenverfügbarkeit. Zwei sinnvolle Ansätze werden im Folgenden kurz skizziert:

1. Verwendung des Online-Tool ECO-Region
 - Die Software wurde vom Klima-Bündnis und der Bundesgeschäftsstelle des European Energy Award® (eea®) in Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma Ecospeed 2008 entwickelt. Sie ist für die Erstellung von Gesamt-Energie- und CO₂-Bilanzen für Kommunen gedacht. Ausgehend von einigen Strukturdaten und vielen hinterlegten Durchschnittswerten kann mit vergleichsweise geringem Aufwand eine Energie- und CO₂-Bilanz für alle Emissionssektoren erstellt werden.
 - Zwingend benötigte Eingangsdaten (Verkehrssektor):
 - i. Einwohner- und Beschäftigtenstatistik (nach Wirtschaftszweigen),
 - ii. Kraftfahrzeugbestand aus der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA)
 - Anreicherung und Verfeinerung durch weitere Daten möglich (kommunenspezifischer Zuschnitt)
 - Vorteile (Auswahl):
 - iii. Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen
 - iv. Geringer Datenbedarf
 - v. Fortschreibungsfähig
 - Vergünstigter Erwerb der Jahreslizenz als Kommune im Klimaschutzbündnis
2. Erstellung einer Detailbilanz nach dem Leitfaden „Klimaschutz in Kommunen“
 - Während die vorliegende Bilanz auf dem Verursacherprinzip beruht und Mobilitäts-Verhaltens-Daten der Bevölkerung als Eingangsgrößen verwendet, ist alternativ auch eine Bilanzierung nach dem Territorialprinzip möglich. Dabei werden alle Verkehre auf dem Gebiet der Stadt Lingen berücksichtigt, unabhängig davon, wer sie verursacht.
 - Grundlage für eine solche Berechnung ist ebenfalls die Verkehrsleistung, allerdings wird sie ausgehend von den Verkehrsstärken (DTV) auf den Straßen der Stadt Lingen bestimmt. Nötig ist also eine möglichst detaillierte Aufschlüsselung der Straßen im Stadtgebiet mit Länge des Abschnitts und der zugehörigen Verkehrsstärke, am besten aufgeschlüsselt nach Fahrzeugart.

7 Zusammenfassung und Fazit

Aufgabenstellung, Beteiligungsprozess und Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Lingen (Ems) stellte im Zeitraum Dezember 2014 bis Januar 2016 ein Klimaschutzteilkonzept (KSTK) für Fuß- und Radverkehr auf. Begleitet von einem intensiven Beteiligungsprozess mit Bürgern, Politikern und Akteuren der Stadt Lingen erfolgte im April 2015 der publikumswirksame Startschuss mit der Öffentlichen Veranstaltung in der Halle IV (vgl. Abbildung 17). Zwischen Februar und November 2015 wurden in acht moderierten Arbeitskreisen und Veranstaltungen mit Workshop-Charakter und Teilnehmerzahlen zwischen 15 und 100 Personen sowie mit Online-Befragungen die Grundlagen für das vorliegende Konzept gelegt.



Abbildung 17 Lingerer Tagespost vom 17.04.2015



Abbildung 18 Lingerer Tagespost vom 18.11.2015

Die mit der Durchführung des Klimaschutzteilkonzeptes beauftragte PGV-Dargel-Hildebrandt GbR (Hannover) ist gemeinsam mit der Moderatorin und Architektin Claudia Schelp (Hannover) dafür verantwortlich, dass die vorliegenden Ergebnisse fachlich und konzeptionell den vorgegebenen Anforderungen des vom Bundesumweltministerium mit Klimaschutzmitteln geförderten Projektes entsprechen.

Der Endbericht gibt mit Stand vom Dezember 2015 einen vollständigen Überblick über die Ergebnisse in mehreren Teilbänden mit Texten, Materialien und Steckbriefen des Konzeptes sowie Prozess-Dokumentation.

Aufgabe des Klimaschutzteilkonzeptes Fuß- und Radverkehr Lingen ist es, konkrete Maßnahmen zur Erreichung der beschlossenen nationalen Klimaschutzziele in den genannten Bereichen des Verkehrs zu benennen und als Bestandteil des kommunalen Umweltschutzes zu integrieren. Das KSTK stellt eine strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für die Stadt Lingen dar (vgl. Abbildung 19).

CO₂-Fußabdruck in Deutschland:

Pro Person und Jahr durchschnittlich 11 t CO_{2eq}

Kategorie	CO ₂ -Ausstoß (t)
Konsum	2,8 t
Verkehr	2,5 t
Wohnen	2,7 t
Ernährung	1,7 t
Allgemeinheit	1,2 t

UBA 2007

So ist es: Wer viel Zu Fuß geht und Fahrrad fährt, ist klimafreundlicher mobil und verbessert die CO₂-Bilanz. Warum?

- ❖ Null-Emissions-Verkehrsteilnahme
- ❖ Zum Vergleich: Pro Fahrgast im Stadtbus liegt der CO₂-Ausstoß noch bei etwa 70 g/km ...
- ❖ ...im Pkw bereits bei 138 g/km (VCD 2015)
- ❖ Etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten endet nach 5 km und könnten somit potenziell Radfahrten sein!
- ❖ Wird Ihnen der Körpereinsatz schnell zu viel? Nehmen Sie sich einmal ein Pedelec und erleben Sie das Fahrgefühl mit Rückenwind!
- ❖ Wir wünschen viel Spaß in Ihrer fahrradfreundlichen Stadt!

Experten sagen: Die fahrradfreundliche Stadt wird kommen, eine Entwicklung, die nach Umfragen auch in der Bevölkerung großen Rückhalt findet. Dies genau das fördert das Lingener Klimaschutzteilkonzept für Fuß- und Radverkehr:

- ❖ mehr Platz für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer
- ❖ mehr Verkehrssicherheit und mehr Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer
- ❖ mehr Radverkehr
- ❖ mehr Fahrkomfort und mehr Fahrspaß für Radfahrer
- ❖ barrierefreies und bequemes Zuzußgehen
- ❖ verlangsamer Autoverkehr dort, wo sich die Nutzungen überlagern, zum Beispiel in der Nähe der Innenstadt.

Lingen macht es richtig, die Bürger sind aktiv dabei. Am Ende darf die Politik entscheiden. Der Beteiligungsprozess macht es möglich.

Beteiligungsverfahren

Abbildung 19 Plakat zur Aufgabenstellung des KSTK beim öffentl. Auftakt

 **Fahrradfreundliche Stadt**
Klimaschutz durch Rad- und Fußverkehr



Anregungen und Ideen

 **Klimaschutzteilkonzept
für den Fuß- und Radverkehr**

Die „Fahrradfreundliche Stadt“ zählt zu den ersten vier thematischen Schwerpunkten des Zukunftsprozesses „Lingen 2025“. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern möchte die Stadt Lingen ein „Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr“ aufstellen. Sie haben Lust, sich mit Ihren Ideen und Anregungen zu beteiligen? Sie wollen auch zukünftig über alle Neuigkeiten, Termine der Arbeitskreise und Veranstaltungen informiert werden?

Dann schreiben Sie eine Mail an: fahrrad@lingen.de. Sie erhalten ab sofort alle Informationen rund um das Projekt. Ab dem 16. April haben Sie zudem die Möglichkeit, auf der Online-Plattform unter www.lingen.de/fahrradkonzept Ihre Anregungen einzureichen. Dabei können Sie entweder aus der Perspektive eines Fußgängers, Rad- oder Autofahrers oder auch Nutzers der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) kommentieren: Was finden Sie in Lingen richtig gut? Wo gibt es vielleicht noch Verbesserungspotenzial?

Nach Abschluss der Befragungsphase werden Ihre Beiträge ausgewertet und zusammengefasst. Sie fließen dann in die Erstellung des „Klimaschutzteilkonzeptes Fuß- und Radverkehr“ mit ein.

Das Projekt wird gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



PTJ
Projektträger Jülich
Forschungszentrum Jülich



STADT LINGEN EMS



STADT LINGEN EMS

Abbildung 20 Flyer zum Klimaschutzteilkonzept

Herauszustellen ist besonders, dass sich erste Maßnahmen bereits in der Umsetzung befinden. Als Beispiel ist hier die Umgestaltung des LSA-Knotenpunktes Wilhelmstraße/ Waldstraße am nördlichen Rand der Innenstadt zu nennen, die im Herbst 2015 begonnen wurde. Die hier mit Vorteilen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer realisierten Verbesserungen für Radfahrer mit sicherer Führung auf der Fahrbahn, wie z. B. rot markierte Aufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr in Knotenpunkten, wurden bereits vor Beginn des Klimaschutzprojektes konzipiert. Sie entsprechen gleichwohl in allen Punkten den Anforderungen zeitgemäßer Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn innerstädtischer Straßen. Für Lingen sind sie neu (vgl. Abbildung 18). Dies ist ein wichtiger Grund dafür, dass das Klimaschutzteilkonzept von Anfang an mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit in Medien und Internet begleitet wird, um die Bürger über die verschiedenen Aspekte der Themen Klimaschutz im Verkehr, Nahmobilität und Fuß- und Radverkehr zu informieren. Die Öffentlichkeitsarbeit wird auch über die Laufzeit des Projektes hinaus fortgeführt.

Maßnahmen: Detaillösungen in sieben Handlungsfeldern

Im Zentrum der Ergebnisse des Klimaschutzteilkonzeptes stehen ca. 50 Maßnahmenempfehlungen in sieben Handlungsfeldern, dargestellt in übersichtlich gestalteten Steckbriefen mit ausgewählten Details (vgl. Abbildung 21).

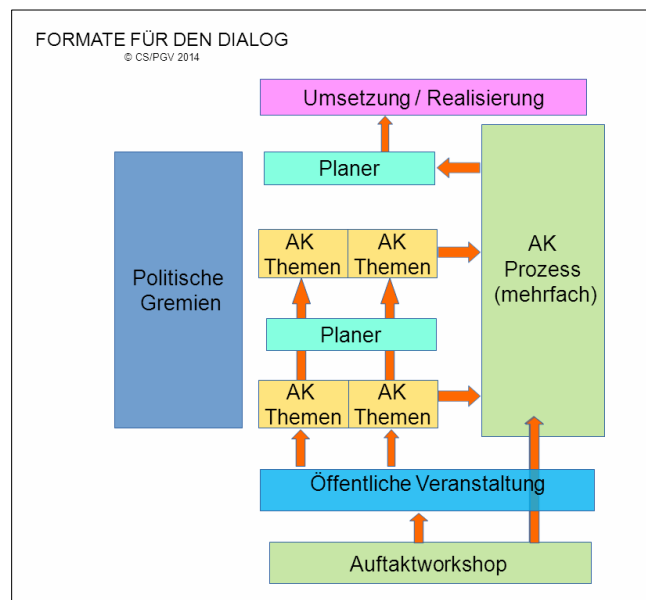


Abbildung 21 Beteiligungsformate für den Dialog (PGV/Schelp-Moderation)

Die weit überwiegende Anzahl aller Maßnahmenempfehlungen entstanden in den dafür eingerichteten Arbeitskreisen 1 und 2, die in jeweils zwei Durchläufen Mängelanalysen und breit aufgestellte Maßnahmenvorschläge Art zum Ergebnis hatten.

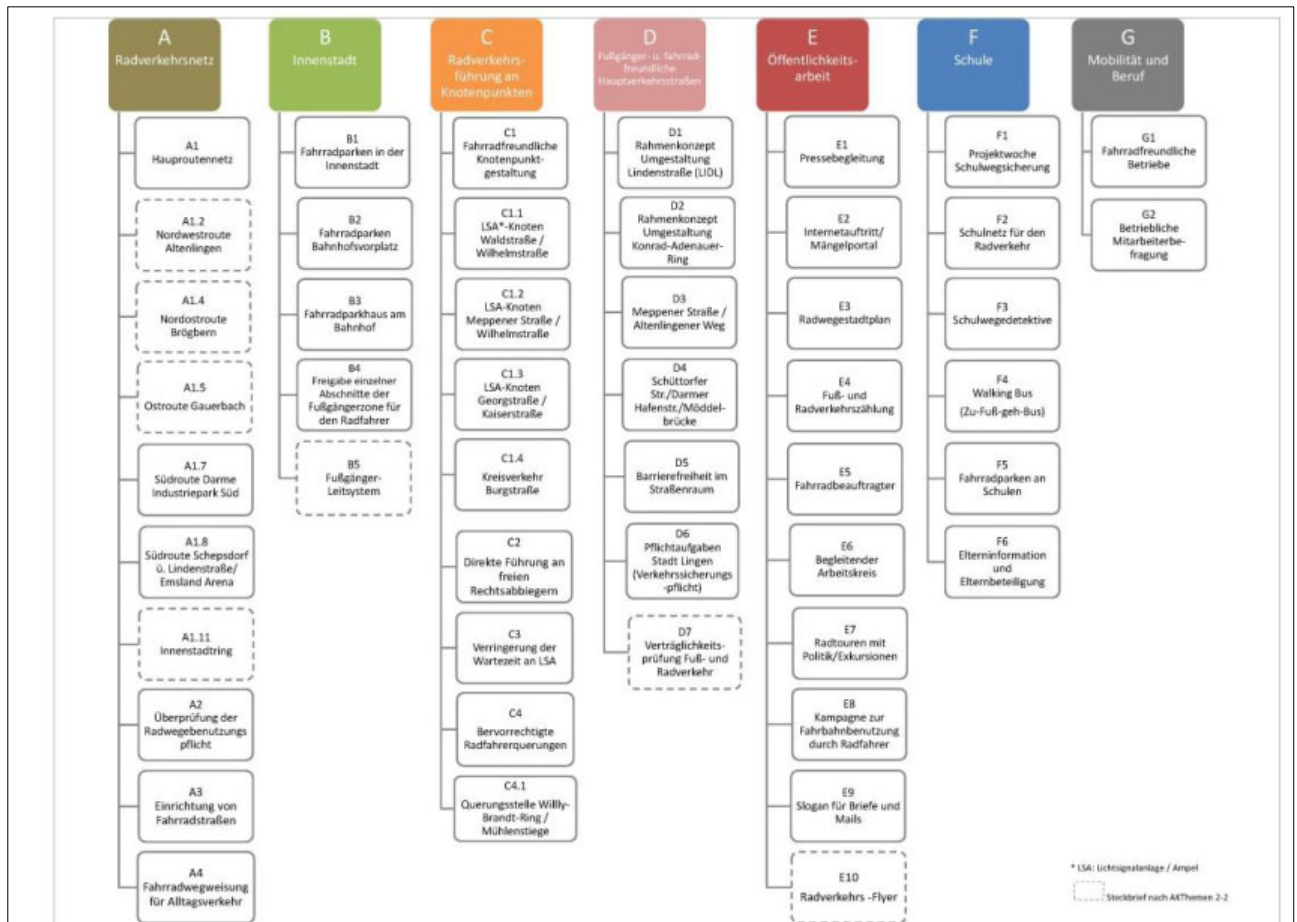


Abbildung 22 MindMap der Handlungsfelder und Steckbriefe des Klimaschutzteilkonzeptes Lingen (Größere Darstellung im Materialband)

Folgende Handlungsfelder werden beschrieben und mit Maßnahmenempfehlungen unteretzt (vgl. Abbildung 22):

- A – Hauptrouthenetz für den Radverkehr
- B – Fußgänger- und fahrradfreundliche Innenstadt
- C – Radverkehrsführungen an Knotenpunkten
- D – Fußgänger- und fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen
- E – Öffentlichkeitsarbeit für klimafreundliche Nahmobilität
- F – Fußgänger und fahrradfreundliche Schulwege
- G – Fahrradmobilität und Beruf

Damit werden vom „Haupttroutennetz für den Radverkehr“ über „Fußgänger- und fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen“ bis zu „Fahrradmobilität und Beruf“ alle maßgeblichen kommunalen Handlungsfelder für klimaschonenden Fuß- und Radverkehr abgedeckt und behandelt. Die Beschreibungen der Maßnahmenempfehlungen in den Steckbriefen enthalten von der Nennung des konkreten Handlungsbedarfes bis zur Angabe eines ungefähr zu erwartenden Kostenrahmens bzw. zum Teil auch genauerer Eingrenzung durch Kostenschätzung alle wesentlichen Angaben für interessierte Bürger und Entscheidungsträger (vgl. Abbildung 23).

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr STADT LINGEN EMS

STADT LINGEN EMS 1

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr

B 1 **Fahrradparken in der Innenstadt**

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

In der Innenstadt sind qualitativ und quantitativ ausreichende Abstellangebote für Fahrräder teilweise vorhanden. Existierende Angebote befinden sich teilweise zu versteckt oder sind gar nicht bekannt. Deshalb sind eine bessere Ausschleißung und Information bzw. Kommunikation von Fahrradabstellplätzen notwendig. Als Beispiel ist die zentrale, hoch frequentierte Standort Lookstor-Passage zu nennen. Die Kombination mit weiteren Service-Angeboten bietet sich an (z. B. Ladestation, Luftstation).

Funktion im Gesamtkonzept

Ausreichende, handhabungssichere und diebstahlsichere, im Einzelfall überdachte Fahrradabstellplätze sind in der Innenstadt unabdingbar (Hauptzielgruppe Kunden, Besucher). Vor allem an den Zufahrtspunkten der Innenstadt sollen genügend Abstellanlagen zur Verfügung stehen, um das klimaschonende Radfahren attraktiv zu gestalten.

Wesentliche Schritte

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

Beteiligte Akteure

Stadtverwaltung, Einzelhandel, Wirtschaft, ADFC-Ortsgruppe Lingen

Geschätzte Realisierungsdauer

1/2 bis 1 Jahr

Stadt Lingen – AK Themen am 15. September 2015 Folie 9

PGV

Abbildung 23 Erläuterung des Steckbrief-Formates in Ausschuss-Präsentation

Im letzten Arbeitskreis sowie in der Lenkungsrunde mit Verwaltung und Politik der Stadt Lingen im September/Oktober 2015 erfolgten die abschließenden Schritte wie Priorisierungen, Identifikation von Umsetzungs-Synergien und Formulierung von möglichen „Paketen“ im Zeitraum bis 2019.

Das Maßnahmenkonzept umfasst insgesamt ein mögliches Investitionsvolumen, dass zwischen ca. 900 Tsd. € und 1.800 Tsd. € liegen wird (Kostenannahme). Diese Summe enthält keine Kostenansätze für Unterhaltungsmaßnahmen, die u.a. in den zu Steckbrief D6 gehörigen Pflichtaufgaben der Stadt Lingen enthalten sind. Diese zählen auch zu den sogenannten Daueraufgaben und sollten im Rahmen der regelmäßigen Haushaltsplanung einkalkuliert werden. Außerdem sind für Dauerprojekte wie die Pflege einer Internetseite oder die Durchführung eines regelmäßigen Ar-

beitskreises keine Kostenansätze angeführt. Die Einsetzung von Fördermitteln nach den Richtlinien des Landes und des Bundes ist möglich.

Das Konzept empfiehlt, die Umsetzung ausreichend inhaltlich und organisatorisch zu begleiten. Naheliegend und auch in anderen Kommunen bewährt ist eine projektbegleitende Arbeitsgruppe, die durch den Rat der Stadt eingesetzt wird. Regelmäßige Evaluationen und Datenerhebungen wie z. B. Zählungen des Rad- und Fußverkehrs werden empfohlen, um den Fortschritt und die Wirkungen der umgesetzten Maßnahme zu messen. Dazu gehört auch ein jährlicher Fortschrittsbericht zur Umsetzung des KSTK.

Als Zeitraum für die auch zeitlich unterschiedlich ausgerichteten Maßnahmenempfehlungen wurden im AK Prozess (02.11.2015) zunächst ca. fünf Jahre von 2015 bis 2019 angesetzt. Mit einer Teil-Umsetzung der Maßnahme „C 1.1 Waldstraße/ Wilhelmstraße“ wurde bereits in 2015 begonnen, die in 2016 fortgesetzt wird. Im Jahre 2016 ist außerdem vorgesehen, mit der Umsetzung der Maßnahme „C 1.4 Kreisverkehr Burgstraße“ zu beginnen und die Radwegebenutzungspflicht im näheren Umfeld des Innenstadtrings zu überprüfen („A 2 Radwegebenutzungspflicht“).

Zusätzlich ist geplant, die in den erstellten Mängellisten aufgeführten, oft genannten auch kleineren Punkte schrittweise in hinreichend kurzer Zeit abzuarbeiten, da diese oftmals für den Fuß- und Radverkehr besonders typische Bereiche betreffen und unmittelbar die Verkehrssicherheit erhöhen und das Vorankommen fördern (Bsp. Vermeidbare Einengungen und Verschwenkungen im Zuge von Radverkehrsanlagen, fehlende Markierungen auf der Fahrbahn). Die Realisierung der Maßnahmen orientiert sich auch an den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln und den personellen Kapazitäten.

Weitere Maßnahmen orientieren sich an den im Arbeitskreis Themen 2 diskutierten Prioritäten. Dabei ist zu beachten, dass auch Maßnahmen mit geringer Priorisierung vorgezogen werden können, wenn diese z.B. mit geringem Kosteneinsatz durchgeführt oder im Rahmen ohnehin anstehender Maßnahmen realisiert werden können. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen unabhängig deren Priorisierung als begleitende Maßnahmen über den ganzen Zeitraum durchgeführt werden.

Beispiel: Realisierung der Modell-Hauptroute A 1.4 Brögbern

Die Realisierbarkeit der Modell-Hauptroute A 1.4 Brögbern wurde beispielhaft in einer Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt und ausführlich dargestellt (vgl. Fachkapitel der Anlage). Die geschätzten Kosten belaufen sich auf einen Betrag von ca. 214.000 €. Damit kann auf einer Länge von 5,5 km mit unterschiedlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und radverkehrsverträglichen Führung in vielbefahrenen Knotenpunkten, u. a. an den Anschlussstellen der Ortsumgehung B 70/ B 213, ein durchgehender Standard hergestellt werden, der vorhandene Radverkehre bündelt und Neuverkehre anzieht. Zugleich dient die Ertüchtigung der Nordost-Route auf längeren Abschnitten der Schulwegsicherung (vgl. Abbildung 24).

Eine detaillierte Auswertung ist dem Fachkapitel im Materialband zu entnehmen.

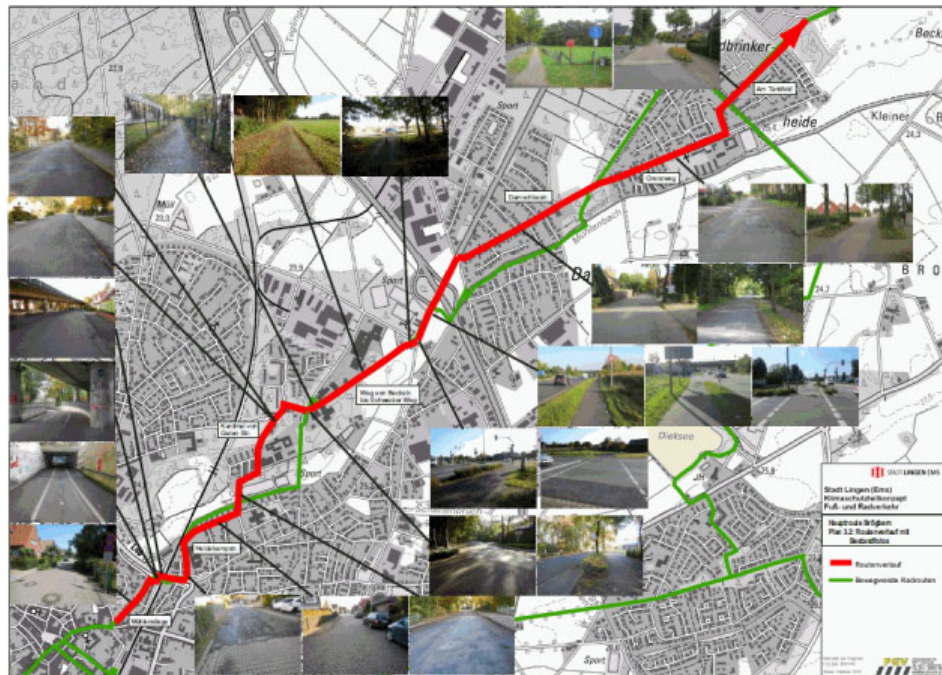


Abbildung 24 Machbarkeitsprüfung Hauptroute A1.4 Brögbern, Routenverlauf mit Fotos

In vielen Bereichen bietet sich das seit 1997 bewährte Element der Fahrradstraße an, um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen und den Radfahrern in Tempo 30-Zonen generell Vorrang einzuräumen (vgl. Abbildung 25).



Abbildung 25 Machbarkeitsprüfung Hauptroute A1.4 Brögbern, vorgeschlagene Fahrradstraße

Derzeitige Anteile und Zählungen des Fuß- und Radverkehrs

Wie die ebenfalls bereits im Herbst 2015 durchgeführten Zählungen des Fuß- und Radverkehrs an den wichtigsten Zufahrts- und Zugangspunkten der Innenstadt zeigten, liegen hier quantitativ betrachtet die Fußgänger und Radfahrer etwa gleich auf. In einem Zeitraum von fünf Stunden in der Morgen- und Nachmittagszeit wurden insgesamt jeweils ca. 4.000 Teilnehmer beider Verkehrsarten gezählt (vgl. Fachkapitel der Anlage). Es darf vermutet werden, dass ein nicht näher bestimmbarer kleinerer Teil dieser erfassten Fußgänger die Innenstadt mit einem Kfz erreicht hat. Die letzte vorgehende Zählung gleicher Art fand 2004 statt.

Im Ergebnis zeigten sich räumliche und tageszeitliche Schwankungen, insbesondere bedingt auch durch die 2006 eröffnete neue Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer. Bei einer Gegenüberstellung der Zählungen aus den Jahren 2004 und 2015 ist auffällig, dass keine wesentlichen Unterschiede im Radverkehr zu verzeichnen sind. 2004 wurden 4.165 Radfahrer gezählt und 2015 4.143. Bei den aufgenommenen Fußgängern ist eine Steigerung des Fußgängeraufkommens festzustellen. Im Jahr 2004 wurden 3.071 Fußgänger erfasst und 2015 3.828 (vgl. Abbildung 26).

Eine detaillierte Auswertung ist dem Fachkapitel im Materialband zu entnehmen.

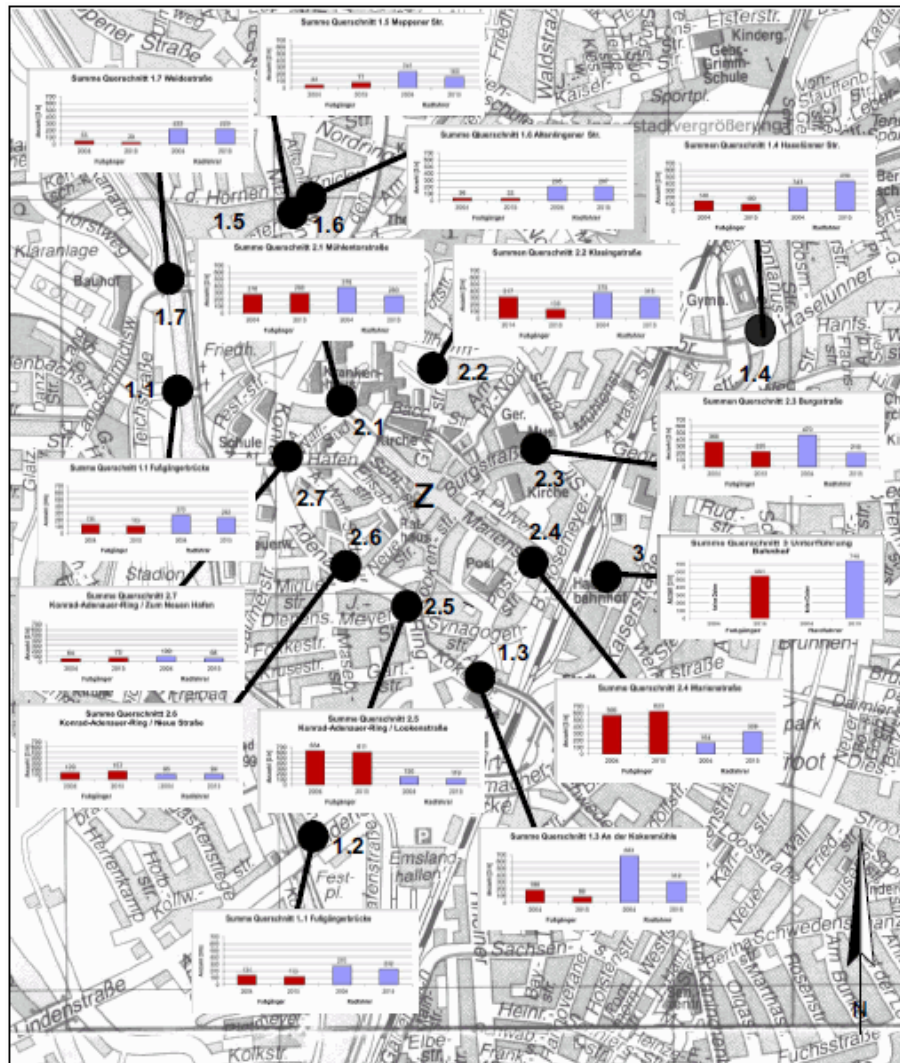


Abbildung 26 Gegenüberstellung der Fuß- und Radverkehrsählungen 2004 und 2015

Es wird empfohlen, mindestens alle zwei Jahre Fuß- und Radverkehrsählungen durchzuführen und um regelmäßige Befragungen der Nutzer zu ergänzen.

Zu entscheiden ist, ob und wann die grundsätzlich zu empfehlende Durchführung einer repräsentativen Haushaltsbefragung mit stichtagsbezogenem Wegeprotokoll erfolgen soll, die wertvolles Datenmaterial z. B. über die derzeitige Verkehrsmittelwahl in Lingen und für die Fortführung der Controlling-Instrumente zur Abschätzung der erzielbaren CO₂-Minderungen erlaubt.

Fazit

Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept für Fuß- und Radverkehr bietet der Stadt Lingen – nach einer entsprechenden Beschlussfassung der politischen Gremien – hinreichende Möglichkeiten und Chancen, aktiv und im Rahmen der lokalen Möglichkeiten vor Ort,

- die Verkehrssicherheit und Nutzungsqualitäten des klimafreundlichen Fuß- und Radverkehrs im alltäglichen Verkehr deutlich zu erhöhen,
- mit konkreten Maßnahmen den geschätzten Anteil des Umweltverbundes der Verkehrsarten Lingen von ca. 40 bis 50 % – Fußverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Verkehr – deutlich zu erhöhen und auf ca. 50 bis 60 % zu steigern,
- damit auch der nationalen Aufgabe der Klimaschutzziele mit lokalen Beiträgen aller Bürger und Verkehrsteilnehmer in Lingen gerecht zu werden.

Dafür stellt das KSTK für Fuß- und Radverkehr eine wertvolle strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe in den nächsten Jahren dar.

Ausgehend von den Emissionen des Jahres 2015 wurden auf Basis der vorliegenden Daten Szenarien für das Jahr 2020 berechnet:

1. Es ist aufgrund der Weiterentwicklung der Kfz-Antriebstechnik mit Verbrennungsmotor innerhalb des betrachteten 5-Jahres-Zeitraums ein Rückgang der Treibhausgasemissionen in Lingen um 8,5 % zu erwarten.
2. Durch die Umsetzung der Maßnahmen des KSTK Fuß- und Radverkehr ist eine weitere Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs um 1,4 % bis 8,1 % möglich. Dies bedeutet gegenüber 2015 eine Reduktion um 9,8 % bis 15,9 %.
3. Die Unsicherheit bei der Berechnung des Klimaschutzszenarios ist allerdings noch groß. Es ist zu erwarten, dass die erzielbare Treibhausgaseinsparung zwischen beiden angegebenen Werten liegt.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein wichtiger Baustein im Klimaschutz, allerdings sind weitergehende Maßnahmen und Entwicklungen notwendig, um die Emissionen deutlicher zu senken: Verkehrsvermeidung (kürzere Wege, erhöhter Pkw-Besetzungsgrad) und die Senkung der Emissionen auf längeren Distanzen (verbesserte Fahrzeugtechnik, verstärkte ÖV-Nutzung). Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs steht im Mittelpunkt des Klimaschutzteilkonzeptes, weil sie durch verstärkte Verkehrsteilnahme zum großen Teil mit dazu beitragen, die angestrebten Klimaschutzziele im Verkehr zu erfüllen. Fuß- und Radverkehr sind in Lingen prädestiniert, als emissionsfreie und klimafreundliche städtische Verkehrsmittel wesentlich größere Anteile der Nahmobilität als bisher abzudecken und damit zugleich die Urbanität und Lebensqualität der Stadt weiter zu verbessern.

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Beteiligungsmöglichkeiten zum Klimaschutzteilkonzept 20254
Abbildung 2	Leitlinien und Ziele des UBA-Modellvorhabens 2001 – 2003.....7
Abbildung 3	Handlungsfelder Zukunftsstadt Lingen 20258
Abbildung 4	Grafische Darstellung des Beteiligungsprozesses15
Abbildung 5	Mind Map der Handlungsfelder und Steckbriefe des Klimaschutzteilkonzeptes Lingen (Größere Darstellung im Materialband)23
Abbildung 6	Kreislauf zur Verkehrsmittelwahl im Schülerverkehr40
Abbildung 7	Beispielstundenplan zur Durchführung einer Projektwoche42
Abbildung 8	Funktionale Synergien als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)46
Abbildung 9	Räumliche Synergien als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)48
Abbildung 10	Synergien durch Steckbriefe mit Listen als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)50
Abbildung 11	Synergien mit allen Handlungsfeldern als verkleinerte Übersicht und Abschrift (Größere Darstellung im Materialband)52
Abbildung 12	Prioritätensetzung des AK 2-2 am 01.10.2015 (größere Darstellung in der Prozessdokumentation)54
Abbildung 13	Prioritätensetzung des AK 2-2 am 01.10.2015 als Abschrift (größere Darstellung in der Prozessdokumentation)56
Abbildung 14	Zeitstrahl für Maßnahmenbezeichnungen57
Abbildung 15	Durchschnittlicher CO ₂ -Fußabdruck eines Bürgers in Deutschland67
Abbildung 16	Treibhausgasemissionen nach verschiedenen Szenarien KSTK Lingen67
Abbildung 17	Lingener Tagespost vom 17.04.201571
Abbildung 18	Lingener Tagespost vom 18.11.201571
Abbildung 19	Plakat zur Aufgabenstellung des KSTK beim öffentl. Auftakt ...72

Abbildung 20	Flyer zum Klimaschutzteilkonzept	73
Abbildung 21	Beteiligungsformate für den Dialog (PGV/Schelp-Moderation).	74
Abbildung 22	MindMap der Handlungsfelder und Steckbriefe des Klimaschutzteilkonzeptes Lingen (Größere Darstellung im Materialband)	75
Abbildung 23	Erläuterung des Steckbrief-Formates in Ausschuss-Präsentation	76
Abbildung 24	Machbarkeitsprüfung Hauptroute A1.4 Brögbern, Routenverlauf mit Fotos.....	79
Abbildung 25	Machbarkeitsprüfung Hauptroute A1.4 Brögbern, vorgeschlagene Fahrradstraße.....	79
Abbildung 26	Gegenüberstellung der Fuß- und Radverkehrszählungen 2004 und 2015.....	81

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Übersicht Hauptrouthenetz Lingen.....	28
Tabelle 2	Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld A	29
Tabelle 3	Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld B	32
Tabelle 4	Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld C	34
Tabelle 5	Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld D	36
Tabelle 6	Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld E	38
Tabelle 7	Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld F.....	41
Tabelle 8	Übersicht Steckbriefe im Handlungsfeld C	43
Tabelle 9	Kostenübersicht nach Handlungsfeldern	44
Tabelle 10	Eingangsdaten zur Berechnung der Verkehrsleistung.....	62

Anhang Bericht

Gesamtlisten

Liste 1 – Gesamtübersicht nach Straßen

Liste 2 – Gesamtübersicht nach Themen

Listen für Steckbriefe

Liste 3 – Einrichtung von Fahrradstraßen

Liste 4– Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung

Liste 5 – Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern

Liste 6 – Bevorrechtigte Radfahrerquerungen

Liste 7 – Barrierefreiheit im Straßenraum

Liste 8 – Pflichtaufgaben Stadt Lingen

Fotoseiten

Fotoseite 1 – Gesamtsituation Fußgänger

Fotoseite 2 – Gesamtsituation Radfahrer

Materialband (Übersicht nach Materialart)

Alle Materialien sind im Materialband den zugehörigen Steckbriefen, Fachkapiteln, etc. zugeordnet.

Pläne

1. Pläne Gesamtnetz:

Plan 1.1a Haupttroutennetz

Plan 1.1b Haupttroutennetz (Kernstadt)

Plan 1.2 Übersicht Gesamtkonzept

Plan 1.3 Fahrradstraßennetz

Plan 1.4 Schulnetz für den Rad- und Fußverkehr

2. Pläne Route A 1.4 Brögbern

Plan 2.1 Routenverlauf

Plan 2.2 Routenverlauf mit Bestandsfotos

Plan 2.3 Führungsformen

Plan 2.4 Handlungsbedarf

Plan 2.5 Maßnahmen

3. Pläne Route A 1.7 Darne Industriepark Süd

Plan 3.1 Routenverlauf

Plan 3.2 Führungsformen

Plan 3.3 Handlungsbedarf

Detailskizzen

Detailskizzen Route A 1.4 Brögbern

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

Skizze 2.2 Haselünner Str. / Schwarzer Weg

Skizze 2.3 Haselünner Str. / B70

Fotomontagen

Fotomontagen Route A 1.4 Brögbern

Fotomontage 2.1 Willy-Brandt-Ring

Fotomontage 2.2 Bahnunterführung

Fotomontage 2.3 Kardinal-von-Galen-Str.

Fotomontage 2.4 Beckstraße

Fotomontage 2.5 Grünverbindung

Fotomontage 2.6a Damaschkestraße

Fotomontage 2.6b Damaschkestraße

Sonstige Übersichten

Mind Map der Steckbriefe

Übersichten der Synergien im Klimaschutzteilkonzept

Übersicht Gesamtkonzept

Übersicht der Steckbriefe

Erläuterung der Steckbriefe

Steckbriefe

Fachkapitel

Route A 1.4 Brögbern

Fuß- und Radverkehrszählung 2015

Unfallanalyse

Material zur Online-Befragung

Auswertung der Online-Befragung

Prozessdokumentation

Grafik zum Prozess

Fotoprotokolle

Fotoprotokoll 1.1: Auftaktworkshop Teil 1 – Inhalte – 05.03.2015

Fotoprotokoll 1.2: Auftaktworkshop Teil 2 – Impressionen – 05.03.2015

Fotoprotokoll 2.1: Öffentl. Veranstaltung Teil 1 – Inhalte – 15.04.2015

Fotoprotokoll 2.2: Öffentl. Veranstaltung Teil 2 – Impressionen – 15.04.2015

Fotoprotokoll 3.1: AKT 1.1 Teil 1 – Inhalte – 21.05.2015

Fotoprotokoll 3.2: AKT 1.1 Teil 2 – Impressionen – 21.05.2015

Fotoprotokoll 4.1: AKT 1.2 Teil 1 – Inhalte – 15.09.2015

Fotoprotokoll 4.2: AKT 1.2 Teil 2 – Impressionen – 15.09.2015

Fotoprotokoll 5.1: AKT 2.1 Teil 1 – Inhalte – 02.07.2015

Fotoprotokoll 5.2: AKT 2.1 Teil 2 – Impressionen – 02.07.2015

Fotoprotokoll 6.1: AKT 2.2 Teil 1 – Inhalte – 01.10.2015

Fotoprotokoll 6.2: AKT 2.2 Teil 2 – Impressionen - 01.10.2015

Fotoprotokoll 7.1: AKP 1 Teil 1 – Inhalte – 17.06.2015

Fotoprotokoll 8.1: AKP 2 Teil 1 – Inhalte – 02.11.2015

Plakate zur öffentlichen Veranstaltung

Plakat 1 Ergebnisse des Auftaktworkshops

Plakat 2 Klimaschutzteilkonzept – Was kommt dabei heraus?

Plakat 3 Klimaschutz und Mobilität

Plakat 4 Stand Radverkehrsnetz Kernstadt 2003

Plakat 5 Stand bewegweiste Routen

Plakat 6 Gute Beispiele Radverkehrslösungen

Plakat 7 Fahrrad und Wirtschaft – mit dem Rad zur Arbeit

Quelle
1=öffentliche Veranstaltung
2=E-Mail
3=Forum
4=Lingen 2025
5= Klimatest 2014, offene Nennungen
6=AK2 Themen
7=AK1 Themen
8=sonstige Nennung

Straße	Mangel bzw. Anregung	Quelle	Steckbrief
Adolfstraße	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Allgemein	Schlechter Zustand der Fuß - und Radwege	2	D 6
Allgemein	Zu schmale Radverkehrsanlagen	5	
Allgemein	Zugeparkte Radwege/ Radfahrstreifen	5	
Allgemein	Radwegführung schlecht, Ärger mit Pkw-Verkehr beim Ausfahren von Parkplätzen	5	
Allgemein	Kein Winterdienst auf Radwegen	2	D 6
Allgemein	Fehlende Reinigung von Radwegen (Grünschnitt, Laub, etc.)	5	D 6
Allgemein	Sanierung der Radwege	4	D 6
Allgemein	Keine Reperaturstationen	2	B 3
Allgemein	Mehr Kontrollen von Verantwortlichen	5	
Allgemein	Rechtwinklige Kurven und Einmündungen sind schlecht einsehbar	5	
Allgemein	Hochbordwege frühzeitig absenken	4	D 5
Allgemein	Absenkungen der Radwege vor Grundstückseinfahrten stören die Konzentration der Radfahrer	3	
Allgemein	Sturzgefahr an Kanten	1	D 5
Allgemein	Kennzeichnung von Zweirichtungsradwegen	1	
Allgemein	Zu wenig Fahrradboxen oder Abstellmöglichkeiten mit Überdachung	1	B 1, B 2
Allgemein	Mehr Hinweise auf anspruchsbabhängig auf Parkplätze, größere Stellflächen für größere Autos	3	
Allgemein	Radfahrer sollen auf der Straße fahren	3	A 2
Allgemein	Bessere Ausleuchtung der Radwege	4	D 6
Allgemein	Mülltonnen auf den Radwegen stören	3	D 6
Allgemein	Hindernisse vermeiden	1	D 5
Allgemein	Servicepunkt für Radfahrer fehlt	2	B 3
Allgemein	Fahrradtaxis in der Innenstadt ansiedeln	4	
Allgemein	Mehr Alltagsverkehr aufs Rad bringen	4	
Allgemein	Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer	1	
Allgemein	Neue Wohngebiete direkt mit Radwegen an die Innenstadt anschließen	4	
Allgemein	Die Führung der Radwege ist an einigen Stellen recht ungünstig gelöst und bietet Gefahrenpotential	2	
Allgemein	Vorteilhafte Regelung für Radfahrer an Kreisverkehren	5	C 1
Allgemein	Radfahrer in Kreisverkehren auf Fahrbahn	1	C 1
Allgemein	Mehr Aufklärung zu den Verkehrsregeln im Radverkehr	5	E 10
Allgemein	Wiederholung der Fahrradprüfung in Schulen	6	
Allgemein	Geschicklichkeitstraining einführen	6	
Allgemein	Projektwochen in Schulen	6	F 1
Allgemein	Elterninformation	6	F 6
Allgemein	Verkehrserziehung in Schulen	5	F 1
Allgemein	"Walking-Bus" (Zu-Fuß-Geh-Bus) einrichten	6	F 4
Allgemein	Fahrradbus: begleitende Gruppenfahrt	6	F 4
Allgemein	Prämien beim Nichtbenutzen des Schulbusses	6	
Allgemein	Aufbewahrungsmöglichkeiten für Helm und Kleidung	6	F 5
Allgemein	Qualität und Menge der Abstellanlagen an Schule verbessern	6	F 5
Allgemein	Ältere Schüler als Lotsen "ausbilden"	6	F 4
Allgemein	Farbliche Markierung des Schulwegs	6	F 2
Allgemein	Schulsausflug mit dem Fahrrad	6	

Liste 1 - Gesamtübersicht nach Straßen

Straße	Mangel bzw. Anregung	Quelle	Steckbrief
Allgemein	Zu wenig Aufklärung in Sachen Beleuchtung und Radfahren	2	F 6
Allgemein	Fehlende Beleuchtung an Überquerungen	2	D 6
Allgemein	Mülltonnen auf den Radwegen stören	2	D 6
Allgemein	Vorschlag einer Fahrradservicestation	2	B 3
Allgemein	Berücksichtigung von Gehbehinderten wird in der Fußgängerzone gewünscht (oftmals Fahrrad das einzige Fortbewegungsmittel)	2	B 4, D 5
Allgemein	Rollstuhlfahrer unzufrieden mit neuen Leitsteinen	1	D 5
Allgemein	Barrierefreiheit gewährleisten	6	D 5
Allgemein	Kennzeichnung der Fahrtrichtung für Radfahrer im Kreisverkehr an Kreuzpunkten	3	C 1
Allgemein	Fahrradstraßen an Schulen	1	A 3
Allgemein	Radschnellwege bauen (zweispurig ohne Kreuzungen, hohe Geschwindigkeiten erlauben, beleuchtet, breit)	4	
Allgemein	Radverkehrswegweisung optimieren	4	A 4
Allgemein	Benutzungspflicht der Radwege überprüfen	4	A 2
Allgemein	Übergänge zwischen Hochbordradweg und Fahrbahn angleichen	4	D 5
Allgemein	Fehlende Gepäckboxen	4	
Allgemein	Fahrradbügel mit Mittelstrebe und abgerundeten Ecken installieren	4	B 1, B 2
Allgemein	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen / Grüne Welle	4	C 1
Allgemein	Verpflichtung der Geschäfte zur Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten	4	B 1
Allgemein	Fehlende überdachte Abstellmöglichkeit an öffentlichen Gebäuden	5	
Allgemein	Fehlende überdachte Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt	4	B 4
Allgemein	Eignungsprüfung zwecks Reaktion und Sicherheit für ältere Menschen und E-bike-Nutzer	5	
Allgemein	Mangelhafte Beschilderung für Langstrecken	5	A 4
Allgemein	Bestandsaufnahme Schwachstellen	1	A 1
Allgemein	Jährliche Herausgabe eines Radwegemängelberichts	4	E 5
Allgemein	Öffentlichkeitsarbeit fördern (Slogan, Werbekampagne, Wettbewerb, Veranstaltungen, Flyer, etc.)	1	E 1- 10
Allgemein	Pressebeteiligung	6	E 1
Allgemein	Angestellte Radfahrende befragen	6	G 2
Allgemein	Anreize für Arbeitnehmer schaffen zur Benutzung des Fahrrads	6	G 1
Allgemein	Haltestelle LiLi Bus; Fahrplan nicht beleuchtet	1	
Allgemein	LiLi Bus müsste öfter fahren	1	
Allgemein	Sanitäre Anlagen einrichten	7	
Allgemein	Infopoint für Tourismus	7	
Allgemein	Kein eindeutiger Verlauf der Radwege, Wechsel zwischen Radweg und Fahrbahn	5	A 2
Allgemein	Verkehrssichere Überleitungen des Radverkehrs	1	C 4
Allgemein	Sicherheitstrennstreifen eindeutig kennzeichnen	1	
Allgemein	Radfahrer muss gesehen werden	1	
Allgemein	Getrennte Geh- und Radwege	6	
Allgemein	Ausreichend breite Gehwege (vorallem an Schulen)	6	
Allgemein	Stärkeres Vorgehen gegen "Geisterradfahrer"	5	
Allgemein	Tempolimit 30 km/h im gesamten Stadtgebiet	4	
Allgemein	Förderung von LSA statt Kreisverkehren	5	C 1
Allgemein	Wartebuchten vor Pkw-Verkehr an LSA	6	C 1
Allgemein	Drucksensoren/ Induktionsschleife an Knoten	1	C 4
Allgemein	Priorisierung von motorisiertem Verkehr statt Radverkehr	5	
Allgemein	Radwege müssen Teerdecke bekommen	5	D 6
Allgemein	Mehr gegenseitige Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer	5	
Allgemein	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen einführen	4	C 1
Allgemein	Radverkehr an Kreuzungen nicht mit Fußgängern führen	5	C 1
Altenlingener Weg	Schlechter Radwegbelag	2	D 6
Altenlingener Weg	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Altenlingener Weg	Querungshilfe schließen	7	C 4
Am Krankenhaus	Fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe an Ausfahrten - Blockierung des Fuß/Radwegs durch parkende Autos	2	C 4

Liste 1 - Gesamtübersicht nach Straßen

Straße	Mangel bzw. Anregung	Quelle	Steckbrief
Am neuen Friedhof	Zu hohe Geschwindigkeit der KFZ	1	
Am Pulverturm	Barriere durch Brunnen	1	D 6
Am Pulverturm	Barriere durch Brunnen	1	D 5
Am Telgenkamp/Meppener Straße	Abbiegen vom am Telgenkamp auf die Meppener Straße aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen schwierig	3	
An der Kokenmühle	Radweg endet auf der falschen Seite der Rheiner Straße	4	
An der Kokenmühle	Belag erneuern	4	D 6
Bahnhof	Abstellhalle ist zu dunkel; durchschaubare Wände einrichten; Kameras; 2. Etage schwer zu erreichen	5	B 3
Bahnhof	Fahrradleichen entfernen	4	B 2, B 3
Bahnhof	Querungshilfe zu schmal	7	C 4
Bahnhofsunterführung	Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern	8	A 1.5
Bahnhofsunterführung	Seperate Kennzeichnung für Radfahrer und Fußgänger	7	A 1.5
Beckstraße	Unfallschwerpunkt	6	A 1.4
Beckstraße	Fahrradstraße einrichten	8	A 3, A 1.4
Bernd-Rosemeyer-Straße/Burgstraße	Schlechte/fehlende Radverkehrsführung; vom Bahnhof kommend endet der Radweg unerwartet bzw. verliert sich im Gehweg	1	A 1.11
Bernd-Rosemeyer-Straße	Gehweg für gemeinsame Nutzung von Fußgänger und Radfahrer zu schmal	3	A 1.11
Bernd-Rosemeyer-Straße	Radweg vor Kreisel Burgstraße wird sehr eng und ist damit für Radfahrer schlecht zu befahren	3	A 1.11
Biener Busch zum LWH	Radweg teeren	4	D 6
Biener Straße	Gehweg für Radfahrer frei, jedoch stören Mülltonnen sowie schlechter Belag	3	D 6
Biener Straße	Radweg endet ohne das darauf hingewiesen wird	3	
Biener Straße	Belag erneuern	8	D 6
Brockhauser Weg	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Brockhauser Weg /Nordstraße	Zebrastrifen wieder einrichten	5	
Burgstraße	Konflikte für Radfahrer beim Queren der Fußgängerzone	3	C 4
Burgstraße	Radfahrer vor Kreisverkehr frühzeitig auf Straße führen	6	C1
Darmer Hafestraße/Leinpfad am DEK	Es fehlt eine Möglichkeit, vom Leinpfad auf die Straße zu wechseln um weiter in Richtung Innenstadt zu fahren	1	
Darmer Hafestraße/Schüttorfer Straße	Optimierungspotenzial in der Radverkehrsführung	1	D 4
Delphstraße	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Dieksee (Westseite)	Fehlende Beleuchtung	3	D 6
Elsterstraße	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Emsauenpark	Fehlende Verbindung Richtung Innenstadt	4	
Feldstraße	Verlängerung der Fahrradstraße bis zur L60/L48 gefordert	4	A 3
Frerener Straße/Kiesbergstraße	Sichtprobleme an mehreren Ecken des Kreisverkehr	1	C 1
Gauerbach Richtung Laxten	Beleuchtung installieren	8	D 6
Gelgöskentzige	Beleuchtung installieren	8	D 6
Georgianum	Sichere Zuwegung einrichten, bisher unbefestigt	8	D 6
Georgstraße/Nordstraße	Keine direkte Führung für Rechtsabbieger vorhanden	8	C 2
Georgstraße	Verbesserung der Radwegeführung in Richtung Innenstadt erforderlich	4	C 1.3
Georgstraße/Alte Haselünner Straße	Radweg endet/verliert sich unerwartet	1	
Große Straße/Marktplatz – alte Polsterrei	Zu wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	2	B 1
Halle IV	Nicht ausreichend Fahrradabstellanlagen	4	B 2
Hannoveraner Straße	Belag erneuern	8	D 6
Haselünner Straße	Winterräumdienst schiebt Schnee auf Geh – und Radweg	3	D 6
Haselünner Straße	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	2	
Haselünner Straße	Beleuchtung installieren	8	D 6
Haselünner Straße / Schwarzer Weg	Keine direkte Führung für Rechtsabbieger vorhanden	8	C 2
Heidekampstraße/ Kardinal v Galen Straße/ Beckstraße	Fahrradstraße einrichten	6	A 3
Hessenweg	Auf Höhe Rewe; Radweg in sehr schlechtem Zustand	1	D 6

Liste 1 - Gesamtübersicht nach Straßen

Straße	Mangel bzw. Anregung	Quelle	Steckbrief
Heuberge	Schlechter Radwegbelag (Löcher und Wellen), Verlängerung Schwarzer Weg	2	D 6
Im Brooke	Sperrung der Brücke für Radfahrer	1	D 6
In den Sandbergen	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	2	A 1.2
In den Sandbergen	Einbahnstraßenführung und breiter Radweg	1	A 1.2
Industriepark Süd	Mangelnde Beleuchtung	4	D 6
Innenstadt	Radfahrstreifen in FGZ für Radfahrer	1	B 4
Innenstadt	Radfahrverbot in der Innenstadt(10-18Uhr) wird nicht eingehalten	2	B 4
Innenstadt	Nicht ausreichend Fahrradabstellanlagen	4	B 1
Innenstadt	Radwege einrichten: C+A bis Husmann, Posthaltere bis Rathaus, Burgstraße bis Lookentor	4	B 4
Innenstadt	Vollständig Fußgängerzone, Spielstraße	7	B 4
Joh.-Meyer-Straße	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Jos Kaiser Straße/ Elster Straße/ Delpstraße	Fahrradstraße einrichten	6	A 3
Josefstraße	Radweg zu schmal	3	
Josefstraße	GWR für die ganze rechte Straßenseite stadteinwärts gewünscht (nicht so gefährlich wie Straße für unsichere Fahrer)	2	
Josefstraße	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Kardinal von Galen Straße	Fahrradstraße einrichten	8	A 4
Kanalweg	Mangelnde Beleuchtung	4	D 6
Kanalweg	Weg teeren	5	D 6
Kiesbergstraße	Sichtprobleme an mehreren Ecken des Kreisverkehr	1	C 1
Kiesbergstraße	Radwegführung aus Norden auf falscher Seite	6	
Kiesbergstraße	Beleuchtung installieren	8	D 6
Konrad-Adenauer-Ring/Höhe Lookenstraße	Es fehlt auf der westlichen Straßenseite ein Stück Radweg	1	A 1.11
L 60 Lengericher Straße / Schulstraße	Radfahrer halten nicht an Ampel	2	C 1
Lengericher Straße/Frenerer Straße	umwegige Radverkehrsführung	1	C 2
Lookenstraße	Fahrradstraße einrichten	6	A 3
Lookentorpassage Hinterausgang	Nicht ausreichend Fahrradabstellanlagen	4	B 1
Loosstraße	Fahrradstraße einrichten	6	A 3
Ludwigstraße	Fahrradstraße einrichten	8	A 3
Ludwigstraße/Abschnitt Schützenstraße - Heinrichstraße	Zu viele parkende Autos	1	D 6
Marienstraße	Fahrradstreifen einrichten	1	
Marktplatz	Konflikte für Radfahrer beim Queren der Fußgängerzone	3	B 4
Marktplatz	Öffnen des Marktplatzes auch für Radverkehr (Vorbild Niederlande)	5	B 4
Marktplatz	Testweise Öffnung des Marktplatzes für Radverkehr	7	B 4
Meppener Straße	Winterräumdienst schiebt Schnee auf Geh – und Radweg	3	D 6
Meppener Straße	Schlechter Radwegbelag	3	D 6
Meppener Straße	Fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe	2	C 4
Meppener Straße ab Kreisel Finanzamt	Schlechter Radwegbelag	2	D 6
Meppener Straße Richtung Bahnhof	Bahnhof schlecht zu erreichen für Radfahrer	2	
Meppener Straße zwischen In den Sandbergen und Altenlingener Weg	Gehweg Radfahrer frei, jedoch zu schmal, daher Konflikte mit Fußgängern	3	C 4
Meppener Straße/Altenlingener Weg/In den Sandbergen	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	3	A 1.2
Meppener Straße/In den Sandbergen	Fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe	1	A 1.2
Meppener Straße / Wilhelmstraße	Keine direkte Führung für Rechtsabbieger vorhanden	8	C 2
Mödelbrücke	Gefährliches Überqueren, RVA wünschenswert	2	C 4
Nordbrücke	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	2	
Nordstraße / Haselünnerstraße	Keine direkte Führung für Rechtsabbieger vorhanden	8	C 2
Ramsel Richtung Baccum	Fehlende Beleuchtung	8	D 6
Rheiner Straße	Winterräumdienst schiebt Schnee auf Geh – und Radweg	3	D 6
Rheiner Straße/Richtung Innenstadt	ca. 50m nach Kreisel liegt eine verschwenkte Radverkehrsführung vor und endet plötzlich mit Bordsteinkante(Gefahrenquelle)	2	A 1.7
Rheiner Straße/Richtung Innenstadt	Radweg Piktogramme etwas zu hoch, führt zum Umfahren(Gefahrenquelle)	2	A 1.7

**Anmerkungen aus dem Beteiligungsverfahren
Liste 1 - Gesamtübersicht nach Straßen**

Straße	Mangel bzw. Anregung	Quelle	Steckbrief
Rheiner Straße/Kaiserstraße	Übergang von einem Radweg zum anderen sehr gefährlich, da von PKW geschnitten wird.	2	
Schlachterstraße	Fahrradabstellanlagen: Betonkugeln durch Fahrradbügel ersetzen	4	B 1
Schüttorfer Straße/Raiffeisenmarkt	Überganginsel in schlechtem Zustand	2	C 4
Schützenstraße/ Adolfstraße/ Ludwigstraße	Fahrradstraße einrichten	6	A 3
Schwarzer Weg	Mangelnde Beleuchtung	4	D 6
Schwarzer Weg Knoten	Aufstellfläche vergrößern; Fahrradbevorrechtigung	6	C 4
Stadtgrabenpromenade	Parallelradweg einrichten	4	
Stadtgrabenpromenade	Aufwertung durch Beschilderung	7	A 4, B 5
Strootstraße	Fahrradstraße einrichten	6	A 3
Ulanenstraße	Radweg endet überraschend --> Radfahrer muss ohne Hilfe Straße überqueren	1	C 4
Verbindung EmslandArena - Altenlingen	Mangelnde Beleuchtung	4	D 6
Verbindung Schwarzer Weg/ Beckstraße	Mangelnde Beleuchtung	8	D 6
Waldstraße	Schlechter Zustand, Schlaglöcher (auf den Radwegen?)	1	D 6
Waldstraße	Zu kurze Grünphase für Radverkehr	1	C 1
Waldstraße	Falsche Einfahrt in Kreisel	6	C 1
Wilhelmstraße	Zebrastreifen Höhe Parkstraße	1	
Wilhelmstraße	Keine direkte Führung für Rechtsabbieger	8	C 2
Wilhelmstraße	Konflikte zwischen Radfahrern auf dem Radweg und Autos, die vom Parkplatz kommen (schlechte Sicht für Pkw)	1	
Willy-Brandt-Ring/Haselünnerstraße/Nordstraße	Unvorteilhafte Ampelschaltung für Radfahrer	2	C 1
Willy-Brandt-Ring/Teilstück FA.Euromaster	In Richtung Kino für Radfahrer freigegeben, obwohl Fahrradweg vorhanden- Gefahrensituation für entgegenkommende Autofahrer	3	
Zwischen den Brücken	Radweg zu schmal und uneben	2	D 6
Zuwegung Gymnasium Georgianum	Belag erneuern	8	D 6

Thema	Straße	Mangel bzw Anregung	Quelle
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Schlechter Zustand der Fuß - und Radwege	2
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Radwege müssen Teerdecke bekommen	5
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Stärkeres Vorgehen gegen "Geisterradfahrer"	5
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Kein Winterdienst auf Radwegen	2
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Fehlende Reinigung von Radwegen (Grünschnitt, Laub, etc.)	5
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Sanierung der Radwege	4
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Mehr Kontrollen von Verantwortlichen	5
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Bessere Ausleuchtung der Radwege	4
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Mülltonnen auf den Radwegen stören	3
Pflichtaufgaben der Stadt	Allgemein	Mülltonnen auf den Radwegen stören	2
Pflichtaufgaben der Stadt	An der Kokenmühle	Belag erneuern	4
Pflichtaufgaben der Stadt	Bahnhof	Fahrradleichen entfernen	4
Pflichtaufgaben der Stadt	Biener Busch zum LWH	Radweg teeren	4
Pflichtaufgaben der Stadt	Biener Straße	Belag verbessern	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Hannoveraner Straße	Belag verbessern	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Hessenweg	Auf Höhe Rewe; Radweg in sehr schlechtem Zustand	1
Pflichtaufgaben der Stadt	Georgianum	Sichere Zuwegung einrichten, bisher unbefestigt	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Kanalweg	Weg teeren	5
Pflichtaufgaben der Stadt	B 213 Haselünner Straße von Brögborn - Innenstadt	Beleuchtung installieren	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Gelgöskentstiege	Beleuchtung installieren	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Kiesbergstraße (Friedensschule)	Beleuchtung installieren	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Ramsel Richtung Baccum	Beleuchtung installieren	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Gauerbach Richtung Laxten (Lengericher Straße)	Beleuchtung installieren	8
Pflichtaufgaben der Stadt		Beleuchtung installieren	8
Pflichtaufgaben der Stadt	Zuwegung zum Gymnasium Georgianum	Belag verbessern	8
Verträglichkeitsprüfung Fußgänger und Radfahrer	Allgemein	Getrennte Geh- und Radwege	6
Verträglichkeitsprüfung Fußgänger und Radfahrer	Bahnhofsunterführung	Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern	8
Verträglichkeitsprüfung Fußgänger und Radfahrer	Bernd-Rosemeyer-Straße	Gehweg für gemeinsame Nutzung von Fußgänger und Radfahrer zu schmal	3
Verträglichkeitsprüfung Fußgänger und Radfahrer	Meppener Straße zw. In den Sanbergen / Altenlenger Weg	Gehweg Radfahrer frei, jedoch zu schmal, daher Konflikte mit Fußgängern	3
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Förderung von LSA statt Kreisverkehren	5
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Wartebuchten vor Pkw-Verkehr an LSA	6
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen einführen	4
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Radverkehr an Kreuzungen nicht mit Fußgängern führen	5
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Vorteilhafte Regelung für Radfahrer an Kreisverkehren	5
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Radfahrer in Kreisverkehren auf Fahrbahn	1
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Kennzeichnung der Fahrtrichtung für Radfahrer im Kreisverkehr an Kreuzpunkten	3
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Allgemein	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen / Grüne Welle	4
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Burgstraße	Radfahrer vor Kreisverkehr frühzeitig auf Straße führen	6
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Frerener Straße/Kiesbergstraße	Sichtprobleme an mehreren Ecken des Kreisverkehr	1
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Kiesbergstraße	Sichtprobleme an mehreren Ecken des Kreisverkehr	1
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	L 60 Lengericher Straße / Schulstraße	Radfahrer halten nicht an Ampel	2
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Waldstraße	Zu kurze Grünphase für Radverkehr	1
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Waldstraße	Falsche Einfahrt in Kreisel	6
Fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltung	Willy-Brandt-Ring/Haselünner Straße/Nordstraße	Unvorteilhafte Ampelschaltung für Radfahrer	2
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Allgemein	Drucksensoren/ Induktionsschleife an Knoten	1
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Altlinger Weg	Querungshilfe schließen	7
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Am Krankenhaus	Fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe an Ausfahrten Blockierung des Fuß/Radwegs durch parkende Autos	2
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Bahnhof	Querungshilfe zu schmal	7

Thema	Straße	Mangel bzw Anregung	Quelle
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Burgstraße	Konflikte für Radfahrer beim Queren der Fußgängerzone	3
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Allgemein	Verkehrssichere Überleitungen des Radverkehrs	1
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Meppener Straße/In den Sandbergen	Fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe	1
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Möddelbrücke	Gefährliches Überqueren, RVA wünschenswert	2
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Schüttorfer Straße/Raiffeisenmarkt	Überganginsel in schlechtem Zustand	2
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Schwarzer Weg Knoten	Aufstellfläche vergrößern; Fahrradbevorrechtigung	6
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Ulanenstraße	Radweg endet überraschend --> Radfahrer muss ohne Hilfe Straße überqueren	1
Bevorrechtigte Radfahrerquerungen	Meppener Straße	Fehlende Querungsmöglichkeit/-hilfe	2
Barrierefreiheit im Straßenraum	Allgemein	Hochbordwege frühzeitig absenken	4
Barrierefreiheit im Straßenraum	Allgemein	Sturzgefahr an Kanten	1
Barrierefreiheit im Straßenraum	Allgemein	Hindernisse vermeiden	1
Barrierefreiheit im Straßenraum	Allgemein	Rollstuhlfahrer unzufrieden mit neuen Leitsteinen	1
Barrierefreiheit im Straßenraum	Allgemein	Barrierefreiheit gewährleisten	6
Barrierefreiheit im Straßenraum	Allgemein	Übergänge zwischen Hochbordradweg und Fahrbahn angleichen	4
Barrierefreiheit im Straßenraum	Am Pulverturm	Barriere durch Brunnen	1
Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern	Georgstraße / Nordstraße	Keine direkte Führung vorhanden	8
Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern	Meppener Straße / Wilhelmstraße	Keine direkte Führung vorhanden	8
Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern	Norstraße / Haselünner Straße	Keine direkte Führung vorhanden	8
Direkte Führung an freien Rechtsabbiegern	Haselünner Straße / Schwarzer Weg	Keine direkte Führung vorhanden	8
Fahrradparken	Allgemein	Zu wenig Fahrradboxen oder Abstellmöglichkeiten mit Überdachung	1
Fahrradparken	Allgemein	Fehlende Gepäckboxen	4
Fahrradparken	Allgemein	Fahrradbügel mit Mittelstrebe und abgerundeten Ecken installieren	4
Fahrradparken	Allgemein	Verpflichtung der Geschäfte zur Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten	4
Fahrradparken	Allgemein	Fehlende Überdachte Abstellmöglichkeit an öffentlichen Gebäuden	5
Fahrradparken	Allgemein	Fehlende Überdachte Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt	4
Fahrradparken	Bahnhof	Abstellhalle ist zu dunkel; durchschaubare Wände einrichten Kameras; 2. Etage schwer zu erreichen	5
Fahrradparken	Innenstadt	Nicht ausreichend Fahrradabstellanlagen	4
Fahrradparken	Große Straße/Marktplatz – alte Polsterrei	Zu wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	2
Fahrradparken	Halle IV	Nicht ausreichend Fahrradabstellanlagen	4
Fahrradparken	Schlachterstraße	Fahrradabstellanlagen: Betonkugeln durch Fahrradbügel ersetzen	4
Fahrradparken	Lookentorpassage Hinterausgang	Nicht ausreichend Fahrradabstellanlagen	4
Kampagne zur Fahrbahnbenutzung	Allgemein	Radfahrer sollen auf der Straße fahren	3
Kampagne zur Fahrbahnbenutzung	Allgemein	Mehr Alltagsverkehr aufs Rad bringen	4
Haupttroutennetz	Allgemein	Neue Wohngebiete direkt mit Radwegen an die Innenstadt anschließen	4
Haupttroutennetz	Emsauenpark	Fehlende Verbindung Richtung Innenstadt	4
Aufklärungsarbeit	Allgemein	Mehr Aufklärung zu den Verkehrsregeln im Radverkehr	5
Aufklärungsarbeit	Allgemein	Elterninformation	6
Aufklärungsarbeit	Allgemein	Zu wenig Aufklärung in Sachen Beleuchtung und Radfahren	2
Aufklärungsarbeit	Allgemein	Eignungsprüfung zwecks Reaktion und Sicherheit für ältere Menschen und E-bike-Nutzer	5
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Wiederholung der Fahrradprüfung in Schulen	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Geschicklichkeitstraining einführen	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Projektwochen in Schulen	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Verkehrserziehung in Schulen	5
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	"Walking-Bus" einrichten	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Fahrradbus: begleitende Gruppenfahrt	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Prämien beim Nichtbenutzen des Schulbusses	6

Thema	Straße	Mangel bzw Anregung	Quelle
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Aufbewahrungsmöglichkeiten für Helm und Kleidung	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Qualität und Menge der Abstellanlagen an Schule verbessern	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Ältere Schüler als Lotsen "ausbilden"	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Farbliche Markierung des Schulwegs	6
Aufklärungsarbeit/Schule	Allgemein	Schulsausflug mit dem Fahrrad	6
Einrichten von Fahrradstraßen	Allgemein	Fahrradstraßen an Schulen	1
Einrichten von Fahrradstraßen	Allgemein	Radschnellwege bauen(zweispurig ohne Kreuzungen, hohe Geschwindigkeiten erlauben, beleuchtet, breit)	4
Einrichten von Fahrradstraßen	Altenlingener Weg	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Delphstraße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Brockhauser Weg	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Beckstraße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Elsterstraße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Feldstraße	Verlängerung der Fahrradstraße bis zur L60/L48 gefordert	4
Einrichten von Fahrradstraßen	Heidekampstraße/ Kardinal v Galen Straße/ Beckstraße	Fahrradstraße einrichten	6
Einrichten von Fahrradstraßen	Josefstraße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Joh.-Meyer-Straße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Kardinal von Galen Straße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Lookenstraße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Loosstraße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Ludwigstraße	Fahrradstraße einrichten	8
Einrichten von Fahrradstraßen	Jos Kaiser Straße/ Elster Straße/ Delpstraße	Fahrradstraße einrichten	6
Einrichten von Fahrradstraßen	Schützenstraße/ Adolfstraße/ Ludwigstraße	Fahrradstraße einrichten	6
Einrichten von Fahrradstraßen	Strootstraße	Fahrradstraße einrichten	6
Fahrradwegweisung	Allgemein	Radverkehrswegweisung optimieren	4
Fahrradwegweisung	Allgemein	Mangelhafte Beschilderung für Langstrecken	5
Fahrradwegweisung	Biener Straße	Radweg endet ohne das darauf hingewiesen wird	3
Fahrradwegweisung	Stadtgrabenpromenade	Aufwertung durch Beschilderung	7
Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht	Allgemein	Benutzungspflicht der Radwege überprüfen	4
Mängelaufnahme	Allgemein	Bestandsaufnahme Schwachstellen	1
Mängelaufnahme	Allgemein	Jährliche Herausgabe eines Radwegemängelberichts	4
Öffentlichkeitsarbeit	Allgemein	Öffentlichkeitsarbeit fördern (Slogan, Werbekampagne, Wettbewerb, Veranstaltungen, Flyer, etc.)	1
Öffentlichkeitsarbeit	Allgemein	Pressebeteiligung	6
Fahrradfreundlicher Betrieb	Allgemein	Angestellte Radfahrende befragen	6
Fahrradfreundlicher Betrieb	Allgemein	Anreize für Arbeitnehmer schaffen zur Benutzung des Fahrrads	6
ÖPNV	Allgemein	Haltestelle LiLi Bus; Fahrplan nicht beleuchtet	1
ÖPNV	Allgemein	LiLi Bus müsste öfter fahren	1
Radverkehrsführung	Allgemein	Die Führung der Radwege ist an einigen Stellen recht ungünstig gelöst und bietet Gefahrenpotential	2
Radverkehrsführung	Darmer Hafenstraße/Leinpfad am DEK	Fehlende Möglichkeit, vom Leinpfad auf Straße zu wechseln um weiter in Richtung Innenstadt zu fahren	1
Radverkehrsführung	Darmer Hafenstraße/Schüttorfer Straße	Optimierungspotenzial in der Radverkehrsführung	1
Radverkehrsführung	Georgstraße	Verbesserung der Radwegeführung in Richtung Innenstadt erforderlich	4
Radverkehrsführung	Georgstraße/Alte Haselünner Straße	Radweg endet/verliert sich unerwartet	1
Radverkehrsführung	Kiesbergstraße	Radwegführung aus Norden auf falscher Seite	6
Radverkehrsführung	Allgemein	Radwegeführung schlecht, Ärger mit Pkw-Verkehr beim Ausfahren von Parkplätzen	5
Radverkehrsführung	Allgemein	Kein eindeutiger Verlauf der Radwege, Wechsel zwischen Radweg und Fahrbahn	5
Radverkehrsführung	An der Kokenmühle	Radweg endet auf der falschen Seite der Rheiner Straße	4

Thema	Straße	Mangel bzw Anregung	Quelle
Radverkehrsführung	Bernd-Rosemeyer-Straße/Burgstraße	Schlechte/fehlende Radverkehrsführung; vom Bahnhof kommend endet der Radweg unerwartet bzw. verliert sich im Gehweg	1
Radverkehrsführung	Bernd-Rosemeyer-Straße	Radweg vor Kreisel Burgstraße wird sehr eng; für Radfahrer schlecht zu befahren	3
Radverkehrsführung	In den Sandbergen	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	2
Radverkehrsführung	Haselünner Straße	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	2
Radverkehrsführung	Lengericher Straße/Frerener Straße	Umwegige Radverkehrsführung	1
Radverkehrsführung	Meppener Straße/Altenlingener Weg/In den Sandbergen	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	3
Radverkehrsführung	Nordbrücke	Verkehrsführung macht Radfahrer zum Geisterfahrer	2
Radverkehrsführung	Rheiner Straße/Richtung Innenstadt	Ca. 50m nach Kreisel liegt eine verschwenkte Radverkehrsführung vor und endet plötzlich mit Bordsteinkante(Gefahrenquelle)	2
Radverkehrsführung	Rheiner Straße/Richtung Innenstadt	Radweg Piktogramme etwas zu hoch, führt zum Umfahren(Gefahrenquelle)	2
Radverkehrsführung	Rheiner Straße/Kaiserstraße	Übergang von einem Radweg zum anderen sehr gefährlich, da von PKW geschnitten wird.	2
Radverkehrsführung	Willy-Brandt-Ring/Teilstück FA. Euromaster	In Richtung Kino für Radfahrer freigegeben, obwohl Fahrradweg vorhanden- Gefahrensituation für entgegenkommende Autofahrer	3
Freigabe der FGZ	Allgemein	Berücksichtigung von Gehbehinderten wird in Fußgängerzone gewünscht(offtmals Fahrrad das einzige Fortbewegungsmittel)	2
Freigabe der FGZ	Innenstadt	Radfahrstreifen in FGZ für Radfahrer	1
Freigabe der FGZ	Innenstadt	Radfahrverbot in der Innenstadt(10-18Uhr) wird nicht eingehalten	2
Freigabe der FGZ	Marktplatz	Konflikte für Radfahrer beim Queren der Fußgängerzone	3
Freigabe der FGZ	Marktplatz	Öffnen des Marktplatzes auch für Radverkehr (Vorbild Niederlande)	5
Freigabe der FGZ	Marktplatz	Testweise Öffnung des Marktplatzes für Radverkehr	7
Freigabe der FGZ	Innenstadt	Radwege einrichten: C+A bis Husmann, Posthaltere bis Rathaus, Burgstraße bis Lookentor	4
Infrastrukturelle Einrichtungen	Allgemein	Sanitäranlagen einrichten	7
Infrastrukturelle Einrichtungen	Allgemein	Servicepunkt für Radfahrer fehlt	2
Infrastrukturelle Einrichtungen	Allgemein	Fahrradtaxis in der Innenstadt ansiedeln	4
Infrastrukturelle Einrichtungen	Allgemein	Infopoint für Tourismus	7
Infrastrukturelle Einrichtungen	Allgemein	Vorschlag einer Fahrradservicestation	2
Infrastrukturelle Einrichtungen	Allgemein	Keine Reperaturstationen	2
RVA	Allgemein	Zu schmale Radverkehrsanlagen	5
RVA	Allgemein	Sicherheitstrennstreifen eindeutig kennzeichnen	1
RVA	Allgemein	Absenkungen der Radwege vor Grundstücks- einfahrten stören die Konzentration der Radfahrer	3
RVA	Allgemein	Kennzeichnung von Zweirichtungsrädwegen	1
RVA	Konrad-Adenauer-Ring/Höhe Lookenstraße	Es fehlt auf der westlichen Straßenseite ein Stück Radweg	1
RVA	Josefstraße	Radweg zu schmal	3
RVA	Josefstraße	GWRF für die ganze rechte Straßenseite stadteinwärts gewünscht(nicht so gefährlich wie Straße für unsichere Fahrer)	2
RVA	Marienstraße	Fahrradstreifen einrichten	1
RVA	Zwischen den Brücken	Radweg zu schmal und uneben	2
Konflikt Radfahrer/Pkw- Verkehr	Allgemein	Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer	1
Konflikt Radfahrer/Pkw- Verkehr	Allgemein	Radfahrer muss gesehen werden	1
Konflikt Radfahrer/Pkw- Verkehr	Allgemein	Mehr gegenseitige Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer	5
Konflikt Radfahrer/Pkw- Verkehr	Allgemein	Mehr Hinweise auf anspruchsbabhängig auf Parkplätze, größere Stellflächen für größere Autos	3
Konflikt Radfahrer/Pkw- Verkehr	Allgemein	Priorisierung von motorisiertem Verkehr statt Radverkehr	5
Konflikt Radfahrer/Pkw- Verkehr	Allgemein	Zugeparkte Radwege/ Radfahrstreifen	5
Konflikt Radfahrer/Pkw- Verkehr	Wilhelmstraße	Konflikte zwischen Radfahrern auf dem Radweg und Autos, die vom Parkplatz kommen (schlechte Sicht für Pkw)	1
Fußgänger	Allgemein	Ausreichend breite Gehwege(vor allem an Schulen)	6
Kfz-Verkehr	Allgemein	Tempolimit 30 km/h im gesamten Stadtgebiet	4
Kfz-Verkehr	Am neuen Friedhof	Zu hohe Geschwindigkeit der KFZ	1
Radfahrer vs. Fußgänger Verkehrsführung	Bahnhofsunterführung	Separate Kennzeichnung für Radfahrer und Fußgänger	7
Radfahrer vs. Fußgänger Verkehrsführung	Allgemein	Rechtwinklige Kurven und Einmündungen sind schlecht einsehbar	5

Thema	Straße	Mangel bzw Anregung	Quelle
Verkehrsführung	Am Telgenkamp/Meppener Straße	Aufbiegen vom am Telgenkamp auf die Meppener Str. aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen schwierig	3
Verkehrsführung	Beckstraße	Unfallsschwerpunkt	6
Verkehrsführung	Brockhauser Weg /Nordstraße	Zebrastrreifen wieder einrichten	5
Verkehrsführung	In den Sandbergen	Einbahnstraßenführung und breiter Radweg	1
Verkehrsführung	Innenstadt	Vollständig Fußgängerzone, Spielstraße	7
Verkehrsführung	Meppener Straße Richtung Bahnhof	Bahnhof schlecht zu erreichen für Radfahrer	2
Verkehrsführung	Stadtgrabenpromenade	Parallelradweg einrichten	4
Verkehrsführung	Wilhelmstraße	Zebrastrreifen Höhe Parkstraße	1

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

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

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

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

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

Liste 8 - Genannte Pflichtaufgaben für die Stadt aus dem Beteiligungsverfahren

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

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

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

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

Positive Beispiele zu Fußgängersituationen in Lingen



Bild 1: Konrad-Adenauer-Ring



Bild 2: Bernd- Rosemeyer- Straße

Zebrastrreifen als Querungshilfe



Bild 3: Marienstraße

Querungshilfe mit taktilen Leitlinien



Bild 4: Altenlingener Weg / Nordring

Fußgängerzone



Bild 5: Schwedenschanze

Gut ausgebildete Querungshilfe



Bild 6: Waldstraße

Fußgänger Lichtsignalanlage

Getrennter Geh- und Radweg

Positive Beispiele zu Radverkehrssituationen in Lingen



Bild 1: Knoten Georgstraße / Kaiserstraße



Bild 2: Knoten Georgstraße / Waldstraße

Radfahrersignalisierung



Bild 3: Ludwigstraße

Aufstellfläche für Radfahrer im Knoten



Bild 4: Kreisverkehr Waldstraße

Verkehrsberuhigung durch Aufpflasterung



Bild 5: Waldstraße

Radverkehrsführung im Kreisverkehr



Bild 6: Feldstraße

Beidseitige Schutzstreifen

Fahrradstraße

Negative Beispiele zu Radverkehrssituationen in Lingen



Bild 7: Lindenstraße



Bild 8: Knoten Haselünner Straße / Schwarzer Weg

Schlechte Radverkehrsführung



Bild 9: An der Kokenmühle

Zu kleine Aufstellfläche



Bild 10: Waldstraße

Abgefahrne Piktogramme



Bild 11: Knoten Wilhelmstraße / Meppener Straße

Zu schmale Radverkehrsanlage



Bild 12: Darmer Esch

Verschenkte Führung für Radfahrer im Knoten

Fehlende Radverkehrsanlage

Negative Beispiele zu Fußgängersituationen in Lingen



Bild 7: Fußgänger- und Radfahrer Unterführung

Zu schmaler Geh- und Radweg



Bild 8: Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Ring

Problematische Führung der Fußgänger im Kreisverkehr



Bild 9: Knoten Schwarzer Weg / Haselünner Straße

Fehlender Gehweg im Anschluss an den Knoten



Bild 10: Möddelbrücke

Fehlender Gehweg

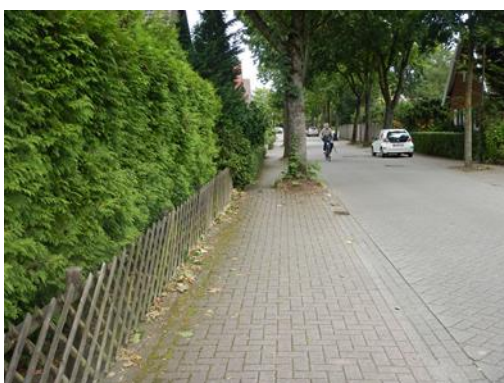


Bild 11: Am Kaninchenberg

Zu schmaler Gehweg mit Hindernissen



Bild 12: Heidekampstraße

Fehlender Gehweg