

STADT MEPPEN

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN TEIL RADVERKEHR

Auftraggeber: Stadt Meppen
Markt 43
49716 Meppen

Auftragnehmer:



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Nordfrost-Ring 21
26419 Schortens
Tel.: 0 44 61 / 75 91 - 0
Fax: 0 44 61 / 75 91 - 75

Projektbearbeitung: Daniela Ahting
Andrea Mehnert
B. Eng. Jörg Büsing
Dipl.-Ing. Thomas Lehmann
Dr.-Ing. Rainer Schwerdhelm

Aufgestellt im: Mai 2014

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Situation	1
1.2	Auftrag und Aufgabenstellung	1
1.3	Untersuchungsgebiet.....	2
2	BESTANDSAUFNAHME	2
2.1	Straßennetz	2
2.2	Infrastruktur Fuß- und Radverkehrsnetz	3
2.3	Radverkehrserhebungen	6
2.4	Fahrradabstellanlagen	7
2.5	Unfallgeschehen Radfahrer	9
2.5.1	Allgemein	9
2.5.2	Kreisverkehre	10
2.5.3	Lichtsignalanlagen	11
2.5.4	Vorfahrtknotenpunkte	11
2.5.5	Sonstige Unfallorte.....	11
2.6	Auswertung Radfahrerbefragung.....	12
2.6.1	Allgemeines	12
2.6.2	Statistische Daten	12
2.6.3	Umfrageergebnisse	14
2.6.4	Besondere Aspekte und Verbesserungsbereiche.....	15
2.6.5	Zusammenfassung der Befragung	17
3	ZIELKONZEPT	18
3.1	Allgemein	18
3.2	Möglichkeiten des Führung des Radverkehrs	18
3.3	Hauptverkehrsachsen und Innenstadtring.....	21
3.3.1	Allgemein	21
3.3.2	An der Bleiche	22
3.3.3	Emsbrücke bis Poststraße	22
3.3.4	Hasebrinkstraße	23
3.3.5	Kanalstraße.....	24
3.3.6	Lingener Straße Ost	24
3.3.7	Lingener Straße / Auf der Herrschwiese	25
3.3.8	Haselünner Straße.....	25
3.3.9	Helter Damm	25
3.3.10	Herzog-Arenberg-Straße	25
3.3.11	Schullendamm	26

3.4	Netzänderungen	27
3.4.1	Allgemeines	27
3.4.2	Auf der Herrschwiese / Nödiker Straße / Sophienplatz	27
3.4.3	Bokeloher Straße	28
3.4.4	Esterfelder Stiege / Kleiststraße	28
3.4.5	Markstiege	29
3.4.6	Marienstraße	29
3.4.7	Schlaunstraße / Umlandstraße	29
3.4.8	Schwefinger Straße	30
3.4.9	Teglinger Straße	30
3.5	Sanierung bestehender Anlagen	30
3.6	Netzergänzungen	31
3.6.1	B 70 / Haarbrücker Weg	31
3.6.2	K225 (Nord-Süd-Straße)	31
3.6.3	Gewässerquerungen	31
3.7	Freigabe in Gegenrichtung	32
3.8	Knotenpunkte	35
3.8.1	Kreisverkehr Auf der Herrschwiese / Lingener Straße	35
3.8.2	Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Helter Damm	36
3.8.3	Kreisverkehre allgemein	36
3.8.4	An der Bleiche / Emsstraße	36
3.8.5	B 70 / Teglinger Straße	37
3.8.6	Domhof / Ludmillenstraße	37
3.8.7	Emsstraße / Hasestraße / Obergerichtsstraße	38
3.8.8	Esterfelder Stiege / Berghamsweg	38
3.8.9	Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße	38
3.9	Querungsstellen	39
3.9.1	B 70 / Hahnenbergstraße	39
3.9.2	L 48 / K 201	40
3.9.3	L 48 / Große Straße	40
3.9.4	K 203 / Farnweg	40
3.9.5	An der Bleiche / Markstiege	40
3.9.6	Hasestraße (Hubbrücke)	41
3.9.7	Helter Damm (K 243) / Bramharer Weg	41
3.9.8	Herzog-Arenberg-Straße	41
3.9.9	Industriestraße / Schwefinger Straße	42
3.9.10	Schullendamm / Esterfelder Stiege	42
3.10	Abstellanlagen	43
3.10.1	Allgemein	43
3.10.2	Fußgängerzone Altstadt	44
3.10.3	Krankenhaus	44

3.10.4	MEP-Center (Fußgängerzone Bahnhofstraße).....	44
3.10.5	Bahnhof.....	45
3.10.6	Einkaufsmärkte.....	46
3.11	Radwanderwege	46
3.12	Weitere Maßnahmen.....	47
3.12.1	Östliche Lingener Straße	47
3.12.2	Nördliche Lingener Straße.....	47
3.12.3	Weitere Punkte.....	47
4	ZUSAMMENFASSUNG UND MAßNAHMENREIHUNG	48

1 Einleitung

1.1 Situation

Der Verkehrsentwicklungsplan bildet einen wichtigen Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Ziel ist es, die Verkehrsbedürfnisse in Einklang mit der Flächennutzung zu bringen. Es wird die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse angestrebt. Die Auswirkungen des Verkehrs sollen möglichst wenig negativ auf die Bewohner, das Stadtbild und die umgebende Landschaft ausfallen.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt formal einen Planungsprozess dar, der sich in die Phasen

- Problemanalyse
- Maßnahmenuntersuchung
- Entscheidung

gliedert.

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) werden die Belange der einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) miteinander vernetzt. Die vorliegende Ausarbeitung beinhaltet den Bereich des Radverkehrs. Dieser Teil ist nicht als eigenständig zum VEP anzusehen, sondern als Ergänzung zu diesem.

Einige Anlagen des Verkehrsentwicklungsplans werden für diese Ausarbeitung zum besseren Verständnis entweder im Original oder leicht angepasst übernommen.

1.2 Auftrag und Aufgabenstellung

Ziel des Verkehrsentwicklungsplans, Teil Radverkehr ist es, ein Maßnahmenkonzept zu erarbeiten. Dieses Maßnahmenkonzept zielt darauf ab, Schwachpunkte in der Infrastruktur für den Radverkehr zu beseitigen. Die Maßnahmen werden dabei in eine Reihenfolge der Dringlichkeit gebracht.

Um diese Maßnahmenliste erstellen zu können, sind verschiedene Analysen der Bestandssituation erforderlich. Darin ist beinhaltet, wie das aktuelle Radwegenetz in der Stadt Meppen aufgebaut ist. Dies umfasst nicht nur die Art der rechtlichen Ausschilderung, sondern auch die Radwegbreiten sowie die Zustände der Radverkehrsanlagen. Es erfolgt ein Abgleich nach den Erfordernissen der gültigen Regelwerke. Die Aktualisierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) findet ebenfalls bei der Ausarbeitung Beachtung. Bezüglich der Straßenverkehrsinfrastruktur (Klassifizierung der Straßen, erlaubte Geschwindigkeiten, ...) kann auf die Ausarbeitungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zurückgegriffen werden.

Ergänzt wird die Aufnahme der Bestandssituation durch eine Befragung der Bürger in der Stadt Meppen. Es sollen Hinweise zur Verbesserung des Radverkehrs gesammelt werden. Weiterhin wird die allgemeine Stimmung der Bevölkerung bezüglich des Radverkehrs in der Stadt Meppen herausgefiltert.

Die Stellplatzsituation für Radfahrer an einigen zentralen Zielen wird dargestellt und bewertet. Es findet dabei auch eine Erfassung der Auslastung im Zwei-Stunden-Rhythmus an einem Normalwerktag statt.

1.3 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet das gesamte Gemeindegebiet der Stadt Meppen (Anlage 1.1). Aufgrund der räumlichen Ausdehnung erfolgt die Darstellung der Inhalte meist auf jeweils zwei separaten Karten. Eine Karte stellt den Außenbereich dar, eine zweite Karte den Innenbereich. Dadurch können zum einen die Inhalte des Innenbereiches übersichtlicher dargestellt werden, zum anderen wird durch eine separate Karte des Innenbereiches der Bedeutung des Kernbereichs für die Stadt Meppen Rechnung getragen.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Straßennetz

Das klassifizierte Straßennetz im Außenbereich ist in der Anlage 1.2 dargestellt. Es wird deutlich, dass fast alle Gemeindeverbindungsstraßen eine Klassifizierung als Kreis- bzw. Landesstraße aufweisen. Es gibt dazu nur wenige Ausnahmen (z. B. den Stationsweg oder den Haarbrücker Weg). Weitere Bestandteile des Straßennetzes im Außenbereich sind die B 70 und die B 402.

Der Anteil der klassifizierten Straßen im Innenbereich ist deutlich geringer. Im Wesentlichen besteht das Verkehrsnetz der klassifizierten Straße aus der B 70, welche den Bereich in Nordsüdrichtung durchläuft, der L 47, welche die Verbindung zwischen dem Außerortsnetz und dem Kernbereich darstellt, sowie der K 229 als Verbindung zwischen Schullendamm, dem Innenstadtbereich und den südlichen Stadtteilen. Weiterhin stellt die K 243 eine Verbindung zwischen der B 70 und den südöstlichen Stadtteilen dar (Anlage 1.3).

Im Außerortsbereich richtet sich die erlaubte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs im Wesentlichen nach der Klassifizierung der Straße, das heißt, es darf im außerörtlichen Bereich zumeist Tempo 100 (oder mehr, z. B. auf der Autobahn) gefahren werden. Durch bebaute Gebiete ist die Geschwindigkeit auf teilweise Tempo 70 reduziert (z. B. im Bereich der Teglinger Hauptstraße oder der Römerstraße).

Die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind durchgehend mit Tempo 50 befahrbar. In der Anlage 1.4 ist weiterhin erkennbar, dass ein Großteil der Siedlungsgebiete entweder mit einer Tempo-30-Zone oder einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ausgestattet ist. Die einzige großflächige Ausnahme befindet sich im Bereich des Gewerbegebietes Nödike.

2.2 Infrastruktur Fuß- und Radverkehrsnetz

Die Infrastruktur des Fußgänger- und Radverkehrs muss zusammen betrachtet werden, da beide Verkehrsarten teilweise zusammen geführt werden.

Es wurden nicht explizit die Fußwegeverbindungen aufgenommen. Der Schwerpunkt der Erhebungen liegt auf den **Radverkehrsanlagen**, die teilweise auch von Fußgängern genutzt werden können. Weiterhin wurden die Radwanderwege in die Karten mit eingezeichnet, um eine Überlagerung von Radwanderweg und Radverkehrsanlagen herausarbeiten zu können.

In den Übersichtskarten wurden weiterhin die Kindergärten und Schulen eingezeichnet (Stichwort Schulwegsicherung).

Die Standorte von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren wurden eingetragen. An ihnen sind besondere Überquerungsstellen an den Knotenpunkten zu finden. Weiterhin kann es im linienhaften Verlauf einer Straße eine Fußgängerlichtsignalanlage geben, welche selbstverständlich auch vom Radverkehr genutzt werden kann. Ähnliches gilt für Fahrbahnteiler, welche als Querungshilfen ausgestattet sind. Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) sind ebenfalls von Radverkehrsteilnehmern nutzbar. Allerdings müssen sie dafür (nach der StVO) absteigen und das Rad über den Überweg schieben.

In den Wohngebieten finden sich weiterhin verschiedene Aufpflasterungen bzw. Farb- und Materialwechsel. Diese gehören nicht direkt zur Infrastruktur des Rad- oder Fußverkehrs, zeigen aber dem Kfz-Verkehr die besondere Situation, in der er sich befindet. Die Elemente verringern die Kfz-Geschwindigkeiten und erhöhen die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer gegenüber Fußgängern und Radfahrern.

Die Lagen der Fußgängerzonen wurden ebenfalls übernommen. Diese sind durch Radfahrer nicht oder nur in bestimmten Zeiten nutzbar. Allerdings findet am Rande der Fußgängerzonen der Wechsel des Verkehrsteilnehmers vom Radfahrer zum Fußgänger (bzw. umgekehrt) statt, so dass im Übergang zu einer Fußgängerzone bestimmte Randbedingungen beachtet werden müssen (z. B. ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder).

Die Anlage 1.5 zeigt auf, dass im Außenbereich der Stadt Meppen kaum Kreisverkehre oder Lichtsignalanlagen vorhanden sind. Es finden sich einige Ausnahmen (z. B. Signalanlage an der Kreuzung der L 47 mit der L 48), auch drei Kreisverkehre sind im Gebiet zu finden (z. B. in Versen). Der Großteil an Querungen über Knotenpunkte erfolgt aber im Wesentlichen an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten. Dies betrifft sowohl die besiedelten Gebiete, als auch Kreuzungen und Einmündungen außerhalb bewohnter Gebiete.

Der Einsatz von Fahrbahnteilern als Querungshilfen im Außerortsbereich findet sehr sporadisch statt. Es gibt auch nur zwei Fußgängerlichtsignalanlagen (im Bereich Hemsen und in Bokeloh).

Im Außenbereich (Anlagen 1.5 und 1.6) besteht das Radwegenetz mit ca. 99 % fast ausschließlich aus gemeinsamen Fuß-/Radwegen (Zeichen 240 StVO). Nur ein sehr kleiner Teil des insgesamt ca. 105 km langen Netzes ist als getrennter Fuß-/ Radweg (Zeichen 241 StVO), bzw. Fußweg, Radfahrer frei (Zeichen 239+1022-10 StVO) ausgeschildert. Die Beschilderung ist somit nahezu konsequent einheitlich.

Die sich außer Orts befindenden Radwege weisen zu 80 % Asphalt als Oberflächenmaterial auf, 20 % sind gepflastert. Nur die Anlage über die Autobahn (Schöninghsdorfer Straße) ist betoniert, keine Anlage ist unbefestigt (geschottert, Anlage 1.6).

Auf den insgesamt ca. 45 km Radverkehrsanlagen im Innenbereich kommen verschiedene Führungsarten zum Einsatz (Anlagen 1.7 und 1.8). Der Großteil ist als gemeinsamer (47 %) bzw. getrennter Fuß-/Radweg (37 %) angelegt. Daneben finden sich aber auch Bereiche mit Radwegen, Radfahrstreifen und Radschutzstreifen. Diese bilden allerdings mit zusammen ca. 5 % nur einen kleinen Teil des Radverkehrsnetzes. Ca. 11 % des Netzes ist als Fußweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ gekennzeichnet. Teilweise wechselt die Führung innerhalb eines Straßenzuges (auf der Achse Lathener Straße / Herzog-Arenberg-Straße sogar mehrfach). Es ergibt sich kein einheitliches Bild in der Radverkehrsführung.

Im Gegensatz zum Außenbereich bilden die gepflasterten Radwege mit ca. 69 % den größten Teil des innerörtlichen Radverkehrsnetzes. Circa 28 % der Wege sind asphaltiert. Ca. 3 % sind Schotterwege oder betonierete Flächen (z. B. über Brücken).

In den Anlagen 1.9 und 1.10 sind sämtliche Radverkehrsanlagen in Meppen tabellarisch aufgenommen. Im weiteren Verlauf dieser Ausarbeitungen wird immer wieder auf diese Tabellen Bezug genommen.

Im Kerngebiet findet sich eine hohe Anzahl von Lichtsignalanlagen, welche das Queren über die Straßenzüge wesentlich erleichtern können. Die Lichtsignalanlagen befinden sich hauptsächlich auf der Durchgangssachse zwischen dem Westen und dem Nordosten (Schullendamm, Emsstraße, Herzog-Arenberg-Straße, Haselünner Straße) und an wichtigen Verkehrsknotenpunkten.

Insgesamt fünf Kreisverkehre befinden sich im Kerngebiet der Stadt Meppen. Zusätzlich ist im Bereich des Nordkreuzes (B 70 / B 402) ein Kreisverkehr eingerichtet. Vier Kreisverkehre befinden sich in unmittelbarer Nähe zueinander (auf der Achse der K 243). Der fünfte Kreisverkehr regelt die Kreuzung Schwefinger Straße / Robert-Koch-Ring.

Ergänzt wird das Netz durch eine Vielzahl von Fußgängerlichtsignalanlagen und Fahrbahnteilern.

Wie in den Anlagen 2.1 und 2.2 zu sehen ist, ist der **Zustand der Radwege** im Außenbereich im grundsätzlich zufriedenstellend. Für den Zustand eines Weges wurden die Noten 1 (sehr gut) bis 5 (stark sanierungsbedürftig) nach Sichtprüfung vergeben. Zusätzlich wurden punktuelle Schäden (wie Wurzelaufbrüche) vermerkt.

Zwei Drittel der Radwege im Außenbereich sind mit einem guten bis sehr guten baulichen Zustand zu bewerten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Anteil der meist beständigeren, asphaltierten Flächen im Außenbereich sehr hoch ist (s.o.). Als befriedigend kann man den Zustand von ca. 33 % der Radverkehrsanlagen bezeichnen, weniger als 1 % befindet sich in einem (stark) sanierungsbedürftigen Zustand.

Etwas schlechter wird der bauliche Zustand der Radverkehrsanlagen im Innenbereich bewertet (Anlagen 2.3 und 2.4): 55 % der Radwege sind neuwertig bzw. sehr gut oder gut, 35 % weisen einen mittleren Zustand auf, 11 % sind sanierungsbedürftig oder sogar stark sanierungsbedürftig. Einige Anlagen sind zwar in einem guten Zustand, weisen aber punktuelle Schäden auf (zum Beispiel An der Bleiche).

Die **Radwegbreiten** weisen Werte auf, die meist unter den von den ERA¹ vorgesehenen Werten liegen. Für gemeinsame Fuß-/Radwege wird beispielsweise für außer Orts und innerorts ein Breitenmaß von 2,5 m empfohlen, zusätzlich sollte laut ERA ein Sicherheitstrennstreifen (innerorts mindestens 50 cm und 1,75 m außer Orts bei Landstraßen) gegenüber der Fahrbahn eingehalten werden. Die VwV-StVO² hingegen geben außer Orts für gemeinsame Fuß-/Radwege eine Breite von 2,0 m und innerorts 2,5 m (jeweils inklusive Sicherheitsräumen) vor. Bei Freigabe der Radanlage in Gegenrichtung (linke Radwege) sind zusätzliche Breitenzuschläge vorzusehen. Die VwV-StVO geben den rechtlich bindenden Rahmen vor, die Maße der ERA sind für Neubauten wünschenswert, besitzen aber keinen verbindlichen Status.

Für die Aufnahme der Radwegbreiten wurde die gesamte Breite der befestigten Anlage gemessen. Diese enthält bereits die geforderten Sicherheitstrennstreifen bzw. Sicherheitsräume. Bei einer Trennung von Fahrbahn und Radanlage durch einen Grünstreifen enthält der Grünstreifen bereits den Sicherheitstrennstreifen, so dass dieser nicht mehr berücksichtigt werden muss. Die erforderliche Gesamtbreite der Anlage ergibt sich aus der Breite nach VwV-StVO und wurde der gemessenen Breite gegenübergestellt.

Da für Fußwege mit Freigabe für Radverkehr weder in den ERA noch in den VwV-StVO Empfehlungen für die Mindestbreite vorzufinden sind, wurden die gleichen Werte angenommen wie bei gemeinsamen Fuß-/Radwegen. Für den getrennten Fuß-/Radweg werden in den ERA ebenfalls keine Angaben zur Mindestbreite gemacht. Hier wurden dieselben Werte wie bei Einrichtungsrädwegen (2,0 m bzw. 1,60 m bei geringer Verkehrsstärke) angenommen. Für den Außenbereich wurden alle vorhandenen Grünstreifen zwischen der Radverkehrsanlage und der Fahrbahn als ausreichender Sicherheitstrennstreifen bewertet.

¹ FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010

² Verwaltungsvorschrift zur StVO, Ausgabe 2009

Die Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen im Außenbereich Meppens ergab, dass 88 % der Radverkehrsanlagen ausreichend breit nach den Vorgaben der VwV-StVO sind (Anlagen 2.5 und 2.6). Das heißt, dass diese die vorgegebene Breite um nicht mehr als 20 cm unterschreiten (bis zu einem Breitendefizit von 20 cm wurde die Anlage als ausreichend breit angesehen). 11 % der Anlagen sind zwischen 21 cm und 50 cm zu schmal. Ca. 1 % der Anlagen sind mehr als 50 cm schmaler als die geforderten Werte.

Im Innenbereich (Anlagen 2.7 und 2.8) sind ca. 30 % der Radverkehrsanlagen in einem ausreichend breiten Zustand. 38 % des Netzes ist 21 cm bis 50 cm schmaler als der gewünschte Wert und 27 % der Anlagen sind zwischen 51 cm und 100 cm zu schmal. 5 % der Radverkehrsanlagen im Innenbereich unterschreiten den geforderten Wert um mehr als 1 m. Einige dieser Defizite ergeben sich aus den Breitenzuschlägen durch Freigabe der Radanlage auch in Gegenrichtung. Die betroffenen Anlagen sind entsprechend in der Anlage vermerkt.

Für die Lage der Radanlage – innerorts oder außer Orts – gelten teilweise verschiedene Regelbreiten, so dass es zu Brüchen in den Bewertungen kommen kann, obwohl sich die Anlage selbst optisch nicht verändert (zum Beispiel auf dem Straßenzug Teglinger Straße K 250).

Es führen mehrere Radwanderwege durch die Stadt Meppen. Die Hauptverkehrsstraßen der Achse Schullendamm – Haselünner Straße, die Straße An der Bleiche sowie die Versener Straße sind dabei Bestandteile des Radwandernetzes.

Die Ems-Hase-Tour (Haseradweg) folgt direkt dem Verlauf von Ems und Hase und verläuft über Schullendamm und östliche Innenstadt. Der Geestrادweg und die Emslandroute verlaufen teilweise über dieselben Strecken. Zusätzlich führen die Wege über die Dalumer Straße, die Sommerfeldstraße und die Versener Straße. Eine Route führt von der Herzog-Arenberg-Straße über die Haselünner Straße und den Schlagbrückener Weg Richtung Osten. Im Osten der Stadt sind außerdem der Helter Damm und der Stationsweg Bestandteil von Radwanderrouten. Im Süden der Stadt führt einer der Radwanderwege über die Teglinger Straße.

Die Verläufe der Radwanderwege, die nicht als Radverkehrsanlagen ausgewiesen sind, sind nicht explizit aufgeführt, sie werden aber am Rande mit betrachtet.

2.3 Radverkehrserhebungen

Im Zuge der Knotenstromerhebungen für den motorisierten Individualverkehr wurden ebenfalls die Verkehrsbelastungen durch Fußgänger und Radfahrer erhoben. Ergänzt wurden die Radverkehrserhebungen durch eine Querschnittszählung auf der Goetheallee, durch Befragungen an vier Stellen (Schulen und Fußgängerzonen) sowie durch eine Erhebung der Stellplätze an ausgewählten Standorten im Ortsgebiet (Anlage 3.1). Auf die Ergebnisse der Stellplatzauslastung (Kapitel 2.4) und der Befragungen (Kapitel 2.6) wird im weiteren Verlauf dieser Ausarbeitung eingegangen.

In den Karten 3.2 und 3.3 sind die erhobenen Radverkehrsbelastungen innerhalb des Erhebungszeitraums (15.00 -19.00 Uhr an einem Normalwerktag) dargestellt und farblich entsprechend den Belastungen abgestuft. In den Außenbereichen wurden an den gezählten Knotenpunkten nur wenige Radfahrer innerhalb von vier Stunden gezählt. Mit Ausnahme des Knotenpunktes B 402 / Haselünner Straße betragen alle erhobenen Radverkehrsbelastungen unter 100 Radfahrern in vier Stunden.

Ein anderes Bild zeichnet sich im Innenbereich ab. Dort sind Radverkehrsachsen erkennbar, welche teilweise 500 und mehr Radfahrer in vier Stunden aufweisen. Im Wesentlichen betrifft dies den Kernbereich (Insellage des Altstadtgebietes). Weiterhin weist die Goetheallee eine hohe Radverkehrsbelastung auf. An bestimmten Abschnitten im weiteren Verkehrsnetz sind ebenfalls höhere Radverkehrsbelastungen erkennbar. Teilweise lassen sich in den Abstufungen verschiedene Radverkehrsrouten nachvollziehen. Zum Beispiel ist die Belastung zwischen Schullendamm und der Hase-Hubbrücke nicht so hoch, wie davor und danach. Dies ist damit zu erklären, dass sich die Radverkehrsströme über den Püntkers Patt eine Ausweichroute zur Emsstraße suchen. Zwischen den Knotenpunkten Hasebrinkstraße / Kanalstraße und Hasebrinkstraße / Helter Damm gibt es ebenfalls einen deutlichen Bruch in den Radverkehrsbelastungen. Dies ist damit zu erklären, dass zwischen beiden Knotenpunkten der Radweg des Dortmund-Ems-Kanals liegt, welcher als Quelle und Ziel für Radverkehrsströme angesehen werden kann.

2.4 Fahrradabstellanlagen

Am Donnerstag, den 13.06.2013, wurde eine Erhebung der Stellplätze der Fahrradabstellanlagen durchgeführt.

Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze und die jeweilige Belegung wurden ermittelt. Hierbei wurden die erhobenen Bereiche nochmals untergliedert (Anlage 4.1). Erhoben wurden die Fahrradabstellanlagen an den wichtigen Standorten:

- Fußgängerzone Nord (Anlage 4.2) und Fußgängerzone Süd (Anlage 4.3)
- Krankenhaus (Anlage 4.4)
- MEP / Fußgängerzone Bahnhofstraße (Anlage 4.5)
- Bahnhof (Anlage 4.6)
- Nagelshof (Anlage 4.7)
- ZOB inkl. Hallenbad (Anlage 4.8)
- Kaufland (Anlage 4.9)
- Marktkauf (Anlage 4.10)

In den Anlagen sind die Abstellanlagen dargestellt, wie sie sich zur Zeit der Erhebung darstellten. Teilweise hat sich das Angebot zwischenzeitlich verändert (zum Beispiel in den Fußgängerzonen).

Beginnend um 9:00 Uhr sind die Abstellanlagen im zwei Stunden Takt bis 17:00 Uhr erhoben worden. Ebenso wurde die Anzahl der Fahrräder ermittelt, die nicht ordnungsgemäß in der Abstellanlage abgestellt wurden (Falschparker). Aus diesen Werten können Rückschlüsse auf falsch angeordnete oder zu wenige Stellplätze gezogen werden. Die Auswertung zur Erhebung der Fahrradabstellanlagen kann der Anlage 4.11 entnommen werden.

Am Windthorstplatz (Fußgängerzone Nord) sind die Stellplätze größtenteils eher gering ausgelastet. Möglicherweise übten die Bauarbeiten in der Fußgängerzone während der Erhebung einen entsprechend negativen Einfluss auf die Frequentierung der Fußgängerzone aus. Hinzu kommt, dass gerade im nördlichen Bereich viele Fahrräder falsch abgestellt werden. Im Einsatz sind hier moderne Bügelparker.

Die Fahrradabstellanlagen im südlichen Bereich der Fußgängerzone waren im Zeitraum der Erhebung theoretisch maximal zu 40 % ausgelastet. Praktisch jedoch war der Großteil der Fahrräder nicht in den Stellplätzen abgestellt, sondern wurde als Falschparker aufgenommen. Besonders deutlich wird dies im Bereich des Rathaus Cafés und der Verwaltung, wo die Fahrräder teilweise direkt vor die Stellplätze gestellt wurden (teilweise auch den Einengungen durch Bauarbeiten geschuldet). Dort kommen Hoch-Tief-Bügelparker („Felgenbrecher“) zum Einsatz. Die Erhebung zeigt, dass die Art der Abstellanlage nicht akzeptiert wird. Direkt im Eingangsbereich der Fußgängerzone werden keine Stellplätze angeboten.

Im Innenhofbereich des Krankenhauses war die Radabstellanlage bis zu 300 % ausgelastet. Dabei gab es bei vorhandenen acht Stellplätzen vier belegte Stellplätze und 20 Falschparker. Dies weist eindeutig auf zu wenige Stellplätze und auf eine falsch angeordnete Abstellanlage hin. Die Besucherstellplätze sind ebenfalls hoch ausgelastet, auch hier zeigt sich eine hohe Anzahl an Falschparkern. Ein Teil der Stellplätze war wegen Bauarbeiten gesperrt. Möglicherweise hatten diese einen Einfluss auf die Wahl des Abstellortes.

Im Bereich der Fußgängerzone Bahnhofstraße und der MEP werden rund 60 Stellplätze zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot wird allerdings kaum angenommen. Die 30 Stellplätze in der Arnold-Blanke-Straße gegenüber dem Eingang der MEP sind als Fahrradabstellanlage für die Besucher angedacht. Diese waren im Erhebungszeitraum maximal zu 33 % ausgelastet. Stattdessen wurde der Großteil der Fahrräder direkt im Eingangsbereich abgestellt (dort hängen bereits Zettel in den Schaufenstern, dies nicht zu tun). Zählt man die Falschparker als ordnungsgemäß abgestellt, gäbe es insgesamt rund um das MEP-Center eine Auslastung der Abstellanlagen von 130 %. Es ergibt sich somit ein Defizit an Stellplätzen. Gleichzeitig sind die vorhandenen Stellplätze falsch positioniert. Die Anzahl sowie Standorte der Abstellanlagen wurden, entgegen den Empfehlungen der Verwaltung der Stadt Meppen, durch den Betreiber festgelegt.

An allen fünf Erhebungszeitpunkten lag die Auslastung der Fahrradstation am Bahnhof bei 100 % und höher (11 Uhr = 103,5 %).

Ebenfalls zeigen die Ergebnisse, dass im Bereich der Berufsbildenden Schule und am Hallenbad ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden sind. Am Hallenbad wird jedoch auch ein nicht unerheblicher Teil der Fahrräder direkt im Eingangsbereich abgestellt und nicht in den dafür vorgesehenen Anlagen. Am ZOB werden gar keine Fahrradstellplätze angeboten.

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen am Kaufland ist in der Anzahl der Stellplätze ausreichend, allerdings wurde bei der Erhebung zeitweise nur ein ordnungsgemäß abgestelltes Fahrrad bei 24 Falschparkern gezählt. Die Besucher des Kauflands stellten ihr Fahrrad meist in unmittelbarer Nähe zum Eingang ab und nicht in die zur Verfügung stehenden Abstellanlagen an den Unterständen der Einkaufswagen. Daraus erschließt sich auch in diesem Bereich eine falsche Anordnung der Fahrradabstellanlagen. Auch am Marktkauf sind die Abstellanlagen ausreichend. Der Anteil Falschparker ist nicht ganz so hoch wie am Kaufland.

In der Erhebung wurde ersichtlich, dass nicht nur eine ausreichende Anzahl an Abstellanlagen notwendig ist, sondern dass für deren Akzeptanz auch die Lage sowie Art der Abstellanlage entscheidend ist.

2.5 Unfallgeschehen Radfahrer

2.5.1 Allgemein

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans wurde das Unfallgeschehen in der Stadt Meppen untersucht. Zur Auswertung des Unfallgeschehens hat die Polizeiinspektion Emsland die Unfalldaten der Jahre 2010 bis 2012 auf sogenannten Unfalltypensteckkarten zur Verfügung gestellt. Auf diesen werden, mittels eines farbigen Punktes, der Unfallort, die Unfallschwere (Größe des Punktes) sowie der Unfalltyp (Farbe des Punktes) dargestellt. Weiterhin können über Fähnchen besondere Unfallumstände, wie Alkohol, Aufprall auf Baum oder die Beteiligung von Fußgängern oder Radfahrern angezeigt werden. Diese Karten wurden übernommen. Es wurden für bestimmte Bereiche bzw. Interessenlagen die genaueren Unfalllisten angefordert und ausgewertet. Teilweise stimmten die Unfalllisten nicht mit den Unfalltypensteckkarten überein. In diesen Fällen wurden die Werte der Unfalllisten in die Unfalltypensteckkarten übertragen, so dass diese nicht mehr mit den ursprünglichen Unfalltypensteckkarten übereinstimmen.

Für den Radverkehr erfolgte eine gesonderte Auswertung. Alle Unfälle mit Radfahrereteiligung wurden den Jahreskarten entnommen und in einer Karte (Anlage 5) zusammengefasst. Dabei wurden insgesamt 190 Unfälle mit Radfahrereteiligung aufgenommen, wobei es 121 Unfälle mit Personenschaden gab. Bei einem Unfall war die schwerste Unfallfolge mindestens ein Getöteter. Es wurden bei 25 Unfällen Personen schwer verletzt und bei 95 Unfällen gab es leichten Personenschaden. Die hohe Unfallschwere ist charakteristisch für Radverkehrsunfälle (keine Knautschzone / Sicherheitsgurte). Fast die Hälfte aller Unfälle (89 Unfälle) ist beim Einbiegen/Kreuzen passiert. Meist ist dies ein Indiz auf unachtsames Verhalten der Verkehrsteilnehmer, sowohl Kfz-Führer als auch Radfahrer. Die zweithäufigste Unfallursache ist der Abbiegevorgang (fast jeder vierte Unfall).

Alle untersuchten Unfälle sind dem Innenbereich der Stadt Meppen zugeordnet. Eine Auswertung für den Außenbereich wurde aufgrund der sehr geringen Anzahl an Radverkehrsunfällen im Untersuchungszeitraum nicht vorgenommen.

Kritisch in Bezug auf das Unfallgeschehen im Radverkehr sind meist die Knotenpunkte und Grundstückszufahrten zu sehen. An ihnen durchmischen sich die verschiedenen Verkehrsströme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Unfälle auf der Strecke sind im Allgemeinen eher selten.

2.5.2 Kreisverkehre

An den Kreisverkehrsplätzen in Meppen gibt es teilweise eine Vielzahl von Unfällen mit Radfahrereteiligung:

Am auffälligsten ist der Kreisverkehrsplatz Lingener Str. (K 243) / Auf der Herrschwiese / Zufahrten B 70. Dort ereigneten sich in den drei Jahren insgesamt 16 Unfälle, 10 davon mit Radfahrereteiligung. Dabei wurden 7 leichtverletzte und 3 schwerverletzte Personen registriert. Alle Unfälle sind auf ein Missachten des Radfahrers durch den Pkw-Führer zurückzuführen. Der Radfahrer (mittlere bis hohe Radverkehrsbelastung) wird an diesem Kreisverkehr komplett auf der Nebenanlage geführt. Die Radfurten sind direkt an der Kreisfahrbahn (getrennt vom Fußgänger) und rot eingefärbt. Die Radanlagen sind nicht in Gegenrichtung freigegeben.

Der Kreisverkehrsplatz Helter Damm (K 243) / Hasebrinkstraße weist ebenfalls Auffälligkeiten bei Unfällen mit Radfahrern auf. Im Zeitraum von 2010 – 2012 wurden an diesem Kreisverkehrsplatz insgesamt 10 Unfälle erfasst, die Hälfte davon mit Radfahrereteiligung. Bei diesen Unfällen wurden sechs Personen leichtverletzt und eine schwer. Die Verkehrsbelastung durch Radfahrer ist als mittelhoch einzuschätzen. Die Art der Radführung ist die gleiche wie am Kreisverkehr Lingener Straße, auch die Furten sind rot eingefärbt.

Die Kreisverkehrsplätze Helter Damm (K 243) / Noldestraße (mittlere bis niedrige Radverkehrsbelastung) und Hasebrinkstraße (K 243) / Kanalstraße (niedrige Radverkehrsbelastung) weisen zusammen zwei Unfälle mit Radfahrereteiligung auf. Zwei Personen wurden dabei leicht verletzt. Zurückzuführen sind die Unfälle ebenfalls auf ein unaufmerksames Fahrverhalten der Kfz-Führer. Der Radfahrer wird auf der Nebenanlage geführt. Auch bei diesen Kreisverkehren befindet sich die Radfahrerfurt direkt an der Kreisfahrbahn, ist aber nicht rot eingefärbt.

Am Kreisverkehrsplatz Schwefinger Straße / Robert-Koch-Ring Straße ereigneten sich keine Unfälle mit Radfahrereteiligung. Die Radverkehrsbelastung in diesem Netzabschnitt ist gering, der Radfahrer wird auf der Fahrbahn geführt (über den Ast Robert-Koch-Ring auch auf dem Fußweg durch die Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“).

Der Kreisverkehr K 247 / Auffahrt zur B 402 wird weder von Fußgängern noch von Radfahrern durchquert, so dass es hier auch keine Unfälle mit Radfahrereteiligung gibt.

2.5.3 Lichtsignalanlagen

Nicht nur in den Kreisverkehrsplätzen, sondern auch im Bereich der Hauptknotenpunkte im Stadtgebiet von Meppen gibt es Unfälle mit Radverkehrsbelastung. Dabei ist aber keine Anlage besonders auffällig. Eine höhere Anzahl an Unfällen gab es an der Signalanlage Wallstraße / Kanalstraße (4 Unfälle in drei Jahren mit Radfahrereteiligung).

2.5.4 Vorfahrtknotenpunkte

Im Bereich Ludmillenstraße / Domhof ereigneten sich fünf Unfälle mit Radfahrereteiligung (ein Unfall mit Schwerverletzten, vier Unfälle mit Leichtverletzten). Der Knotenpunkt liegt im Kurvenbereich.

Weiterhin ist der Knotenpunkt Esterfelder Stiege / Berghamsweg ein Knotenpunkt an dem es in den Jahren 2010 bis 2012 eine hohe Anzahl an Unfällen gegeben hat. Dort ereigneten sich fünf Unfälle mit Radfahrereteiligung, dabei gab es drei leichtverletzte und zwei schwerverletzte Personen. Bei allen Unfällen geht die Unfallursache auf das Missachten des Radfahrers vom Pkw-Fahrer aus.

2.5.5 Sonstige Unfallorte

Im Bereich der Hubbrücke kam es im Untersuchungszeitraum ebenfalls zu Unfällen mit Radfahrereteiligung (drei Unfälle mit leichtem Personenschaden, ein Unfall mit schwerem Personenschaden). Die unübersichtliche Situation und eine schlechte Einsicht auf den Kfz-Verkehr von der Hubbrücke aus stellen Unsicherheitsfaktoren dar.

Es gab im Bereich des Marianum Gymnasiums zwei Unfälle mit Schwerverletzten, einen Unfall mit Leichtverletzten und einen Sachschadensunfall.

Die drei registrierten Unfälle im Bereich des Püntkers Patt müssen hinterfragt werden, da es sich in diesem Bereich um einen gemeinsamen Fuß-/ Radweg handelt und somit kein Kontakt mit dem Kfz-Verkehr möglich ist. Eine Ursache für die Unfälle an dieser Stelle kann sein, dass Sie bei der Übernahme auf die Unfallkarte verrutscht sind und somit eher der Emsstraße oder dem Parkplatzbereich des Püntkers Patt zuzuordnen sind.

Die weiteren Unfälle mit Radfahrerbeteiligung sind eher als Einzelfälle (Zufallsereignisse) zu sehen.

2.6 Auswertung Radfahrerbefragung

2.6.1 Allgemeines

Um mehr über den Radverkehr in Meppen zu erfahren, wurde am Donnerstag, den 13.06.2013 an verschiedenen Stellen Meppens eine Befragung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Befragung sollen auch genutzt werden als Erkenntnisgewinn, um weitere Gefahrenstellen, Wegelücken, mangelhafte Radwege und eine Bewertung des Radverkehrs in die Bestandanalyse einfließen zu lassen. Die Befragung ist als Ergänzung zum Stadtgespräch zu sehen.

Befragt wurden 369 Personen. Ergänzend dazu wurde der Fragebogen (Anlage 6.1) online gestellt und von 229 Personen beantwortet. Die Befragung erhebt keinen Anspruch auf Repräsentanz, sie dient als Stimmungsbarometer.

Durchgeführt wurde die Befragung von 10.00 – 14.00 Uhr an vier Stellen in Meppen. An Befragungsstelle B1 (Windthorstgymnasium) wurden 75 Personen befragt, an B2 (Marianum) 101 Personen, an der Befragungsstelle B3 (Windthorstplatz) antworteten 103 Personen auf die Fragen und an Befragungsstelle B4 (MEP) wurden weitere 90 Personen zum Thema Radverkehr befragt. Die Anlage 3.1 gibt eine Übersicht über die Befragungsstellen. Die Auswertungen der einzelnen Befragungsstellen (Anlagen 6.2 – 6.6) waren sehr ähnlich zueinander und wurden deshalb in einem Gesamtergebnis (Anlage 6.7) zusammengefasst, auf das sich im Folgenden bezogen wird.

2.6.2 Statistische Daten

Von den Befragten waren 96 % Bürger der Stadt Meppen, 4 % waren Touristen. 57 % der Teilnehmer der Umfrage setzen sich aus Schülern verschiedener Altersklasse zusammen, 10 % waren Rentner. Die recht unausgewogene Verteilung der Altersklassen der Befragten mit einem sehr hohen Schüleranteil lässt sich dadurch erklären, dass im Allgemeinen Schüler den größten Teil der Radfahrer bilden. Ein weiterer Grund ist die Wahl der Standorte der Befragungen. Zwei der vier Befragungsstellen befanden sich direkt vor Schulen. Auch die Online-Umfrage wurde hauptsächlich von Schülern angenommen.

Fast 99 % der Befragten geben an, dass mindestens ein PKW im Haushalt zur Verfügung steht. Deutschlandweit liegt der Wert mit 82 %³ deutlich darunter. Die durchschnittliche Anzahl an Pkw pro Haushalt ergab sich in der Befragung zu 1,7. An der Befragungsstelle B3 (Windthorstplatz) fällt diese Zahl mit 1,3 Pkw pro befragten Haushalt deutlich niedriger aus. Dies mag daran liegen, dass an dieser Befragungsstelle die Befragtenstruktur anders aussieht als bei den übrigen Befragungsstellen.

Am Windthorstplatz sind nur 11 % der Befragten Schüler, dagegen 61 % Erwachsene und 28 % Rentner. Bei Schülern kann man im Allgemeinen davon ausgehen, dass zwei Erwachsene Personen dem Haushalt angehören und somit auch oft mehr als ein Pkw vorhanden ist. Zu der Gruppe der befragten Erwachsenen und Rentner gehören auch Alleinstehende, die nur einen oder keinen Pkw besitzen. Auch besitzen junge Erwachsene teilweise noch keinen eigenen Pkw.

Nahezu 100 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad (Deutschland: 82 %³), wobei der Durchschnitt der befragten Meppener Haushalte (der durchschnittliche befragte Haushalt besteht aus 3,5 Personen) 4,2 Fahrräder sein Eigen nennen kann. 16 % der Befragten nutzen ein altes Fahrrad, 35 % sind Besitzer eines gebrauchten Rades und 48 % fahren ein neues Fahrrad. Aus der hohen Anzahl an Fahrrädern, welche sogar die Zahl der Einwohner übersteigt, und dem hohen Anteil neuer Räder lässt sich schließen, dass das Fahrrad eine bedeutende Rolle auf Meppens Verkehrswegen spielt.

Die Befragten gaben an, an fünf Tagen in der Woche das Rad zu nutzen. Dabei legen 39 % der Befragten täglich bis zu 5 km mit dem Fahrrad zurück, 56 % sogar mehr als 5 km (keine Angabe: 5 %). Diese relativ hohe Kilometerzahl ergibt sich durch die Struktur der Stadt. Die eher längliche Form der Stadt, bedingt durch die Bebauung nahe den Flussufern, bedeutet für viele, eine größere Entfernung zum Zentrum zurücklegen zu müssen.

In Bezug auf die Verwendung des Fahrrads geben mehr als 9 % an, ihr Rad für berufliche Zwecke zu nutzen. Nahezu ein Viertel fährt mit dem Rad zur Arbeit, 40 % der Befragten legen den Weg zur Schule bzw. Ausbildungsstätte mit dem Fahrrad zurück. In der Freizeit ist die Nutzung des Zweirads mit 89 % besonders hoch (Mehrfachnennungen möglich).

Sogar bei schlechtem Wetter fahren noch 65 % der Befragten mit dem Rad. Es ergibt sich dadurch eine gewisse Unabhängigkeit der Radnutzung von den Witterungsbedingungen.

5 % der Befragten sind bereits in Besitz eines E-Bikes. Eine Ladestation am Abstellplatz wünschten sich 58 % aller Befragten, wenn sie im Besitz eines E-Bikes wären.

³ Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft: Mobilität in Deutschland 2008

2.6.3 Umfrageergebnisse

2.6.3.1 Zufriedenheit

Bei der Befragung zur Zufriedenheit der Meppener Bürger fällt das Urteil über den Einsatz der Stadt für den Radverkehr different aus. Insgesamt sagen ungefähr ein Drittel der interviewten Personen, Meppen habe viel für den Radverkehr getan. 17 % sprechen sich ausdrücklich gegen diese Aussage aus. Jeder Dritte bewertet die Trefflichkeit dieser Aussage mit „teils/teils“ und 15 % macht keine Angabe.

Die Aussagen „Das Stadtzentrum ist mit dem Rad gut zu erreichen“ (82 %) und „Die wichtigsten Ziele sind mit dem Rad gut zu erreichen“ (79 %) wurden am häufigsten mit „trifft eher zu / trifft voll zu“ bewertet.

Auch wenn es einige Verbesserungswünsche der Meppener bezüglich des Radverkehrs gibt, sagen die Befragten größtenteils (61 % antworteten „trifft voll zu“ oder „trifft eher zu“): „Radfahren in Meppen macht Spaß“. Nur 8 % finden keine Freude am Radfahren in dieser Stadt („trifft gar nicht zu“ oder „trifft eher nicht zu“).

2.6.3.2 Infrastruktur

Die Aussage „Es gibt ausreichend viele Radwege“ beurteilt mit 59 % die deutliche Mehrheit der Befragten als „zutreffend/ eher zutreffend“. 12 % der Meppener hätten gern mehr Radwege in ihrer Stadt.

42 % bewerten den durchschnittlichen Zustand der Radwege als gut, 19 % sehen einen schlechten Zustand, ein Drittel ist unentschlossen. Dies ähnelt den Ergebnissen der Beurteilung der Radwege im Innenbereich Meppens: 54 % der Radverkehrswege sind mit „sehr gut“ und „gut“ bewertet worden, etwa ein Drittel mit „mäßig“ und 11 % mit „sanierungsbedürftig“ oder sogar „stark sanierungsbedürftig“ (siehe Kapitel 2.2).

Jeder fünfte Befragte findet die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an wichtigen Zielen als nicht ausreichend, fast die Hälfte (49 %) sieht jedoch diese als genügend an.

Nur etwa die Hälfte der Befragten (51 %) sieht die wegweisende Beschilderung als ausreichend an, 13 % wünschen sich Verbesserungen.

Handlungsbedarf könnte bei der Möglichkeit der Radmitnahme im Bus bestehen. Nur 5 % geben eine positive Bewertung der Aussage „Die Mitnahme des Rades im Stadtbus ist einfach und leicht“ ab. 76 % der Befragten haben dazu keine Meinung. Das zeigt, dass viele der Befragten entweder das Angebot bewusst nicht nutzen oder es ihnen nicht bekannt ist.

2.6.3.3 Sicherheit

Handlungsbedarf sehen die Befragten hauptsächlich in Bezug auf die Sicherheit der Radwege.

Nur 42 % der Befragten empfinden die Radwege als sicher, ein Fünftel gibt an, die Aussage „Die Radwege in Meppen sind sicher“ treffe eher nicht oder sogar gar nicht zu. Jeder Vierte sieht die Knotenpunkte und Querungen als Gefahrenstellen an, 37 % sagen: „Meppens Kreuzungen und Querungen sind sicher“.

Ein Viertel der Radfahrer sieht den Kfz-Verkehr als häufige Gefahrenquelle an. Eine Erneuerung der an vielen Einmündungen abgefahrenen Markierung der Radfahrerfurt (z.B. am Knotenpunkt Herzog-Arenberg-Straße / Lathener Straße / Georg-Wesener-Straße) sowie Verbesserung der Sicht auf Radfahrer (z.B. am Marianum) wären Maßnahmen, die eine Verbesserung der Situation bewirken können.

Selten Konflikte mit anderen Radfahrern oder Fußgängern wahrzunehmen, geben 47 % der befragten Bürger Meppens an, 17 % jedoch stimmen der Aussage „Konflikte mit Fußgängern sind selten“ eher nicht bzw. gar nicht zu. Mehr als ein Fünftel findet, dass Radfahrer untereinander häufig in Konflikte verwickelt sind. Ein Grund hierfür könnten die mancherorts zu schmale Radwege Meppens sein, auf welchen die Radfahrer nicht problemlos einander passieren können. Auch eine unklare Verkehrsführung, die an manchen Stellen vorzufinden ist (z. B. auf der nördlichen Herzog-Arenberg-Straße), könnte eine Ursache der gegenseitigen Behinderungen der Radfahrer sein.

Angst vor Fahrraddiebstahl haben 40 % der Befragten. Diese Zahl hängt vermutlich mit dem Anteil neuer Räder zusammen.

2.6.4 Besondere Aspekte und Verbesserungsbereiche

Die beiden Fragen „Kennen Sie unsichere und/oder kritische Stellen zum Radfahren in Meppen?“ und „Was Sie schon immer der Stadt Meppen sagen wollten (bezüglich Radverkehr)“ ermöglichten den Bürgern der Stadt Meppen eine offene Antwortmöglichkeit. Insgesamt wurden 777 Anregungen gegeben, die zu 154 Themen zusammengefasst wurden.

Den Bereich der **Hubbrücke** sehen viele Teilnehmer der Befragung als Gefahr. Fast jeder siebte Kommentar (ca. 13 %) bezog sich darauf. Die Hubbrücke sei viel zu eng und auch die Radwegführung sei unklar und gefährlich. Nicht nur in den Stoßzeiten stelle der Bereich eine große Sicherheitslücke dar.

Die Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes ergab ebenfalls, dass der Bereich der Hubbrücke für Radfahrer Sicherheitslücken ausweist (siehe Kapitel 2.5). Im Verhältnis zum starken Verkehrsaufkommen ist die Breite der Brücke sehr eng bemessen. Zudem sind die sich in dem Bereich befindenden Einmündungen nicht gut einsehbar. Die Radfahrer (und Fußgänger) queren die Hasestraße (südlich der Hubbrücke) auf vielen Routen (zwischen Püntkers Patt, Herzog-Arenberg-Straße, Hasestraße und Radwanderweg am Kanal). Obwohl sie nur durch Radschutzstreifen vom übrigen Verkehr abgegrenzt sind, fahren viele Radfahrer auf der falschen Fahrbahnseite. Auch der Fußweg wird von den Radfahrern genutzt und dadurch Fußgänger behindert und gefährdet.

Die **Herzog-Arenberg-Straße** wurde fast 70 Mal genannt (9 % aller Nennungen). Sie wird hauptsächlich aufgrund des schlechten Zustandes der Oberfläche als kritische Stelle für den Radfahrer Meppens gesehen. Besonders die Wurzelaufbrüche und der Bewuchs stören die Radfahrer. Der Bereich des Marianum-Gymnasiums wird besonders häufig genannt. Hier müsse man laut den Befragten die Sicht für die Radfahrer und auf die Radfahrer, welche in das Schulgelände einbiegen oder dieses verlassen, verbessern, indem man die Hecken und Büsche deutlich zurückschneidet.

Auch in den Ergebnissen der durchgeführten Bestandsaufnahme ist die Herzog-Arenberg-Straße als stark sanierungsbedürftig gekennzeichnet worden. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Viele der Befragten (insgesamt 4 %) wünschen sich von der Stadt Meppen eine Beleuchtung des **Stationsweges**. Einige sind auch mit dem Zustand des zugehörigen Radweges nicht zufrieden.

Die Bereiche **MEP, Post und Kino** werden von einigen Radfahrern (3 %) als unübersichtlich gesehen. Manche Schüler geben an, sie wüssten nicht, wie sie sich in diesem Bereich richtig zu verhalten hätten. In diesem Bereich ist schon viel geplant und umgesetzt worden um die Probleme zu beseitigen. Die Situation ist durch die neue Radverkehrsführung und die Querungshilfe an der Bahnhofstraße deutlich verbessert worden.

Insgesamt fast 29 % aller Anregungen der Befragten beziehen sich auf die vier oben genannten Punkte.

Bei der Frage nach Gefahrenstellen werden die **Kreisverkehre** im Stadtgebiet erwähnt. Die Befragung liefert hierfür jedoch keine Begründungen. Bei der Betrachtung der Radunfallzahlen von 2010 – 2012 (siehe Kapitel 2.5) sind diese Bereiche tatsächlich als teilweise unfallträchtige Stellen in der Stadt identifiziert worden.

Weitere genannte Gefahrenstellen in Meppen sind der Bereich Volksbank / Sparkasse / Püntkers Patt (die auch dem Bereich der Hubbrücke zuzuordnen sind), die Emsbrücke und die daran liegende Kreuzung Schullendamm / An der Bleiche / Emsstraße (siehe auch Kapitel 2.5), die Schleuse, die Bokeloher Straße und die Fußgängerzone.

Der Radweg des **Schullendamm** in Westrichtung sei an einigen Stellen sehr eng (die engste Stelle beträgt 1,00 m zwischen Bord und Hauswand) und die erlaubte Befahrung in beide Richtungen sei nicht möglich.

Auch die Überprüfung einiger **Lichtsignalanlagen** ist einigen Radfahrern wichtig. Zu lange und den Radfahrer aufhaltende Wartezeiten seien an den Knotenpunkten Emsstraße / Hasestraße / Obergerichtsstraße, Hasebrinkstraße / Fasanenstraße, Hasebrinkstraße / August-Priehof-Straße, Hasebrinkstraße / „Hinterstraße“ (vermutlich ist damit die Bedarfsanlage am Nachtigallenwäldchen gemeint), B70 / Nödiker Straße, sowie Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße / Schützenstraße zu korrigieren.

Oft wird der Wunsch nach stärkeren Kontrollen durch die Polizei geäußert. Einige der Befragten fühlen sich zum Beispiel durch den relativ starken Radverkehr, der trotz des Verbotes in der Fußgängerzone herrscht, gestört und erwarten Maßnahmen. Wenige erhoffen sich das Gegenteil und sähen gern eine Fußgängerzone, die für den Radverkehr freigegeben ist. Hier prallen offensichtlich gegensätzliche Meinungen aufeinander.

Weitere Anliegen der Bürger der Stadt Meppen sind mehr Abstellmöglichkeiten, eine bessere Beschilderung, leichtere und günstigere Möglichkeiten der Radmitnahme im Bus und eine allgemeine Verbesserung der Radwege. Die Befragten wünschen sich häufig, dass die Stadt sich mehr für den Radverkehr einsetzt und die Kritik annimmt und umsetzt. In der Anlage 6.8 sind die am häufigsten genannten Punkte (ab 4 Nennungen, ca. 80 % aller Anregungen) in der Karte dargestellt, in der Anlage 6.9 sind alle genannten Punkte absteigend der Häufigkeit der Nennung in einer Tabelle zusammengefasst.

2.6.5 Zusammenfassung der Befragung

Die Befragung zeigt, dass aus Sicht der Radfahrer Meppens Handlungsbedarf am Radverkehr in der Stadt besteht, der teilweise durch die Ausarbeitungen im Kapitel 2 bestätigt wird. Für das Radverkehrskonzept können diese Anregungen genutzt und umgesetzt werden, um den Radverkehr in Meppen noch weiter zu fördern.

Bereits jetzt lässt sich eine positive Einstellung der Befragten gegenüber dem Radverkehr feststellen. Die detaillierten Anregungen und Kritikpunkte bezüglich des Radnetzes zeigen, dass der Radfahrer in Meppen aktiv seine Umgebung wahrnimmt und ein hohes Interesse am Radfahren besteht. Einige Punkte, die angesprochen wurden, bedienen gegensätzliche Meinungen. Nicht alle Maßnahmen werden durchführbar sein, nicht alle durchgeführten Maßnahmen werden die volle Zustimmung aller Befragten finden. Ein Stück weit ist daher auch die Kompromissbereitschaft aller Beteiligten am Planungsprozess gefragt.

Schon über 60 % der Befragten haben Spaß am Radfahren in Meppen, durch einige Maßnahmen lässt sich diese Zahl jedoch sicherlich noch etwas steigern.

3 Zielkonzept

3.1 Allgemein

Das Radverkehrsnetz in Meppen ist im Allgemeinen gut aufgestellt. Netzergänzungen sind nur punktuell notwendig. Das vorliegende Maßnahmenpaket greift daher weniger die Neuanlage von Radverkehrsanlagen auf, sondern konzentriert sich mehr auf die effektive Nutzung der Vorhandenen. Dazu zählt, die erforderlichen Breiten vorzuhalten, die baulichen Zustände zu verbessern und, wo notwendig, die Querung über die Hauptverkehrsstraßen zu erleichtern.

Genauso wichtig ist die konsequente Ausweisung der Radverkehrsanlagen. Durch die Randbedingungen (Kfz-Belastungen, Radbelastungen, Querschnittsbreiten) ist es nicht möglich, innerhalb eines Stadtgebietes nur eine Form der Radverkehrsführung anzubieten. Soweit es aber möglich ist, sollten zumindest auf homogenen Straßenabschnitten die gleichen Führungen bestehen.

Ein Schwerpunkt des Konzeptes betrifft die Innenstadtachse Schullendamm – Emsstraße – Hasestraße – Herzog-Arenberg-Straße. Weitere wichtige Straßenzüge, welche von Ihrer Priorisierung als hoch angesehen werden, sind gesondert herausgestellt. In der Anlage 7.1 sind die Maßnahmen in einer Übersichtskarte grafisch zusammengefasst und werden in den folgenden Punkten erläutert.

Rechtlich bindend sind die vorgeschriebenen Breiten nach der VwV-StVO, nach Möglichkeit sollten aber bei Neubauten und Sanierungsmaßnahmen die Breiten nach den ERA verwendet werden. Sie sind in ihren Mehrbreiten den Bedürfnissen des Radverkehrs besser angepasst.

3.2 Möglichkeiten des Führung des Radverkehrs

Die Anpassung bzw. Novellierung der StVO in 2009 hatte zum Ziel, die Regelungen zur Führung des Radverkehrs zu straffen und zu vereinfachen. Eine zentrale Rolle dabei stellt die Radwegebenutzungspflicht dar. Diese ist jetzt nur noch in Ausnahmefällen möglich - wo sie aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs zwingend erforderlich ist und die Mindestbreiten nach VwV-StVO eingehalten werden. Weiterhin wird das Instrument der „nicht-benutzungspflichtigen“ Anlagen an die Hand gegeben. Es ergibt sich eine Vielzahl an Möglichkeiten zur Ausweisung bzw. Nicht-Ausweisung von Radverkehrsanlagen, welches in der Praxis nicht selten zur Überforderung der Verkehrsteilnehmer führt.

Generell ist die Führung des Radverkehrs zu unterscheiden in die Bereiche benutzungspflichtig und nicht-benutzungspflichtig, im Mischverkehr (auf der Fahrbahn) und nach dem Separationsprinzip (getrennt vom Kfz-Verkehr). Dabei können die Führungsformen der einzelnen Bereiche auch untereinander in ihren Grenzen verschwimmen.

Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind durch die StVO-Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) und 241 (getrennter Fuß- und Radweg) ausgeschildert. Sie sind vom Fahrweg des Kfz-Verkehrs abgetrennt und im Regelfall auf einer Nebenanlage parallel zur Fahrbahn angelegt. Die Ausnahme hierfür bildet der Radfahrstreifen, der sich direkt auf der Fahrbahn befindet.

Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht sind im Regelfall straßenbegleitende Radwege ohne die StVO-Zeichen 237 (Radweg) oder 241 (getrennter Fuß- und Radweg), wenn diese durch ihre bauliche Gestaltung erkennbar für die Nutzung durch den Radverkehr vorgesehen sind. Dieses „erkennbar“ ist nicht weiter definiert, so dass sich daraus einiger Interpretationsspielraum ergibt. Zu den nicht-benutzungspflichtigen Anlagen gehören auch Schutzstreifen, da diese nicht durch das StVO-Zeichen 237 oder 241 gekennzeichnet werden. Allerdings sind Radfahrer auf der Straße zur Benutzung aufgrund des Rechtsfahrgebotes verpflichtet.

Ebenfalls nicht benutzungspflichtig, da keine Radanlagen, sind Gehwege, die durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ das Radfahren auf dem Gehweg erlauben. Rechtlich gesehen muss sich der Radfahrer auf einem für ihn vorgesehenen Gehweg dem Fußgänger unterordnen, muss im Zweifelsfall die gleiche Geschwindigkeit fahren. In der Praxis ist dieses Verhalten nahezu nicht umsetzbar und wird daher so auch nicht praktiziert.

Auch nicht-benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind Radanlagen im rechtlichen Sinne und müssen somit den Anforderungen der VwV-StVO bezüglich Verkehrssicherheit (an Knotenpunkten), Markierungen und Befahrbarkeit (Breiten und Zustände) erfüllen.

Sowohl nach der StVO-Novelle als auch nach der wissenschaftlichen Lehre wird verstärkt darauf betont, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Regelfall sein. Die Gründe dafür liegen im Unfallgeschehen (auf der Fahrbahn besteht im Allgemeinen für den Radfahrer eine geringere Unfallgefahr, da er sich im direkten Sichtfeld des Kfz befindet), in der Emanzipation eines Teils der Radfahrer (man möchte sich nicht den Platz mit dem langsamen Fußgänger teilen) sowie in den teilweise mangelhaften Radverkehrsanlagen (Radwegbenutzungspflicht besteht nur, wo die Radwege ausreichend breit und in einem guten Zustand sind. Die Frage nach dem „ausreichend“ und „gut“ wurde von Radfahrern öfters anders beurteilt als von den Verkehrsbehörden - mit entsprechenden verkehrsrechtlichen Folgen, woraus sich teilweise jahrelange Rechtsstreits entwickelten).

Der Radfahrer an sich fühlt sich jedoch meist auf der Nebenanlage wohler. Das Fahrverhalten älterer Menschen, aber auch von Jugendlichen, welche durch eingeschränkte motorische Fähigkeiten bzw. eine gewisse Unreife mehr Verkehrsraum zum Radfahren benötigen, zeigt, dass allein die generelle Freigabe der Fahrbahn in jedem Fall auch nicht empfehlenswert ist.

Es werden zwar Empfehlungen gegeben, in welchem Umfang das Radfahren auf der Fahrbahn zugelassen (bzw. nicht verboten) werden soll. Diese sind aber teilweise nicht ohne weiteres umsetzbar. So gibt es in den EAR den Hinweis, dass Radfahren auf der Fahrbahn bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 m und 7 m als kritisch zu sehen ist (Überholen des Radfahrers durch Pkw auch unter Gegenverkehr möglich, weil der erforderliche Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird). Ein Großteil der innerstädtischen Straßen dürfte aber genau diese Fahrbahnbreite aufweisen.

Die Entscheidungssituation, ob der Radfahrer auf der Fahrbahn oder der Nebenanlage geführt werden soll / kann / darf ist nicht so trivial zu bewerten und nur durch einige wenige Randbedingungen fest beschrieben. Auch müssen Auswirkungen beachtet werden, die auf den ersten Blick mit Radverkehrsanlagen nichts zu tun haben: So sind die Zwischenzeiten an Signalanlagen auf Kfz-Geschwindigkeiten abgestimmt. Bei Radfahrern auf der Fahrbahn sind aber die langsameren Radfahrer maßgebend. Die Signalanlagen müssen entsprechend angepasst werden.

Ab einer Querschnittsbelastung von 800 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h (entspricht etwa 8.000 Kfz/24h bis 10.000 Kfz/24h) sollten Radfahrer nicht ohne Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden (nach den EAR). Ein Radschutzstreifen wird in diesem Zusammenhang nicht als geeignet angesehen, da er Bestandteil der Fahrbahn ist und nur bis ca. 1.000 Kfz/h eingesetzt werden sollte. Diese genannten Belastungen gibt es in Meppen auf der Fullener Straße, Schullendamm, Emsstraße, Hasestraße, Herzog-Arenberg-Straße (zwischen Hasestraße und Haselünner Straße), An der Bleiche, Wallstraße und der Hasebrinkstraße (zwischen Kanalstraße und Vitusstraße). Diese Straßen bilden nahezu einen geschlossenen Ring (siehe dazu auch Kapitel 3.3).

Weiterhin befinden sich die Verkehrsbelastungen der Lingener Straße (zwischen Wallstraße und Auf der Herrschwiese), Auf der Herrschwiese (zwischen Lingener Straße und Fürstenbergstraße), der Fürstenbergstraße (zwischen Auf der Herrschwiese und B 70) und der Haselünner Straße (zwischen Georg-Wesener-Straße und Herzog-Arenberg-Straße) ebenfalls in diesem kritischen Bereich.

Die weiteren Straßenzüge in Meppen sind zumindest aus Sicht der Verkehrsbelastungen geeignet, das Radfahren auf der Fahrbahn abzuwickeln. Entsprechende Empfehlungen werden in Kapitel 3.4 gegeben.

Außerorts sollten die Radfahrer aufgrund der Geschwindigkeiten der Kfz weiterhin (wo vorhanden) auf den Nebenanlagen verbleiben.

Die Radverkehrsanlagen parallel zu Kfz-Fahrbahnen sollten nur in Ausnahmefällen für Radfahrer auch in **Gegenrichtung freigegeben** werden, die insbesondere innerorts mit erheblichen Gefahren für Radfahrer gerechnet werden muss. Die Radverkehrsanlagen müssen nach VwV-StVO in der Regel 2,40 m (mindestens 2,00 m) breit sein, nach ERA 2,50 m (bei beidseitig angelegten Zweirichtungsrädwegen) bzw. 3,00 m (bei einem einseitigen Zweirichtungsrädweg). Es sollen sich nur wenige Einfahrten bzw. Einmündungen/Kreuzungen im Bereich des Weges befinden. Die Benutzung kann zur Pflicht oder als Recht (Zusatzzeichen „Radfahrer frei“) angeordnet werden. Kapitel 3.7 gibt weitere Empfehlungen.

3.3 Hauptverkehrsachsen und Innenstadttring

3.3.1 Allgemein

Der Bereich zwischen den Knotenpunkten Schullendamm / Esterfelder Stiege, Emsstraße / Hasestraße und Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße wird in der Bestandsaufnahme als kritisch eingeordnet. Auch aus den Befragungen kamen viele Hinweise und Anregungen zu diesem Netzabschnitt.

Mehrere Faktoren treffen hier aufeinander: Zum einen ist die **Achse Schullendamm – Emsstraße – Hasestraße – Herzog-Arenberg-Straße** durch die Insellage der Stadt Meppen eine Hauptachse des Kfz-Verkehrs. Es ist mit 10.000 bis 16.500 Kfz pro Tag zu rechnen⁴. Gleichzeitig wird diese Achse rege von Fußgängern und Radfahrern genutzt, da sie die einzige Verbindung zwischen den Stadtteilen darstellt. Zusätzlich gibt es durch die bestehende Bebauung und die Hubbrücke einige Engstellen (für alle Verkehrsteilnehmer).

Geschlossen und ergänzt wird der Ring durch die **Straßenzüge Haselünner Straße – Vitusstraße – Hasebrinkstraße – Kanalstraße – Wallstraße – An der Bleiche**. Die **Lingener Straße** übernimmt zusammen mit der Straße **Auf der Herrschwiese** eine wichtige Zubringerfunktion aus Süden, der **Helter Damm** aus Osten. Alle diese genannten Straßenzüge stellen das Hauptstraßennetz der Stadt Meppen dar. Sie sind in Anlage 7.1 entsprechend hervorgehoben.

Auf einem Großteil dieser Straßen ist ein **getrennter Fuß- und Radweg** mit Benutzungspflicht ausgeschildert. Diese Führung sollte, soweit es möglich ist, auf alle angesprochenen Straßen ausgeweitet werden. Zum einen kann damit ein Großteil des bestehenden und bekannten Netzes erhalten bleiben, zum anderen werden Fußgänger und Radfahrer voneinander getrennt. Ziel sollte es weiterhin sein, die Führung des Radverkehrs zu vereinheitlichen, so dass für ähnliche Straßenzüge und Situationen immer die gleichen Lösungen (bei Planern wie Nutzern) gefunden werden. Die Benutzungspflicht ergibt sich dabei aus den Verkehrsstärken der Straßenzüge. Zu Gunsten der Einheitlichkeit wird dabei nicht eine bestimmte Mindestgröße der Verkehrsmengen vorausgesetzt – die Literatur spricht indirekt von etwa 10.000 Kfz/Tag – sondern ein gesamtes Gebiet als benutzungspflichtig definiert.

Die Radwegbreiten auf dem gesamten Ring sollten entsprechend VwV-StVO ausgeführt werden und sollten daher mindestens eine Breite von 1,50 m aufweisen. Anlage 7.1 zeigt die notwendigen Änderungen dazu. In den Breiten sind an den bestehenden Anlagen der **Vitusstraße** und der **nördlichen Hasebrinkstraße** Anpassungen notwendig. An der Vitusstraße wäre dafür vermutlich ein Eingriff in den Baumbestand notwendig. Auf der Hasebrinkstraße ist die Flächenverfügbarkeit durch das Unterführungsbauwerk eingeschränkt. Daher werden beide Maßnahmen nicht kurzfristig umsetzbar sein.

⁴ Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan, Entwurf 2009

Auf weitere Änderungen wird in den folgenden Ausführungen eingegangen. Bei Neubau von Anlagen sollten nach Möglichkeit die Breiten der ERA versucht werden umzusetzen (mindestens 2,00 m Breite zuzüglich eines Sicherheitsstreifens).

3.3.2 An der Bleiche

Die Radanlagen An der Bleiche sind zwar breit genug ausgebildet, um den Radverkehr in die straßenbegleitende Richtung aufzunehmen, jedoch sind die Anlagen auch in Gegenrichtung freigegeben – die erforderliche Breite dafür ist nicht vorhanden. Möglicherweise sind die Flächen zur Erweiterung der Verkehrsanlagen vorhanden, die grundsätzliche Notwendigkeit zur Freigabe in Gegenrichtung ist, außer auf dem westlichen Abschnitt zwischen dem Emsbad und der Emsstraße, aber nicht vorhanden, so dass die Freigabe in Gegenrichtung entfallen sollte.

3.3.3 Emsbrücke bis Poststraße

Auf dem Abschnitt **zwischen Poststraße und An der Bleiche** ist aufgrund der Randbedingungen die Anlage von getrennten Fuß- und Radwegen nicht möglich. Dieser Teilbereich bildet somit eine Sonderstellung. Es ist zwar die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt, aufgrund der kurzen Knotenpunktabstände und der Knotenpunktgestaltungen (und den daraus resultierenden Rückstaus) kann diese Geschwindigkeit gerade zu den Hauptverkehrszeiten nicht gefahren werden. Die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn der Hubbrücke bzw. der Emsstraße (in Richtung Westen) ist somit vertretbar und aufgrund der Breite der Nebenanlagen grundsätzlich die richtige Wahl. Es sind punktuell Verbesserungen anzustreben. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die Quermöglichkeiten über die Hauptverkehrsstraßen:

Über den **Püntkers Patt** kann der Weg zwischen den beiden Brücken für Radfahrer abgekürzt werden. Am Knotenpunkt Schullendamm / An der Bleiche / Emsstraße kann die Querung über die Straßen durch eine Lichtsignalanlage erfolgen. Die Querung erfolgt somit vermeintlich gesichert. Die Unfallauswertung (Kapitel 2.5) bestätigt dies für Radfahrer. Am Knotenpunkt ereigneten sich in den Jahren 2010 bis 2012 28 Unfälle, nur zwei davon mit Radfahrerbeteiligung (kein Unfall mit Fußgängerbeteiligung). Es gab jedoch Auffahrunfälle, bei denen das erste Fahrzeug auf querende Fußgänger oder Radfahrer warten musste. Die querenden Fußgänger und Radfahrer werden teilweise zusammen mit abbiegenden Kfz geführt. Um dies zu ändern, wäre eine komplette Umgestaltung des Knotenpunktes notwendig. Ein Umbau des Knotenpunktes ist in einem begrenzten Umfang möglich, wie eine entsprechende Untersuchung zeigte⁵. Es gibt jedoch die Möglichkeit, den Knotenpunkt zu umgehen, indem die Unterquerung der Hasebrücke genutzt wird (Verbindung zwischen An der Bleiche und Püntkers Patt). Diese Möglichkeit sollte offensiv ausgeschildert werden (siehe Kapitel 3.8.4).

⁵ Stadt Meppen: Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Emsstraße, 2006

Die zweite Querungsstelle liegt direkt südlich der **Hubbrücke**. Dort treffen querende Fußgänger und Radfahrer, abbiegende und einbiegende Radfahrer und Kfz sowie längsfahrende Radfahrer und Kfz und längslaufende Fußgänger aufeinander. Radfahrer vom Püntkers Patt müssen die Fahrbahn queren, um links auf die Hubbrücke zu gelangen, oder um geradeaus den Dortmund-Ems-Kanal zu erreichen. Durch die Konstruktionselemente der Brücke ist die Sicht auf die Straße bzw. von der Straße auf die Seitenbereiche eingeschränkt. Die Verkehrsbelastung durch Kfz ist sehr hoch und durch die Signalsteuerungen der umliegenden Knotenpunkte ergeben sich kaum Zeitlücken zum Queren für Radfahrer (und Fußgänger). Der Bereich befindet sich im Rückstauraum der Signalanlage Emsstraße / Hasestraße. Ist dieser gefüllt, schlängeln sich querende Fußgänger und Radfahrer zwischen stehenden Fahrzeugen über die Straße.

Aufgrund der hohen Kfz-Belastung, des hohen Querungsbedarfs und der Unübersichtlichkeit wäre hier eine Querungshilfe wünschenswert. Um einen Fahrbahnsteiler einzurichten, reicht der Fahrbahnquerschnitt nicht aus. Auch kann dadurch das Problem der Unübersichtlichkeit nicht gelöst werden. Es müsste eine Lichtsignalanlage installiert werden. Diese wäre allerdings schwierig mit den vorhandenen Signalanlagen zu koordinieren. Auch muss das Ereignis „Brücke wird geschlossen“ in die Schaltung integriert werden. Eine Alternative dazu könnte die Unterführung der Hubbrücke sein (siehe Kapitel 3.9.6), die aber vermutlich nicht umsetzbar ist.

Die Radverkehrsanlagen auf der **Hubbrücke (Hasestraße)** sind zu schmal. Eine Anpassung wird technisch nicht oder nur unter größtem Aufwand möglich sein. Entspannung kann hier nur erfolgen, indem Fußgängern und Radfahrern eine separate Querung ermöglicht wird – selbst dann kann die Nutzung der Hubbrücke aber nicht ausgeschlossen werden, das Problem wäre entschärft, aber nicht gelöst. Die Schutzstreifen sollten vorerst in ihrer Form bestehen bleiben.

Am Knotenpunkt **Emsstraße / Hasestraße / Obergerichtsstraße** sind nur minimale Einflussmöglichkeiten gegeben (siehe Kapitel 3.8.7).

3.3.4 Hasebrinkstraße

Die Anlagen der mittleren und südlichen Hasebrinkstraße sind entsprechend baulich umzugestalten als getrennter Fuß- und Radweg. Der Bereich zwischen Steenbreite und dem Kreisverkehr ist ebenfalls durch den Baumbestand in der Verfügbarkeit eingeschränkt, so dass die Umgestaltung eher mittel- bis langfristig in Angriff genommen werden kann. Zwischen den Kreisverkehren ist die Nebenanlage relativ neu und ca. 3,70 m breit. Bei einem Radweg von 2,00 m Breite und einem Schutzstreifen von 50 cm zur Fahrbahn verbleibt eine Restbreite für den Fußgänger von ca. 1,20 m. Nach den RAS⁶ sollten 2,00 m vorgesehen werden. Ein Neubau zur Anpassung der Breiten ist auf absehbare Zeit wirtschaftlich nicht vertretbar, vor allem nicht im Bereich der Brücke.

⁶ FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS⁶), Ausgabe 2006

Die bauliche Trennung der Anlagen zueinander kann auf der Brücke nur über Markierungen erfolgen. Auf den gepflasterten Flächen außerhalb der Brücke könnte ebenfalls über Markierung die Trennung erfolgen. Alternativ könnte das Pflaster ausgetauscht werden (in einer anderen Farbe). Zwischen der Kanalstraße und der Lingener Straße ist die bauliche Trennung (verschiedene Pflasterarten) vorhanden, es muss lediglich die Beschilderung geändert werden. Allerdings ist die gesamte Anlage nur 3,20 m breit (Radteil: 1,60 m). Dieser Teil des Radnetzes wäre nach VwV-StVO nur ausreichend breit für Radfahrer in Fahrtrichtung Süden. Radfahrer in Fahrtrichtung Norden müssten und sollten bis zum Kreisverkehr die Fahrbahn nutzen (siehe auch Kapitel 3.3.6).

3.3.5 Kanalstraße

Auf der Kanalstraße in Fahrtrichtung Osten ist ebenfalls die bauliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr vorhanden und sollte entsprechend beschildert werden. Auf der Nordseite (Fahrtrichtung Westen) ist ein Eingriff in den Baumbestand unumgänglich, um die erforderlichen Breiten vorhalten zu können.

3.3.6 Lingener Straße Ost

Auf der östlichen Lingener Straße (zwischen Kreisverkehr und Hasebrinkstraße) ist die Nebenanlage ebenfalls baulich als getrennter Fuß- und Radweg umzugestalten. Auf der südlichen Seite der Straße kann aus Gründen der mangelnden Flächenverfügbarkeit keine Nebenanlage errichtet werden. Es sind daher zwei Möglichkeiten zur Führung der Radfahrer in Richtung Westen denkbar: zum einen die Freigabe in Gegenrichtung auf der nördlichen Anlage, zum anderen das Führen der Radfahrer in Richtung Westen auf der Fahrbahn. Diese zweite Möglichkeit wird zur Realisierung vorgeschlagen, da auch für die vorhandene Nebenanlage kaum Möglichkeiten gesehen werden, diese auf das erforderliche Maß von 2,40 m für den Radverkehr und ein annehmbares Maß für den Fußverkehr zu verbreitern. Die Führung auf der Fahrbahn ist aus mehreren weiteren Gründen vorteilhaft: Der Radverkehr folgt im weiteren Verlauf der Vorfahrtstraße und ist bis zum Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Kanalstraße stets vorfahrtberechtigt. Er muss auf dieser Strecke keine Grundstückszufahrten passieren – auf der nördlichen Seite sind es mehrere, unter anderem ein Autohaus und eine Tankstelle. Weiterhin kann der Radfahrer in seiner Weiterfahrt vom Kreisverkehr Lingener Straße / Auf der Herrschwiese in Richtung Osten auf direktem Weg in die östliche Lingener Straße einbiegen, und muss nicht über mehrere Richtungswechsel auf die nördliche Nebenanlage geführt werden. Zusätzlich entfällt eine Querung über eine Kreisverkehrszufahrt, wodurch die Anzahl der Konfliktpunkte vermindert wird. Die östliche Lingener Straße weist mit ca. 8.200 Kfz/24h bzw. knapp 800 Kfz/Spitzenstunde eine Kfz-Belastung auf, die für den reinen Mischverkehr im Grenzbereich zur Verträglichkeit angegeben wird. Optional kann ein Schutzstreifen auf die Fahrbahn aufgebracht werden, allerdings ist dann ein Sicherheitsraum zu den parkenden Fahrzeugen im westlichen Bereich einzuhalten.

3.3.7 Lingener Straße / Auf der Herrschwiese

Zwischen der Fürstenbergstraße und der Kanalstraße werden Radfahrer in Richtung Norden auf einem Radfahrstreifen geführt, der nicht die notwendige Breite aufweist. Dieser ist auf eine Breite von mindestens 1,50 m, besser noch 1,85 m, zu korrigieren. Dazu ist der Fahrstreifen um mindestens 50 cm zu verbreitern. Dadurch wird der Raum für Kfz etwas eingeengt.

In Gegenrichtung, ca. auf Höhe des Sanitätshauses, ragen zwei Häuser weit in die Nebenanlage hinein. Die Anpassung der Breite der Anlage (Fußweg, Radfahrer frei) ist daher nicht möglich.

3.3.8 Haselünner Straße

Die Radverkehrsanlagen der Haselünner Straße zwischen Georg-Wesener-Straße und Vitusstraße sind zu schmal für die Freigabe in Gegenrichtung. Ansonsten entsprechen sie allen gewünschten Anforderungen.

Die Freigabe in Gegenrichtung ist nicht zwingend erforderlich, so dass sie entfallen sollte (siehe auch Kapitel 3.7).

3.3.9 Helter Damm

Die Radverkehrsanlagen am Helter Damm zwischen der Noldestraße und der Hasebrinkstraße sind in einem mittleren Zustand. Bei der turnusgemäßen Instandsetzung sollte der gemeinsame Fuß- und Radweg in einen getrennten umgewandelt werden. Nach Möglichkeit sollte die empfohlene Breite der ERA realisiert werden. Die Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung ist kurzfristig aufzuheben, da zum einen die Notwendigkeit dafür nicht besteht und zum anderen die Anlagen dafür zu knapp bemessen sind.

3.3.10 Herzog-Arenberg-Straße

Der Radweg an der Herzog-Arenberg-Straße ist an beiden Seiten der Fahrbahn nördlich der Ludwigstraße stark sanierungsbedürftig, in Südrichtung sogar fast über die gesamte Länge. Auch die in den VwV-StVO vorgeschriebene Breite der Radwege wird nahezu durchgehend um mehr als 50 cm unterschritten, an einigen Teilen sogar um mehr als 1 m. Es gibt einen Wechsel in der Radwegführung (mehrfach). Es wird empfohlen, im Zuge der dringenden Sanierung der Nebenanlage einen durchgehenden getrennten Fuß- und Radweg über den gesamten Straßenzug (bis zur Poststraße) anzulegen. Eine Führung auf der Fahrbahn wird aufgrund des hohen Anteils des Schülerverkehrs nicht empfohlen.

Auf dem **nördlichen Abschnitt** (zwischen Georg-Wesener-Straße und Ludwigstraße) ist zusätzlich zu empfehlen, auf Höhe der Radabstellanlagen am Marianum eine Querungshilfe einzurichten. Im Sinne der Schulwegsicherung sollte hier eine Fußgänger-Signalanlage eingerichtet werden (siehe Kapitel 3.9.8). Die Freigabe in Gegenrichtung kann und sollte damit entfallen.

Die Rad- und Fußwege im Bereich des Marianums sind durch Bäume und Büsche sehr schlecht einzusehen (auch an den umliegenden Knotenpunkten). Ein- und ausfahrende Radfahrer sind somit kaum erkennbar. Der Bewuchs ist kurzfristig entsprechend zu stutzen. Im Bereich der Zufahrten sollte die Höhe der Hecke auf dem Gelände des Marianums begrenzt werden (maximal 80 cm).

Im **Mittelteil** ist die westliche Nebenanlage an der Herzog-Arenberg-Straße zwischen Haselünner Straße und Ludwigstraße in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben. Zukünftig sollte diese Freigabe entfallen, da alle Beziehungen ohne Nutzung dieses Abschnittes in Gegenrichtung wahrgenommen werden können. Am Knotenpunkt Herzog-Arenberg-Straße / Ludwigstraße (Alternativverbindung in Richtung Bahnhof) sollte eine Querungshilfe angelegt werden (siehe Kapitel 3.9.8).

Der **südliche** Abschnitt (ab Poststraße) ist ohne massiven Eingriff in die vorhandenen Bausubstanzen nicht umzugestalten. Es gelten die Aussagen analog zur Hubbrücke (Kapitel 3.3.3).

3.3.11 Schullendamm

Die gemeinsamen Fuß und Radwege am Schullendamm sind über die gesamte Länge zu schmal, in Fahrtrichtung Westen ist der Zustand der Anlagen sanierungsbedürftig. Die Kfz-Belastung auf dem Schullendamm beträgt abschnittsweise 22.000 Kfz/24. Die Belastung an Radfahrern steigt zur Innenstadt hin an, im östlichen Teil wurden bis zu 400 Radfahrer in vier Stunden gezählt.

Der in Westrichtung verlaufende Weg ist zwischen der Kleiststraße und der B 70 besonders eng, im Bereich der Hausnummer 11 beträgt die Breite sogar nur ca. 1 m. Hier können weder Fußgänger noch Radfahrer überholt werden oder ist ein gleichzeitiges Passieren möglich. Aufgrund der Bebauung ist dieses Problem nicht kurzfristig zu lösen. Der Straßenquerschnitt besteht in diesem Bereich aus einem Fahrstreifen je Richtung sowie einem Parkstreifen (der genau an dieser Stelle anfängt). Der Parkstreifen wird bis zum Rechtsabbiegestreifen an der Einmündung Fritz-Reuter-Straße aufrechterhalten. Dieser Parkstreifen könnte als Radfahrstreifen ausgeführt werden. Der Radfahrer würde auf einer Länge von etwa 450 m auf diesem Radfahrstreifen geführt. Eine Führung auf einem Radfahrstreifen nur im Bereich der Engstelle ist möglich, aufgrund der Kürze des Abschnitts ist eine solche Lösung aber nicht zu empfehlen (verleitet Radfahrer dazu, auf der Nebenanlage zu bleiben; wird von Kfz nicht als Radfahrstreifen wahrgenommen). Durch den Radfahrstreifen entfällt die Möglichkeit der Freigabe in Gegenrichtung. Diese wird aufgrund der Vielzahl von Einmündungen (gerade auch der Rampen der B 70) auch nicht empfohlen.

In Fahrtrichtung Osten sollte die Breite des gemeinsamen Fuß- und Radweges auf mindestens 2,50 m (besser 3,00 m oder mehr) verbreitert werden, damit der Weg seine Funktion als Hauptverkehrsachse des Fuß- und Radverkehrs erfüllen kann. Der Umbau zu einem getrennten Fuß- und Radweg ist möglich, aber nicht zwingend erforderlich. Die Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung sollte bis Versener Straße erhalten bleiben. Da sich der Weg in Dammlage befindet, sind die Zugänge teilweise mit Treppen, teilweise mit Rampen versehen. Zum Wohle des Komforts für Fußgänger und Radfahrer sollten an jedem Zugang beide Systeme zum Einsatz kommen.

Die Querung über den Knotenpunkt Schullendamm / Esterfelder Stiege sollte ermöglicht werden (siehe Kapitel 3.9.10)

3.4 Netzänderungen

3.4.1 Allgemeines

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 3.2 sollte das Ziel sein, **langfristig den Radverkehr gleichberechtigt auf der Fahrbahn** zu führen. Neben den oben genannten Hauptverkehrsstraßen gibt es weitere Ausnahmen, wo der Radverkehr auch weiterhin auf der Nebenanlage abgewickelt werden sollte. Im Folgenden wird nur auf die Straßenzüge eingegangen, an denen Empfehlungen zu Änderungen der Führungsform gegeben werden.

3.4.2 Auf der Herrschwiese / Nödiker Straße / Sophienplatz

Die Straßenzüge Auf der Herrschwiese / Nödiker Straße zwischen der Fürstenbergstraße und der Edisonstraße weisen Kfz-Belastung von ca. 4.500 Kfz/24h bis ca. 8.500 Kfz/24h auf. Die Führung auf der Fahrbahn im Mischprinzip wäre nach diesem Kriterium möglich.

Auf der Herrschwiese wird der Radfahrer in Richtung Norden bereits über einen Radfahrstreifen geführt. Dieser ist im Bestand zu schmal. Die Fahrbahn weist (ohne Parkstreifen) eine Breite ca. 8,75 m auf. Bei beidseitiger Anlage von Radschutzstreifen (auf einer Breite von 1,50 m) verbleibt im Bereich des Parkstreifens (Sicherheitstrennstreifen dazu von 0,75 m) eine Restbreite von ca. 5,00 m für den Kfz-Verkehr. Mindestens 4,50 m werden gefordert. Alternativ dazu sind Radfahrstreifen möglich, allerdings würde dafür der Parkstreifen entfernt werden müssen, im Bereich des Sophienplatzes der Rechtsabbiegestreifen. Die Radfahrstreifen sollten 2,00 m Breite aufweisen (Rinnen rechts und links), es verbleibt eine Fahrbahnbreite von 6,75 m für den Kfz-Verkehr. Da im weiteren Konzept keine weiteren Radfahrstreifen vorgesehen sind, und im Sinne der Vereinheitlichung wenige Sonderlösungen gefunden werden sollen, wird die Anlage von Radschutzstreifen empfohlen.

Die Nödiker Straße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 6,10 m auf und liegt damit knapp über den Empfehlungen, zwischen 6 und 7 m Fahrbahnbreite den Radverkehr nicht im Mischverkehr zu führen. Dieser kleine Breitenzuschlag wird als unkritisch gesehen, auch deswegen, da durch die Rinnensteine auf beiden Fahrbahnseiten der Radfahrer nicht direkt am rechten Fahrbahnrand fahren wird. Durch die vorhandene Mittelmarkierung wird dem Kfz-Führer auch die Breite seines Fahrstreifens verdeutlicht, so dass erkennbar ist, dass ein Radfahrer nicht unter Gegenverkehr überholbar ist.

Am Knotenpunkt Auf der Herrschwiese / Nödiker Straße ist die Führung für den Radfahrer auf der Fahrbahn einfacher und eindeutiger als über die Nebenanlage. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn über den Sophienplatz auch in Richtung Westen ist auf dieser Achse konsequent.

3.4.3 Bokeloher Straße

In der **Bokeloher Straße** beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kfz 30 km/h. Im Normalfall werden Radfahrer in solchen Bereichen auf der Straße geführt. Trotzdem sind hier über Abschnitte Radwege vorhanden. Dies ist aufgrund der sich an der Bokeloher Straße befindenden Schulen sinnvoll. Die Führung des Radverkehrs sollte aber auf der gesamten Strecke einheitlich sein. Da der Stationsweg (Verlängerung der Bokeloher Straße) als gemeinsamer Fuß-/Radweg ausgewiesen ist, sollte der nördliche Bereich (Fahrrichtung Westen) ebenfalls als gemeinsamer Fuß-/Radweg ausgewiesen werden. Eventuell ist zur Bereitstellung der notwendigen Breite ein Eingriff in den gesamten Straßenquerschnitt notwendig. Ob auch eine Anlage auf der Südseite angelegt werden kann, kann aufgrund der stark begrenzten Platzverhältnisse (gerade im Westteil) nicht pauschal gesagt werden. Eine topografische Vermessung sowie ein Übersicht der Eigentümerverhältnisse wären dafür notwendig.

3.4.4 Esterfelder Stiege / Kleiststraße

Der Straßenzug Esterfelder Stiege / Kleiststraße ist die Haupteerschließungsstraße für das Wohngebiet in Esterfeld, Durchgangsverkehre sind nicht zu erwarten (und auch nicht gewünscht). Das Radfahren sollte auf der Fahrbahn stattfinden. Konsequenterweise sollte auch für diese beiden Straßen die Tempo-30-Regelung umgesetzt werden. Somit kann, trotz der Verkehrsbelastung von ca. 8.500 Kfz/24h im südlichen Abschnitt, die Verbindung zwischen Schullendamm und Goetheallee sicherer gestaltet werden, als es heute der Fall ist. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m und ist somit ohne weitere Maßnahmen für Radverkehr auf der Fahrbahn geeignet. Die Nebenanlagen sind baulich als getrennter Fuß- und Radweg angelegt, durch entfernen der Beschilderung durch das Zeichen 241 StVO entfällt die Benutzungspflicht, das Benutzungsrecht bleibt allerdings erhalten. Die Freigabe in Gegenrichtung ist aufzuheben, da die Anlagen dafür nicht breit genug sind.

Der Straßenzug Esterfelder Stiege / Kleiststraße wird von der Stadtbuslinie 1 befahren. Durch Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit verlängert sich die Fahrzeit dieser Linie. Es ist weiterhin unter Umständen sinnvoll, die Vorfahrtrichtung auf der Esterfelder Stiege / Kleiststraße wie im Bestand beizubehalten – über das Zeichen 301 StVO, anstatt über die Rechts-vor-links-Regelung.

Die Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit ermöglicht auch den Umbau des Knotenpunktes Esterfelder Stiege / Umlandstraße in eine kompaktere Form.

3.4.5 Markstiege

Die Markstiege wird pro Tag von unter 5.000 Kfz befahren. Das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Fahrbahnbreite 6,00 m) bietet sich an. Durch die bauliche Gestaltung der Nebenanlage wird diese zu einem nicht benutzungspflichtigen Radweg, so dass der Radfahrer die Wahl hat, die Straße oder die Nebenanlage zu nutzen.

Es gibt an der Straße keine Gefahrenstellen, Schulen oder sonstige Argumente, die gegen ein Befahren der Fahrbahn sprechen. Zu bestimmten Zeiten werden Fahrzeuge auf der Fahrbahn abgestellt (vor allem in Fahrtrichtung Nord). Diese tragen zur Verkehrsberuhigung bei und können von Radfahrern auch bei Gegenverkehr mit ausreichendem Seitenabstand überholt werden.

Am Knotenpunkt mit der Straße An der Bleiche kann der Radfahrer wie bisher die Straße queren, so dass sich trotz geänderter Führung auf der Strecke am Knotenpunkt keine Änderung in der Führung ergibt.

3.4.6 Marienstraße

Die Marienstraße liegt in einer Tempo-30-Zone. Konsequenterweise ist der Radverkehr auf der gesamten Marienstraße auf der Fahrbahn zu führen. Direkt an der Goetheallee und vor der Schule wurde durch Fahrbahnverschnenkungen und Aufpflasterungen eine Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs für die Situation vorgenommen.

Durch Entfernen der Beschilderung entsteht eine nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in Richtung Süden. Diese ist im Bestand in Gegenrichtung freigegeben. Die Breite der Anlage beträgt 2,20 m und befindet sich damit genau zwischen dem mindestens erforderlichen (2,00 m) und empfohlenen (2,40 m) Maß nach VwV-StVO. Aufgrund der Zubringerfunktion für Schule und Kindertageseinrichtungen sollte die Freigabe in Gegenrichtung daher beibehalten werden.

3.4.7 Schlaunstraße / Uhlandstraße

Die Schlaunstraße / Uhlandstraße ist als einzige Straße im umliegenden Netz mit Tempo 50 km/h befahrbar, alle aufmündenden Straßen sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Trotzdem ist am Knotenpunkt mit der Neelandstraße die Schlaunstraße untergeordnet.

Im Sinne der Netzgestaltung könnte auch der Straßenzug Schlaunstraße / Uhlandstraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Die Nebenanlagen sind größtenteils deutlich zu schmal. Eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn würde es ermöglichen, den Fußgängern den entsprechend benötigten Straßenraum zur Verfügung zu stellen. Die Nebenanlage ist als getrennter Fuß- und Radweg hergestellt, so dass durch Entfernen des Zeichens 241 StVO eine nicht benutzungspflichtige Radanlage entstehen würde, die es dem Radfahrer ermöglicht, auf der Fahrbahn oder der Nebenanlage zu fahren.

Radfahrer auf der Fahrbahn entschleunigen gleichzeitig den Verkehr. Durch eine konsequente Umsetzung der Rechts-vor-links-Regel im gesamten Gebiet würde die Entschleunigung weiter verstärkt werden, was allerdings auch zu Lasten der Buslinie gehen kann (höherer Zeitbedarf als jetzt). Diese wird durch die Geschwindigkeitsreduzierung ca. 30 bis 50 Sekunden je Fahrt verlieren (je nach Bedienung der Haltestellen). Möglicherweise könnte die Vorfahrtrichtung durch das Zeichen 301 StVO beibehalten werden.

3.4.8 Schwefinger Straße

Die Schwefinger Straße wird von ca. 4.500 Kfz/24h befahren, Mischverkehr auf der Fahrbahn ist somit verträglich. Die Freigabe des Fußweges für den Radfahrer sollte entfallen. Der Wechsel von der Schwefinger Straße auf die Industriestraße erfolgt entweder normal über die Fahrbahn oder der Radfahrer wird kurz vor der Einmündung auf die Nebenanlage geführt und quert im Zuge der Furt über die Schwefinger Straße.

3.4.9 Teglinger Straße

Auch auf der Teglinger Straße zwischen Ortseingang und Schleuse ist der Fahrradverkehr auf der Straße zu führen. Die Kfz-Belastungen (ca. 2.200 Kfz/24h) lassen dies zu. Zwischen dem Ortseingang und der Schleuse sind die Nebenanlagen als getrennte Fuß- und Radwegegebaut, so dass dort nicht benutzungspflichtige Radanlagen entstehen.

Die Anlage ist zwischen Schleuse und B 70 im Bestand auch benutzungspflichtig in Gegenrichtung freigegeben, was für Radfahrer aus Süden bzw. Westen kommend nicht sinnvoll ist, da die Anlage für sie auf der falschen Seite liegt und nach weniger als 100 m endet, und so die Teglinger Straße zweimal innerhalb kurzer Zeit gequert werden muss. Die Freigabe in Gegenrichtung sollte als Recht erhalten bleiben, um die Verbindung zum nördlichen (nordwestlichen) Dortmund-Ems-Kanal zu sichern. Die Breite von 2,00 m wird auf dem kurzen Stück als ausreichend angesehen.

3.5 Sanierung bestehender Anlagen

In der Bestandsaufnahme wurden die Breiten und baulichen Zustände aufgearbeitet. In der Anlage 7.2 sind alle Radverkehrsanlagen eingetragen, die mindestens 60 cm zu schmal sind oder in der baulichen Bewertung mit 4 oder schlechter bewertet wurden. Für das Breitendefizit und den baulichen Zustand wurden Bewertungspunkte vergeben und aufsummiert. Je höher die Summe, desto höher der Handlungsbedarf. Die Tabelle ist nach dem Außen- und Innenbereich getrennt.

Einige der Anlagen wurden im Konzept bereits angesprochen. Für sie sind gesonderte Lösungen erarbeitet worden. Auf den anderen Netzelementen sollten kurz- bis mittelfristig die Defizite beseitigt werden. Die Summe der Bewertungspunkte kann dabei zur Priorisierung genutzt werden. Eine Sonderstellung nimmt die Radanlage am Nagelshof an (zwischen An der Bleiche und Emsbad): diese Anlage ist nur aufgrund der Freigabe in Gegenrichtung zu schmal, ansonsten wäre sie ausreichend. Hier sollte daher die Prüfung erfolgen, ob diese Freigabe erforderlich ist (siehe auch Kapitel 3.7).

Anlagen, die vom Breitendefizit und dem baulichen Zustand her die oben genannten Grenzen nicht überschreiten, und in der Summe der Bewertungspunkte aber mehr als 40 Punkte aufweisen, gibt es weder im Außen- noch im Innenbereich. Die weiteren Anlagen sollten daher in ihren turnusmäßigen Sanierungsintervallen überprüft und entsprechend ihrer Problematik (Breite oder Zustand; Zusammenfassung in den Anlagen 1.9 und 1.10) behandelt werden.

3.6 Netzergänzungen

3.6.1 B 70 / Haarbrücker Weg

Eine für Radfahrer (und Fußgänger) nutzbare Verbindung zwischen dem Haarbrücker Weg und dem Radweg an der B 70 sollte hergestellt werden. An der östlichen Verbindungsrampe werden Fußgänger und Radfahrer auf der Fahrbahn geführt. Deswegen hat sich dort bereits ein Trampelpfad auf dem Bankett gebildet. Aufgrund der Führung der Radfahrer an der B 70 auf einem gemeinsamen Fuß-/Radweg, sollte deshalb auch bei der Verbindung ein gemeinsamer Fuß-/Radweg zum Einsatz kommen.

3.6.2 K225 (Nord-Süd-Straße)

Die Radwege an den fehlenden Teilabschnitten der K 225 (Nord-Süd-Straße) sollten ergänzt werden. Dies sollte in Abstimmung mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis erfolgen, damit die Straße durchgängig mit einem Radweg ausgestattet wird.

3.6.3 Gewässerquerungen

Die Stadt Meppen liegt teilweise in Insellage. Im nördlichen Stadtgebiet gibt es für Radfahrer nur die Querungsmöglichkeiten über die Gewässer über Ems- und Hasebrücke im Verlauf Schullendamms – Hasestraße. Alle Stadtteile nördlich der Ems sind nur über eine Brücke erreichbar. Im Stadtgespräch klang an, dass diese Querungsmöglichkeiten nicht ausreichend sind. Gibt es für Kfz noch die Möglichkeiten der Querungen im Zuge der B 70, so sind alle Fußgänger und Radfahrer auf diese wenigen Querungen angewiesen. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen an Fußgängern und Radfahrern, die sich teilweise die Querungsräume zusätzlich noch teilen müssen.

Durch weitere Möglichkeiten der Gewässerquerungen könnten diese Ströme entzerrt werden. Dadurch verringern sich die Wege für Fußgänger und Radfahrer, aber auch das Konfliktpotential an den Engstellen wird etwas entschärft.

Vorgeschlagen wurde unter anderem im Stadtgespräch, eine **Querung über die Ems** parallel zur B 70 zu bauen (etwa auf Höhe des Campingplatzes). Die Entwicklung der Brückenlänge ist maßgeblich von den zu überwindenden Höhenunterschieden abhängig (Komfort für Fußgänger und Radfahrer – es können nur mäßige Steigungen realisiert werden), daher stellt sich automatisch die Frage der Flächenverfügbarkeit. Der Schullendamm ist bereits in Dammlage angelegt. Auf dieser Seite muss daher deutlich weniger Höhendifferenz überwunden werden. Möglicherweise sind auf der Südseite auf Höhe des Campingplatzes nicht genügend Flächen zur Entwicklung der Brückenhöhe vorhanden. Unter Umständen müsste die Querung dann in Richtung Westen verschoben werden. Die genaue Lage der Brücke ist aufgrund ihrer Lage im Netz aber auch eher untergeordnet (im direkten Umfeld der B 70 gibt es keine großen Verkehrserzeuger, die Querung zielt daher eher auf aus Westen kommende Querungswillige ab).

Im gesamten östlichen Bereich gibt es mit Ausnahme der Hasebrinkstraße keine für Radfahrer (und Fußgänger) nutzbare **Brücke über die Hase**. Bedarf dafür scheint zu bestehen, da immer wieder Fußgänger und Radfahrer verbotenerweise die Bahnbrücke an der Riedemannstraße nutzen⁷. Mittel- bis langfristig sollte in diesem Bereich eine Querung eingerichtet werden.

3.7 Freigabe in Gegenrichtung

Im gesamten **Stadtgebiet** gibt es Anlagen, die das Fahren auf linksseitigen Wegen erlauben. Dies kann mehrere Gründe haben, zum Beispiel, dass es nur eine einseitige Anlage gibt, oder der Querungsbedarf minimiert werden soll. Grundsätzlich sollten in beide Richtungen freigegebene Anlagen den Ausnahmefall darstellen, da sie mit besonderen Gefahren verbunden sind. Die Breite der Anlagen soll bei einem Radweg (Zeichen 237 oder 241 StVO) 2,40 m nicht unterschreiten, im Ausnahmefall sind 2,00 m zulässig. Werden Anlagen freigegeben, so sind an deren Anfang und Ende gesicherte Querungshilfen zur Verfügung zu stellen.

Unter Berücksichtigung der bisher angesprochenen Anlagen mit Freigabe in Gegenrichtung verbleiben folgende Anlagen zur Überprüfung:

- Nur **einseitige Radwege entlang von Straßen**: Bramharer Weg, Dalumer Straße, Fullener Straße (westlich An der Schaftrift) Fürstenbergstraße (östlich Anschluss B 70), Haselünner Straße (nördlich Schlagbrückener Weg), Industriestraße, Lingener Straße (parallel zur B 70), Versener Straße

⁷ Zum Beispiel erwähnt auf der Internetseite der Stadt Meppen, „Meppen aktuell“, vom 26.09.2013

Auf diesen Wegen gibt es keine alternative Radweganlage, daher sollte die Freigabe in Gegenrichtung erhalten bleiben. Diese Anlagen sind alle als gemeinsame Fuß- und Radwege (Bramharer Weg: Fußweg, Radfahrer frei) ausgeschildert, so dass es hier keine rechtlichen Vorgaben zu den vorzuhaltenden Breiten gibt. Es empfiehlt sich aber, die Wege auf einer Breite von mindestens 2,00 m anzulegen.

Demnach sind die Dalumer Straße, Fullener Straße, Haselünner Straße und Industriestraße zu schmal. Allerdings sind diese mit Ausbauten von 1,80 m bzw. 1,90 m nahe am empfohlenen Wert, so dass die Umsetzung der Verbreiterung mittel- bis langfristig im Zuge turnusmäßiger Sanierungen erfolgen kann. Einzig die Industriestraße ist mit einer Breite von lediglich 1,70 m in einer höheren Dringlichkeit zu sehen.

- **Selbständig geführte Radanlagen:** Goetheallee, Herrenmühlenweg, Orde, Püntkers Patt, Wallanlagen

Auf diesen Anlagen ist die Freigabe in Gegenrichtung sinnvoll. Die Breiten auf dem Herrenmühlenweg und dem westlichen Verbindungsweg der Orde sind in ihren Breiten zu ertüchtigen, besonderen Vorrang hat der Herrenmühlenweg. Die Wallanlagen genießen Denkmalschutz. Eine Verbreiterung ist wünschenswert, wird aber vermutlich nicht umsetzbar sein.

- Radwege an **Straßen mit beidseitigen Nebenanlagen:** Fullener Straße (zwischen Schaftrift und Versener Straße, Fahrtrichtung Osten), Fürstenbergstraße (zwischen Anschluss B 70 und Auf der Herrschwiese), Haselünner Straße (zwischen Georg-Wesener-Straße und Schlagbrückener Weg) und Nagelshof (nördliche Anlage zwischen Emsbad und An der Bleiche).

Mit Ausnahme der Anlage am Nagelshof sind diese Anlagen mindestens auf einer Breite von 2,00 m angelegt und damit ausreichend breit (alle Anlagen sind gemeinsame Fuß- und Radwege).

Die Freigabe in Gegenrichtung auf der Haselünner Straße ist zweckmäßig, da sich an der Georg-Wesener-Straße die Querungshilfe befindet und die Weiterfahrt in Richtung Norden auf der westlichen Straßenseite erfolgt.

Auf der Fürstenbergstraße erfolgt die Weiterfahrt in Richtung Osten und Westen auf der südlichen Seite, daher ist auch dort die Freigabe in Gegenrichtung vertretbar. Auf der nördlichen Seite kann sie jedoch entfallen, da diese Nebenanlage nur die Verbindung vom Pendlerparkplatz in Richtung Auf der Herrschwiese darstellt.

Die Anlagen der Fullener Straße erfüllen nicht nur die Funktion, die anliegenden bzw. dahinterliegenden Wohnareale zu erschließen, sondern auch die Verbindung in den Außenbereich. Durch die Querungshilfen an der Versener Straße und der Schaftrift entfallen aber die Notwendigkeiten, diese Verbindungen durch befahren der Anlagen in Gegenrichtung zu erreichen. Die Freigabe der Gegenrichtung sollte in diesen Abschnitten entfallen.

Die Freigabe der Gegenrichtung am Nagelshof ist aufgrund der abknickenden Vorfahrtsituation vertretbar. Allerdings kann das Emsbad auch ohne diese Anlage erreicht werden, so dass die Weiterführung nur Teile des Campingplatzes betrifft. Es sollte daher geprüft werden, ob die Freigabe entfallen kann. Soll sie bestehen bleiben, ist die Breite der Radanlage anzupassen.

Die Anlagen im **Außenbereich** können nach der gleichen Systematik eingeordnet werden. Dort sind fast alle Anlagen auch in Gegenrichtung freigegeben. Wenn dort die Anlagen betrachtet werden, die sich an **Straßen mit beidseitigen Nebenanlagen** befinden, so sind nur die folgenden Straßenzüge zu überprüfen:

- Apeldorner Hauptstraße, Fahrtrichtung Norden
- Teglinger Hauptstraße, beide Fahrrichtungen

Die Anlage in Apeldorn (gemeinsamer Fuß- und Radweg) ist zweigeteilt: der nördliche Bereich ist neuwertig und auf 2,00 m Breite angelegt, der südliche Bereich sanierungsbedürftig und nur 1,60 m breit. Diese Anlage ist daher im Sanierungsbedarf nach Anlage 7.2 aufgeführt. Wird die Anlage entsprechend ertüchtigt, ist die Freigabe in Gegenrichtung vertretbar.

Auch die Anlage in Teglingen ist in der Liste in Anlage 7.2 enthalten. Sie ist deutlich zu schmal und sollte daher verbreitert werden. Die Freigabe in Gegenrichtung ist nicht zwingend notwendig und könnte entfallen.

Die restlichen Anlagen, die in Gegenrichtung freigegeben sind, sind **einseitige Anlagen entlang von Straßen** und entsprechen größtenteils den Anforderungen (sind 2,00 m breit oder knapp darunter; eine Breite von 2,00 m wurde für den Außenbereich als ausreichend angenommen). Die einzigen Ausnahmen sind die K 247 (zwischen Hemsen und Kreisverkehr B 70, nur ca. 1,50 m bis 1,70 m breit) und die L 61 (Bokeloher Feld, ca. 1,70 m breit). Diese Anlagen sollten kurz bis mittelfristig auf das erforderliche Breitenmaß gebracht werden.

Die Radwanderwege sind teilweise nicht als Radwege im Sinne der StVO ausgeschildert (siehe auch Kapitel 3.11), daher gibt es keine Vorgaben zu den Breiten. Sie sollten sich jedoch an dem gültigen Regelwerk orientieren. Teilweise sind die Wanderwege als Premiumrouten ausgewiesen (anteilig liegt die Unterhaltung in Verantwortung der Stadt Meppen, obwohl diese nicht „Besitzer“ der Anlage ist), entsprechend sollte auf die Belange des Radverkehrs eingegangen werden.

3.8 Knotenpunkte

3.8.1 Kreisverkehr Auf der Herrschwiese / Lingener Straße

Der Radverkehr wird über den Kreisverkehr aus allen Richtungen auf den Nebenanlagen geführt. In der Achse Süd-Nord ist diese Führung auf den Kreisverkehr beschränkt. Davor und danach wird der Radfahrer auf der Straße geführt. Diese Art der Führung über den Kreisverkehr ist im Stadtgebiet von Meppen an den Kreisverkehren üblich. An diesem Kreisverkehr wird dem Kfz-Verkehr bereits durch rot markierte Radfahrerfurten signalisiert, dass mit Radfahrern zu rechnen ist (wird an den verschiedenen Kreisverkehren im Stadtgebiet unterschiedlich gehandhabt).

Aus Richtung Auf der Herrschwiese kommend wird die Sicht durch ein Brückenbauwerk teilweise eingeschränkt, Radfahrer können unter Umständen deshalb erst spät erkannt werden.

Die Furten liegen direkt an der Kreisfahrbahn, wodurch für den Kfz-Führer erst spät zu erkennen ist, ob der Radfahrer die Furt queren oder doch dem Verlauf des Radweges folgt. Dies kann zu Missverständnissen zwischen den Verkehrsteilnehmern führen. Der Fahrzeugführer muss sich gleichzeitig auf den Radverkehr und auf den Kfz-Verkehr konzentrieren (beide vorfahrtberechtigt).

Die RAST 06⁸ empfehlen Abstände zwischen der (Radfahrer-)Furt und der Kreisfahrbahn im Bereich von 2 m bis 5 m, nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren⁹ sollte der Abstand der (Radfahrer-)Furt zwischen 4 m und 5 m liegen. Kleinere oder größere Abstände sollten aus Sicherheitsgründen vermieden werden.

Es ist daher zu empfehlen, die Furten für Fußgänger und Radfahrer zusammenzulegen (als getrennter Fuß-/Radweg) und im Bereich von 5 m von der Kreisfahrbahn abzusetzen.

Auf dem Luftbild des Kreisverkehrs sind durch die Reifenabriebspuren die Fahrwege der Kfz erkennbar. Problematisch stellt sich der Weg von der nördlichen Zufahrt (Lingener Straße) zur westlichen Ausfahrt (Rampe B 70) und von der östlichen Zufahrt (Lingener Straße) in die nördliche Ausfahrt (Lingener Straße) dar. Diese kann fast geradlinig erfolgen, man kann vor Ort erkennen, dass auf diesen Beziehungen auch sehr schnell gefahren wird.

Durch die Ellipsenform ist die Entfernung zur vorherigen Zufahrt an einigen Einfahrten sehr lang, so dass einfahrende Fahrzeuge unter Umständen eine sehr große Zeitlücke zum Einfahren zur Verfügung gestellt bekommen. Auch dies verführt zu einem schnellen Einfahren in den Kreisverkehr. Die Ellipsenform verleitet weiterhin durch ihren geradlinigen Verlauf auch zu einer schnellen Durchfahrt durch den Kreis und damit auch zu einem schnellen Ausfahren. Die geometrische Form des Kreisverkehrs steht somit im Widerspruch zu dessen Einsatzzweck, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu senken.

⁸ FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006

⁹ FGSV: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006

3.8.2 Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Helter Damm

Der Kreisverkehrsplatz ist gut einzusehen und befindet sich in einem guten Zustand. Am Kreisverkehr Helter Damm / Hasebrinkstraße sind die Radfahrerfurten genau wie am Kreisverkehr Lingener Straße direkt an der Kreisfahrbahn. Aufgestellte Figuren, welche wie Polizisten aussehen, weisen auf die besondere Situation am Kreisverkehr hin („Radfahrer achten“).

Auch hier ist es zu empfehlen, Radfahrer und Fußgänger über eine gemeinsam abgesetzte Furt zu führen (im Zuge eines getrennten Fuß-/Radweges). Die Wirksamkeit der Warnhinweise muss aufgrund des Unfallbildes angezweifelt werden. Möglicherweise gab es einen kurzfristigen positiven Effekt. Langfristig ist offensichtlich keine Besserung des Unfallbildes zu erkennen.

Auch an diesem Kreisverkehr kann die Durchfahrt teilweise fast ohne Geschwindigkeitsreduzierung erfolgen. Von Norden nach Westen und von Westen nach Osten erfolgt fast gar keine Auslenkung. Möglicherweise kann hier ein gepflasterter Innenring nachgerüstet werden. Dieser ist überfahrbar gestaltet (für Lastzüge und andere große Fahrzeuge), das Überfahren kann aber nur mit geringer Geschwindigkeit erfolgen.

3.8.3 Kreisverkehre allgemein

Die Führung der Radfahrer über die Kreisverkehre im Stadtgebiet von Meppen sollte vereinheitlicht werden. Somit wird die Verkehrssituation von allen Verkehrsteilnehmern an allen Kreisverkehren einheitlich bewertet, das Potential an Fehlbewertungen sinkt.

Dazu gehört, bei Führung des Radfahrers auf den Nebenanlagen, die Furten konsequent von der Kreisfahrbahn abzusetzen und gemeinsam mit dem Fußverkehr zu führen. Ob die Führung dabei als getrennter oder gemeinsamer Fuß-Radweg erfolgt, ist von untergeordneter Wichtigkeit und sollte sich an der Führung im Umfeld orientieren. Neben den oben genannten Kreisverkehren betrifft dies auch die Kreisverkehre Hasebrinkstraße / Kanalstraße und Helter Damm / Noldestraße.

3.8.4 An der Bleiche / Emsstraße

Alle Querungsfurten sind signalgeregt. Die Verkehrsbeziehung An der Bleiche – Püntkers Patt kann über eine Unterführung der Emsbrücke sogar abseits des Knotenpunktes wahrgenommen werden. Diese Möglichkeit sollte besser ausgeschildert werden.

Die Querung über die Straße An der Bleiche erfolgt über eine Furt, die in beide Richtungen für Radfahrer benutzt werden kann. Der Signalgeber der Querungsfurt zeigt aber nur Fußgänger. Weiterhin ist problematisch, dass Linksabbieger von der Emsstraße in die Straße An der Bleiche einen Vorlauf bekommen, also eine Zeit lang gesichert abbiegen können. Erst nach einer Weile werden die Fahrzeuge der Gegenrichtung und die parallel verlaufenden Querungsfurten freigegeben werden. Daraus ergibt sich ein Gefahrenpotential, da abbiegende Fahrzeuge „schnell noch“ den Abbiegevorgang beenden wollen. Verkehrstechnische Untersuchungen zum Knotenpunkt, welche die Gesamtsituation betrachten, sind vorhanden (siehe auch Kapitel 3.3.3).

3.8.5 B 70 / Teglinger Straße

Hier sollte überprüft werden, ob die Querung der B 70 auch über den nördlichen Ast erfolgen kann. Möglicherweise steht dies im Widerspruch zur vorhandenen Signalsteuerung, dann müsste geprüft werden, ob und in welchem Umfang diese angepasst werden kann.

Ist eine nördliche Querung realisierbar, sollte der Lückenschluss zur Anlage auf der nördlichen Seite der Nödiker Straße erfolgen.

3.8.6 Domhof / Ludmillenstraße

Der Straßenraum an dieser Stelle ist eng. Die Einmündung liegt im Kurvenbereich und ist teilweise nur schwer zu überblicken. Zusätzlich befinden sich zwei Bushaltestellen direkt im Knotenpunkt. Es gilt Tempo 30 und die Rechts-vor-links-Regel.

Trotz der teilweise eingeschränkten Sicht sind die Sicherheitsstandards sehr hoch (allein durch die Geschwindigkeitsbegrenzung). An den Sichtverhältnissen kann ohne großen baulichen Aufwand nichts verändert werden. Auch andere bauliche Veränderungen sind ohne große Eingriffe nicht zu realisieren.

Möglicherweise hilft es, durch Markierungen auf der Fahrbahn (Wartelinien auf allen Zufahrten) die Vorfahrtregelung deutlicher hervorzuheben und dabei gleichzeitig die Verkehrsteilnehmer für den gesamten Knotenpunktbereich zu sensibilisieren. Die Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit sollte regelmäßig überprüft werden.

3.8.7 Emsstraße / Hasestraße / Obergerichtsstraße

Der Knotenpunkt Emsstraße / Hasestraße / Obergerichtsstraße verfügt über vorgezogene Aufstellbereiche für Radfahrer. Diese Maßnahmen sind sinnvoll und untermauern den Anspruch des Radfahrers, sich seinen Platz auf der Fahrbahn zu suchen. Eine Einfärbung der Aufstellbereiche (z.B. in rot), wie sie mancherorts praktiziert wird, bietet sich an dieser Stelle aufgrund der bereits farbenfrohen Gestaltung des Umfeldes nicht an (Reizüberflutung). Aus Richtung Norden kommend kann die Aufstellfläche nur erreicht werden, wenn sich der Radfahrer zwischen den rechts- und linksabbiegenden Kfz hindurchzwängt.

Beide Fahrtrichtungen werden getrennt voneinander signalisiert, so dass rechts neben dem Radfahrer Fahrzeuge fahren können. Diese Form der Signalisierung wurde aufgrund der Verkehrsstärkeverteilung am Knotenpunkt gewählt. Während der Installation der jetzigen Anlagen wurden weitere Varianten geprüft, allesamt mit negativen Ergebnissen¹⁰.

3.8.8 Esterfelder Stiege / Berghamsweg

Der Knotenpunkt ist aus allen Richtungen gut erkennbar und einzusehen. Die Nebenanlage ist für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben.

Bei Umwandlung in eine Tempo-30-Strecke wird der Radfahrer auf der Fahrbahn geführt (siehe Kapitel 3.3.43.4.43.4). Er rückt damit näher in das Blickfeld des Autofahrers und wird so von ihm besser wahrgenommen. Das Befahren der Nebenanlagen in Gegenrichtung entfällt.

3.8.9 Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße

Dieser Knotenpunkt wurde im Zuge der Errichtung der MEP umgestaltet. Die besonderen Anforderungen von Radfahrern standen dabei von Anfang an im Fokus. Die Verkehrsanlage entspricht dem Regelwerk und greift den Stand der Technik auf. Trotzdem gibt es aus der Befragung Anregungen, dass die Radwegführung nicht eindeutig wäre.

Möglicherweise führt die Vielzahl von Markierungen auf dem Arm der Poststraße zu Verwirrungen. Die Radschleusen einzufärben entspricht nicht den weiteren ähnlichen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet, könnte aber dazu beitragen, dass die Markierungen richtig interpretiert werden.

¹⁰ Mündliche Mitteilung der Stadtverwaltung Meppen

3.9 Querungsstellen

3.9.1 B 70 / Hahnenbergstraße

In Hemsen im Bereich des Knotenpunktes An der Bundesstraße (B 70) / Hahnenbergstraße findet ein Wechsel der Radverkehrsanlage von in nördlicher Fahrtrichtung rechtsseitig auf linkseitig der Fahrbahn statt. An dieser Stelle ist weder eine Lichtsignalanlage noch eine sonstige Querungshilfe für die Radfahrer und Fußgänger vorhanden. Da die erlaubte Geschwindigkeit für die Kfz dort 100 km/h beträgt, ist es empfehlenswert, eine Querungshilfe zu schaffen, um Radfahrer und Fußgänger sicher zu führen.

Eine Lichtsignalanlage an dieser Stelle entspricht nicht dem Charakter des Straßenverlaufes. Zudem wäre die erlaubte Geschwindigkeit in diesem Bereich auf 70 km/h zu begrenzen. Sie ist aufgrund der Verkehrsbelastung (ca. 13.000 Kfz/24h¹¹) anderen Querungshilfen aber vorzuziehen. Sie sollte zweckmäßig nördlich der Hahnenbergstraße angeordnet werden (nördlich des Linksabbiegestreifens), so dass sie nicht über den Verzögerungsstreifen zur Abfahrt der B 70 führt (Anlage 7.3).

Ein Fahrbahnteiler mit Mittelinsel wäre möglicherweise ebenfalls umsetzbar. Er würde ebenfalls nördlich des Linksabbiegers in die Hahnenbergstraße liegen und könnte die Sperrfläche nutzen. Die Breite des Fahrbahnteilers beträgt nach den RAL¹² 2,50 m, hinzu kommt ein Sicherheitstrennstreifen von 50 cm auf jeder Seite, so dass die Breite der Sperrfläche im Bereich der Mittelinsel 3,50 m erfordert. Diese Breite steht vermutlich nicht zur Verfügung, so dass der gesamte Fahrbahnquerschnitt angepasst werden müsste. Fußgänger und Radfahrer sind auch vorfahrtrechtlich untergeordnet, so dass die Wartepflicht durch das Zeichen 205 StVO verdeutlicht werden muss. Da der Weg aber nicht gerade auf die Querungsstelle zugeht, sondern parallel zur Straße verläuft und dann im 90-Grad-Winkel abknickt, ist dieses Zeichen nur schwer so aufzustellen, dass es jederzeit und von jedem gut eingesehen werden kann. Die Mittelinsel muss auch für den Kfz-Verkehr jederzeit sichtbar sein, so dass sie unter Umständen beleuchtet werden muss. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte ebenfalls auf 70 km/h begrenzt werden.

In jedem Fall (Signalanlage oder Fahrbahnteiler) muss die in Nordrichtung verlaufende Nebenanlage der B 70 über die Hahnenbergstraße um ca. 30 m verlängert werden. Möglicherweise ist dafür Grunderwerb notwendig.

¹¹ Stadt Meppen: Vorentwurf VEP, 2009

¹² FGSV: Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012

3.9.2 L 48 / K 201

Über dem Knotenpunkt Große Straße (L 48) / Schöninghsdorfer Straße (K 201) sollte ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe über die Sperrfläche auf dem nördlichen Ast angelegt werden. Anlage 7.4 zeigt, wie eine solche Lösung aussehen könnte. Im Knotenpunktbereich ist ein Linksabbiegestreifen von der südlichen L 48 in die Schöninghsdorfer Straße vorhanden, dieser kann zur Anlage der Querungshilfe verwendet werden.

Ob eine Querung über den südlichen Ast zu realisieren ist, hängt von der Notwendigkeit der Linksabbiegestreifen auf der L 48 ab. Dazu sind verkehrstechnische Nachweise zu erbringen.

3.9.3 L 48 / Große Straße

Eine ähnliche Situation wie am Knotenpunkt B 70 / Hahnenbergstraße gibt es in Groß Fullen im Knotenpunktbereich Große Straße (L 48) / Große Straße. Der Fuß-/Radweg wechselt in nördlicher Fahrtrichtung von linksseitig auf rechtsseitig der Fahrbahn.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Kfz beträgt 70 km/h, die Querungsstelle liegt in einem leichten Kurvenbereich

Die genannten Vor- und Nachteile von Signalanlage und Mittelinsel (siehe Kapitel 3.9.1) können übernommen werden, so dass auch in diesem Bereich die Signalanlage empfohlen wird. Die Querungshilfe ist über den nördlichen Knotenpunktast anzulegen (Anlage 7.5). Die Verlängerung der Nebenanlage fällt mit ca. 20 m relativ kurz aus.

3.9.4 K 203 / Farnweg

An dieser Stelle führen Gluckstraße und der Farnweg aus den Wohngebieten auf die Versener Straße (K 203). An dieser wird die Radanlage auf der westlichen Seite geführt, so dass Verkehrsteilnehmer aus dem Farnweg die Kreisstraße queren müssen. Ihnen sollte dazu eine Querungshilfe angeboten werden. Möglich sind hier sowohl ein Fahrbahnteiler (wie im weiteren nördlichen Verlauf) als auch eine Lichtsignalanlage (wie im südlichen Verlauf).

3.9.5 An der Bleiche / Markstiege

Die Querungshilfe An der Bleiche / Markstiege birgt ein Gefahrenpotential. Am frühen Nachmittag (Schulende) queren hier sehr viele Schüler die Fahrbahn der Straße An der Bleiche und nehmen dabei scheinbar an, sie wären aufgrund der Querungshilfe den Kfz vorrangig. Dies ist jedoch nicht der Fall. Ein Vorfahrt-beachten-Schild (Zeichen 205 StVO) ist angebracht, fällt jedoch recht klein aus und steht, aus der Innenstadt kommend, an einer ungünstigen Stelle, so dass es leicht übersehen werden kann.

In den Jahren 2010 bis 2012 ereigneten sich 10 Unfälle an der Einmündung, immerhin 3 mit Radfahrerbeteiligung. Unfälle mit Fußgängern gab es hier nicht, so dass es kein prinzipielles Sicherheitsproblem an der Überquerungsstelle gibt. Möglicherweise kann das Gefahrenpotential durch „weiche“ Maßnahmen abgebaut werden. Dazu gehört, das Verkehrszeichen 205 StVO auf den Fuß- und Radwegen hervorzuheben. Problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass der Querende laut StVO eigentlich den Vorrang hat gegenüber aus der Markstiege einbiegenden Fahrzeugen. Durch das Zeichen 205 StVO wird er also in der Rangfolge zurückgestuft. Aus Sicherheitsgründen sollte diese Lösung beibehalten werden.

3.9.6 Hasestraße (Hubbrücke)

Dieser Punkt im Netz ist im Gesamtkontext der Innenstadtachse zu sehen (siehe Kapitel 3.3.3). Alternativ zu einer direkten Querung der Hasestraße könnte eine Unterführung der Brücke angelegt werden (Anlage 7.6). Geradeausfahrende Radfahrer (und Fußgänger) von Püntkers Patt und dem Dortmund-Ems-Kanal könnten somit vollkommen frei vom Kfz-Verkehr queren. Das Linksabbiegen (vom Püntkers Patt in Richtung Norden oder vom Dortmund-Ems-Kanal in Richtung Süden) sollte indirekt erfolgen (jeweils zuerst die Querung der Hasestraße mit Hilfe der Unterführung) und entsprechend beschildert werden. In verkehrsarmen Zeiten hätten Radfahrer und Fußgänger trotzdem die Wahl, auch wie bisher die Hasestraße zu queren. Allerdings ist eine bauliche Umsetzbarkeit zweifelhaft, da der Dortmund-Ems-Kanal ein Schifffahrtsweg ist und die Einengung der Fahrgasse durch das Wasser- und Schifffahrtsamt genehmigt werden müsste, was nicht zu erwarten ist.

3.9.7 Helter Damm (K 243) / Bramharer Weg

Die Radwegverbindung zwischen Meppen und Helte liegt auf der Nordseite der Straße. Die Einmündung des Bramharer Weges befindet sich im Übergangsbereich zwischen freier Strecke (Tempo 100) und Siedlungsbereich (Tempo 50). Erlaubt ist noch Tempo 50. Fußgänger und Radfahrer, welche den Siedlungsgebieten am Bramharer Weg zuzuordnen sind, müssen den Helter Damm queren. Trampelpfade auf den Wallhecken (in Verlängerung der Straße Feldkamp) lassen den Bedarf dafür erkennen. Ihnen sollte an dieser Stelle die Querung durch einen Fahrbahnteiler erleichtert werden (Anlage 7.7). Eine Lichtsignalanlage wird aufgrund des nahen Bahnübergangs nicht empfohlen.

3.9.8 Herzog-Arenberg-Straße

In Kapitel 3.3.10 wurden die Querungshilfen bereits angesprochen.

Direkt am Marianum sollte eine Fußgänger-Bedarfsanlage installiert werden. Zusammen mit der Bedarfsquerung an der Georg-Wesener-Straße stellt sie einen wesentlichen Teil zur Schulwegsicherung dar. Ein Fußgängerüberweg wird nicht empfohlen, da der Vorrang der Querenden nicht von jedem Kfz erkannt wird. Außerdem müssten Radfahrer die Räder über den Überweg schieben, was in der Realität nicht gemacht wird. Dort wird meist ohne erkennbares Zeichen auf den Überweg geradelt, was von den Kfz-Führern nicht immer antizipiert wird.

An der Einmündung mit der Ludwigstraße kann ein Fahrbahnteiler erbaut werden. Die verkehrlichen Voraussetzungen für eine Fußgänger-Signalanlage sind nicht gegeben (Verkehrsbelastungen, Kurvenlage). Der Fahrbahnteiler wird vermutlich nur mit einem Eingriff in den Straßenquerschnitt realisierbar sein (Anlage 7.8). Dadurch ergibt sich aber gleichzeitig der Vorteil, dass die Übersichtlichkeit in Richtung Norden durch den größeren Radius und das Abrücken aus der vorhandenen Achse etwas verbessert wird. Gleichzeitig könnte eine Mehrzweckfläche im Knotenpunktbereich errichtet werden (zum Beispiel gepflastert), die von den Linksabbieger aus nördlicher und südlicher Richtung genutzt werden könnte (Anlage 7.8). Ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) sollte aufgrund der Kurvenlage nicht zum Einsatz kommen.

3.9.9 Industriestraße / Schwefinger Straße

Die südliche Industriestraße weist keine Radanlage auf, die nördliche Industriestraße ist mit einer benutzungspflichtigen Anlage auf der westlichen Seite versehen. Als schwierig ist die Fahrt in Richtung Norden zu sehen. Radfahrer könnten wie bisher am Knotenpunkt über die Fahrbahn die Nebenanlage erreichen. Man könnte ihnen aber auch eine Querungshilfe nördlich anbieten. Um diese erreichen zu können, ist ein kleines Stück Nebenanlage notwendig (Anlage 7.9). Diese Nebenanlage sollte nicht benutzungspflichtig werden, um den Radfahrer die Wahl zu lassen, wie bisher zu queren. Im Zuge der Querungshilfe könnte ein Aufstellbereich für Linksabbieger realisiert werden. Möglicherweise kann bei der baulichen Umsetzung darauf reagiert werden, dass die Nebenanlage der Industriestraße im Bestand zu schmal ist (Kapitel 3.7).

3.9.10 Schullendamm / Esterfelder Stiege

An diesem Knotenpunkt kommen mehrere ungünstige Faktoren zusammen. Zum einen liegt die Vorfahrtstraße in Kurvenlage, zum anderen ist die Kfz-Belastung sehr hoch und zum dritten wird diese Belastung durch die umliegenden Signalanlagen gebündelt freigegeben. Unter Umständen ist daher eine Fahrtrichtung frei, aus der anderen kommen aber mehrere Fahrzeuge gleichzeitig. Sind diese alle vorüber, kann es aus der Gegenrichtung wieder eine Fahrzeugschlange geben.

Es sollte geprüft werden, auf dem östlichen Arm am Anfang des Geradeausfahrstreifens des Schullendamms im Bereich des Brückenanfangs einen Fahrbahnteiler anzuordnen. Von diesem könnte die übergeordnete Fahrbahn in beide Richtungen eingesehen werden. Es ist möglich, den Fahrstreifen direkt hinter dem Fahrbahnteiler beginnen zu lassen, es bietet sich aber an, eine kurze Verziehung zu berücksichtigen. Der Geradeausfahrstreifen würde um einige Meter kürzer werden (Anlage 7.10)

Konsequenterweise wäre auch auf dem westlichen Arm ein Fahrbahnteiler anzuordnen. Sämtliche Wegebeziehungen über den Knotenpunkt könnten so auf kurzen Wegen realisiert werden.

Das Linksabbiegen aus Richtung Osten ist verboten. Durch die zwei Fahrbahnteiler entsteht eine Fläche, die als Aufstellfläche für linksabbiegende Fahrzeuge genutzt werden könnte. Das Abbiegen sollte aus Gründen der Leistungsfähigkeit aber weiterhin verboten bleiben.

Alternativ zur Querung über die Brücke könnte eine Querung unter der Brücke (wie auf der anderen Seite) eingerichtet werden. Die Querung bedient im Wesentlichen die Verkehrsbeziehung zwischen dem östlichen Schullendamm und der westlichen Deichstraße, so dass durch die langen Rampen keine Umwege entstehen.

3.10 Abstellanlagen

3.10.1 Allgemein

Die Erhebung der Abstellanlagen hat gezeigt, dass es nicht allein auf die Anzahl der Stellplätze ankommt, sondern dass diese auch an den richtigen Stellen positioniert sein müssen und auch den Radfahrerbedürfnissen gerecht werden müssen.

Es sollten daher Bügelparker statt „Felgenrecher“ zum Einsatz kommen. Die Standorte der Abstellanlagen sollten die direkten Wegeverbindungen von Quelle / Ziel und dem Umsteigepunkt vom Rad zum Fußgänger (oder umgedreht) aufnehmen. Sie sollten nicht versteckt werden, sondern in den Eingangsbereichen gut sichtbar vorgehalten werden (auch im Sinne der sozialen Sicherheit). Sie müssen gut anfahrbar und benutzbar sein. Eine Überdachung ist nur an speziellen Standorten (etwa Bahnhof oder Schule) notwendig.

Prinzipiell sollte mindestens der Bedarf einer Einrichtung an Stellplätzen gedeckt werden. Es empfiehlt sich, darüber hinaus entweder von Anfang an mehr Stellplätze zur Verfügung zu stellen oder Optionen für eine Erweiterung des Angebotes vorzuhalten. Das vordringliche Ziel ist es, den Radverkehr langfristig zu fördern, und viele Abstellanlagen steigern das Komfortempfinden des Radfahrers deutlich. Allerdings ist bei der Umsetzung meist mit Sachzwängen in der Umsetzung zu rechnen. Erfahrungsgemäß werden durch Zufahrten, Schaufenstern an Gebäuden, Sondernutzungen (z. B. Außengastronomie), straßenbautechnischen Details (z. B. Wasserabläufen) und anderen Rahmenbedingungen Kompromisslösungen in Ansatz zu bringen sein.

3.10.2 Fußgängerzone Altstadt

Im Zuge des Umbaus der Fußgängerzone werden dort weitere Fahrradabstellanlagen installiert. Die Anzahl der Stellplätze erhöht sich, teilweise wurden (im Vergleich zum Datum der Erhebung) bereits weitere Abstellanlagen errichtet. Diese verteilen sich auf die Übergangsbereiche der Fußgängerzone (Am Windthorstplatz, an der Hinterstraße, an der Gymnasialstraße) und den Bereich der Verwaltung (Kirchstraße).

Am Windthorstplatz hat die Erhebung gezeigt, dass der Bedarf an Abstellanlagen durch das Angebot abgedeckt werden kann. Im Übergangsbereich Burgstraße / Markt sind keine Abstellanlagen vorgesehen. Tatsächlich wurden dort aber auch abgestellte Räder gezählt, so dass in diesem Bereich zwei oder drei Bügel angeboten werden sollten.

Am Eingang Gymnasialstraße wurden 12 abgestellte Räder gezählt, 16 Stellplätze sind vorgesehen. Das Angebot in diesem Bereich ist somit nur gering höher als die Nachfrage. Hier sollte geprüft werden, weitere Bügelparker zumindest in Option bereitstellen zu können. Direkt am Übergangsbereich zur Fußgängerzone in der Kirchstraße sind in der Planung keine Abstellanlagen vorgesehen. Diese sind zwischen den Verwaltungsgebäuden errichtet worden. Der Standort liegt hinter einem Hausvorsprung und ist von der Straße Bült aus nicht zu sehen. In Ergänzung zu den Stellplätzen an der Verwaltung sollten direkt im Platzbereich zwischen Kirchstraße / Gymnasialstraße / Bült zumindest ein paar Stellplätze angeboten werden. Der Bedarf wird an diesem Eingang zur Fußgängerzone nicht zu hoch eingeschätzt.

Die geplante Anzahl von 15 Bügelparkern (30 Stellplätzen) im Eingangsbereich Kuhstraße / Nagelshof / Hinterstraße wird als ausreichend angesehen. Ebenso ist die geplante Anzahl von 13 Bügelparkern (26 Stellplätzen) am Eingangsbereich Hinterstraße (im Westen) ausreichend.

3.10.3 Krankenhaus

Im Innenhof des Krankenhauses wird empfohlen, in Absprache mit den Beschäftigten sinnvolle und geeignete Plätze für neue Fahrradabstellanlagen zu finden. Die Besucherstellplätze sollten langfristig als Bügelparker zur Verfügung gestellt werden. Die Anzahl an Stellplätzen wird als ausreichend angesehen unter dem Hintergrund, dass während der Erhebung 74 Stellplätze zur Verfügung standen und weitere Stellplätze durch Bauarbeiten gesperrt waren.

3.10.4 MEP-Center (Fußgängerzone Bahnhofstraße)

Die Ergebnisse der Erhebung zeigen eine eindeutige Fehlanordnung der Fahrradabstellanlagen im Bereich der MEP. Daneben ist die Anzahl an Stellplätzen ebenfalls unzureichend. Gegenüber der MEP, am Polizeigebäude und dem Baum davor, wurden während der Erhebung ebenfalls wild abgestellte Fahrräder vorgefunden, die zu einem Teil ebenfalls dem Publikumsverkehr der MEP zuzuordnen sind.

Im nördlichen Bereich wurden bis zu 24 Räder vorgefunden (ohne Räder am Polizeigebäude). Am Wochenende kann mit einer erhöhten Nachfrage gerechnet werden, so dass in diesem Bereich deutlich mehr Stellplätze zur Verfügung gestellt werden sollten. Es sollte auch im Interesse des Betreibers liegen, dass die Räder nicht direkt vor den Schaufensterscheiben abgestellt werden. Zwischenzeitlich wurden zwischen MEP und der gegenüberliegenden Bank 10 Bügel (20 Abstellplätze) errichtet. Es sollte geprüft werden, wo und in welchem Umfang weitere Abstellanlagen realisiert werden können.

Im südlichen Eingangsbereich wurden bis zu 36 Räder abgestellt vorgefunden. 30 Stellplätze stehen dort zur Verfügung, werden aber kaum angenommen (dort standen maximal 10 Räder). Die meisten Räder stehen links neben dem Eingang vor der Fassade. Möglicherweise kann eine Überdachung die Attraktivität der vorhandenen Abstellanlagen erhöhen. Unter Umständen verschieben sich die Nutzungsgewohnheiten, wenn der dritte Eingang (an der Arnold-Blanke-Straße) geöffnet ist. Die Abstellanlage liegt dann zwischen beiden Eingängen. Um sie zu erreichen, muss aber von beiden Seiten am Eingang vorbeigefahren werden. Die Abstellanlagen sind auch nicht direkt von den Eingängen aus sichtbar. Das Potential einer höheren Nutzung nur durch den dritten Eingang wird daher als gering eingeschätzt. In jedem Fall sind aber Abstellanlagen zu ergänzen (an beiden Eingängen; am Eingang Bahnhofstraße in höherer Stückzahl). Nach Möglichkeit sollten mindestens 50 Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Auf der Spitze Herzog-Arenberg-Straße / Bahnhofstraße gab es zum Zeitpunkt der Erhebung 14 Stellplätze. Bis zu 14 Räder wurden dort abgestellt. Zwischenzeitlich wurden weitere 5 Bügel (10 Stellplätze) nachgerüstet. Während einer stichpunktartigen Ortsbesichtigung wurde festgestellt, dass dieses Angebot sehr gut angenommen wird und fast vollständig belegt war. Die nahezu volle Auslastung zeigt aber auch an, dass in diesem Bereich die Nachfrage beobachtet werden sollte und unter Umständen weitere Stellplätze zur Verfügung gestellt werden sollten, um Spitzenbelastungen abzufangen.

3.10.5 Bahnhof

Die im Bahnhofsbereich zur Verfügung stehenden Abstellplätze waren im gesamten Zeitraum der Erhebung voll ausgelastet. Reserven an Abstellplätzen sind damit nicht vorhanden, sollten aber angeboten werden. Eine Erweiterung des bestehenden Gebäudes wird nicht möglich sein (Fahrgassen, Toiletten, Bushaltestelle).

In den bestehenden Planungen für das Bahnhofsumfeld sind Abstellanlagen in Form einer Radstation vorgesehen. Diese liegt zwar direkt an der Bahnsteigkante, jedoch deutlich nach Osten vom Bahnhofsgebäude abgesetzt. Hier gilt es, durch verschiedene Faktoren, die Attraktivität zu steigern (zum Beispiel mit Fahrkartenautomaten in unmittelbarer Nähe).

3.10.6 Einkaufsmärkte

Die untersuchten Abstellanlagen sind nicht in öffentlicher Hand, die Betreiber der Einkaufsmärkte sind dafür zuständig. Ein Eingriff in die Substanz kann daher nur sehr bedingt gesteuert werden.

Es ist eine Kommunikation mit allen Institutionen (neben Einzelhandels- auch Dienstleistungsunternehmen und möglicherweise auch Gewerbe- und Industrieunternehmen) dafür notwendig. Ziel sollte es sein, im Verbund mit allen Beteiligten so viele Abstellanlagen wie möglich an den verschiedenen Zielen zur Verfügung stellen zu können.

3.11 Radwanderwege

Radwanderwege gehören zum Netz der Radverkehrsanlagen dazu, obwohl sie teilweise nicht als Radverkehrsanlagen nach StVO ausgeschildert sind. Meist führen Wanderwege über schwach frequentierte Straßen und / oder Wirtschaftswege.

Radwanderwege mit als Radwegen ausgeschilderten Anlagen sind in den bisherigen Punkten des Zielkonzeptes behandelt worden. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf bisher noch nicht angesprochene Abschnitte und besitzen den Status von Diskussionspunkten.

In der Anlage 7.11 sind die Verläufe der Radwanderwege dargestellt. Bereiche, in denen sie auf Radverkehrsanlagen verlaufen oder über schwach frequentierte Straßenzüge führen, sind hervorgehoben. Auf den nicht hervorgehobenen Straßen wird der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz auf „normalen“ Straßen geführt. Auf den dargestellten Netzteilen kann dies problemlos geschehen.

Der Dortmund-Ems-Kanal ist nicht eindeutig als Radverkehrsanlage gekennzeichnet. Teilweise sind die Anlagen über das Zeichen 240 StVO (gemeinsamer Fuß- und Radweg) ausgeschildert (zum Beispiel an der Hubbrücke), teilweise nur als Betriebsgelände des Wasser- und Schifffahrtsamtes bezeichnet. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Einordnung schwierig (gilt die VwV-StVO?). Die Benutzung durch Kfz und Radfahrer (und Fußgänger) ist durch beide Beschilderungsarten aber eindeutig.

Der Anfang der Hase-Ems-Tour im Bereich am Hang / Goldammerweg ist als Gehweg ausgeschildert. Hier dürfen Radfahrer nicht langfahren. Die Beschilderung ist anzupassen.

Einige Anlagen sind bei Nässe schlecht zu befahren. Dies betrifft die unbefestigten Wege, nicht nur entlang der Wanderrouten (zum Beispiel den Radweg am nördlichen Dortmund-Ems-Kanal), sondern auch an anderen Stellen (südlicher Dortmund-Ems-Kanal, westliche Seite). In Kooperation mit dem Landkreis, dem Wasser- und Schifffahrtsamt sowie den angrenzenden Gemeinden sollten diese Wege langfristig befestigt werden.

Die Ziele der Wanderwege sind gut und übersichtlich ausgeschildert. Die Ergänzung touristischer Ziele, wie im Stadtgespräch angeregt, sollte weiter verfolgt werden.

3.12 Weitere Maßnahmen

3.12.1 Östliche Lingener Straße

Die östliche Verbindung zwischen dem Parkplatz des Autohauses an der B 70 und der Hasebrinkstraße fehlt komplett. Aus Richtung Teglinger Straße kommend endet die Anlage abrupt auf dem Parkplatz. Die angewendete Führungsform (Radfahrer auf der Straße) ist die richtige, jedoch wird er weder aus Westen noch aus Osten kommend in befriedigender Form über den Bereich des Parkplatzes geführt. Hier sollte durch Markierungen (Übergangsschutzstreifen auf 10 m bis 20 m) der Verlauf des Weges dargestellt werden, so dass auch Kfz registrieren, dass mit Radfahrern zu rechnen ist.

3.12.2 Nördliche Lingener Straße

Die Nördliche Lingener Straße (ab Kanalstraße) sollte auch auf Tempo 30 reduziert werden. Damit sind einheitlich alle Straßen der Altstadt (im Ring zwischen Emsstraße / An der Bleiche / Wallstraße / Kanalstraße / Dortmund-Ems-Kanal) in ihrer Geschwindigkeit reduziert. Radfahrer innerhalb dieses Gebietes werden konsequent auf der Fahrbahn geführt. Die Schutzstreifen müssen nicht zwangsläufig zurückgebaut werden.

3.12.3 Weitere Punkte

Zu weiteren wichtigen Punkten gehört die **Öffentlichkeitsarbeit**. Dabei soll es darum gehen, der Bevölkerung im Allgemeinen die Vorzüge des Radfahrens, und dabei speziell in der Heimatstadt, nahezubringen. Gleichzeitig muss auf das gemeinsame Miteinander der Verkehrsteilnehmer hingewiesen werden (z.B. im Bereich der Hubbrücke). Dieser Teil der Öffentlichkeitsarbeit enthält einen gewissen Anteil Verkehrserziehung, welcher mit Kontrollen seitens der Polizei bzw. des Ordnungsdienstes einhergehen sollte. Die Rücksicht der Verkehrsteilnehmer untereinander kann nur gewährleistet werden, wenn die Akzeptanz für das jeweils andere Verkehrsmittel vorhanden ist. Und diese Akzeptanz stellt sich nur bei Einhaltung der Regeln ein. Wie oft parken Fahrzeuge auf Fuß- bzw. Radwegen? Wie oft drängeln sich Radfahrer über rote Ampeln? Solche Verhaltensweisen müssen im Sinne eines besseren Zusammenlebens abgestellt werden. Allein durch Flugblätter oder Zeitungsanzeigen sind die Verkehrsteilnehmer nicht zu erreichen – notwendig ist das aktive Zugehen auf die jeweils angesprochene Zielgruppe.

Bei **Planungen von Neubauvorhaben oder Umbauten** (jeglicher Art, nicht nur im Tiefbau) sollten frühzeitig von Seiten der Stadtverwaltung auf die Belange der einzelnen Verkehrsteilnehmer hingewiesen werden. Anlieferung von Waren sollte nach Möglichkeit nicht auf Fuß- und Radwegen stattfinden. Stellplätze für Kfz sind in ausreichender Anzahl zur Verfügung zu stellen, so dass Parken auf Radanlagen nicht notwendig wird. Für Fußgänger und Radfahrer sind direkte Wegeverbindungen vorzuhalten, auf eine ausreichende Anzahl an Abstellplätzen für Fahrräder ist zu achten.

Auf die besonderen Anforderungen der immer beliebter werdenden **E-Bikes** sollte frühzeitig reagiert werden. Ladesäulen lohnen allerdings nur an Punkten, die für Radwanderer interessant sind (zum Beispiel Tourist-Info). In Meppen ansässige Radfahrer werden ihre E-Bikes zu Hause laden (die Reichweiten der Fahrzeuge sind mittlerweile so hoch, dass die Wege innerhalb des Stadtgebietes ohne Nachladen gefahren werden können).

Selbstverständlich sollte die **Pflege und die Unterhaltung** der bestehenden Anlagen sein. Dazu gehört, die Markierungen regelmäßig zu erneuern (Die Piktogramme auf der Nebenanlage der Marienstraße im Bereich Schlaunstraße und auf den Radfahrstreifen der Emsstraße sind kaum noch erkennbar), Verkehrszeichen leserlich zu halten und Bäume und Hecken, welche in die Anlagen ragen, entsprechend einzukürzen.

Die **Beleuchtung** am Stationsweg wurde in der Befragung gefordert. Unter Umständen geht diese Forderung einher mit einem geringen Sicherheitsgefühl aufgrund der geringen Breite der Nebenanlage und des nicht vorhandenen Schutzstreifens. Der Stationsweg ist die einzige Ost-West-Verbindung zwischen Hase und B 402, eine rege Nutzung durch Radfahrer (und Fußgänger) kann daher angenommen werden. Bei Ausbau des Weges sollte die Einrichtung einer Beleuchtung auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

4 Zusammenfassung und Maßnahmenreihung

In dem vorliegenden Konzept wurden die Anlagen des Radverkehrs aufgenommen, katalogisiert und bewertet. In Ergänzung mit Radverkehrsbelastungen, einer Erhebung der Abstellanlagen an wichtigen Punkten, einer Unfallanalyse sowie einer Befragung wurden Schwachstellen in der Infrastruktur des Radverkehrs ausgearbeitet und Maßnahmen zur Beseitigung dargestellt. Ein Zielkonzept wurde aufgestellt (Anlage 7.1).

Die Maßnahmen wurden in eine Reihenfolge der Dringlichkeit (Anlage 8) gebracht. Diese Reihenfolge ist in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität hinzu überprüfen und abzarbeiten.

Aufgestellt: Dipl.-Ing. Thomas Lehmann

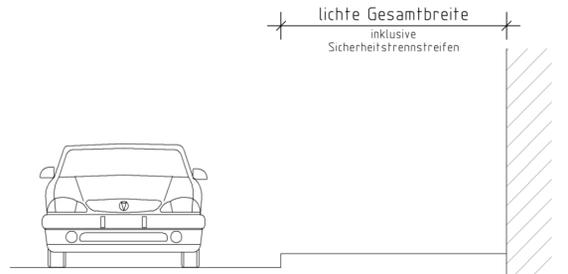
Schortens, im Mai 2014

Anlagen

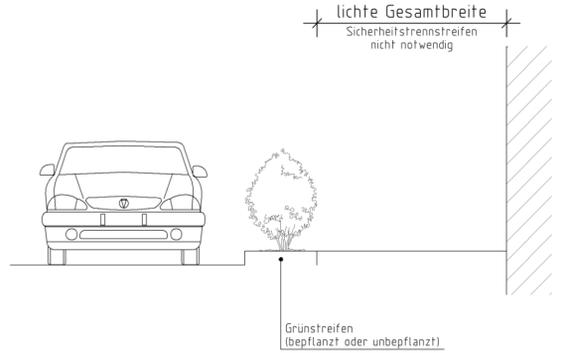
- Anlage 1.1 Übersichtskarte**
- Anlage 1.2 Klassifizierung Außenbereich**
- Anlage 1.3 Klassifizierung Innenbereich**
- Anlage 1.4 Netzplan Geschwindigkeiten**
- Anlage 1.5 Fuß- und Radverkehrsnetz Außenbereich**
- Anlage 1.6 Außenbereich: Verkehrsschilder und Oberflächenmaterial**
- Anlage 1.7 Fuß- und Radverkehrsnetz Innenbereich**
- Anlage 1.8 Innenbereich: Verkehrsschilder und Oberflächenmaterial**
- Anlage 1.9 Auflistung Radverkehrsanlagen Außenbereich**
- Anlage 1.10 Auflistung Radverkehrsanlagen Innenbereich**
- Anlage 2.1 Baulicher Zustand der Radwege Außenbereich**
- Anlage 2.2 Außenbereich: Baulicher Zustand**
- Anlage 2.3 Baulicher Zustand der Radwege Innenbereich**
- Anlage 2.4 Innenbereich: Baulicher Zustand**
- Anlage 2.5 Radwegbreiten Außenbereich**
- Anlage 2.6 Außenbereich: Radwegbreiten**
- Anlage 2.7 Radwegbreiten Innenbereich**
- Anlage 2.8 Innenbereich: Radwegbreiten**
- Anlage 3.1 Übersicht Radverkehrserhebungen**
- Anlage 3.2 Radverkehrsbelastungen Außenbereich**
- Anlage 3.3 Radverkehrsbelastungen Innenbereich**
- Anlage 4.1 Übersicht Fahrradabstellanlagen**
- Anlage 4.2 Übersicht P1, Fußgängerzone Nord**
- Anlage 4.3 Übersicht P2, Fußgängerzone Süd**
- Anlage 4.4 Übersicht P3, Krankenhaus**
- Anlage 4.5 Übersicht P4, MEP/ Fußgängerzone Bahnhofstraße**
- Anlage 4.6 Übersicht P5, Bahnhof**
- Anlage 4.7 Übersicht P6, Nagelshof**
- Anlage 4.8 Übersicht P7, ZOB inkl. Hallenbad**

- Anlage 4.9 Übersicht P8, Kaufland**
- Anlage 4.10 Übersicht P9, Marktkauf**
- Anlage 4.11 Auslastung Stellplätze**
- Anlage 4.12 Übersicht P1, Planung Fußgängerzone Nord**
- Anlage 4.13 Übersicht P2, Planung Fußgängerzone Süd**
- Anlage 4.14 Übersicht P4, Planung MEP / Fußgängerzone Bahnhofstraße**
- Anlage 5 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (2010 - 2012)**
- Anlage 6.1 Befragungsbogen Radfahrerbefragung**
- Anlage 6.2 Befragungsstelle B1 Windthorstgymnasium**
- Anlage 6.3 Befragungsstelle B2 Marianum**
- Anlage 6.4 Befragungsstelle B3 Windthorstplatz**
- Anlage 6.5 Befragungsstelle B4 MEP-Center**
- Anlage 6.6 Befragungsstelle B5 Posteingang**
- Anlage 6.7 Befragung Gesamtzusammenfassung**
- Anlage 6.8 Anregungen aus der Befragung, Karte**
- Anlage 6.9 Anregungen aus der Befragung, Tabelle**
- Anlage 7.1 Zielkonzept**
- Anlage 7.2 Liste Sanierungen**
- Anlage 7.3 Skizze: Fußgänger-Lichtsignalanlage B 70 / Hahnenbergstraße**
- Anlage 7.4 Skizze: Querungshilfe Große Straße (L 48) / Schöninghsdorfer Straße (K 201)**
- Anlage 7.5 Skizze: Fußgänger-Lichtsignalanlage Große Straße (L 48) / Große Straße**
- Anlage 7.6 Skizze: Querungshilfe Hasestraße (Hub-Brücke)**
- Anlage 7.7 Skizze: Querungshilfe Helter Damm / Bramharer Weg**
- Anlage 7.8 Skizze: Querungshilfe Herzog-Arenberg-Straße / Ludwigstraße**
- Anlage 7.9 Skizze: Querungshilfe Industriestraße / Schwefinger Straße**
- Anlage 7.10 Skizze: Querungshilfe Schullendamm / Emsstraße**
- Anlage 7.11 Diskussionspunkte Radwanderwege**
- Anlage 8 Maßnahmenreihung**

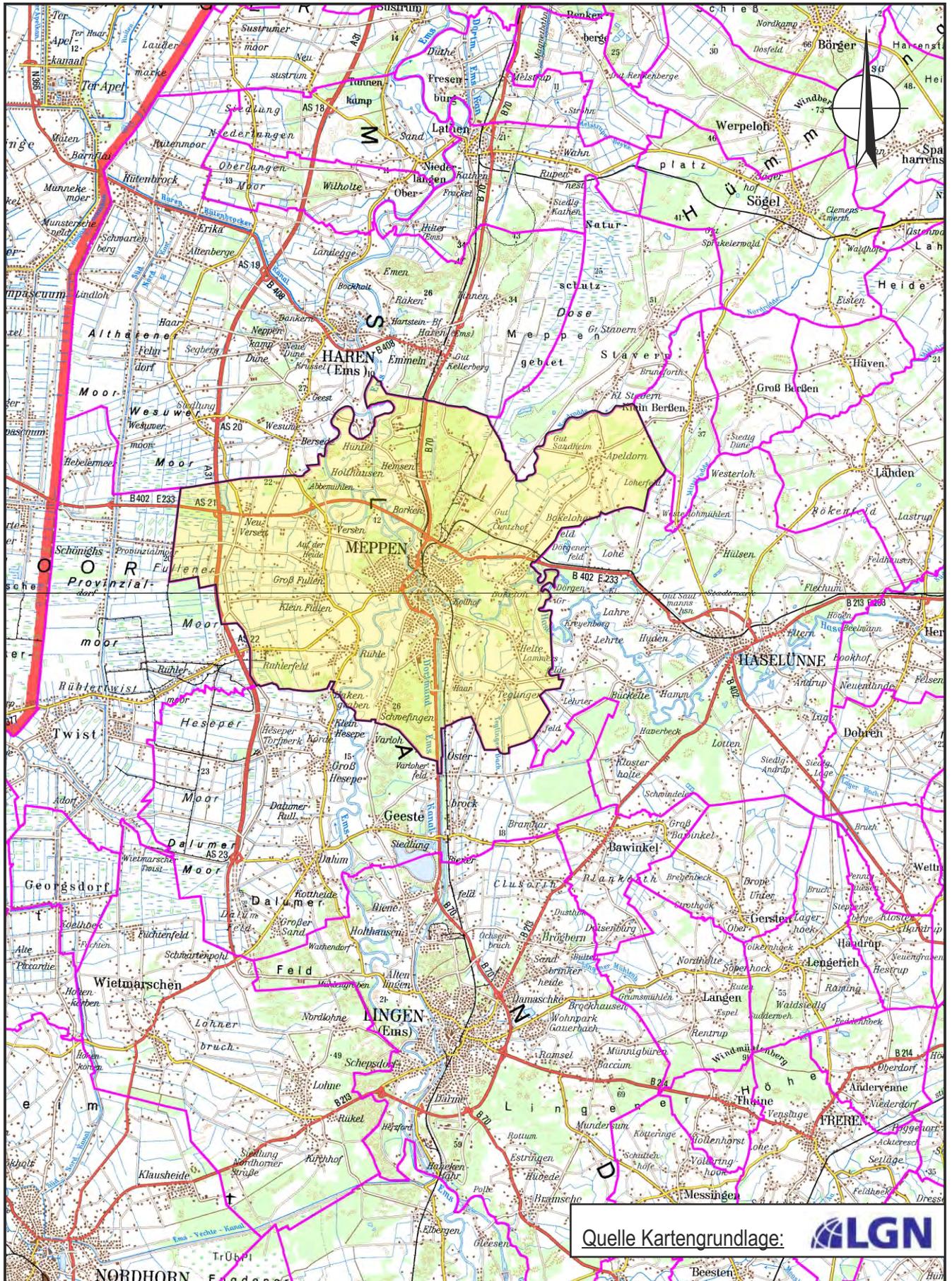
Methodik der Breitenermittlung



Es wurde immer die Gesamtbreite gemessen, da der Sicherheitsstreifen nicht immer baulich erkennbar ist.



Straße	Fahrrichtung	Zeichen StVO	Freigabe Gegenrichtung	Breite der Radanlage (inkl. möglichen Sicherheitsstreifen) [m]	Nachträgliche Breite nach VwV-StVO [m]	Differenz zur VwV-StVO [m]	Nachträgliche Breite nach ERA [m]	notwendige Breite Sicherheitsstreifen	notwendige Gesamtbreite nach ERA (inkl. Sicherheitsstreifen) [m]	Differenz zur ERA [m]	Oberflächenmaterial	baulicher Zustand	Länge [m]	Bemerkungen
An der Bleiche 1a (K 229)	Süd-West	241	x	1,50	2,40	-0,90	2,50	0,00	2,50	-1,00	P	2	450	zwischen Emsstraße und Nagelshof
An der Bleiche 1b (K 229)	Nord-Ost	241	x	1,50	2,40	-0,90	2,50	0,00	2,50	-1,00	P	2	450	zwischen Emsstraße und Nagelshof
An der Bleiche 2a (K 229)	Nord	241	x	1,60	2,40	-0,80	2,50	0,00	2,50	-0,90	P	3	350	zwischen Nagelshof und Marktstiege
An der Bleiche 2b (K 229)	Süd	241	x	1,60	2,40	-0,80	2,50	0,00	2,50	-0,90	P	3	350	zwischen Nagelshof und Marktstiege
Auf der Herschwiese 1a (K 243)	Süd	240		2,20	2,50	-0,30	2,50	0,50	3,00	-0,80	P	4	110	zwischen KV und Fürstenbergstraße
Auf der Herschwiese 1b (K 243)	Nord	295		1,00	1,50	-0,50	1,85	0,00	1,85	-0,85	A	3	110	zwischen KV und Fürstenbergstraße
Auf der Herschwiese 2a	Süd	241		1,00	1,50	-0,50	1,60	0,75	2,35	-0,75	P	3	350	zwischen Fürstenbergstraße und Nödiker Straße
Auf der Herschwiese 2b	Nord	295		1,10	1,50	-0,40	1,85	0,00	1,85	-0,75	A	4	350	zwischen Fürstenbergstraße und Nödiker Straße
August-Priesehof-Straße	Süd	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	140	
August-Priesehof-Straße	Nord	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	140	
B 70 (Lingener Straße)	Süd	240	x	2,00	2,50	-0,50	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	1	1300	zwischen Hasebrinkstraße und Teglinger Straße
B 70 (Lingener Straße)	Nord	240	x	2,00	2,50	-0,50	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	1	2300	zwischen Teglinger Straße und Dieselstraße
Bahnhof Unterführung	Nord	240	x	4,50	2,50	2,00	2,50	0,00	2,50	2,00	P	2	65	
Bokelöher Straße 1a	Ost	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	130	zwischen Wichemstraße und Kardinal-von-Galen-Straße
Bokelöher Straße 1b	West	241		1,60	1,50	0,10	1,60	0,50	2,10	-0,50	P	2	450	zwischen Waldstraße und Damstraße
Bokelöher Straße 2a	Ost	240		2,50	2,50	0,00	2,50	0,50	3,00	-0,50	P	2	350	zwischen Kardinal-von-Galen-Straße und Damstraße
Bokelöher Straße 2b	West	240		1,60	2,50	-0,90	2,50	0,50	3,00	-1,40	P	3	350	ab Damstraße
Bramharer Weg	Nord	239+1022-10	x	2,00	2,50	-0,50	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	3	350	zwischen Feldkamp und Bakmuder Straße
Dalmer Straße	Nord	240	x	1,90	2,50	-0,60	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	700	ab Hemmerberg
Emsstraße 1a	West	340		1,00	1,50	-0,50	1,50	0,00	1,50	-0,50	A	2	130	zwischen An der Bleiche und Hasestraße
Emsstraße 1b	Ost	295		1,50	1,50	0,00	1,85	0,00	1,85	-0,35	A	2	130	zwischen An der Bleiche und Hasestraße, Piktogramme schadhaf
Esterfelder Stiege 1a	Süd	241	x	1,50	2,40	-0,90	1,60	0,50	2,10	-0,60	P	2	1000	zwischen Zur Waldhöhe und Umlandstraße
Esterfelder Stiege 1b	Nord	241	x	1,40	2,40	-1,00	1,60	0,75	2,35	-0,95	P	3	1000	zwischen Zur Waldhöhe und Umlandstraße
Esterfelder Stiege 2	Nord	240	x	3,20	2,50	0,70	2,50	0,00	2,50	0,70	P	2	23	im Bereich Esterfelder Stiege und Kleiststraße
Esterfelder Stiege 3a	Süd	241	x	1,60	2,40	-0,80	2,00	0,50	2,50	-0,90	P	2	400	zwischen Umlandstraße und Schillering
Esterfelder Stiege 3b	Nord	241	x	1,60	2,40	-0,80	2,00	0,50	2,50	-0,90	P	2	400	zwischen Umlandstraße und Schillering
Fullener Straße 1 (L 47)	Ost	240	x	1,90	2,50	-0,60	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	200	westlich An der Schaftrift
Fullener Straße 2a (L 47)	West	240		2,10	2,50	-0,40	2,50	0,00	2,50	-0,40	P	3	500	zwischen Schaftrift und Versener Straße
Fullener Straße 2b (L 47)	Ost	240	x	2,10	2,50	-0,40	2,50	0,75	3,25	-1,15	P	3	500	zwischen Schaftrift und Versener Straße
Fürstenbergstraße 1a	West	240	x	2,60	2,50	0,10	2,50	0,00	2,50	0,10	P	1	250	zwischen Auf der Herschwiese und Anschluss B70
Fürstenbergstraße 1b	Ost	240	x	2,00	2,50	-0,50	2,50	0,00	2,50	-0,50	P	3	250	zwischen Auf der Herschwiese und Anschluss B70
Fürstenbergstraße 2	Ost	240	x	2,30	2,50	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,20	P	3	650	östlich Anschluss B 70
Georg-Wesener-Straße 1a	Ost	240		2,00	2,50	-0,50	2,50	0,50	3,00	-0,50	P	2	650	Schild zugewachsen
Georg-Wesener-Straße 1b	West	240		2,20	2,50	-0,30	2,50	0,50	3,00	-0,80	P	2	650	
Goetheallee 1	Ost	241	x	2,50	2,40	0,10	1,60	0,00	1,60	0,90	P	1	450	zwischen Marienstraße und B70
Goetheallee 2	Ost	241	x	2,20	2,40	-0,20	3,00	0,00	3,00	-0,80	P	3	120	zwischen Schillering und Ende
Hasebrinkstraße 1 (K 243)	Süd	240		3,20	2,50	0,70	2,50	0,50	3,00	0,20	P	2	220	zwischen Lingener Straße und Kanalstraße
Hasebrinkstraße 2a (K 243)	West	240		3,70	2,50	1,20	2,50	0,50	3,00	0,70	P	1	120	zwischen Kanalstraße und Helder Damm
Hasebrinkstraße 2b (K 243)	Ost	240		3,70	2,50	1,20	2,50	0,50	3,00	0,70	P	1	120	zwischen Kanalstraße und Helder Damm
Hasebrinkstraße 3a (K 243)	West	240		3,20	2,50	0,70	2,50	0,50	3,00	0,20	B	1	120	zwischen Kanalstraße und Helder Damm, Brückenbereich
Hasebrinkstraße 3b (K 243)	Ost	240		3,20	2,50	0,70	2,50	0,50	3,00	0,20	B	1	120	zwischen Kanalstraße und Helder Damm, Brückenbereich
Hasebrinkstraße 4a	Süd	240		2,40	2,50	-0,10	2,50	0,50	3,00	-0,50	P	2	150	zwischen Steinbreite und Widukindstraße
Hasebrinkstraße 4b	Nord	240		2,40	2,50	-0,10	2,50	0,50	3,00	-0,50	P	2	150	zwischen Steinbreite und Widukindstraße
Hasebrinkstraße 5a	Süd	241		1,60	1,50	0,10	1,60	0,50	2,10	-0,50	P	3	400	zwischen Steinbreite und Widukindstraße
Hasebrinkstraße 5b	Nord	241		1,60	1,50	0,10	1,60	0,50	2,10	-0,50	P	2	400	zwischen Steinbreite und Widukindstraße
Hasebrinkstraße 6a (K 243)	Süd	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	220	zwischen August-Priesehof-Straße und Widukindstraße
Hasebrinkstraße 6b (K 243)	Nord	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	220	zwischen August-Priesehof-Straße und Widukindstraße
Hasebrinkstraße 7a (K 243)	Süd	241		1,00	1,50	-0,50	1,60	0,50	2,10	-1,10	P	2	290	zwischen Ordeneriedung und August-Priesehof-Straße
Hasebrinkstraße 7b (K 243)	Nord	241		1,00	1,50	-0,50	1,60	0,50	2,10	-1,10	P	2	290	zwischen Ordeneriedung und August-Priesehof-Straße
Hasebrinkstraße 8a (K 243)	Süd	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	150	zwischen Bokelöher Straße und Ordeneriedung
Hasebrinkstraße 8b (K 243)	Nord	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	150	zwischen Bokelöher Straße und Ordeneriedung
Haselünner Straße, Mitte 1a	Ost	240		2,40	2,50	-0,10	2,50	0,50	3,00	-0,60	P	2	280	zwischen Windthorstraße und Karstraße
Haselünner Straße, Mitte 1b	West	241	x	1,80	2,40	-0,60	1,60	0,50	2,10	-0,30	P	2	650	zwischen Ludgerstraße und Vitusstraße
Haselünner Straße, Mitte 2a	Ost	241		1,50	1,50	0,00	1,60	0,75	2,35	-0,85	P	2	350	zwischen Karstraße und Vitusstraße
Haselünner Straße, Nord 1a	Ost	240		2,10	2,50	-0,40	2,50	0,00	2,50	-0,40	P	2	105	zwischen Schlagbrückener Weg und Windthorstraße
Haselünner Straße, Nord 1b	West	240	x	1,80	2,50	-0,70	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	30	nördlich Schlagbrückener Weg
Haselünner Straße, Nord 2b	West	240	x	2,90	2,50	0,40	2,50	0,00	2,50	0,40	P	2	95	zwischen Schlagbrückener Weg und Ludgerstraße
Haselünner Straße, Süd a	Ost	237		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	170	zwischen Herzog-Ahrenberg-Straße und Vitusstraße
Haselünner Straße, Süd b	West	241		1,70	1,50	0,20	1,60	0,50	2,10	-0,40	P	2	170	zwischen Herzog-Ahrenberg-Straße und Vitusstraße
Hasestraße a	Nord	340		0,90	1,50	-0,60	1,50	0,00	1,50	-0,60	A	2	170	zwischen Emsstraße und Herzog-Ahrenberg-Straße
Hasestraße b	Süd	340		0,90	1,50	-0,60	1,50	0,00	1,50	-0,60	A	2	170	zwischen Emsstraße und Herzog-Ahrenberg-Straße
Helder Damm 1a (K 243)	Ost	240	x	1,50	2,50	-1,00	3,00	0,50	3,50	-2,00	P	4	550	zwischen Noldestraße und Hasebrinkstraße
Helder Damm 1b (K 243)	West	240	x	1,50	2,50	-1,00	3,00	0,50	3,50	-2,00	P	4	550	zwischen Noldestraße und Hasebrinkstraße
Helder Damm 2a (K 243)	Ost	240		1,60	2,50	-0,90	2,50	0,00	2,50	-0,90	A	2	350	zwischen Noldestraße und Bramharer Weg
Helder Damm 2b (K 243)	West	240		1,60	2,50	-0,90	2,50	0,00	2,50	-0,90	A	2	350	zwischen Noldestraße und Bramharer Weg
Herrnshöfenweg	West	239+1022-10	x	1,10	2,50	-1,40	2,50	0,00	2,50	-1,40	S	8	160	Zeichen 250, Radfahrer frei
Herzog-Ahrenberg-Straße, Mitte 1a	Nord	239+1022-10		1,30	2,50	-1,20	2,00	0,50	2,50	-1,20	A	5	160	zwischen Friedrichstraße und Mühlenstraße, Gestaltung durch Baumreihe wie 241
Herzog-Ahrenberg-Straße, Mitte 1b	Süd	241		0,70	1,50	-0,80	1,60	0,50	2,10	-1,40	P	5	150	ab Ludwigsstraße bis Friedrichstraße, Zeichen 2377: falsche Beschilderung?
Herzog-Ahrenberg-Straße, Mitte 2a	Nord	241		1,60	1,50	0,10	1,60	0,50	2,10	-0,50	P	2	280	zwischen Haselünner Straße und Friedrichstraße
Herzog-Ahrenberg-Straße, Mitte 2b	Süd	241	x	1,60	2,40	-0,80	1,60	0,50	2,10	-0,50	P	2	150	zwischen Haselünner Straße und Ludwigsstraße
Herzog-Ahrenberg-Straße, Nord 1a	Nord	239+1022-10		1,30	2,50	-1,20	2,00	0,50	2,50	-1,20	P	3	290	zwischen Mühlenstraße und Georg-Wesener-Straße, Gestaltung durch Baumreihe wie 241
Herzog-Ahrenberg-Straße, Nord 1b	Süd	240		2,10	2,50	-0,40	2,50	0,50	3,00	-0,90	P	3	130	zwischen Kellers Tannen und Georg-Wesener-Straße
Herzog-Ahrenberg-Straße, Nord 2b	Süd	239+1022-10	x	0,70	2,50	-1,80	2,00	0,50	2,50	-1,80	P	5	300	zwischen Friedrichstraße und Kellers Tannen, Gegenrichtung 239+1022-10, Gestaltung durch Baumreihe wie 241
Herzog-Ahrenberg-Straße, Süd 1a	Nord	237		2,00	1,50	0,50	2,00	0,50	2,50	-0,50	B	1	180	zwischen Hotel Pöker und Haselünner Straße
Herzog-Ahrenberg-Straße, Süd 1b	Süd	241		2,00	1,50	0,50	1,60	0,50	2,10	-0,10	B	1	180	zwischen Hotel Pöker und Haselünner Straße
Herzog-Ahrenberg-Straße, Süd 2a	Nord	241		1,80	1,50	0,30	1,60	0,50	2,10	-0,30	P	2	140	zwischen Schützenstraße und Hotel Pöker
Herzog-Ahrenberg-Straße, Süd 2b	Süd	241		1,80	1,50	0,30	1,60	0,50	2,10	-0,30	P	2	140	zwischen Schützenstraße und Hotel Pöker
Herzog-Ahrenberg-Straße, Süd 3a	Nord	340		1,00										



Quelle Kartengrundlage: 

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

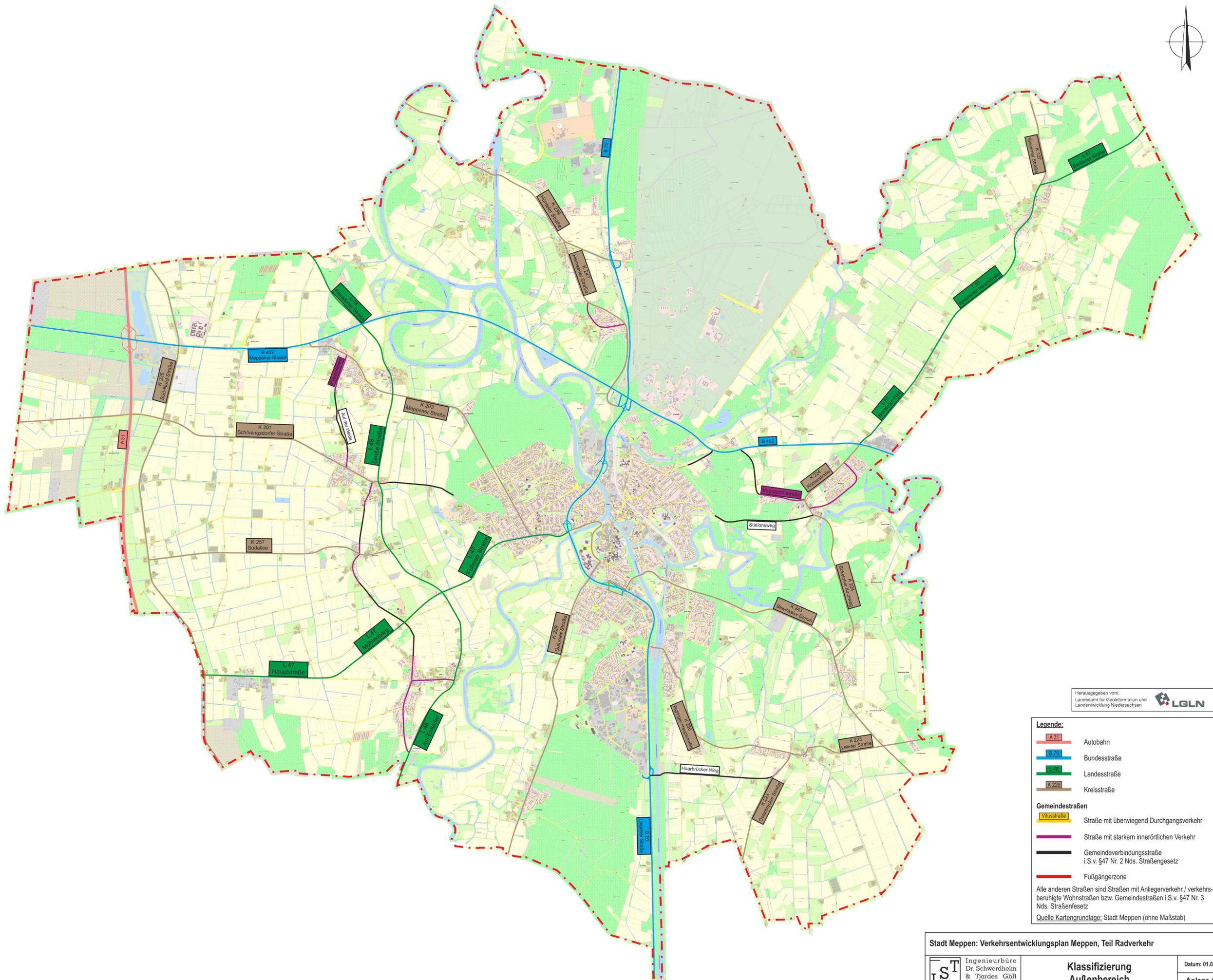


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersichtskarte

Datum: 05.07.13

Anlage 1.1



Herausgegeben vom:
Landesamt für Geoinformation und
Ländentwicklung Niedersachsen



Legende:

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Gemeindestraßen

- Straße mit überwiegend Durchgangsverkehr
- Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr
- Gemeindeverbindungsstraße
i.S.v. §47 Nr. 2 Nds. Straßengesetz
- Fußgängerzone

Alle anderen Straßen sind Straßen mit Anliegerverkehr / verkehrsberuhigte Wohnstraßen bzw. Gemeindestraßen i.S.v. §47 Nr. 3 Nds. Straßengesetz

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

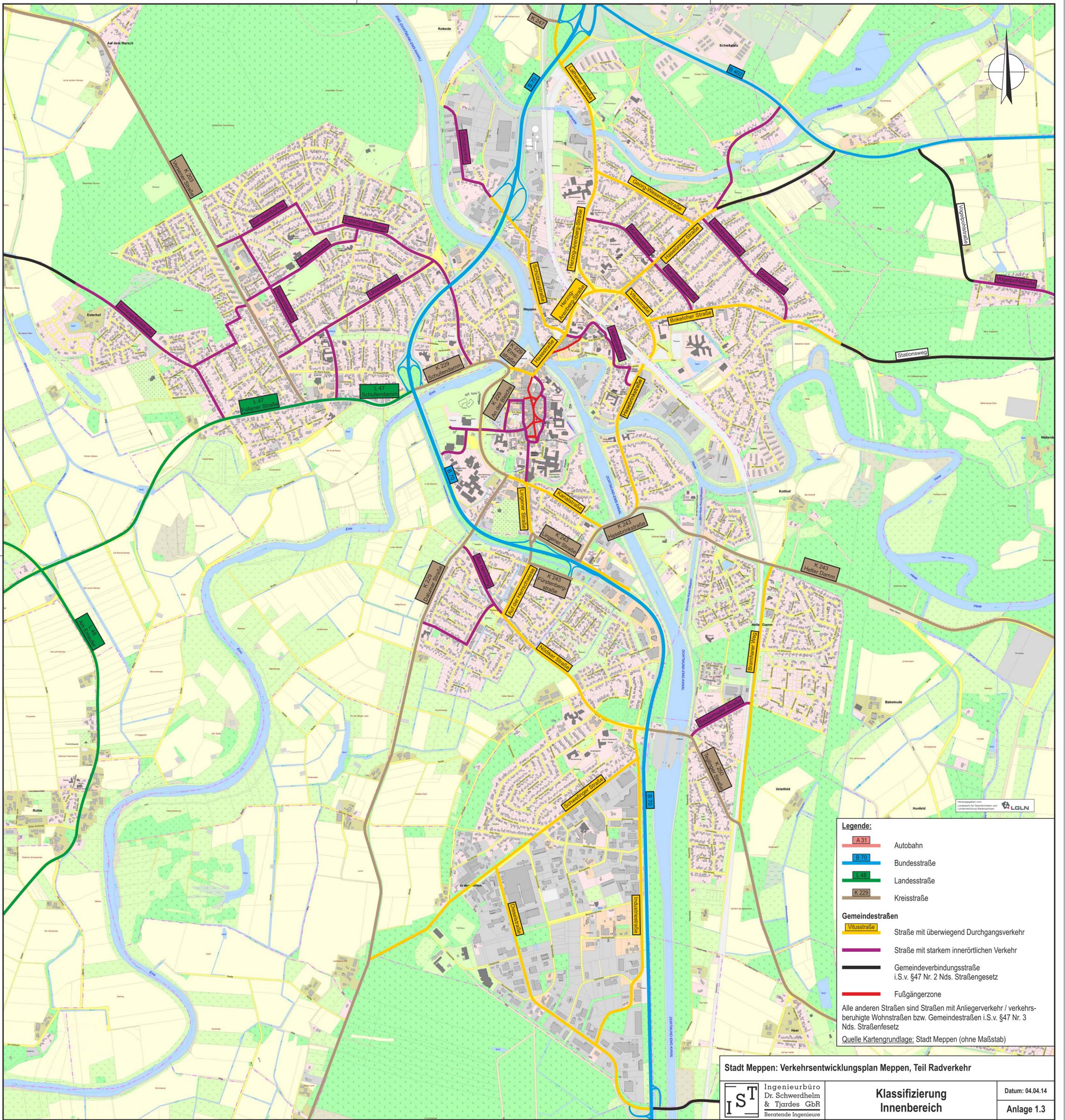
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdtelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

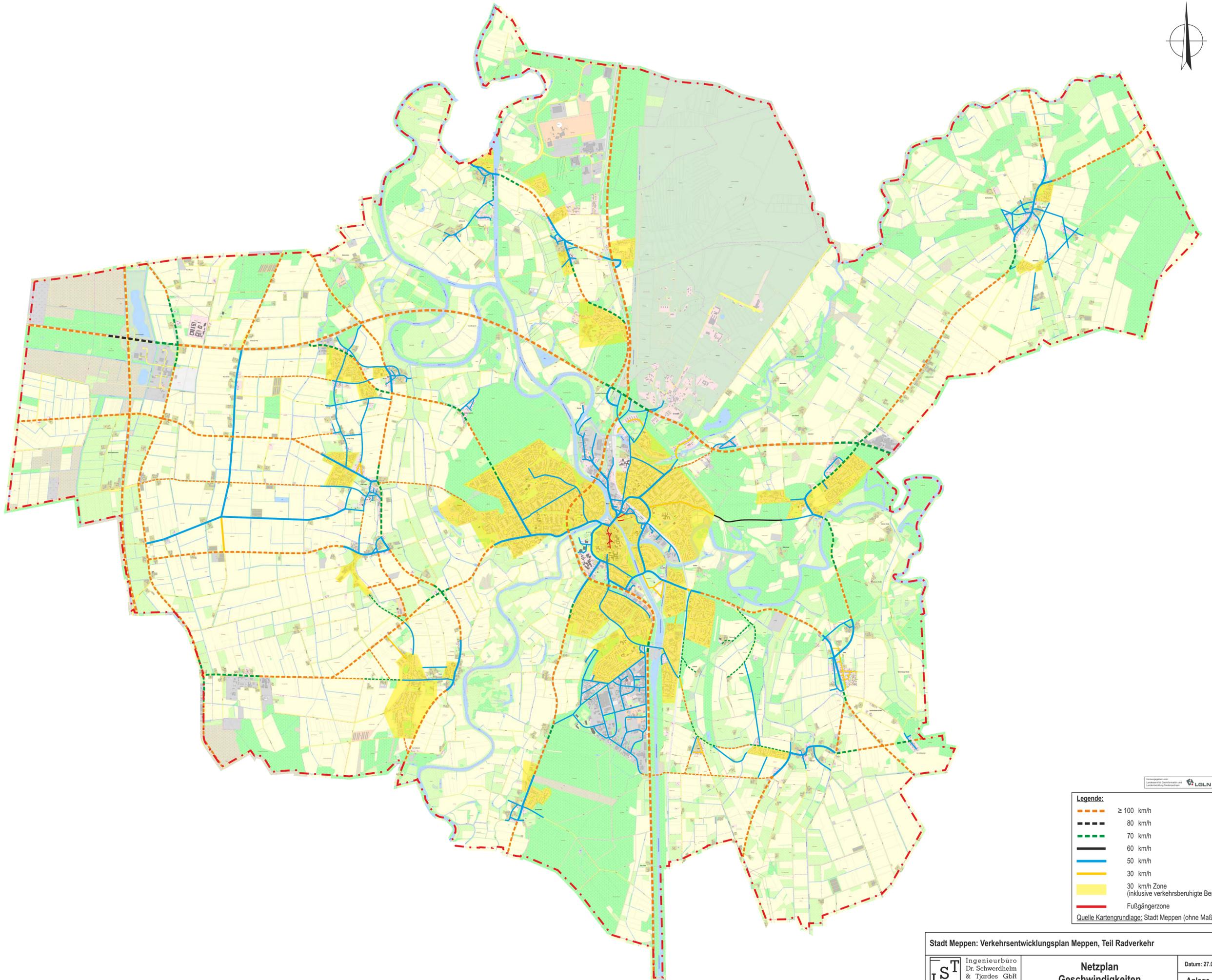
**Klassifizierung
Außenbereich**

Datum: 01.04.14

Anlage 1.2



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Legende:

- - - ≥ 100 km/h
- - - 80 km/h
- - - 70 km/h
- 60 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h
- 30 km/h Zone (inklusive verkehrsberuhigte Bereiche)
- Fußgängerzone

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

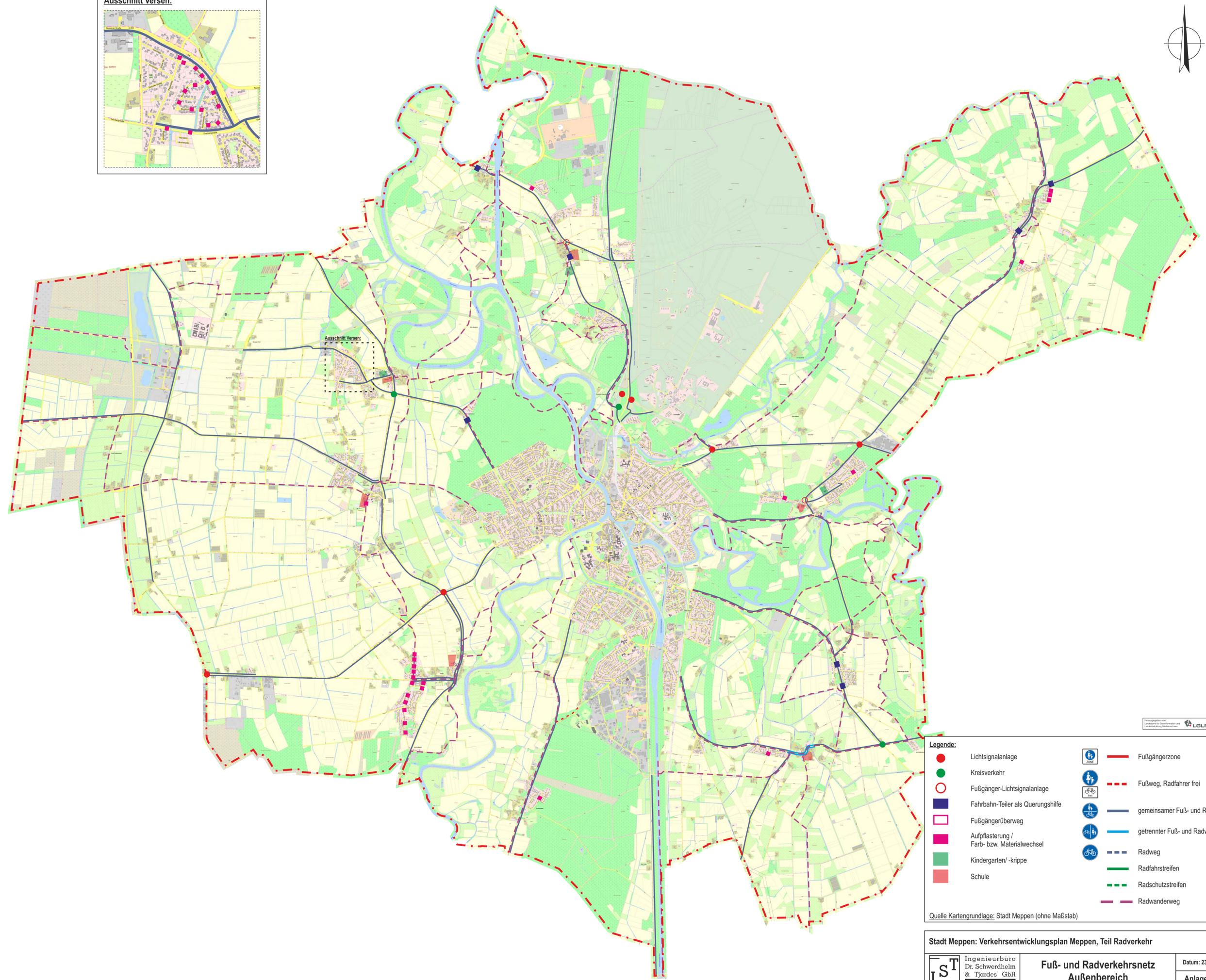


Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdtelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Netzplan
Geschwindigkeiten**

Datum: 27.03.14
Anlage 1.4



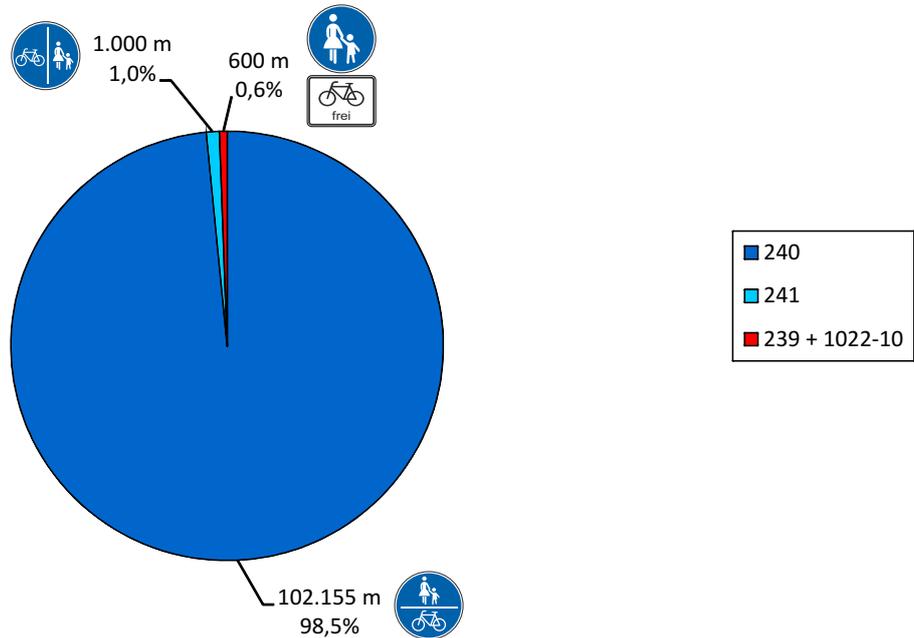
Legende:

	Lichtsignalanlage		Fußgängerzone
	Kreisverkehr		Fußweg, Radfahrer frei
	Fußgänger-Lichtsignalanlage		gemeinsamer Fuß- und Radweg
	Fahrbahn-Teiler als Querungshilfe		getrennter Fuß- und Radweg
	Fußgängerüberweg		Radweg
	Aufpflasterung / Farb- bzw. Materialwechsel		Radfahrstreifen
	Kindergarten/ -krippe		Radschutzstreifen
	Schule		Radwanderweg

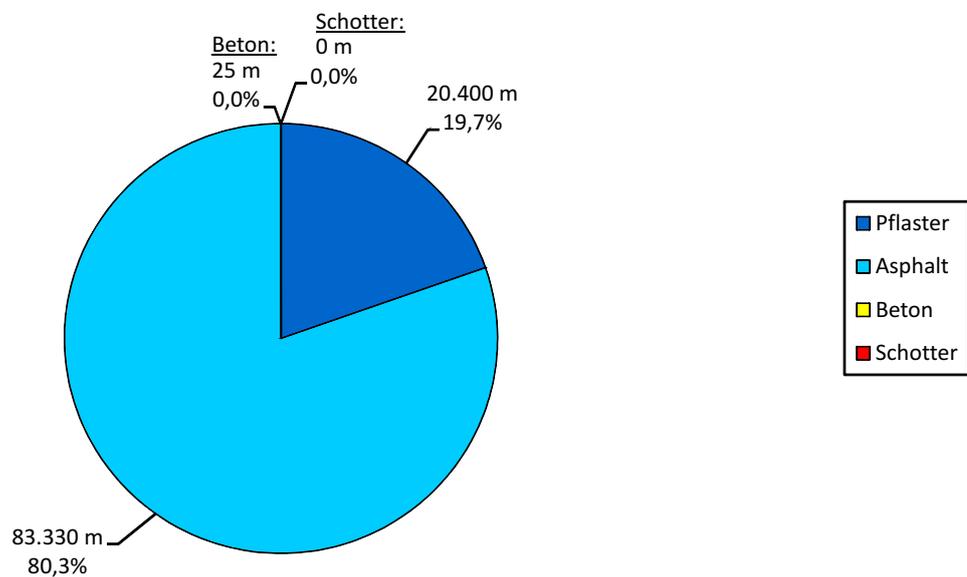
Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

Verkehrszeichen nach StVO



Oberflächenmaterial



Gesamtlänge: 103.755 m

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

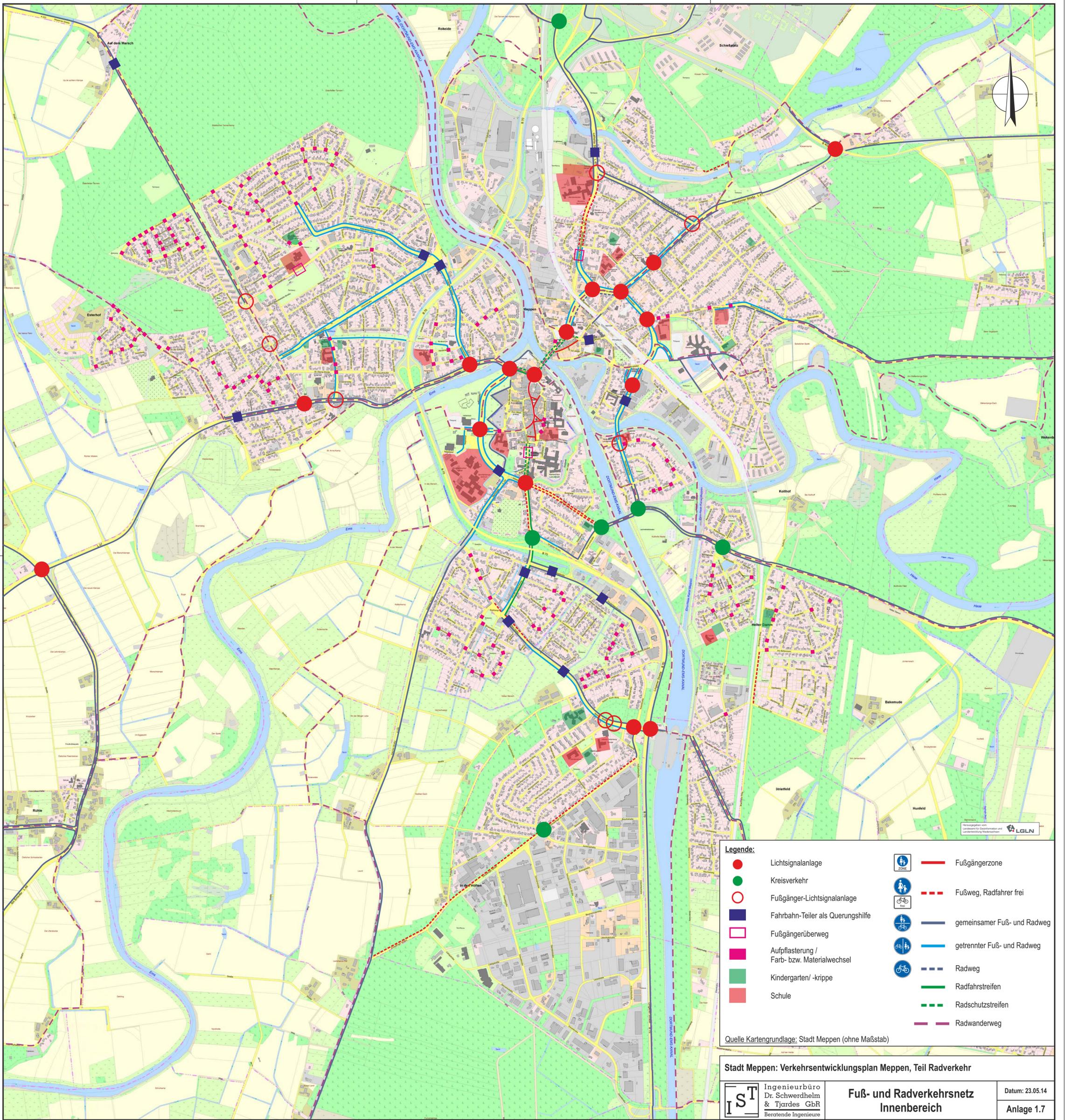


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Außenbereich: Verkehrsschilder
und Oberflächenmaterial**

Datum: 14.04.14

Anlage 1.6



Legende:

	Lichtsignalanlage		Fußgängerzone
	Kreisverkehr		Fußweg, Radfahrer frei
	Fußgänger-Lichtsignalanlage		gemeinsamer Fuß- und Radweg
	Fahrbahn-Teiler als Querungshilfe		getrennter Fuß- und Radweg
	Fußgängerüberweg		Radweg
	Aufpflasterung / Farb- bzw. Materialwechsel		Radfahrstreifen
	Kindergarten/ -krippe		Radschutzstreifen
	Schule		Radwanderweg

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

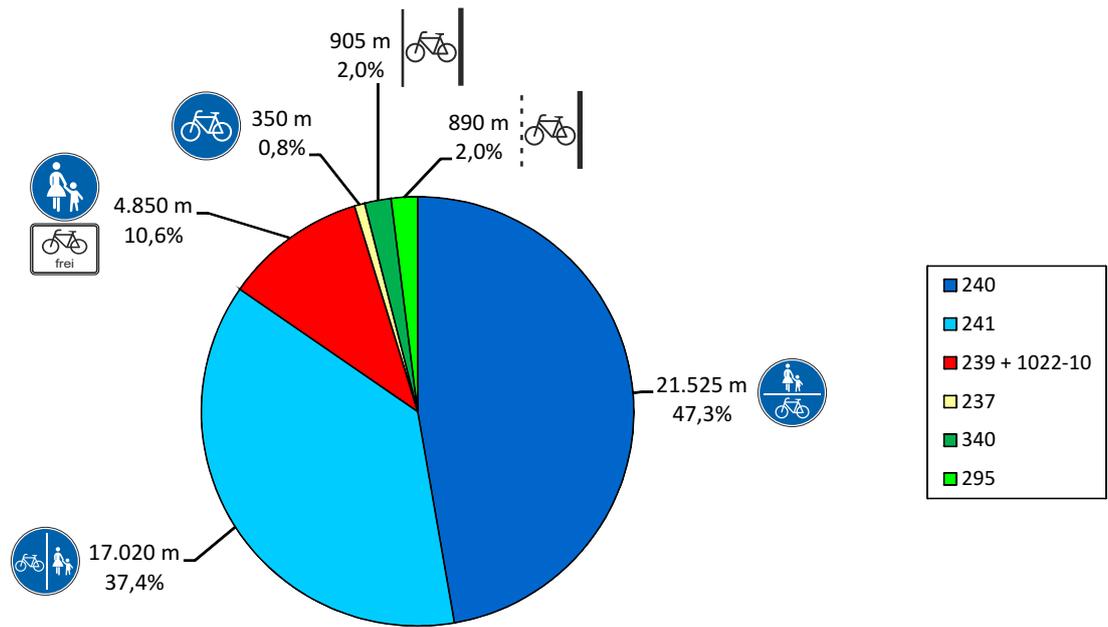
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
 Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

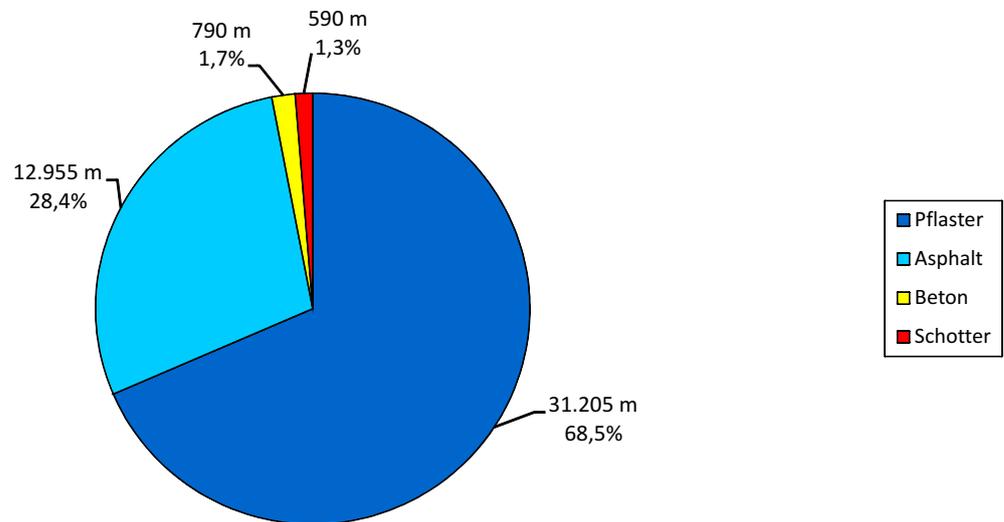
**Fuß- und Radverkehrsnetz
 Innenbereich**

Datum: 23.05.14
 Anlage 1.7

Verkehrszeichen nach StVO



Oberflächenmaterial



Gesamtlänge: 45.540 m

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

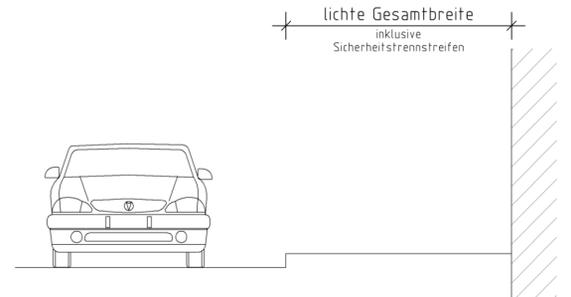
**Innenbereich: Verkehrsschilder
und Oberflächenmaterial**

Datum: 10.04.14

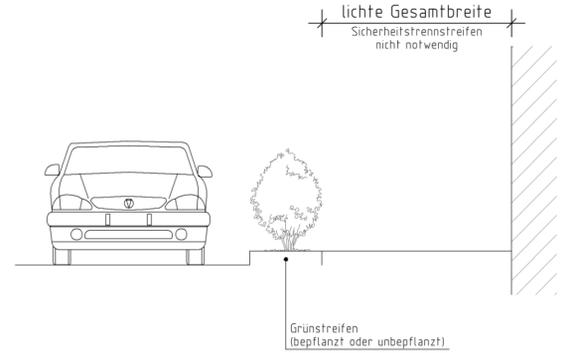
Anlage 1.8

Straße	Fahrtrichtung	Zeichen StVO	Freigabe Gegenrichtung	Breite der Radanlage (inkl. möglichen Sicherheitsstreifen) [m]	Notwendige lichte Breite nach VwV-StVO [m]	Differenz zur VwV-StVO [m]	Notwendige Breite nach ERA [m]	notwendige Breite Sicherheitsstreifen	notwendige Gesamtbreite nach ERA (inkl. Sicherheitsstreifen) [m]	Differenz zur ERA [m]	Oberflächenmaterial	baulicher Zustand	Länge [m]	Bemerkungen
Am Emsufer a (L 48)	Süd	240		1,50	2,00	-0,50	2,50	0,00	2,50	-1,00	A	3	700	Rühle, bis Rühler Dorfstraße
Am Emsufer b (L 48)	Nord	240		1,50	2,00	-0,50	2,50	0,00	2,50	-1,00	A	1	1.000	Rühle bis Abzweigung Am Emsufer
Am Geelen	West	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	550	zwischen L61-Bokeloher Feld und Stadtgrenze
An der Klausen	Ost	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	2	740	in Bokeloh
Apeldomer Hauptstraße 1a (L 61)	Süd	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,50	3,00	-1,20	P	3	1.100	in Apeldom
Apeldomer Hauptstraße 1b (L 61)	Nord	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,50	3,00	-1,00	P	1	400	in Apeldom, nördlich der Kirche
Apeldomer Hauptstraße 2b (L 61)	Nord	240	x	1,60	2,00	-0,40	2,50	0,50	3,00	-1,40	P	4	700	in Apeldom, südlich der Kirche
B 402 - 1 (Am Geelen)	West	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	2.600	zwischen Haselünner Straße und L 61
B 402 - 2	Nord	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	400	westlich Haselünner Straße bis Schlagbrückener Weg
B 402 - 3	Ost	240	x	3,10	2,00	1,10	2,50	0,00	2,50	0,60	A	1	2.200	westlich A 31
B 402 - 4 (Mepener Straße Süd)	Ost	240	x	2,10	2,00	0,10	2,50	0,00	2,50	-0,40	A	1	2.300	zwischen Vesen und K 225
B 70 - 1 (An der Bundesstraße)	Süd	240	x	2,10	2,00	0,10	2,50	0,00	2,50	-0,40	P	1	3.100	zwischen Emmeln und Hensen
B 70 - 2	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	P	2	2.500	zwischen Hensen und B 402
B 70 - 3	Süd	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	3	500	zwischen B 402 und Mepen
B 70 - 4 (Lingener Straße)	Nord	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	1	3.500	südlich Haarbrücker Weg
Bawinkeler Damm (K 224 / K 243)	Nord	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	2	1.800	zwischen K 223 und Bokeloher Kirchweg
Bokeloher Kirchweg (K 224)	Süd	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	3	1.900	zwischen Zum Beel und Bawinkeler Damm
Dorfstraße (K 229)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	1.900	zwischen Schwefingen und Dalumer Straße
Frankfurter Straße (L 48)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	P	3	500	zwischen Feuerstiege und K 203, Vesen
Große Straße	Nord/Süd	240	x	2,10	2,00	0,10	2,50	0,00	2,50	-0,40	A	2	1.200	zwischen Sommerfeldstraße und Flutmulde
Haselünner Straße	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	3	700	zwischen B 402 und Mepen
Hauptstraße a (L 47)	West	240		1,50	2,00	-0,50	2,50	0,50	3,00	-1,50	A	1	900	im Bereich der Bebauung
Hauptstraße b (L 47)	Ost	240		1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	900	im Bereich der Bebauung
Hemsener Straße (K 239)	West	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	1.500	zwischen Zum Loh und Heidlandstraße
Hemsener Straße (K 247)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	P	3	350	zwischen Hemsener Straße und Sandbreestraße
Hünteler Straße (K 239)	West	240	x	2,80	2,00	0,80	2,50	0,50	3,00	-0,20	P	3	400	zwischen Hemsener Straße und Hünteler Straße
K 127 (Stavener Straße)	Nord	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	1.700	zwischen Am Feld und K 225
K 201 - 1 (Schöningsdorfer Straße)	West	240		2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	P	3	2.400	zwischen K 223 und Bokeloher Kirchweg
K 201 - 2 (Schöningsdorfer Straße)	West	240		2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	1	900	westlich K 225
K 203 - 1 (Mepener Straße)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	1.200	zwischen L 48 und Auf dem Marsch
K 203 - 2 (Mepener Straße)	Süd	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	1.100	zwischen auf dem Marsch und Meppen
K 223 - 1 (Helter Straße)	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	700	zwischen B 402 und Vogelohstraße
K 223 - 2 (Lehrter Straße)	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	1.200	zwischen Vogelohstraße und Hase
K 224 - 1 (Römerstraße)	Nord	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	3	1.400	zwischen Osterbergstraße und Bawinkeler Damm
K 224 - 2 (Römerstraße)	Nord	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	P	1	500	zwischen Wesuwe und B 402
K 224 - 3 (Bokeloher Kirchweg)	Süd	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	850	zwischen Osterbergstraße und Bawinkeler Damm
K 225 - 1 (Süd-Nord-Straße)	Süd	240	x	2,10	2,00	0,10	2,50	0,00	2,50	-0,40	A	2	1.400	zwischen Schwefingen und Dalumer Straße
K 225 - 2 (Süd-Nord-Straße)	Süd	240	x	2,10	2,00	0,10	2,50	0,00	2,50	-0,40	A	2	1.300	zwischen Schöningsdorfer Straße und Rühlerfelder Straße
K 225 - 3 (Süd-Nord-Straße)	Süd	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	2	2.900	zwischen Schwefingen und Schwefinger Straße
K 229 - 1 (Dorfstraße)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	500	zwischen Schwefinger Straße und Bebauung
K 229 - 2 (Dalumer Straße)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	1.800	zwischen Heidlandstraße und Hünteler Straße
K 239 - 1 (Hemsener Straße)	West	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,50	3,00	-1,10	A	2	1.400	nördlich von Helte
K 243 - 1	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	1.000	östlich vom Helter Damm
K 243 - 2	West	240	x	2,40	2,00	0,40	2,50	0,00	2,50	-0,10	A	1	1.500	im Bereich Helter Damm
K 243 - 3 (Helter Damm)	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	3	500	zwischen Hensen und Borken
K 247 - 1 (Borken)	Süd	240	x	1,70	2,00	-0,30	2,50	0,00	2,50	-0,80	A	2	1.550	zwischen Borken und Kreisverkehr
K 247 - 2 (Süd)	Süd	240	x	1,50	2,00	-0,50	2,50	0,00	2,50	-1,00	A	3	1.600	zwischen Balkenriedstraße und Haarweg
K 250 - 1 (Teglinger Hauptstraße)	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	1.100	zwischen Haarweg und Bramharer Weg
K 250 - 2 (Teglinger Straße)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	1	1.100	zwischen Mühlenberg und Am Kreisforst
L 47 - 1 (Hauptstraße)	Ost	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	1.100	zwischen Am Emsufer und der Bebauung
L 47 - 2 (Mühlenberg)	Ost	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	2	2.400	südlich Rühle
L 47 - 3 (Füllener Straße)	Ost	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	1.300	zwischen Rühle und L 47
L 48 - 1 (Am Emsufer)	Nord	240		1,60	2,00	-0,40	2,50	0,00	2,50	-0,90	A	1	1.700	zwischen Rühle und L 47
L 48 - 2a (Am Emsufer)	Süd	240		2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	2	900	zwischen L 47 und Große Straße
L 48 - 2b (Am Emsufer)	Nord	240		2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	2	900	zwischen Sommerfeldstraße und K 203
L 48 - 3 (Flutmulde / Große Straße)	Süd	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	1.200	zwischen Vesen (Feuerstiege) und B 402
L 48 - 4 (Große Straße)	Nord	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	1.600	zwischen B 402 und Bersede (Neuversener Straße)
L 48 - 5 (Frankfurter Straße)	Nord	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	3	900	zwischen Apeldom und Bokeloher Feld 16
L 48 - 6	Nord	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	3	2.200	zwischen Bersener Straße und Stadtgrenze
L 61 (Apeldomer Hauptstraße)	Nord	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	2.600	zwischen Bokeloher Feld 16 und B 402
L 61 (Berßener Straße)	Nord	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	2.000	zwischen Bokeloher Feld 16 und B 402
L 61 (Bokeloher Feld)	Nord	240	x	1,70	2,00	-0,30	2,50	0,00	2,50	-0,80	A	3	2.100	zwischen Kreisverkehr und Meppen
Lathener Straße	Süd	240	x	2,10	2,00	0,10	2,50	0,00	2,50	-0,40	A	2	350	zwischen B 402 und Overbergstraße
Meppener Straße - 1 (K 203)	Süd	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	1.300	zwischen Overbergstraße und L 48
Meppener Straße - 2 (K 203)	Süd	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	500	zwischen Teglinger Hauptstraße und Am Rehweg
Osterbrocker Straße - 1	Süd	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	2	1.700	zwischen Am Rehweg und Seggenstraße
Osterbrocker Straße - 2	Süd	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	1	350	zwischen Schulstraße und L 48
Overbergstraße - 1	West	240	x	2,40	2,00	0,40	2,50	0,00	2,50	-0,10	P	2	1.000	zwischen Schulstraße und L 48
Overbergstraße - 2	West	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	P	2	550	zwischen Schulstraße und L 48
Rühler Dorfstraße-Ost	Ost	240		1,70	2,00	-0,30	2,50	0,00	2,50	-0,80	P	3	750	zwischen Schulstraße und L 48
Rühler Dorfstraße-West	West	240		1,30	2,00	-0,70	2,50	0,00	2,50	-1,20	P	3	750	zwischen Schulstraße und L 48
Schießplatz (Wehrtechnische Dienststelle)	Ost	240	x	2,10	2,00	0,10	2,50	0,50	3,00	-0,90	P	2	500	zwischen L 48 und Am Feld
Schöningsdorfer Straße - 1a (K 201)	West	240		2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	P	3	400	zwischen L 48 und Am Feld
Schöningsdorfer Straße - 1b (K 201)	Ost	240		2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	P	3	1.700	zwischen Am Feld und Nord-Süd-Straße
Schöningsdorfer Straße - 2	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	3	2.400	zwischen Am Feld und Nord-Süd-Straße
Schöningsdorfer Straße - 3a	West	240	x	2,50	2,00	0,50	2,50	0,00	2,50	0,00	B	1	25	Brücke A 31
Schöningsdorfer Straße - 3b	West	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,00	2,50	-0,50	A	1	260	zwischen Nord-Süd-Straße und Brücke A 31
Schöningsdorfer Straße - 4	West	240	x	1,80	2,00	-0,20	2,50	0,00	2,50	-0,70	A	1	2.250	westlich Brücke A 31
Schwefinger Straße	Süd	239+1022-10	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	3	600	zwischen Landwehr und Dalumer Straße
Stationsweg	West	240	x	2,00	2,00	0,00	2,50	0,50	3,00	-1,00	P	3	1.800	
Teglinger Hauptstraße - 1a (K 223)	West	241		1,30	1,50	-0,20	1,60	0,50	2,10	-0,80	P	3	500	zwischen An der Beeke und Osterbrocker Straße
Teglinger Hauptstraße - 1b (K 223)	Ost	241	x	1,30	2,00	-0,70	1,60	0,50	2,10	-0,80	P	3	500	zwischen An der Beeke und Osterbrocker Straße
Teglinger Hauptstraße - 2 (K 250)	West	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	650	zwischen Osterbrocker Straße und Balkenriedstraße
Zum Loh	West	240	x	1,90	2,00	-0,10	2,50	0,00	2,50	-0,60	A	2	80	

Methodik der Breitenermittlung

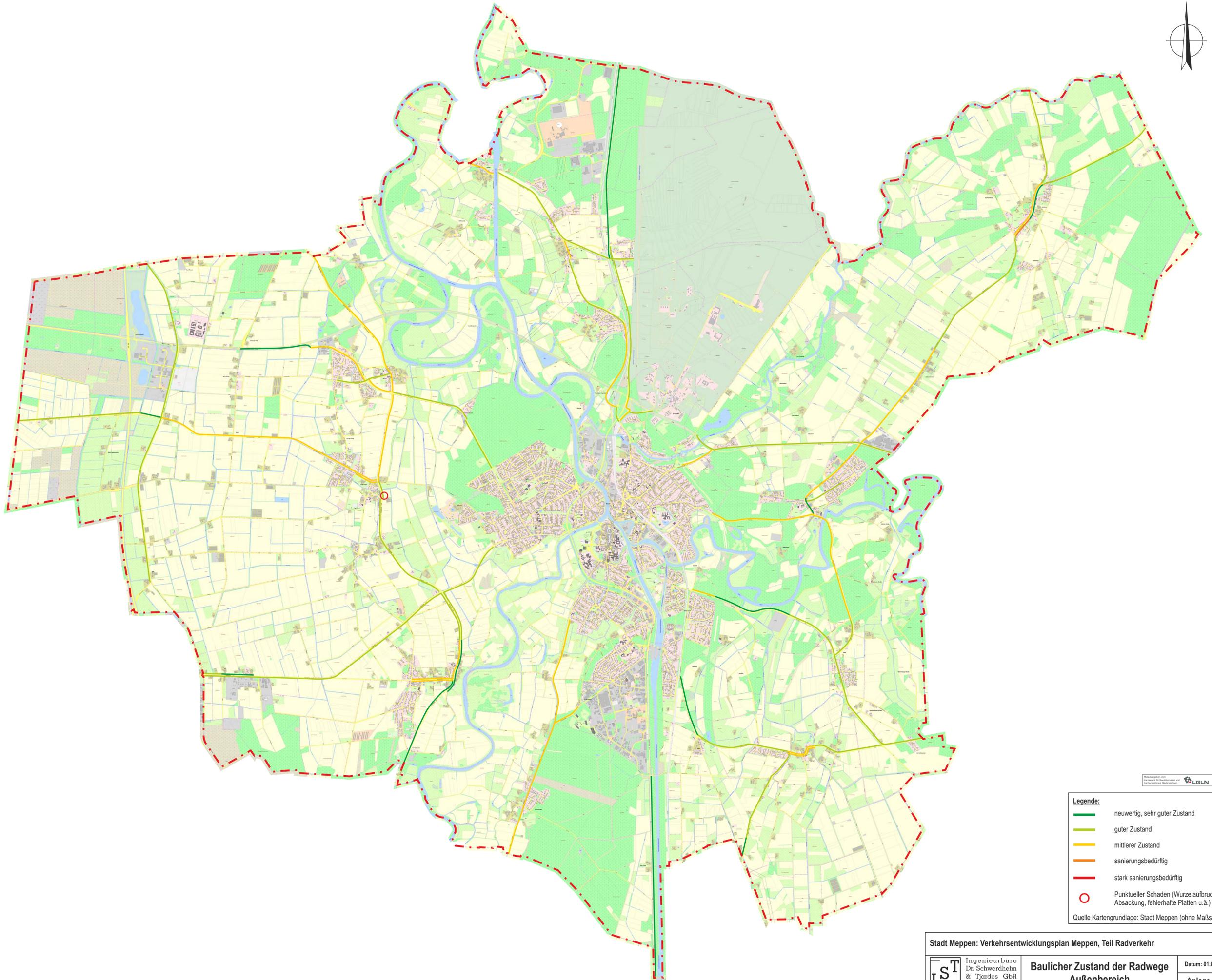


Es wurde immer die Gesamtbreite gemessen, da der Sicherheitsstreifen nicht immer baulich erkennbar ist.



Legende:

Verkehrsschild nach StVO		Radwegbreiten (nach VwV-StVO):	
237	baulich angelegter Radweg		maximal 20 cm zu schmal
239+1022-10	Fußgänger, Radfahrer frei		um 21 - 50 cm zu schmal
240	gemeinsamer Fuß- und Radweg		um 51 - 100 cm zu schmal
241	getrennter Fuß- und Radweg		um mehr als 100 cm zu schmal
295	Radfahrstreifen		



Vertragsgemäß von
Landschafts- und Raumplanung
Landschaftsplanung Meppen



- Legende:**
- neuwertig, sehr guter Zustand
 - guter Zustand
 - mittlerer Zustand
 - sanierungsbedürftig
 - stark sanierungsbedürftig
 - Punktueller Schaden (Wurzelaufbruch, Absackung, fehlerhafte Platten u.ä.)

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

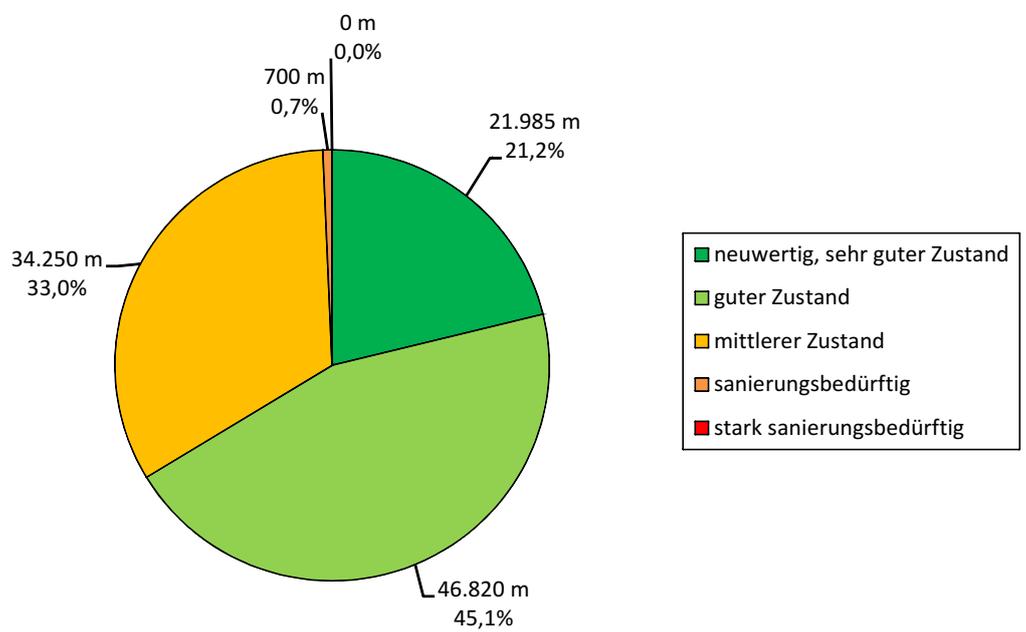
IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdtelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Baulicher Zustand der Radwege
Außenbereich**

Datum: 01.04.14

Anlage 2.1

Baulicher Zustand



Gesamtlänge: 103.755 m

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

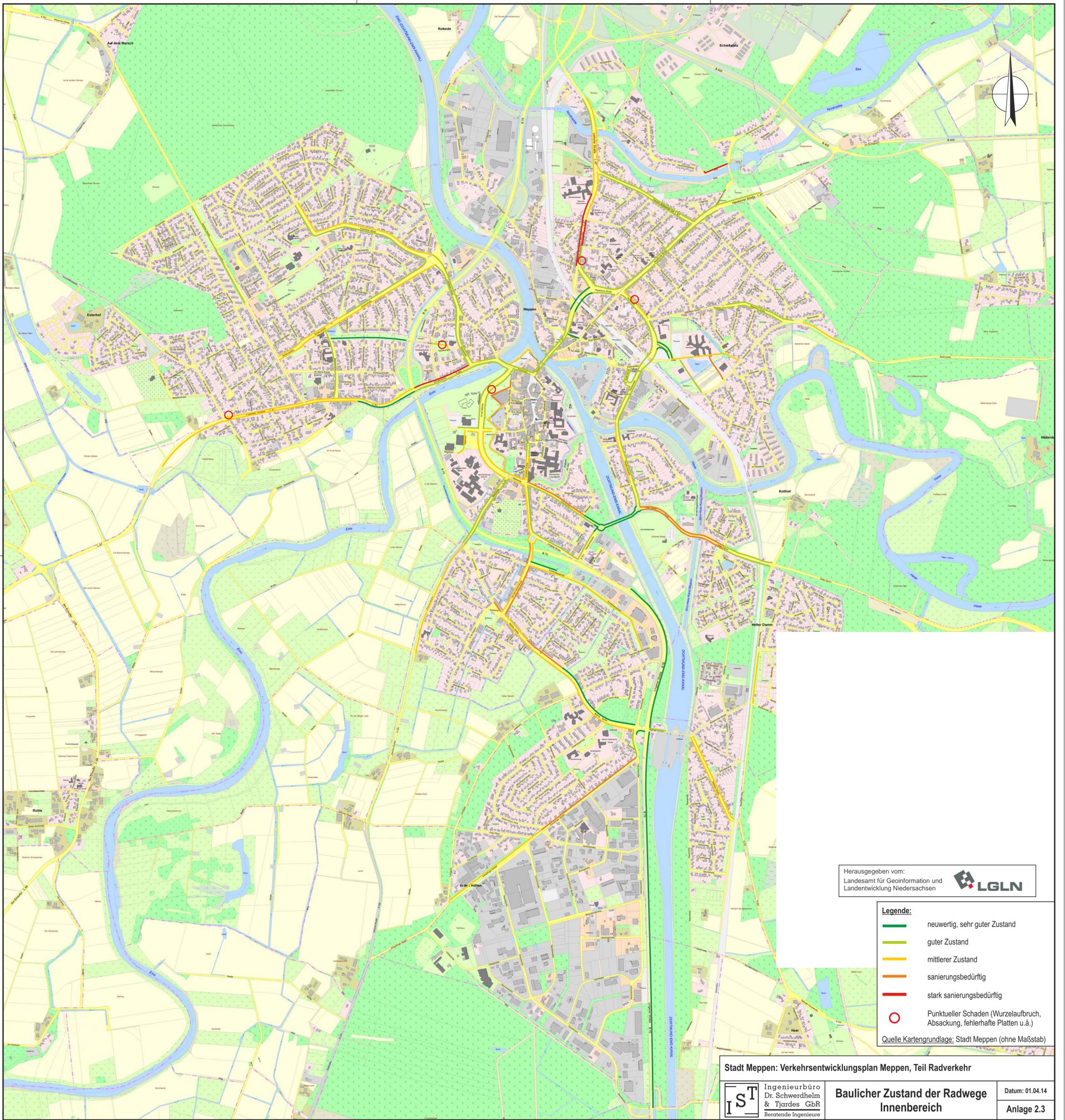


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Außenbereich:
Baulicher Zustand**

Datum: 04.04.14

Anlage 2.2



Herausgegeben vom:
Landesamt für Geoinformation und
Landentwicklung Niedersachsen



- Legende:**
- neuwertig, sehr guter Zustand
 - guter Zustand
 - mittlerer Zustand
 - sanierungsbedürftig
 - stark sanierungsbedürftig
 - Punktueller Schaden (Wurzelaufbruch, Absackung, fehlerhafte Platten u.ä.)
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

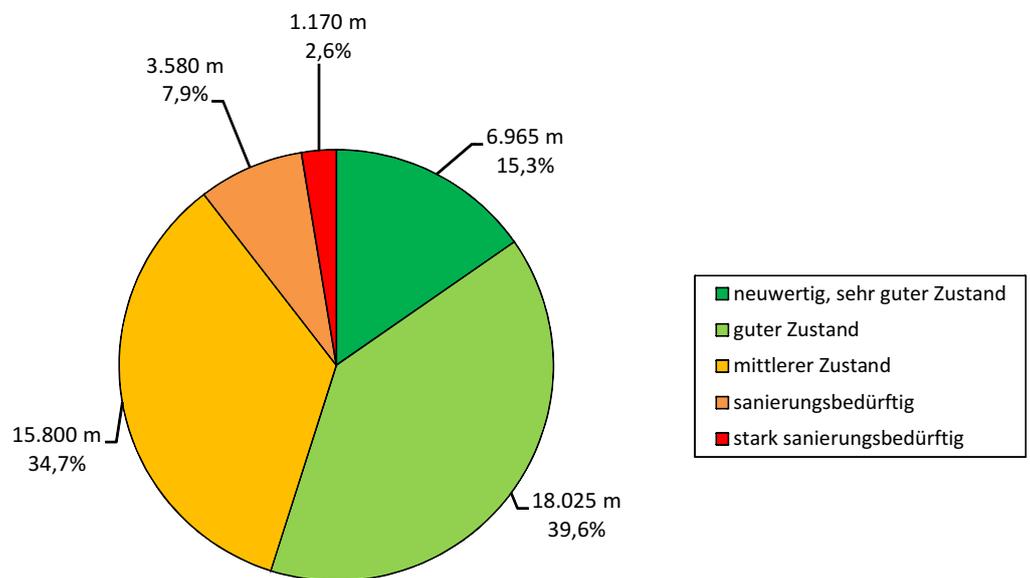
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Baulicher Zustand der Radwege
Innenbereich**

Datum: 01.04.14
Anlage 2.3

Baulicher Zustand



Gesamtlänge: 45.540 m

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

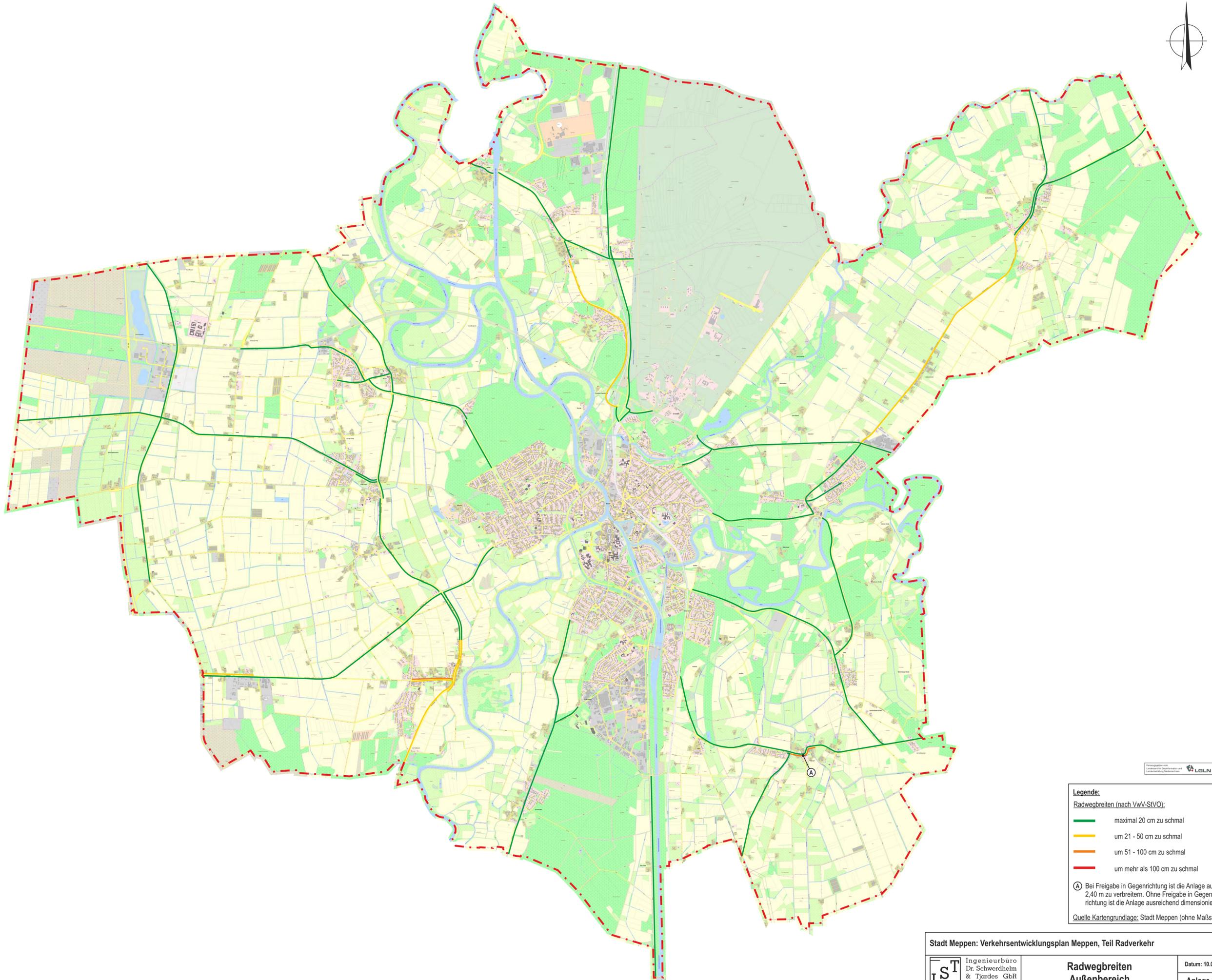


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Innenbereich:
Baulicher Zustand**

Datum: 01.04.14

Anlage 2.4



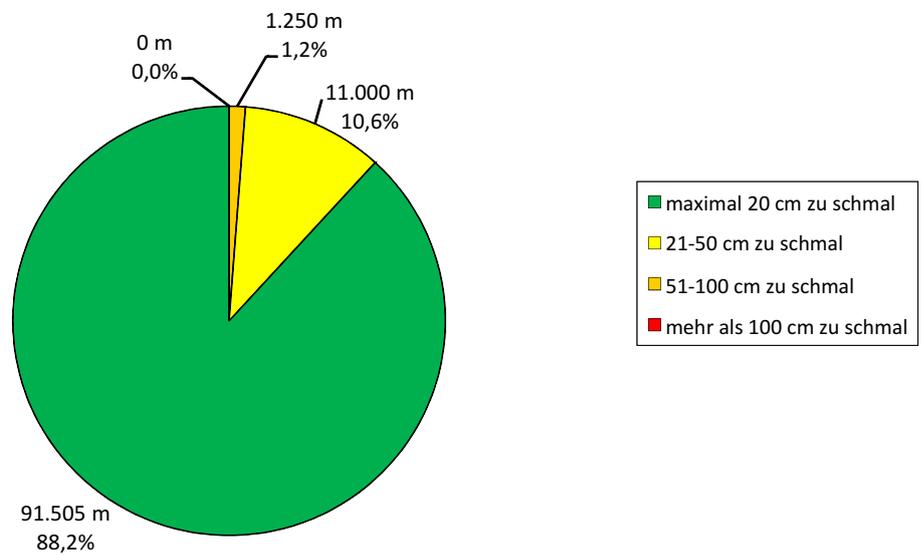
Legende:
Radwegbreiten (nach VwV-SIVO):

- maximal 20 cm zu schmal
- um 21 - 50 cm zu schmal
- um 51 - 100 cm zu schmal
- um mehr als 100 cm zu schmal

Ⓐ Bei Freigabe in Gegenrichtung ist die Anlage auf 2,40 m zu verbreitern. Ohne Freigabe in Gegenrichtung ist die Anlage ausreichend dimensioniert.

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Radwegbreiten nach VwV-StVO



Gesamtlänge: 103.755 m

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

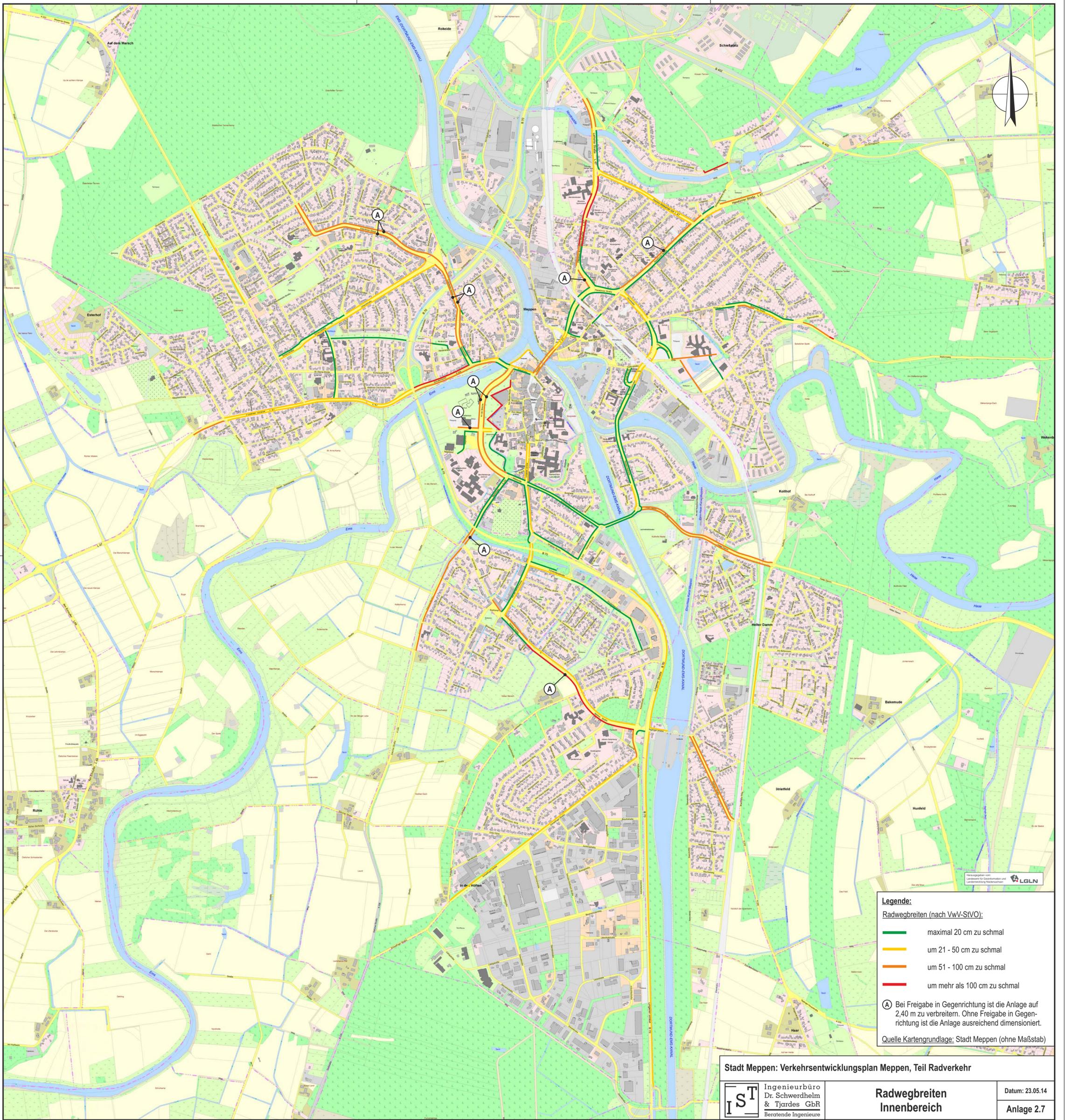


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Außenbereich:
Radwegbreiten**

Datum: 10.04.14

Anlage 2.6



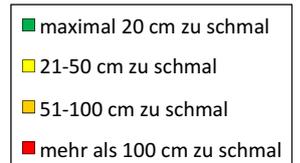
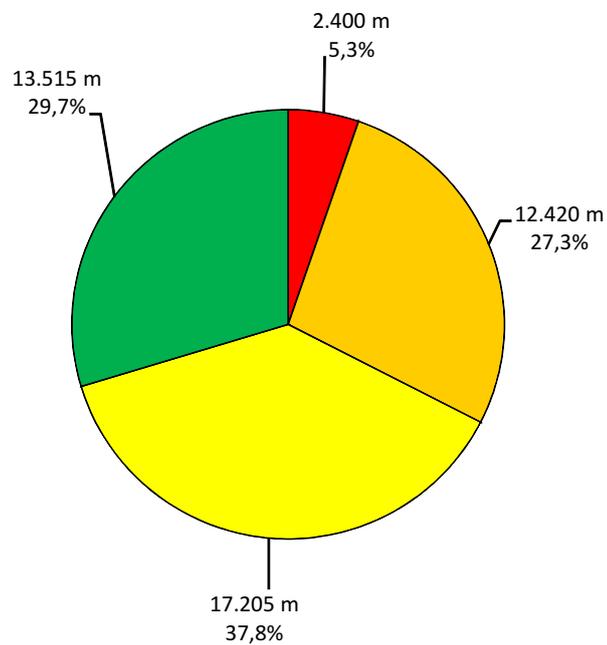
Legende:
Radwegbreiten (nach VwV-StVO):

- maximal 20 cm zu schmal
- um 21 - 50 cm zu schmal
- um 51 - 100 cm zu schmal
- um mehr als 100 cm zu schmal

(A) Bei Freigabe in Gegenrichtung ist die Anlage auf 2,40 m zu verbreitern. Ohne Freigabe in Gegenrichtung ist die Anlage ausreichend dimensioniert.

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Radwegbreiten nach VwV-StVO



Gesamtlänge: 45.540 m

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

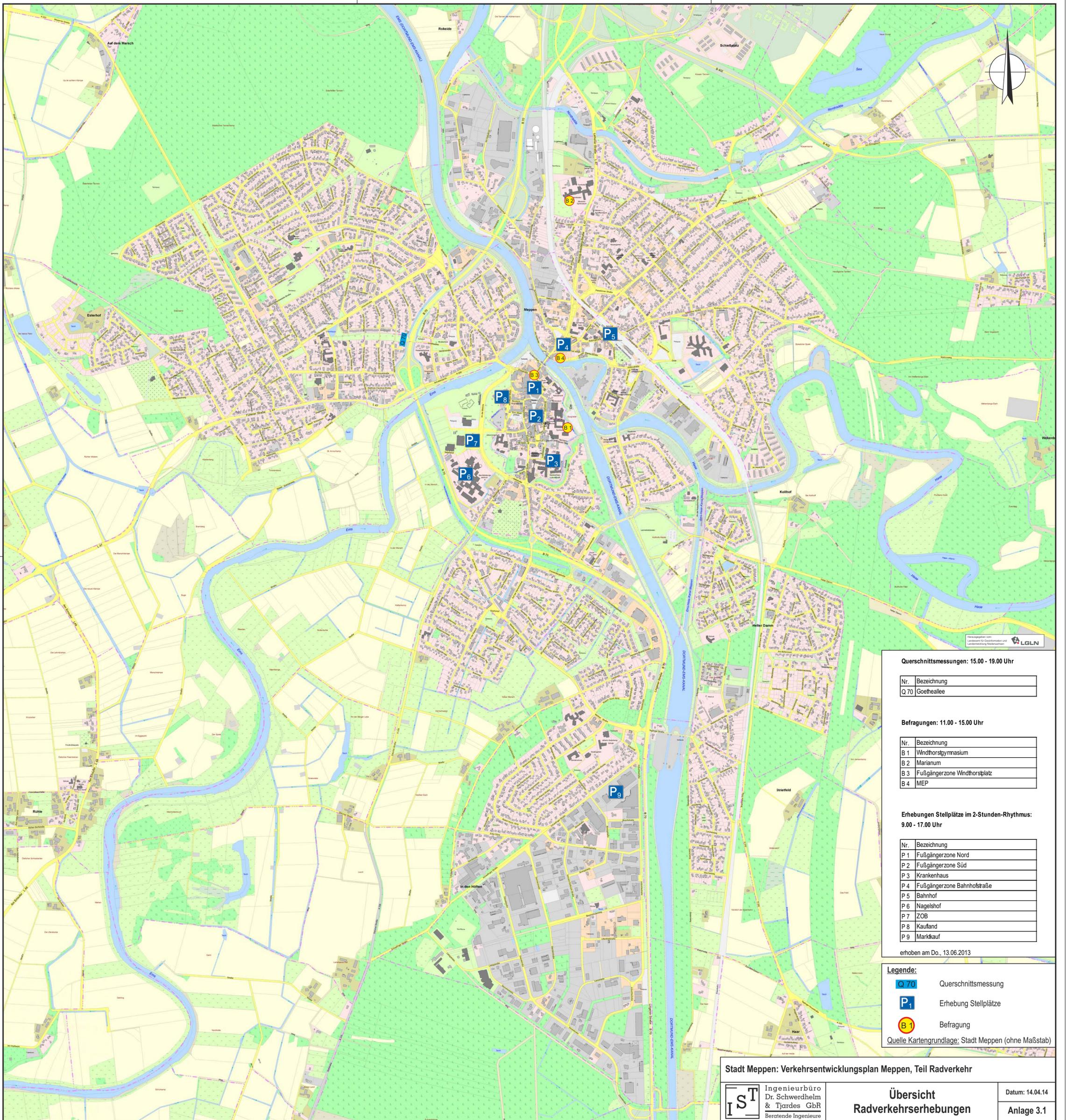


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Innenbereich:
Radwegbreiten**

Datum: 10.04.14

Anlage 2.8



Querschnittsmessungen: 15.00 - 19.00 Uhr

Nr.	Bezeichnung
Q 70	Goetheallee

Befragungen: 11.00 - 15.00 Uhr

Nr.	Bezeichnung
B 1	Windthorstgymnasium
B 2	Marianum
B 3	Fußgängerzone Windthorstplatz
B 4	MEP

Erhebungen Stellplätze im 2-Stunden-Rhythmus: 9.00 - 17.00 Uhr

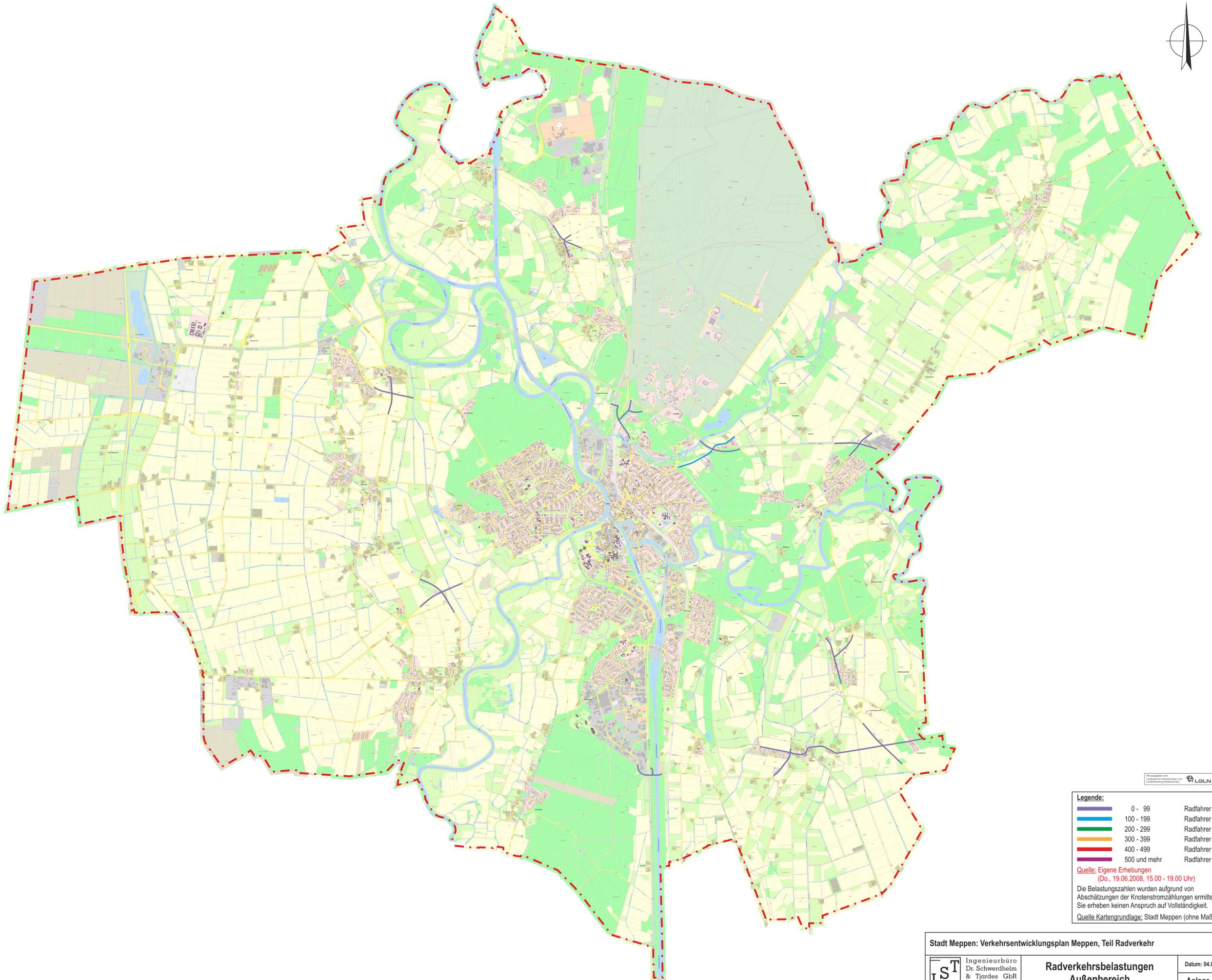
Nr.	Bezeichnung
P 1	Fußgängerzone Nord
P 2	Fußgängerzone Süd
P 3	Krankenhaus
P 4	Fußgängerzone Bahnhofstraße
P 5	Bahnhof
P 6	Nagelshof
P 7	ZOB
P 8	Kaufland
P 9	Marktkauf

erhoben am Do., 13.06.2013

Legende:

- Q 70 Querschnittsmessung
- P 1 Erhebung Stellplätze
- B 1 Befragung

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

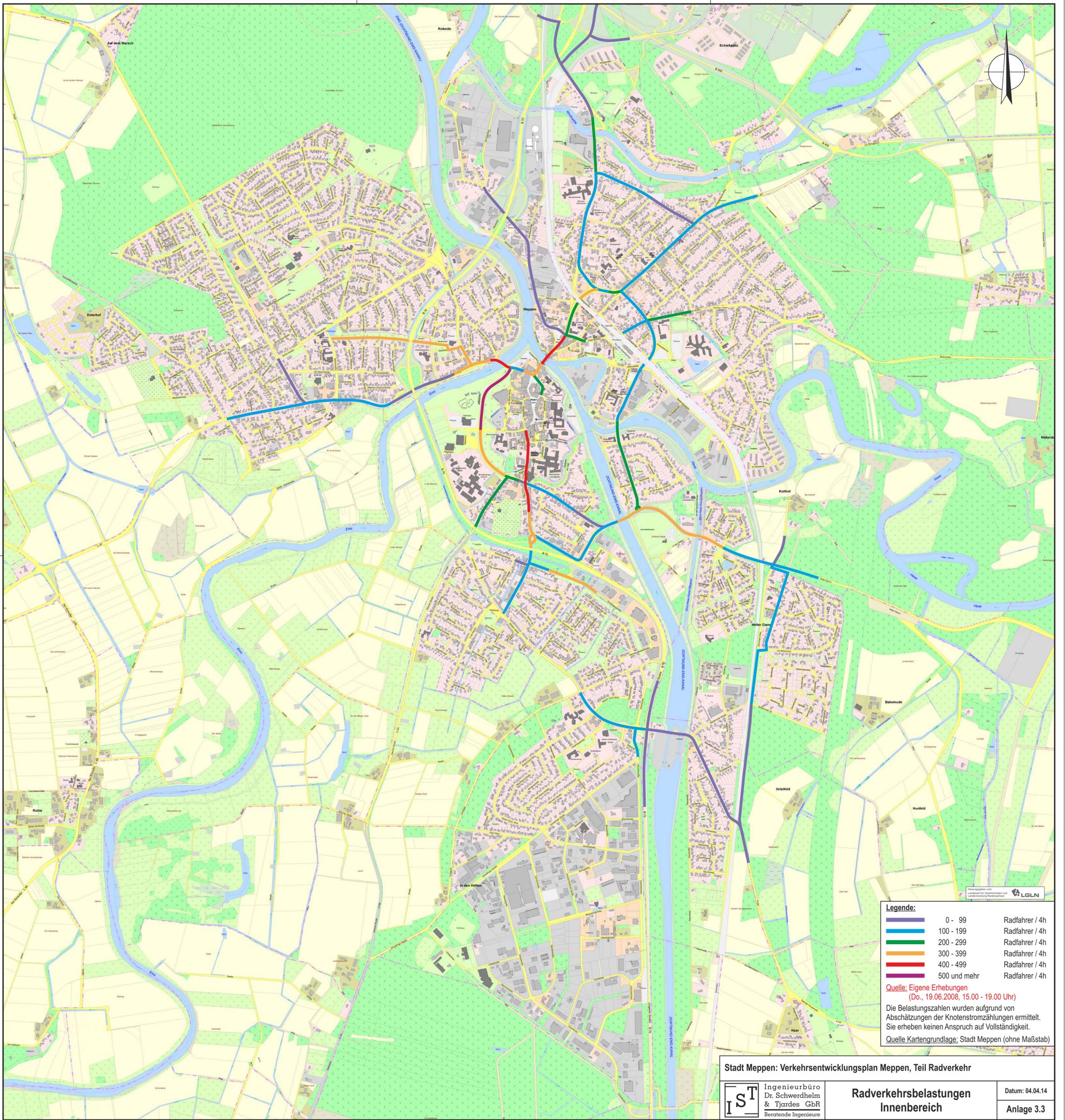


© Ingenieurbüro Dr. Schwerdtelm & Tjardes GbR
LGLN

Legende:

0 - 99	Radfahrer / 4h
100 - 199	Radfahrer / 4h
200 - 299	Radfahrer / 4h
300 - 399	Radfahrer / 4h
400 - 499	Radfahrer / 4h
500 und mehr	Radfahrer / 4h

Quelle: Eigene Erhebungen
(Do., 19.06.2008, 15.00 - 19.00 Uhr)
Die Belastungszahlen wurden aufgrund von Abschätzungen der Knotenstromzählungen ermittelt. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Legende:

—	0 - 99	Radfahrer / 4h
—	100 - 199	Radfahrer / 4h
—	200 - 299	Radfahrer / 4h
—	300 - 399	Radfahrer / 4h
—	400 - 499	Radfahrer / 4h
—	500 und mehr	Radfahrer / 4h

Quelle: Eigene Erhebungen
 (Do., 19.06.2008, 15.00 - 19.00 Uhr)
 Die Belastungszahlen wurden aufgrund von Abschätzungen der Knotenstromzählungen ermittelt. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	21
②	13
③	16
④	18
Summe:	58



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P9, Marktkauf

Datum: 08.10.13

Anlage 4.10

Parkplatz	Unterteilung	StPl	9 Uhr				11 Uhr				13 Uhr				15 Uhr				17 Uhr			
			bel	FP	Sum	AUS	bel	FP	Sum	AUS	bel	FP	Sum	AUS	bel	FP	Sum	AUS	bel	FP	Sum	AUS
1	1	30	0	3	3	10,0%	5	5	10	33,3%	1	6	7	23,3%	4	5	9	30,0%	1	4	5	16,7%
	2	0	0	4	4		0	3	3		0	0	0		0	4	4		0	1	1	
	3	22	1	1	2	9,1%	3	2	5	22,7%	7	1	8	36,4%	13	6	19	86,4%	6	3	9	40,9%
	4	18	2	1	3	16,7%	3	2	5	27,8%	0	5	5	27,8%	3	0	3	16,7%	2	0	2	11,1%
	5	0	Baustelle				Baustelle				Baustelle				Baustelle							
	Summe	70	3	9	12	17,1%	11	12	23	32,9%	8	12	20	28,6%	20	15	35	50,0%	9	8	17	24,3%
2	1	0	0	1	1		0	0	0		0	3	3		0	3	3		0	1	1	
	1a	8	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	6	0	6	75,0%
	2	0	0	2	2		0	3	3		0	2	2		0	5	5		0	1	1	
	3	12	0	1	1	8,3%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	1	1	2	16,7%	0	0	0	0,0%
	4	16	5	4	9	56,3%	4	2	6	37,5%	7	5	12	75,0%	6	2	8	50,0%	3	2	5	31,3%
	5	0	0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	0	0		2	0	2	
	6	12	0	1	1	8,3%	0	1	1	8,3%	0	0	0	0,0%	0	1	1	8,3%	0	0	0	0,0%
	7	20	1	5	6	30,0%	1	5	6	30,0%	0	3	3	15,0%	0	8	8	40,0%	1	2	3	15,0%
Summe	68	6	14	20	29,4%	5	11	16	23,5%	7	13	20	29,4%	7	20	27	39,7%	12	6	18	26,5%	
3	1	0	0	13	13		0	8	8		0	1	1		0	0	0		0	0	0	
	2	74	32	12	44	59,5%	33	21	54	73,0%	28	27	55	74,3%	32	25	57	77,0%	15	17	32	43,2%
	3	8	4	19	23	287,5%	4	20	24	300,0%	4	18	22	275,0%	4	10	14	175,0%	2	4	6	75,0%
	Summe	82	36	44	80	97,6%	37	49	86	104,9%	32	46	78	95,1%	36	35	71	86,6%	17	21	38	46,3%
4	1	0	0	7	7		0	24	24		0	12	12		1	20	21		0	17	17	
	2	0	0	2	2		0	6	6		0	4	4		0	5	5		0	13	13	
	3	6	2	0	2	33,3%	1	0	1	16,7%	0	2	2	33,3%	1	0	1	16,7%	0	0	0	0,0%
	4	4	2	0	2	50,0%	0	0	0	0,0%	0	1	1	25,0%	0	0	0	0,0%	1	2	3	75,0%
	5	6	1	0	1	16,7%	3	2	5	83,3%	2	0	2	33,3%	1	0	1	16,7%	0	2	2	33,3%
	6	30	3	0	3	10,0%	7	0	7	23,3%	6	0	6	20,0%	10	0	10	33,3%	7	0	7	23,3%
	7	0	0	4	4		0	8	8		0	6	6		0	26	26		0	21	21	
	8	14	3	0	3	21,4%	6	7	13	92,9%	5	4	9	64,3%	6	6	12	85,7%	4	10	14	100,0%
Summe	60	11	13	24	40,0%	17	47	64	106,7%	13	29	42	70,0%	19	57	76	126,7%	12	65	77	128,3%	
5	1	6	2	2	4	66,7%	1	7	8	133,3%	5	7	12	200,0%	8	4	12	200,0%	1	1	2	33,3%
	2	200	198	3	201	100,5%	200	7	207	103,5%	200	0	200	100,0%	200	0	200	100,0%	190	11	201	100,5%
	Summe	206	200	5	205	99,5%	201	14	215	104,4%	205	7	212	102,9%	208	4	212	102,9%	191	12	203	98,5%
6	1	18	3	0	3	16,7%	4	0	4	22,2%	3	0	3	16,7%	5	0	5	27,8%	8	0	8	44,4%
	2	530	180	0	180	34,0%	180	0	180	34,0%	90	0	90	17,0%	6	0	6	1,1%	4	0	4	0,8%
	3	30	2	0	2	6,7%	2	1	3	10,0%	1	1	2	6,7%	3	0	3	10,0%	1	0	1	3,3%
	4	12	8	0	8	66,7%	0	8	8	66,7%	0	6	6	50,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%
	Summe	590	193	0	193	32,7%	186	9	195	33,1%	94	7	101	17,1%	14	0	14	2,4%	13	0	13	2,2%
7	1	14	5	0	5	35,7%	5	0	5	35,7%	3	0	3	21,4%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%
	2	0	0	0	0		0	0	0		0	0	0		0	11	11		0	11	11	
	3	34	17	0	17	50,0%	11	1	12	35,3%	8	0	8	23,5%	16	0	16	47,1%	5	0	5	14,7%
	4	0	0	4	4		0	3	3		0	3	3		0	2	2		0	1	1	
Summe	48	22	4	26	54,2%	16	4	20	41,7%	11	3	14	29,2%	16	13	29	60,4%	5	12	17	35,4%	
8	1	7	0	0	0	0,0%	0	2	2	28,6%	3	2	5	71,4%	0	4	4	57,1%	1	3	4	57,1%
	2	18	1	0	1	5,6%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	6	6	33,3%
	3	0	0	12	12		0	12	12		0	10	10		0	19	19		0	12	12	
	4	42	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	5	2	7	16,7%	1	0	1	2,4%	1	0	1	2,4%
	Summe	67	1	12	13	19,4%	0	14	14	20,9%	8	14	22	32,8%	1	23	24	35,8%	2	21	23	34,3%
9	1	21	4	2	6	28,6%	3	1	4	19,0%	4	0	4	19,0%	2	0	2	9,5%	1	1	2	9,5%
	2	13	4	3	7	53,8%	7	2	9	69,2%	5	1	6	46,2%	8	1	9	69,2%	1	2	3	23,1%
	3	16	1	1	2	12,5%	2	2	4	25,0%	0	3	3	18,8%	0	2	2	12,5%	0	2	2	12,5%
	4	8	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%
	Summe	58	9	6	15	25,9%	12	5	17	29,3%	9	4	13	22,4%	10	3	13	22,4%	2	5	7	12,1%

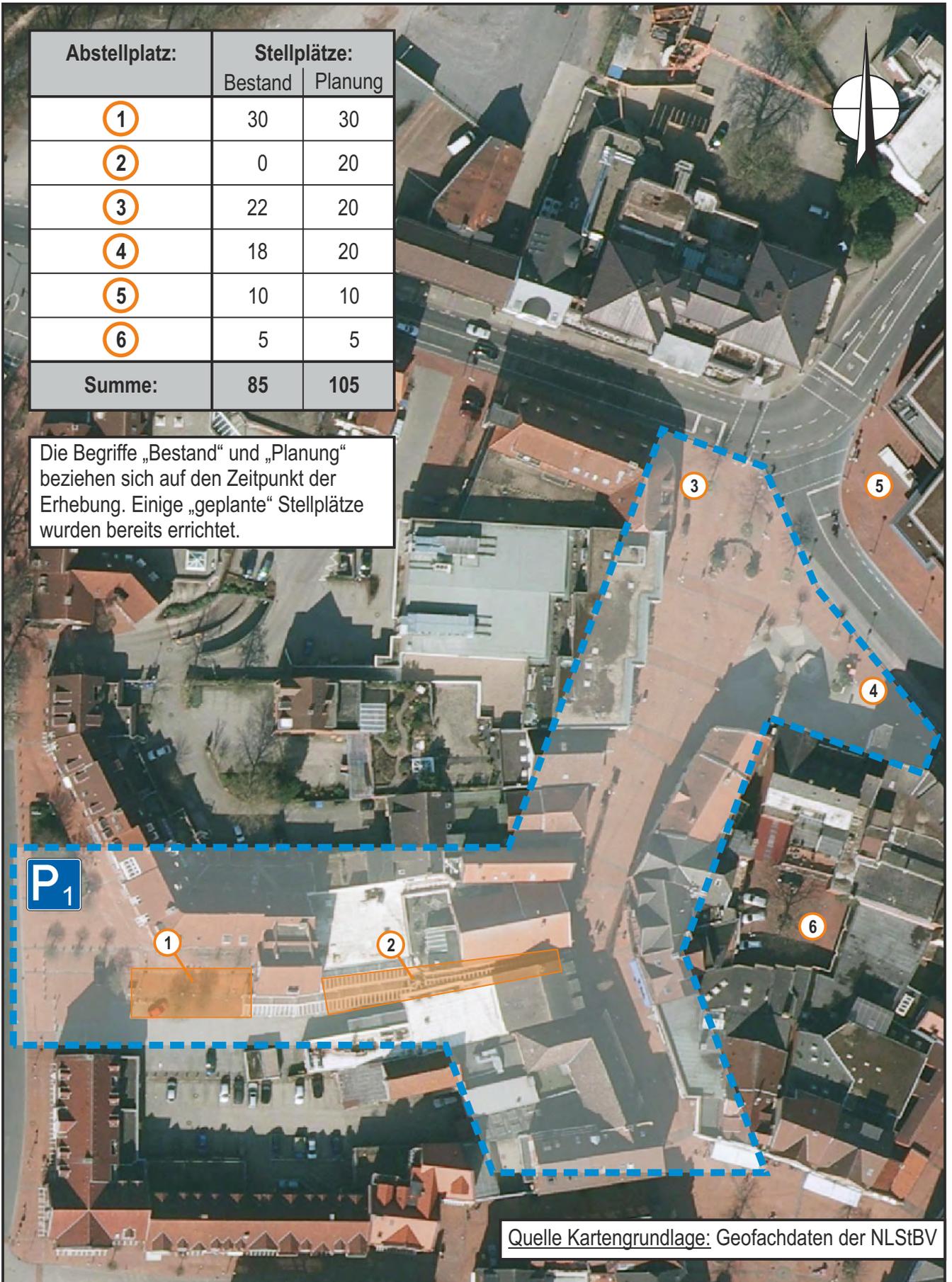
Parkplatz	Bezeichnung
1	Fußgängerzone Nord
2	Fußgängerzone Süd
3	Krankenhaus
4	MEP, Fußgängerzone Bahnhofstraße
5	Bahnhof
6	Nagelshof
7	ZOB inkl. Hallenbad
8	Kaufland
9	Marktkauf

- StPl = Stellplätze
- bel = belegt
- FP = Falschparker
- Sum = Summe
- AUS = Auslastung
- Auslastung höher als 85 %
- Auslastung 100 % oder höher

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr		
 Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR Beratende Ingenieure	Auslastung Stellplätze	Datum: 11.10.13 Anlage 4.11

Abstellplatz:	Stellplätze:	
	Bestand	Planung
①	30	30
②	0	20
③	22	20
④	18	20
⑤	10	10
⑥	5	5
Summe:	85	105

Die Begriffe „Bestand“ und „Planung“ beziehen sich auf den Zeitpunkt der Erhebung. Einige „geplante“ Stellplätze wurden bereits errichtet.



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P1, Planung Fußgängerzone Nord

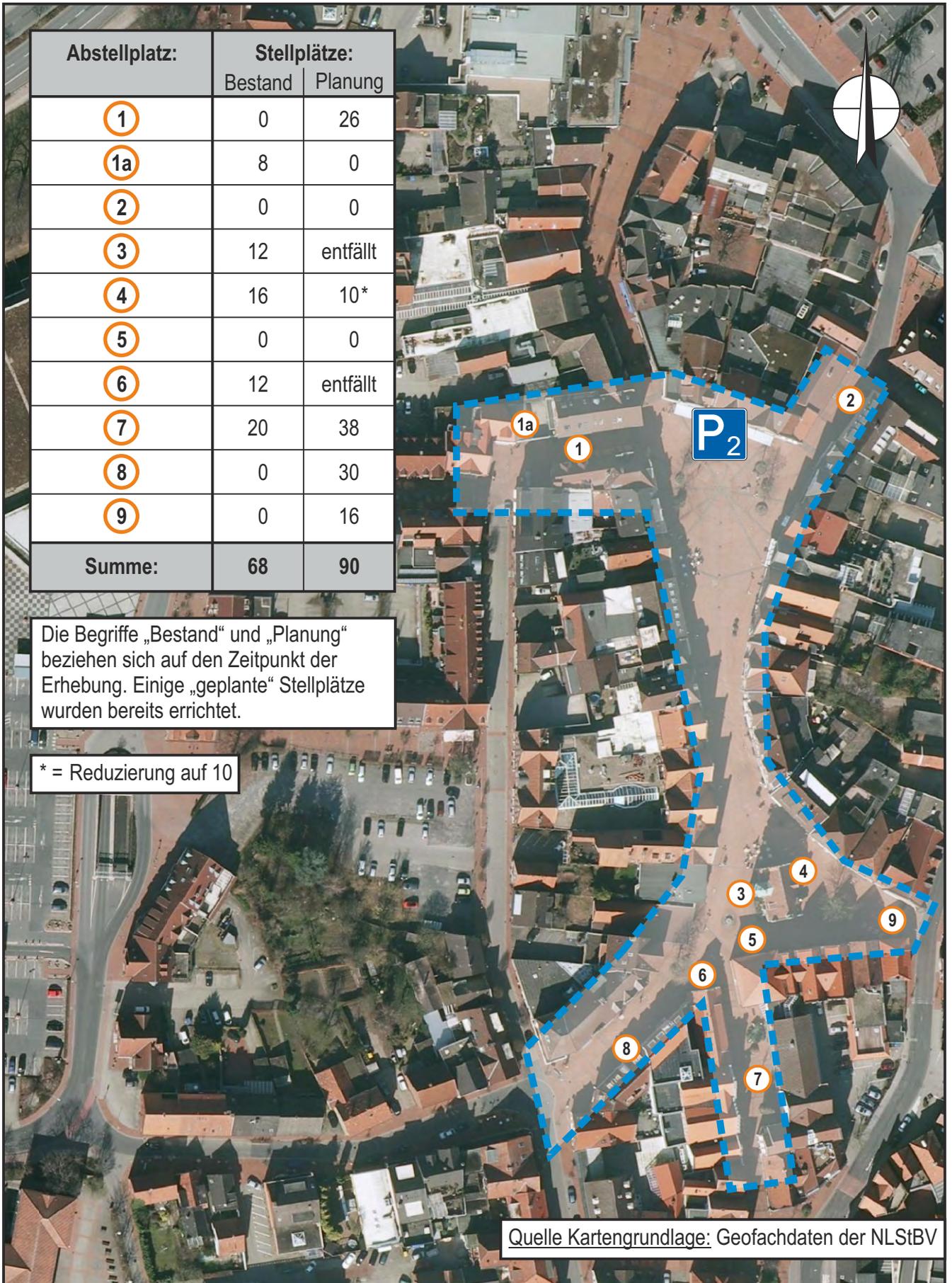
Datum: 23.05.14

Anlage 4.12

Abstellplatz:	Stellplätze:	
	Bestand	Planung
①	0	26
①a	8	0
②	0	0
③	12	entfällt
④	16	10*
⑤	0	0
⑥	12	entfällt
⑦	20	38
⑧	0	30
⑨	0	16
Summe:	68	90

Die Begriffe „Bestand“ und „Planung“ beziehen sich auf den Zeitpunkt der Erhebung. Einige „geplante“ Stellplätze wurden bereits errichtet.

* = Reduzierung auf 10



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

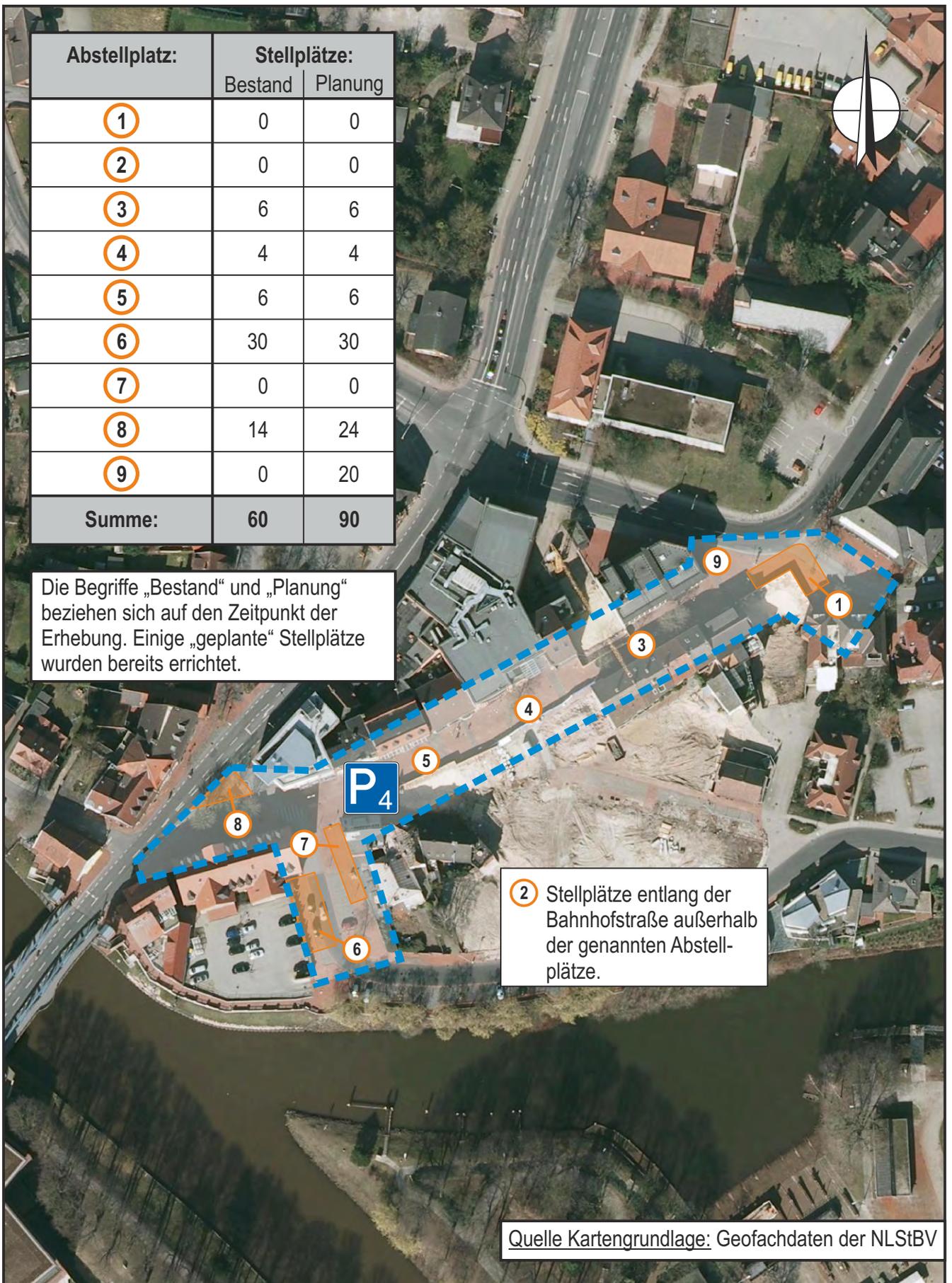
Übersicht P2, Planung Fußgängerzone Süd

Datum: 23.05.14

Anlage 4.13

Abstellplatz:	Stellplätze:	
	Bestand	Planung
①	0	0
②	0	0
③	6	6
④	4	4
⑤	6	6
⑥	30	30
⑦	0	0
⑧	14	24
⑨	0	20
Summe:	60	90

Die Begriffe „Bestand“ und „Planung“ beziehen sich auf den Zeitpunkt der Erhebung. Einige „geplante“ Stellplätze wurden bereits errichtet.



② Stellplätze entlang der Bahnhofstraße außerhalb der genannten Abstellplätze.

Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

Parkplatz	Unterteilung	StPl	Bezeichnung
1	Fußgängerzone Nord		
	1	30	Durchgang (Seite Kaufland)
	2	0	Durchgang Innenstadt (bei Vögele)
	3	22	Windthorstplatz
	4	18	Haltestelle Windthorstplatz
	5	10	vor Sparkasse
	6	5	Altstadthof
	Summe	85	
2	Fußgängerzone Süd		
	1	0	Hinterstraße
	1a	8	Optik Akustik Volmer (privat)
	2	0	HUK Coburg
	3	12	Altes Rathaus (West Seite)
	4	16	Altes Rathaus (Ost Seite)
	5	0	Rathaus
	6	12	Vodafone
7	20	Bauamt	
	Summe	68	
3	Krankenhaus		
	1	0	Ludmillenstraße (Caritas)
	2	74	Haupteingang Krankenhaus
	3	8	Innenhof
	Summe	82	
4	MEP, Fußgängerzone Bahnhofstraße		
	1	0	Eingang MEP Kolpingstraße
	2	0	FG-Zone Bahnhofstraße Allgemein
	3	6	Fahrradbügel I
	4	4	Fahrradbügel II
	5	6	Fahrradbügel III
	6	30	Stellplätze Arnold-Blanke-Straße
	7	0	Eingang MEP Bahnhofstraße
8	14	Ecke Meppener Tagespost	
	Summe	60	
5	Bahnhof		
	1	6	Bahnhofsvorplatz
	2	200	Fahrradstation Bahnhof
	Summe	206	
6	Nagelshof		
	1	18	Sporthalle
	2	530	Fahrradunterstand BBS
	3	30	Eingang BBS
	4	12	Fahrradhäuschen Eingang Verwaltung BBS*
	Summe	590	
7	ZOB inkl. Hallenbad		
	1	14	Seite Emsbad
	2	0	Eingang Emsbad
	3	34	Fahrradanlage Emsbad
	4	0	Kiosk
	Summe	48	
8	Kaufland		
	1	7	Apotheke
	2	18	Unterstand Einkaufswagen Nord
	3	0	Eingang Kaufland
	4	42	Unterstand Einkaufswagen West
	Summe	67	
9	Marktkauf		
	1	21	Marktkauf Süd
	2	13	Marktkauf West
	3	16	Möbelhaus
	4	8	Marktkauf Autoteile
	Summe	58	

Die Übersicht gibt die Stellplätze zum Zeitpunkt der Erhebung wieder. In den Fußgängerzonen hat sich das Angebot zwischenzeitlich verändert.

StPl = Stellplätze

* = Anzahl Stellplätze geschätzt

5 = nicht auf die Auslastung hin erhoben

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

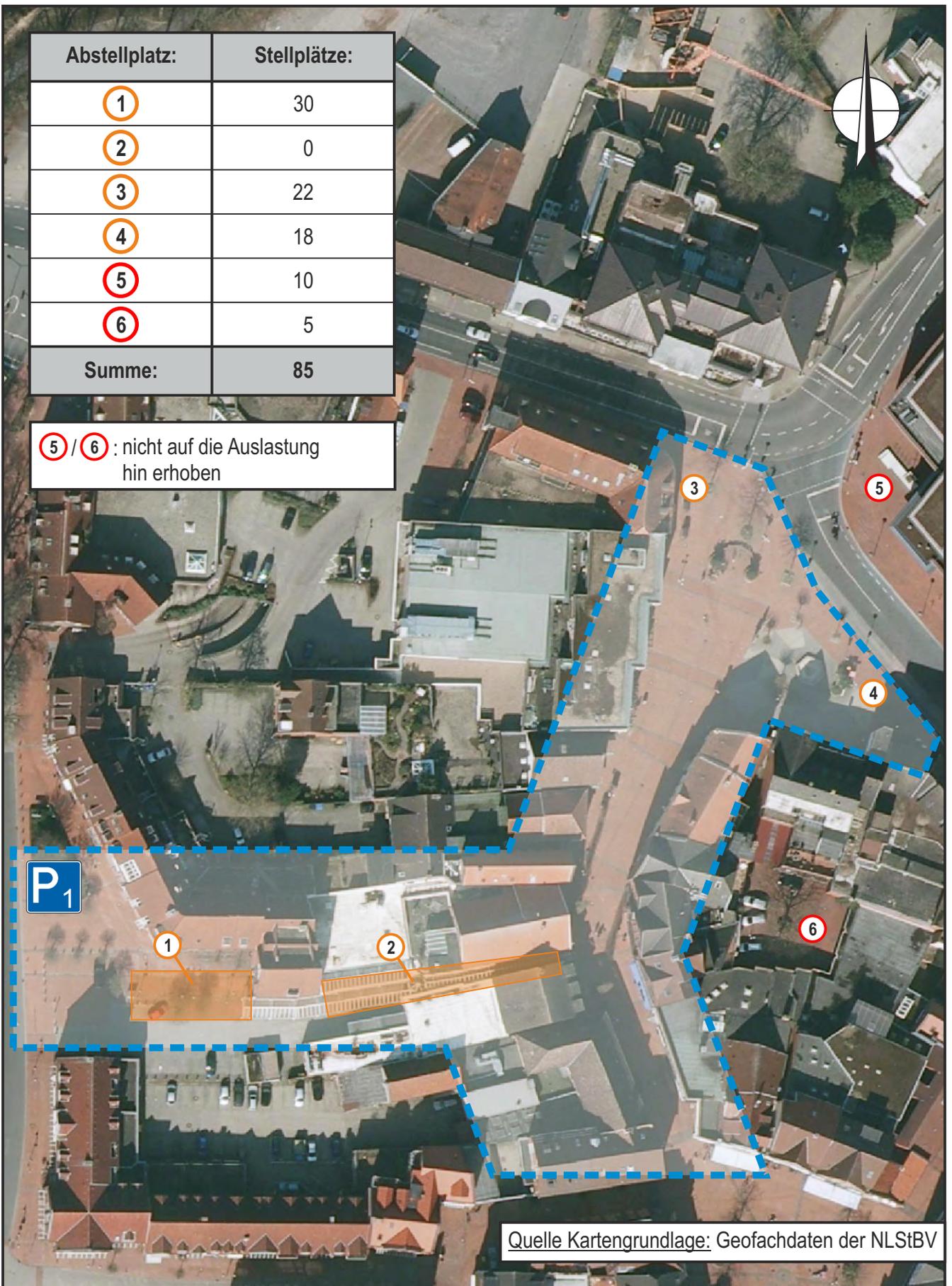
Übersicht Fahrradabstellanlagen

Datum: 23.05.14

Anlage 4.1

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	30
②	0
③	22
④	18
⑤	10
⑥	5
Summe:	85

⑤ / ⑥ : nicht auf die Auslastung hin erhoben



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



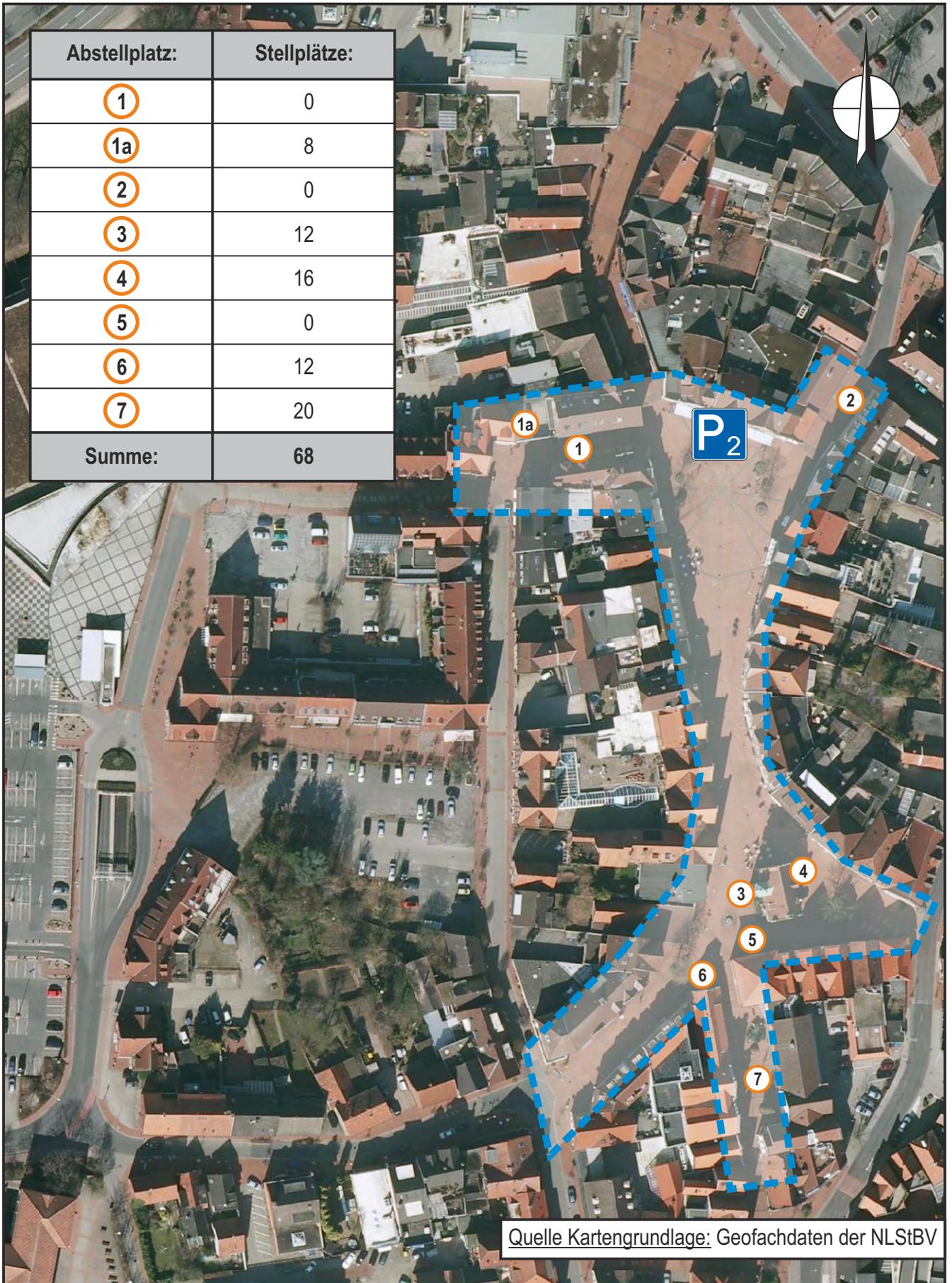
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P1, Fußgängerzone Nord

Datum: 23.05.14

Anlage 4.2

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	0
①a	8
②	0
③	12
④	16
⑤	0
⑥	12
⑦	20
Summe:	68



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P2, Fußgängerzone Süd

Datum: 08.10.13

Anlage 4.3

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	0
②	74
③	8
Summe:	82



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



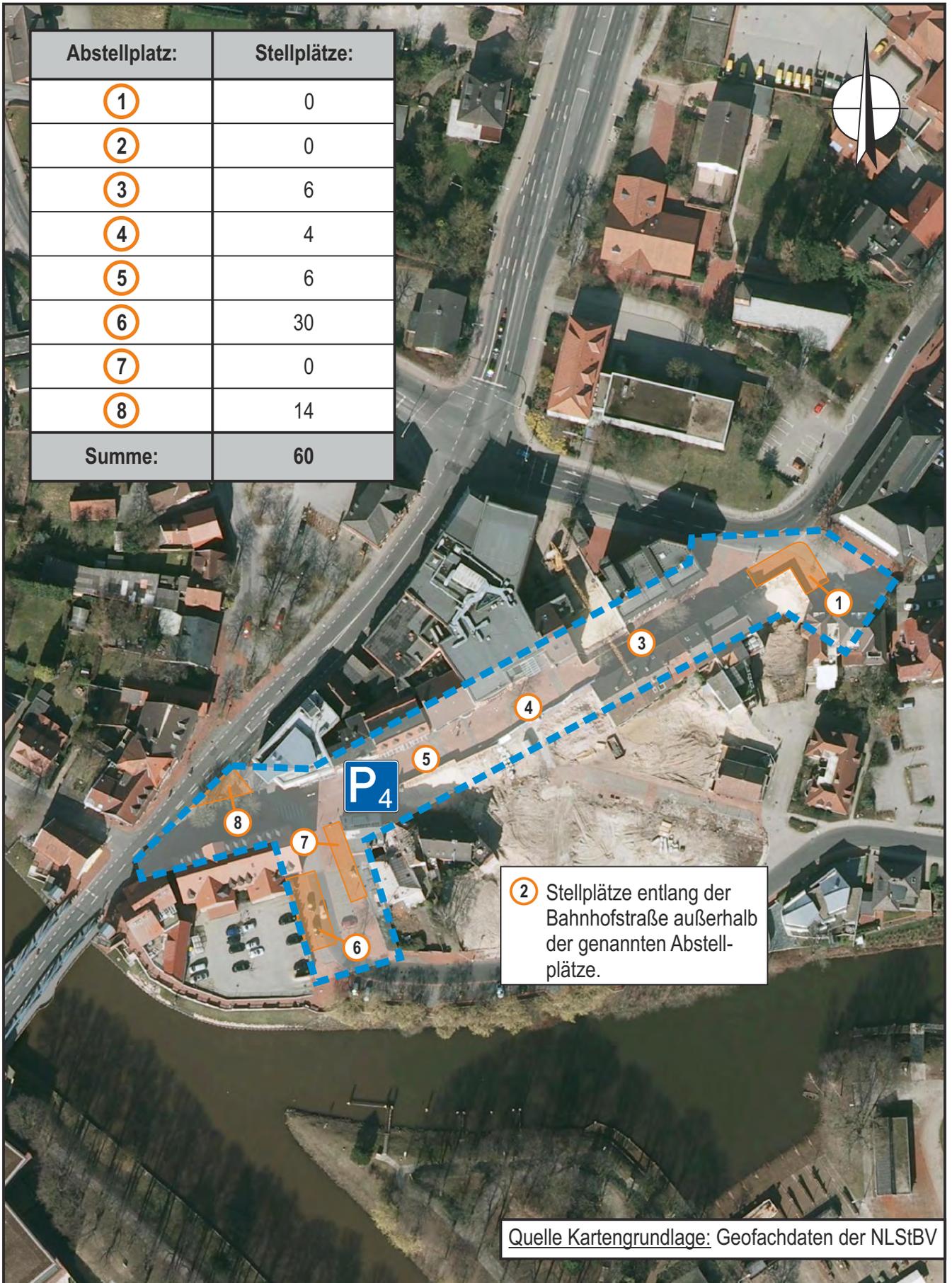
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P3, Krankenhaus

Datum: 08.10.13

Anlage 4.4

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	0
②	0
③	6
④	4
⑤	6
⑥	30
⑦	0
⑧	14
Summe:	60



② Stellplätze entlang der Bahnhofstraße außerhalb der genannten Abstellplätze.

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Übersicht P4, MEP /
Fußgängerzone Bahnhofstraße**

Datum: 08.10.13

Anlage 4.5

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	6
②	200
Summe:	206



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



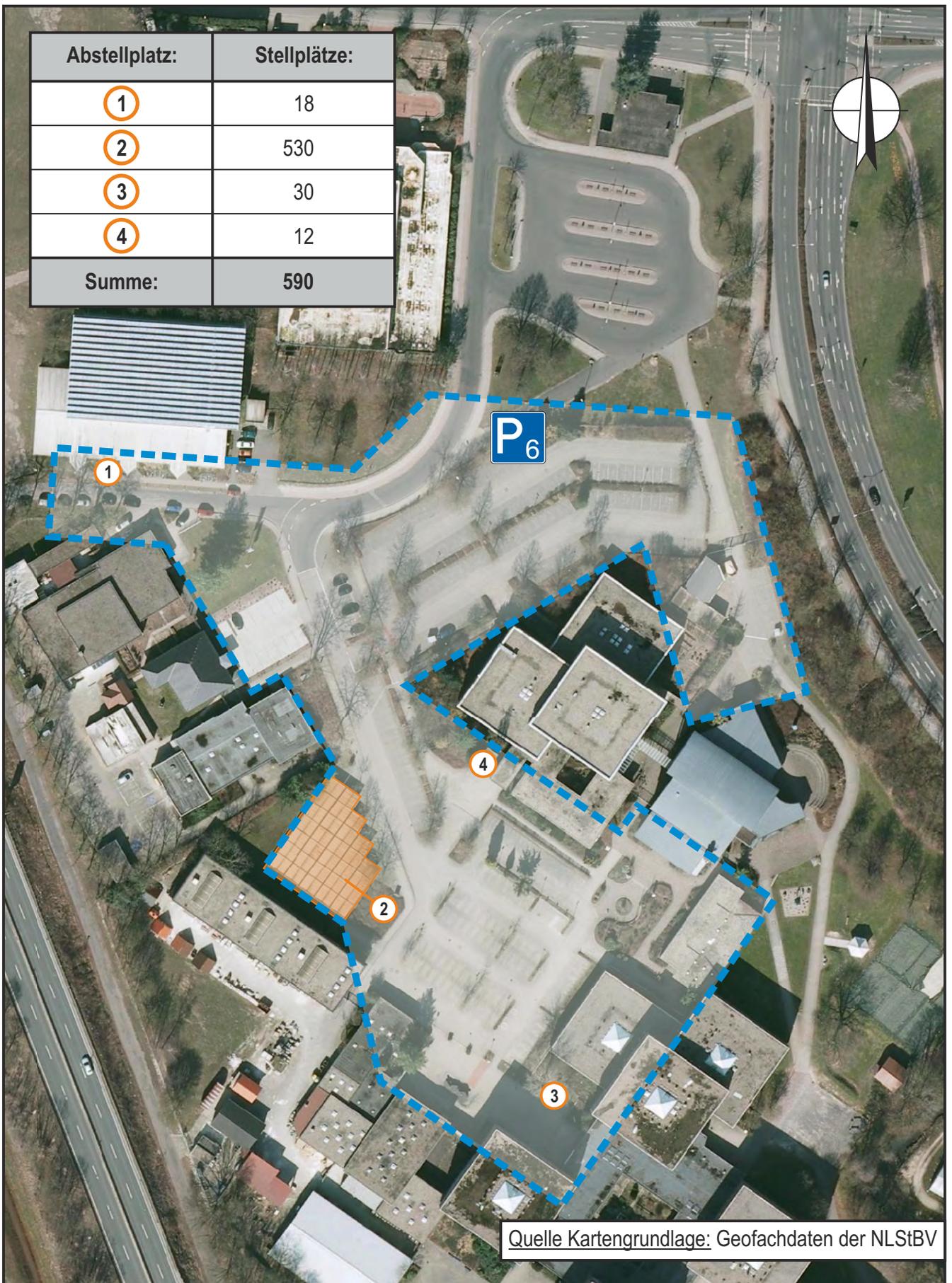
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Übersicht P5,
Bahnhof**

Datum: 08.10.13

Anlage 4.6

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	18
②	530
③	30
④	12
Summe:	590



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P6, Nagelshof

Datum: 08.10.13

Anlage 4.7

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	14
②	0
③	34
④	0
Summe:	48



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



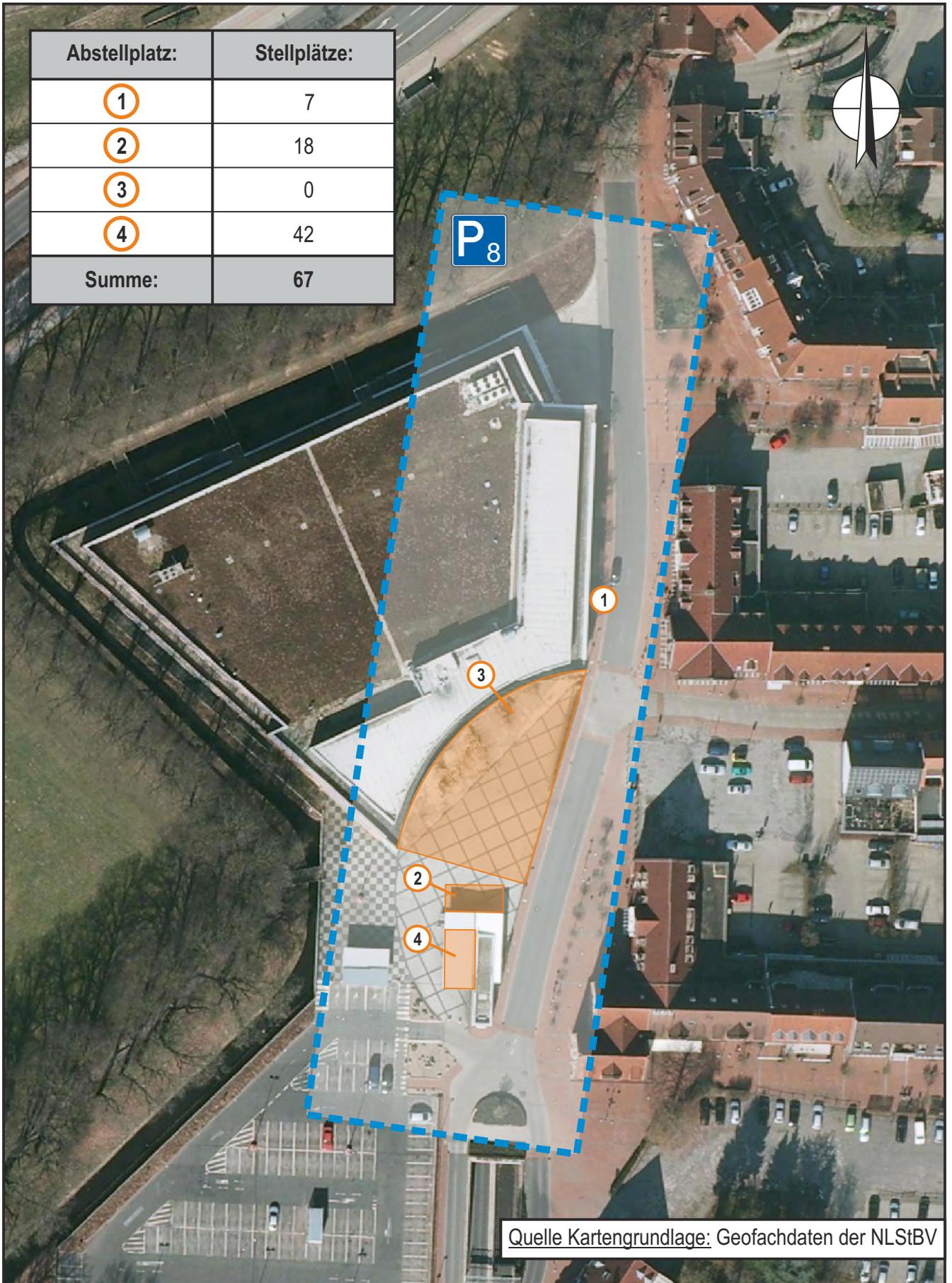
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P7, ZOB inkl. Hallenbad

Datum: 08.10.13

Anlage 4.8

Abstellplatz:	Stellplätze:
①	7
②	18
③	0
④	42
Summe:	67



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

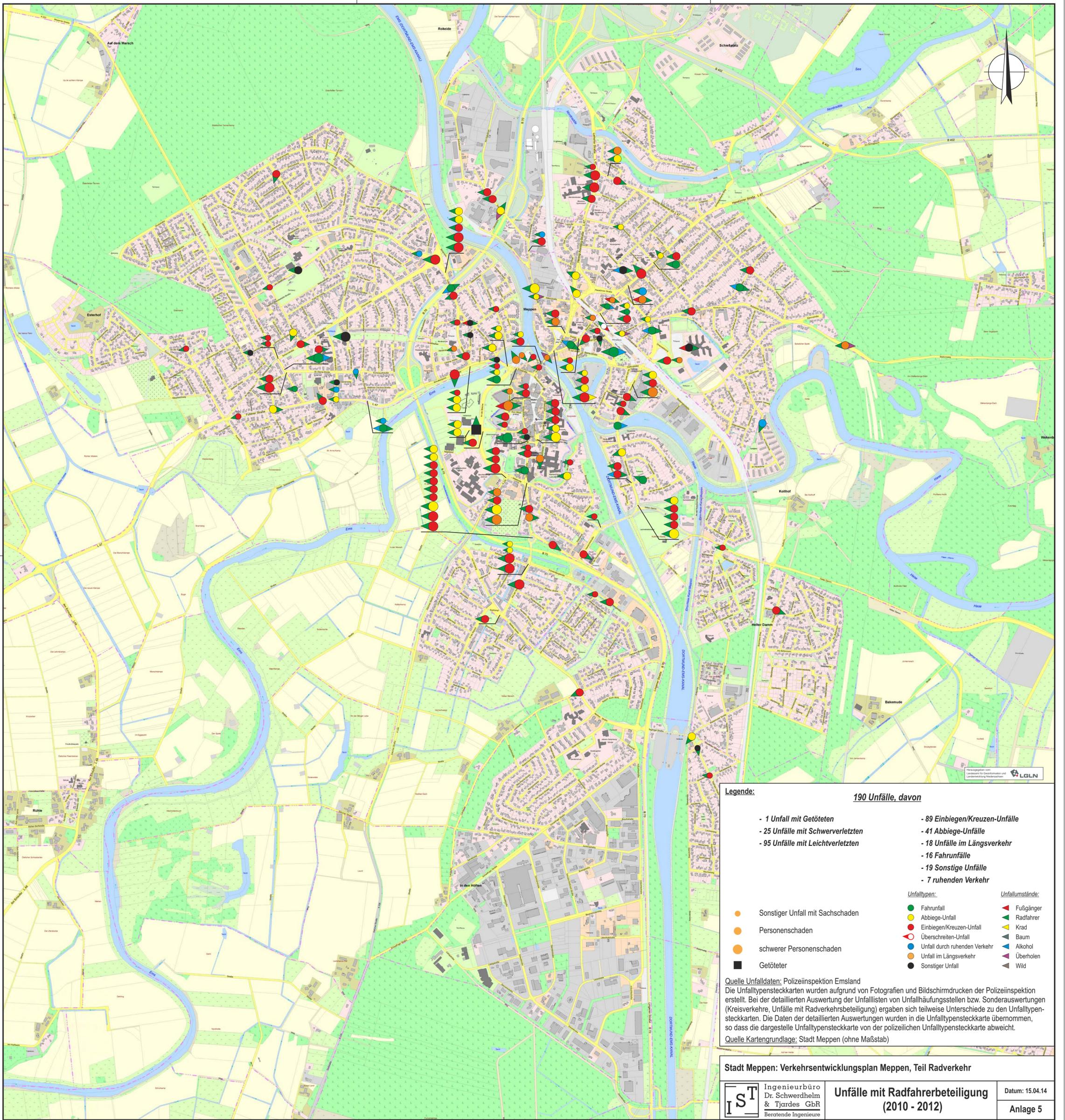


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersicht P8, Kaufland

Datum: 08.10.13

Anlage 4.9



Legende:

190 Unfälle, davon

- 1 Unfall mit Getöteten
- 25 Unfälle mit Schwerverletzten
- 95 Unfälle mit Leichtverletzten
- 89 Einbiegen/Kreuzen-Unfälle
- 41 Abbiege-Unfälle
- 18 Unfälle im Längsverkehr
- 16 Fahrnfälle
- 19 Sonstige Unfälle
- 7 ruhenden Verkehr

<ul style="list-style-type: none"> ● Sonstiger Unfall mit Sachschaden ● Personenschaden ● schwerer Personenschaden ■ Getöteter 	<p>Unfalltypen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Fahrnfall ● Abbiege-Unfall ● Einbiegen/Kreuzen-Unfall ○ Überschreiten-Unfall ● Unfall durch ruhenden Verkehr ● Unfall im Längsverkehr ● Sonstiger Unfall 	<p>Unfallumstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Fußgänger ▲ Radfahrer ▲ Krad ▲ Baum ▲ Alkohol ▲ Überholen ▲ Wild
--	---	--

Quelle Unfalldaten: Polizeiinspektion Emsland
 Die Unfalltypensteckkarten wurden aufgrund von Fotografien und Bildschirmdrucken der Polizeiinspektion erstellt. Bei der detaillierten Auswertung der Unfalldaten von Unfallhäufungsstellen bzw. Sonderauswertungen (Kreisverkehre, Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung) ergaben sich teilweise Unterschiede zu den Unfalltypensteckkarten. Die Daten der detaillierten Auswertungen wurden in die Unfalltypensteckkarte übernommen, so dass die dargestellte Unfalltypensteckkarte von der polizeilichen Unfalltypensteckkarte abweicht.
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Fragebogen

Radverkehr in der Stadt Meppen

Befragungsstandort:

Befrager:

Datum:

Angaben zur Person

Grundschüler
 Schüler weiterführender Schulen
 Erwachsener (bis 45 J)
 Erwachsener (46 J. - 64 J.)
 Rentner (ab 65 J.)

Wie viele Personen leben im Haushalt?

Ist im Haushalt eine übertragbare Fahrkarte für den Bus (Monatskarte o.ä.) vorhanden? ja nein

Wie viele Pkw sind im Haushalt vorhanden?

Wie viele Fahrräder sind im Haushalt vorhanden?

Fahren Sie auch bei schlechtem Wetter Rad? ja nein

An wievielen Tagen in der Woche nutzen Sie das Rad?

Haben Sie Angst, dass Ihr Fahrrad gestohlen wird? ja nein

Wieviel Kilometer legen Sie pro Tag mit dem Rad zurück?

Was besitzen Sie für ein Fahrrad? alt gebraucht neu

E-Bike

Wünschen Sie sich eine Ladestation für Ihr E-Bike am Abstellplatz (wenn Sie eins hätten)? ja nein

Ausbildung von/zur Arbeit beruflich Einkauf priv. Erledigung Freizeit

Zu welchem Zweck fahren Sie mit dem Rad? (Mehrfachnennung möglich)

Meine Meinung

trifft voll zu trifft eher zu teils - teils trifft eher nicht zu trifft gar nicht zu keine Meinung

Die Stadt hat viel für den Radverkehr getan	<input type="checkbox"/>					
Es gibt ausreichend viele Radwege	<input type="checkbox"/>					
Die Radwege sind in einem guten Zustand	<input type="checkbox"/>					
Die Radwege sind sicher	<input type="checkbox"/>					
Kreuzungen und Querungen sind sicher	<input type="checkbox"/>					
Das Stadtzentrum ist mit dem Rad gut zu erreichen	<input type="checkbox"/>					
Die wichtigsten Ziele sind mit dem Rad gut zu erreichen	<input type="checkbox"/>					
Es gibt genügend Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen	<input type="checkbox"/>					
Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind selten	<input type="checkbox"/>					
Konflikte mit dem Radverkehr sind selten	<input type="checkbox"/>					
Konflikte mit Fußgängern sind selten	<input type="checkbox"/>					
Die Radwegweisung ist ausreichend	<input type="checkbox"/>					
Die Mitnahme des Rades im Stadtbus ist einfach und leicht	<input type="checkbox"/>					
Radfahren in Meppen macht Spaß	<input type="checkbox"/>					

a) Kennen Sie unsichere und/oder kritische Stellen zum Radfahren in Meppen? Bei Bedarf Rückseite nutzen

b) Was Sie schon immer der Stadt Meppen sagen wollten (bezüglich Radverkehr): Radwanderwege? Radmitnahme Bahn? Beschilderung?

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

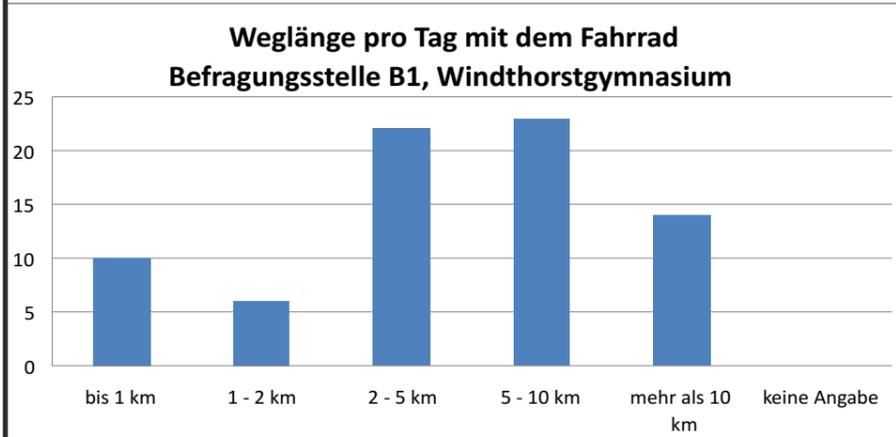
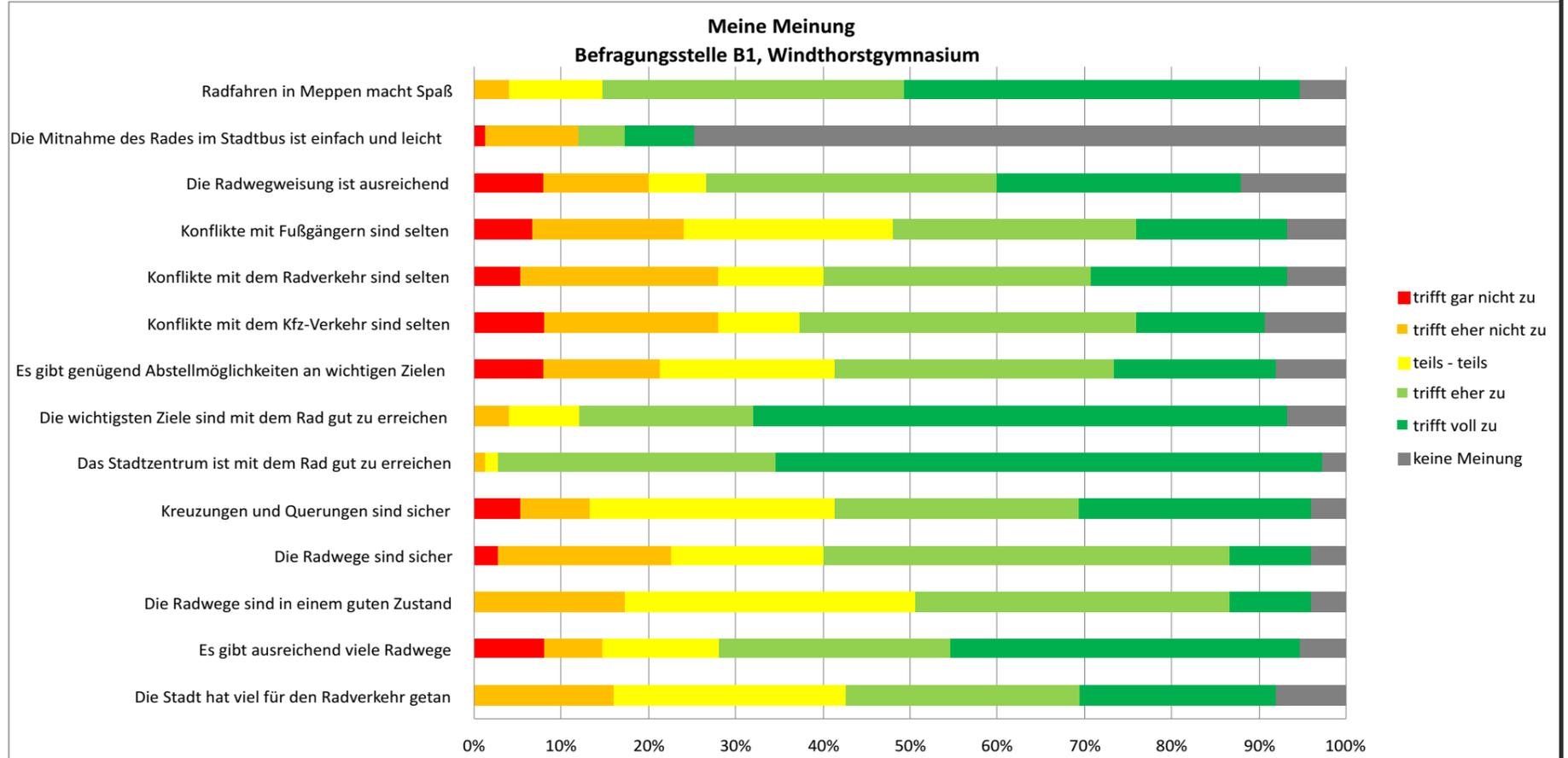
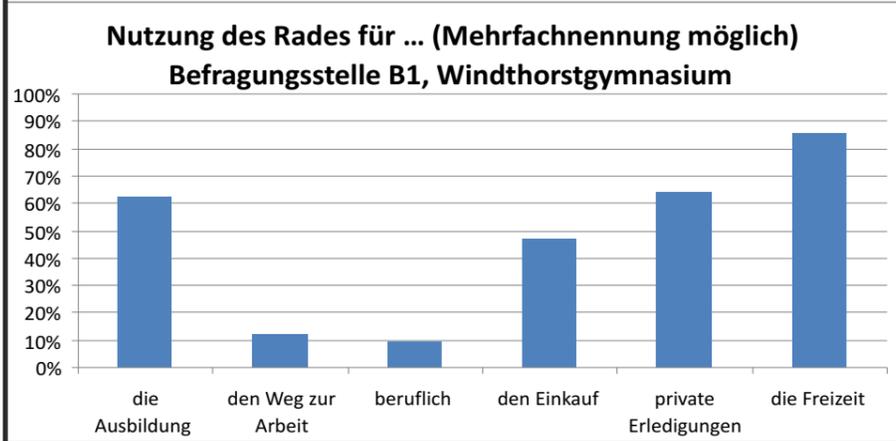
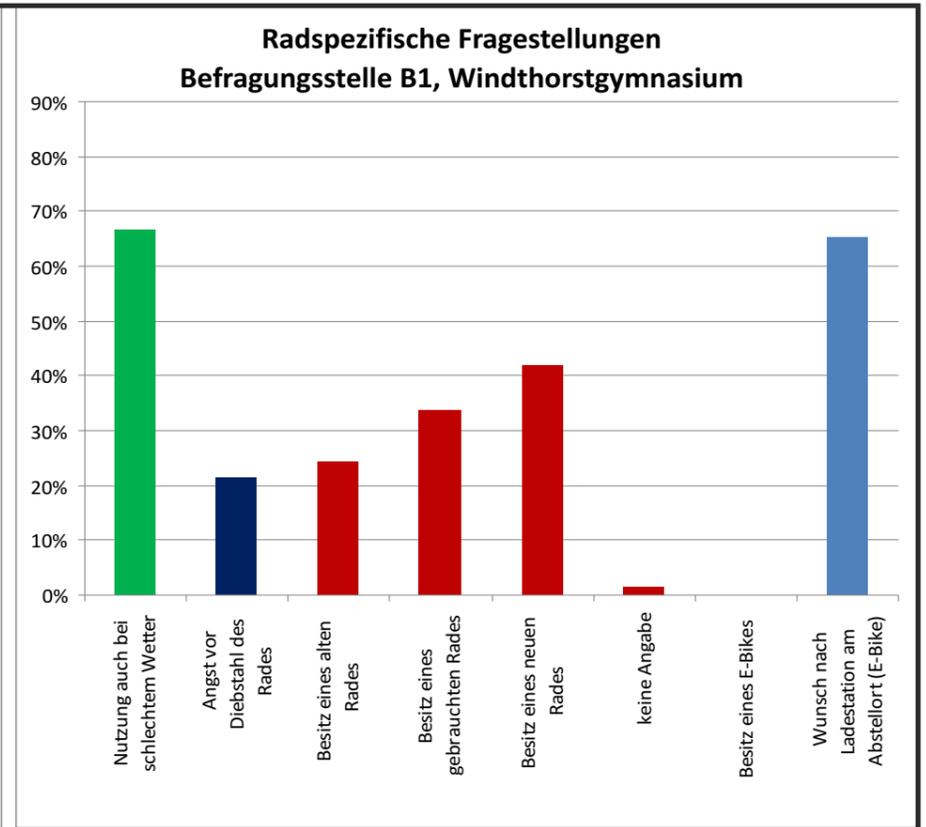
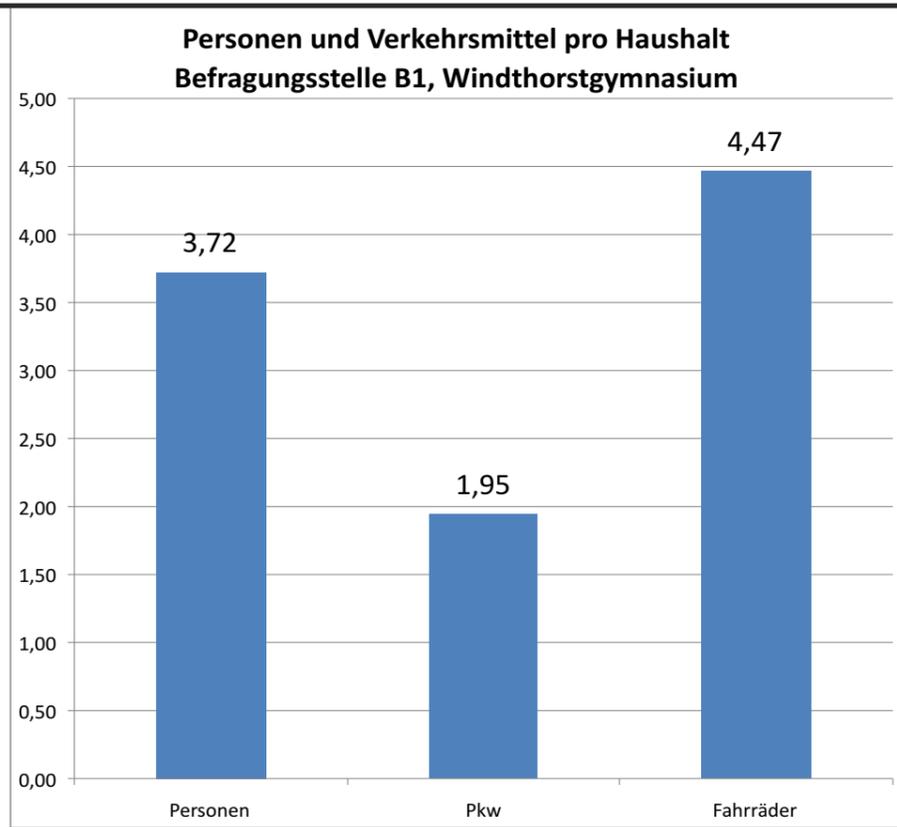
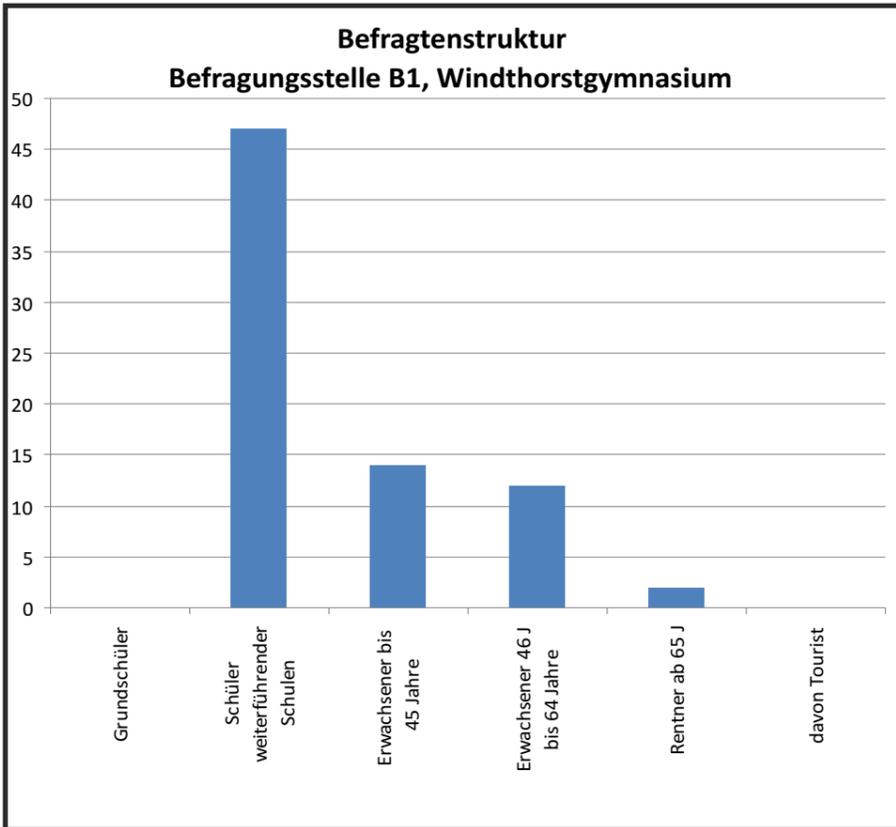


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Befragungsbogen Radfahrerbefragung

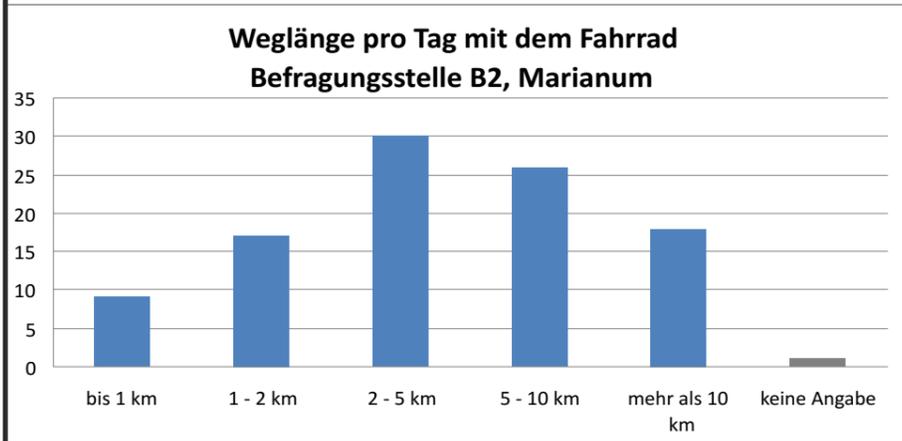
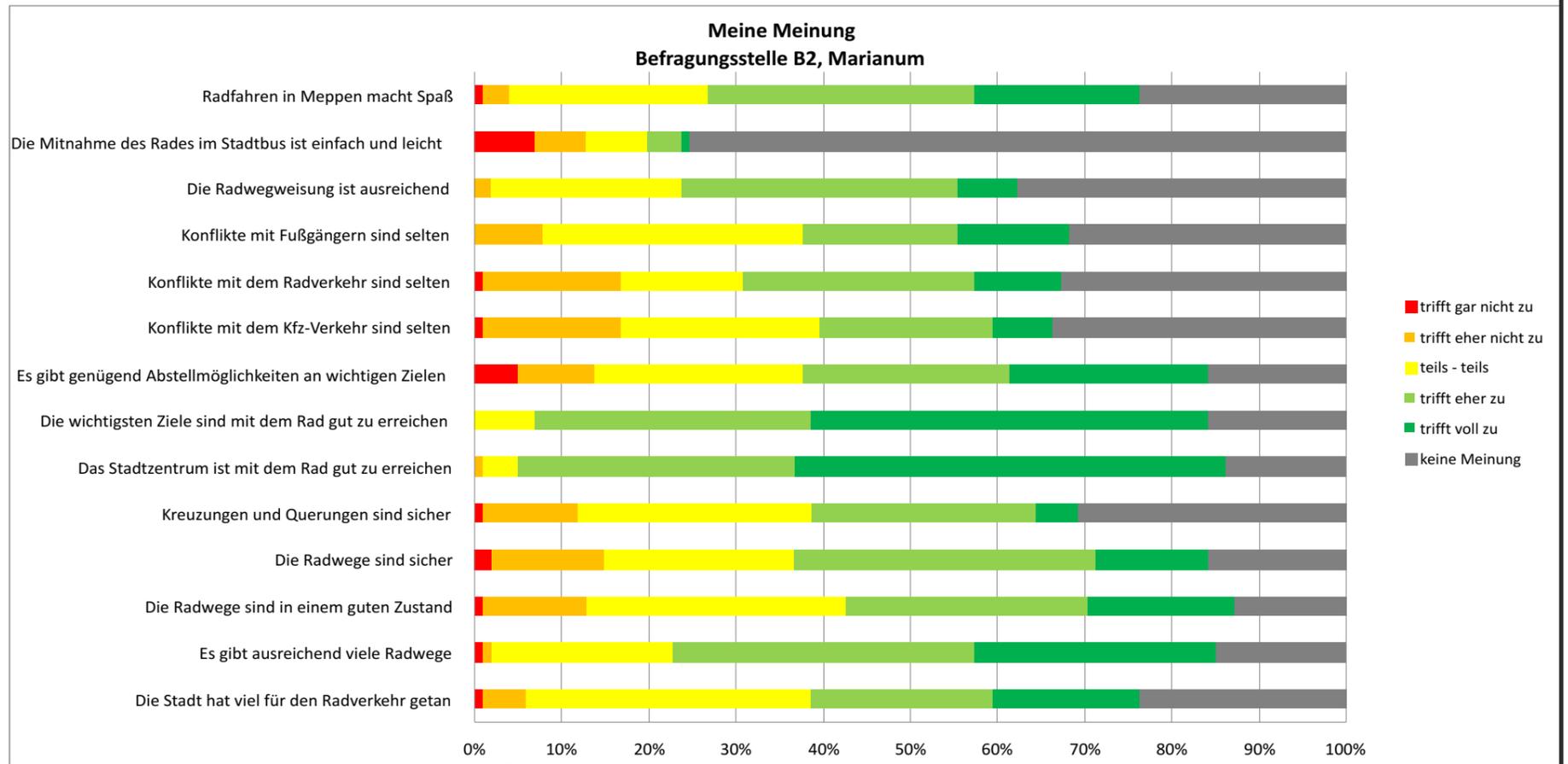
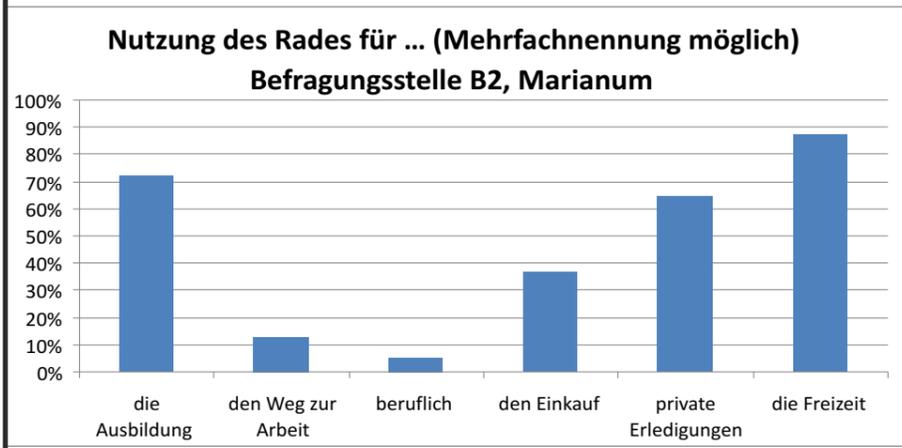
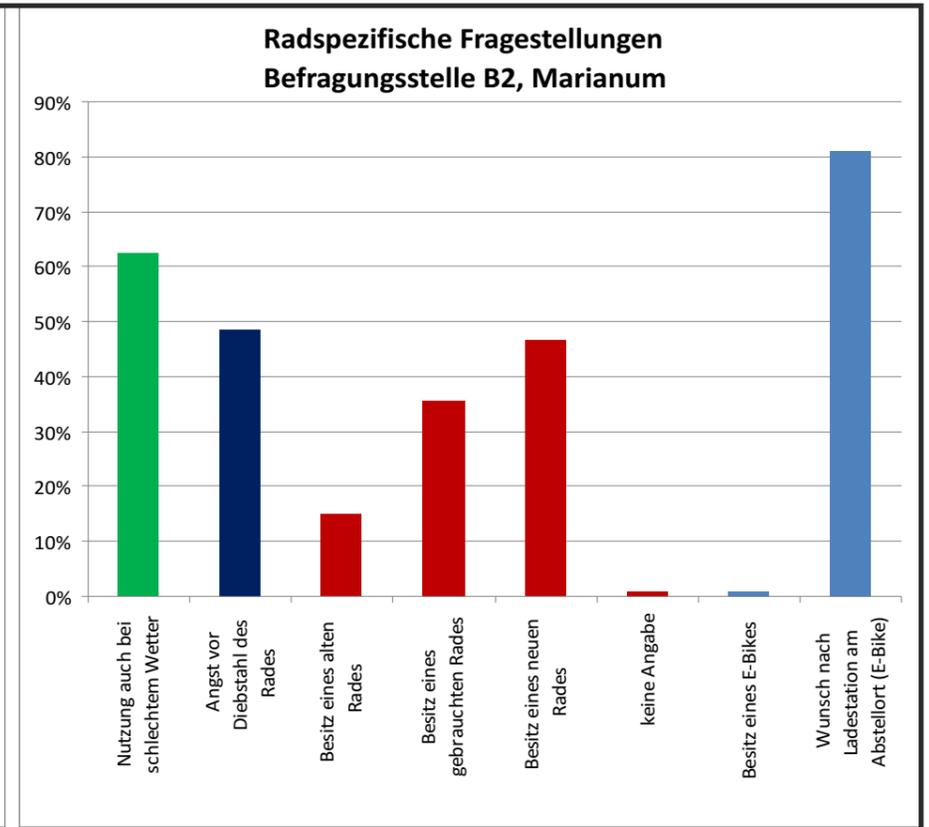
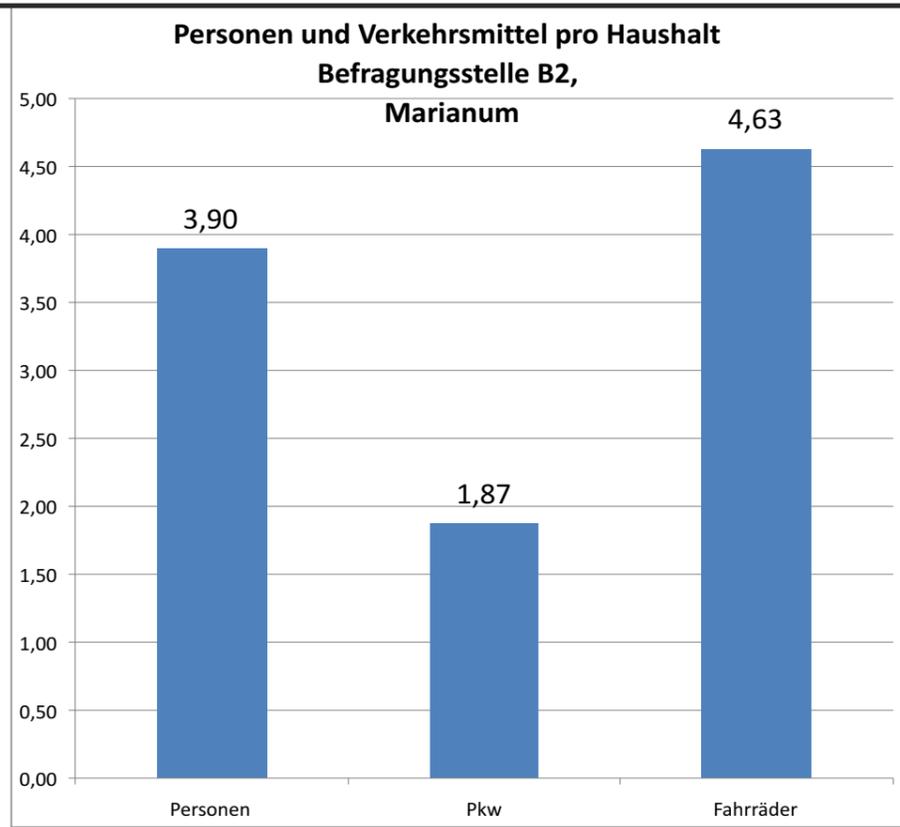
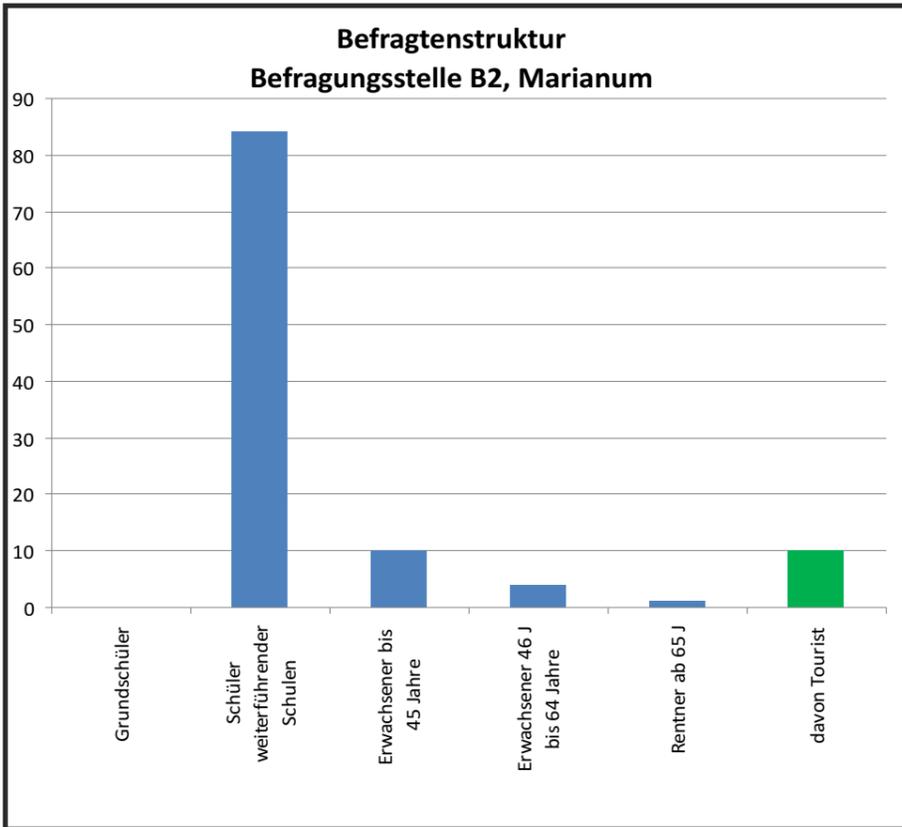
Datum: 26.09.2013

Anlage 6.1



Anzahl befragter Personen: 75

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Anzahl befragter Personen: 101

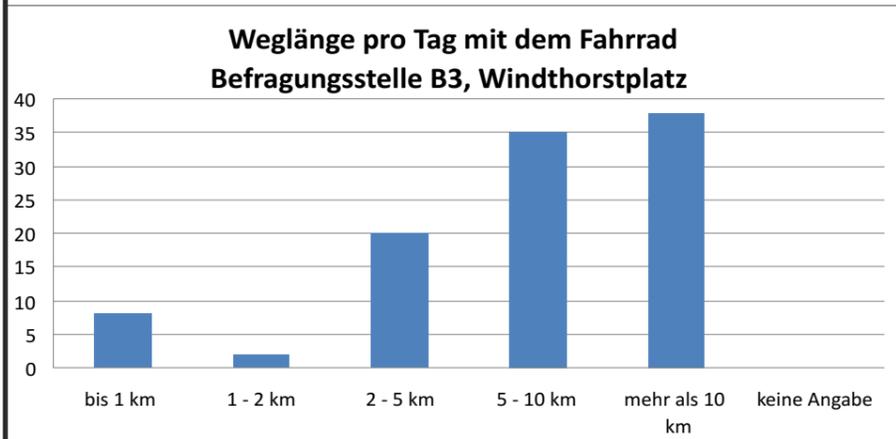
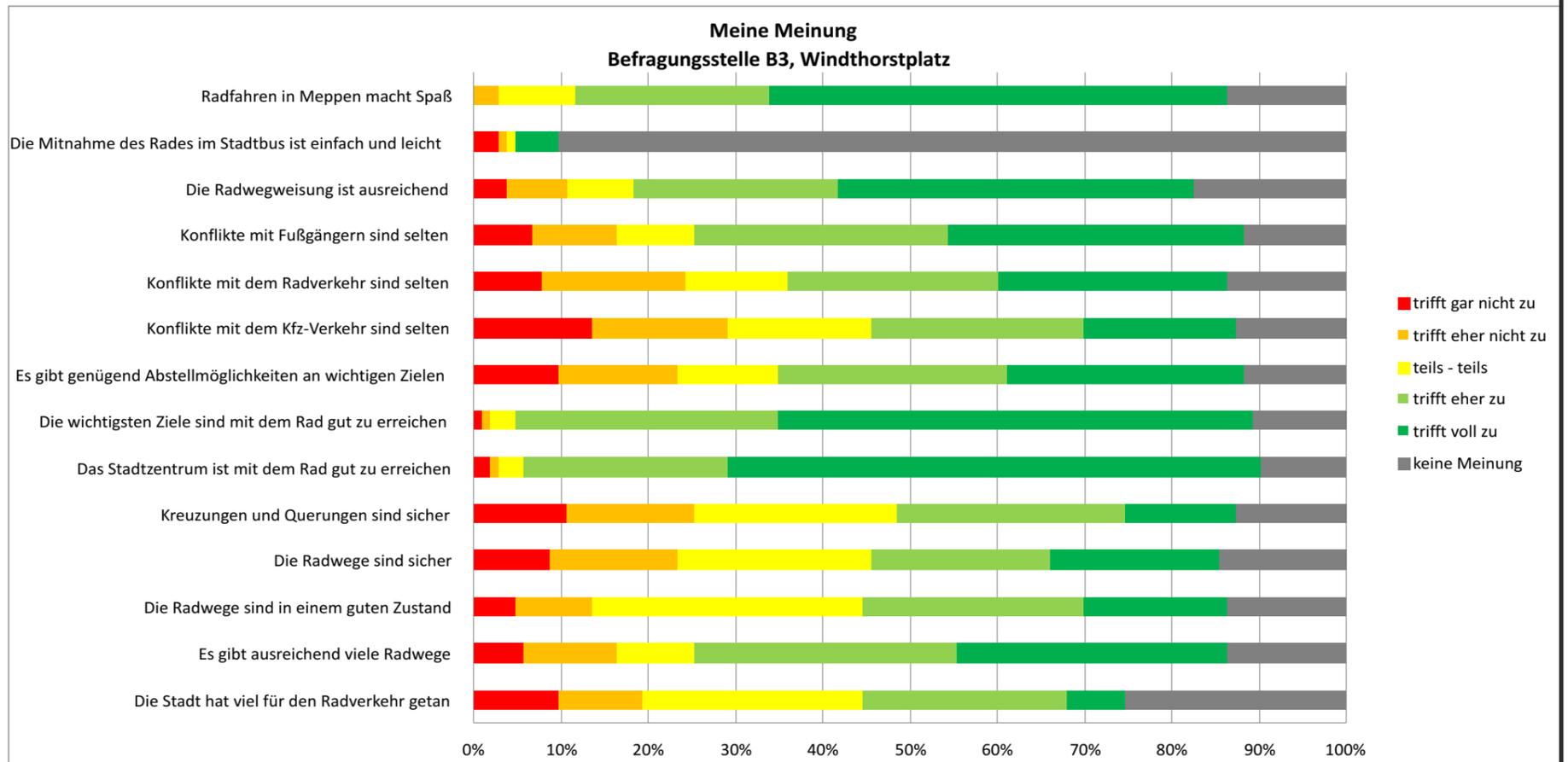
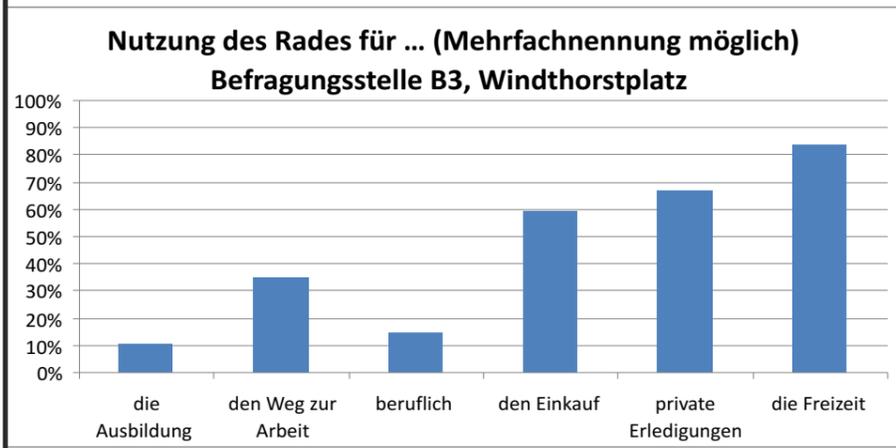
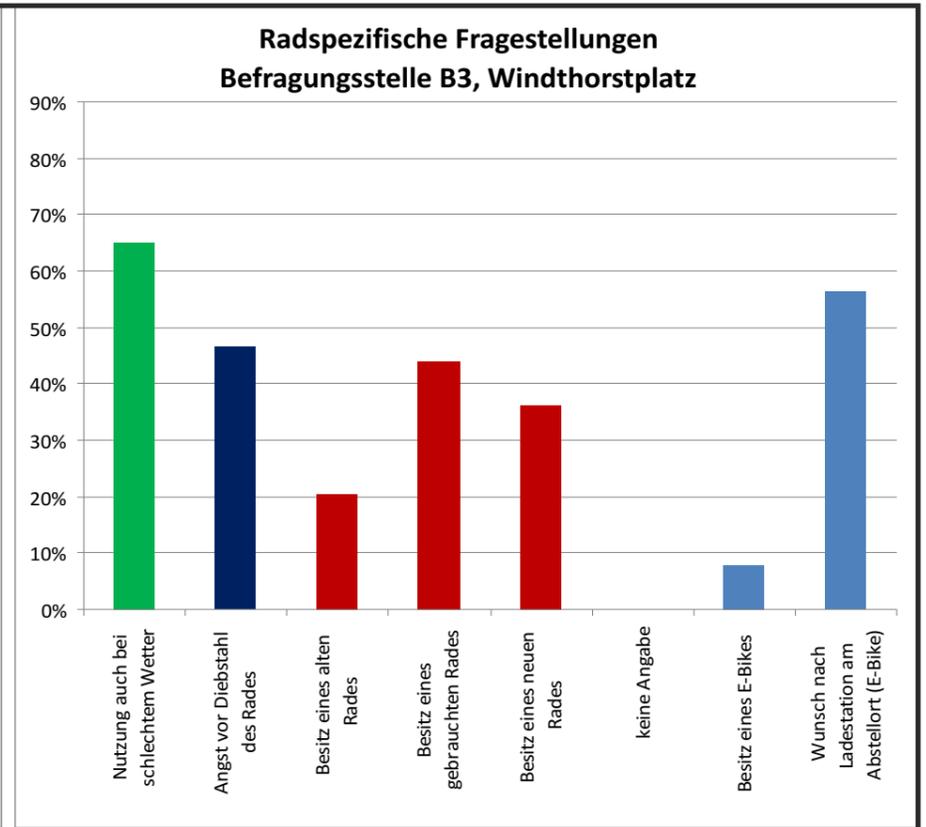
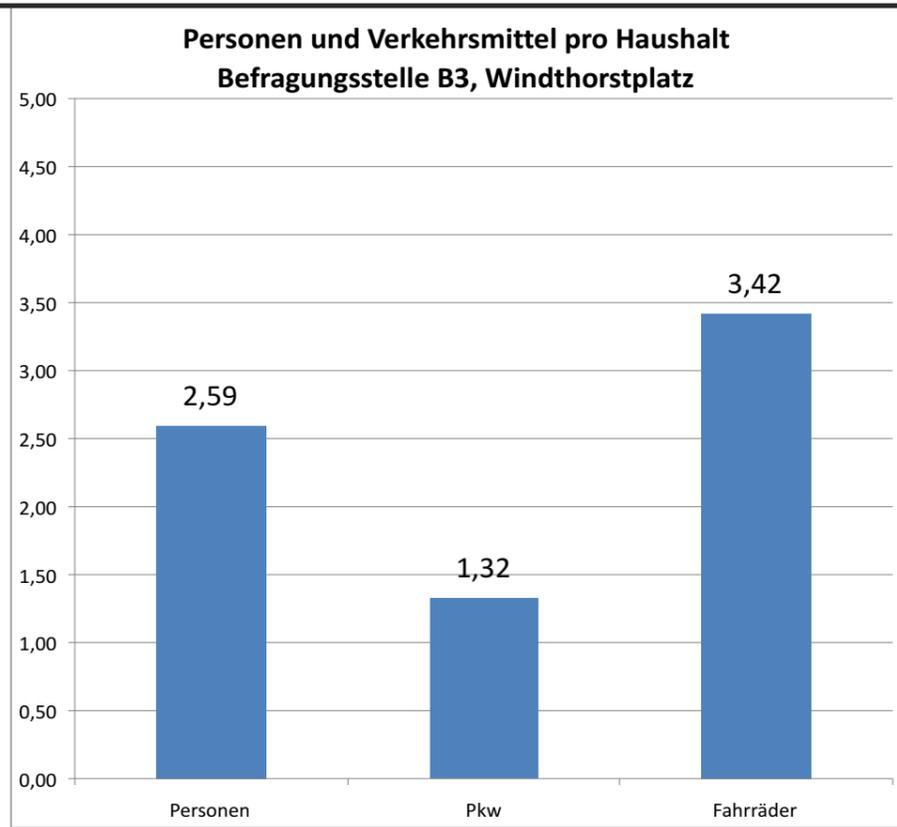
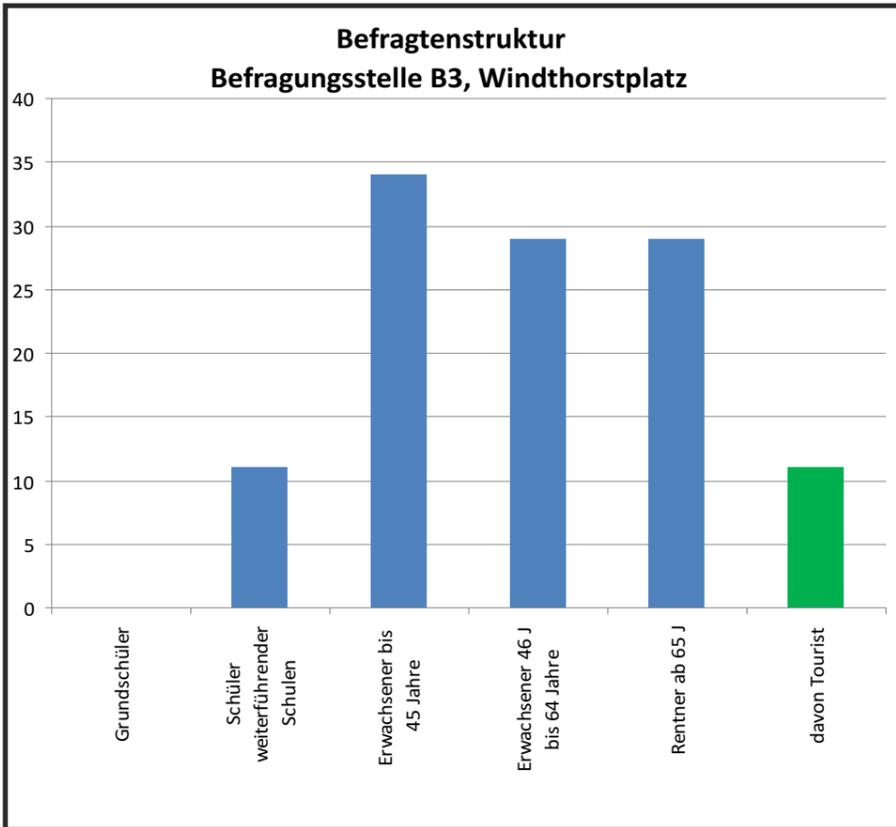
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Befragungsstelle B2
Marianum

Datum: 11.10.13

Anlage 6.3



Anzahl befragter Personen: 103

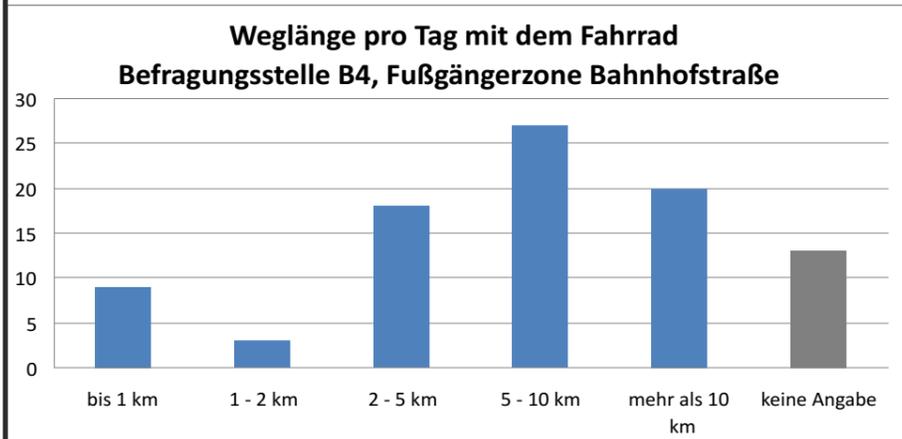
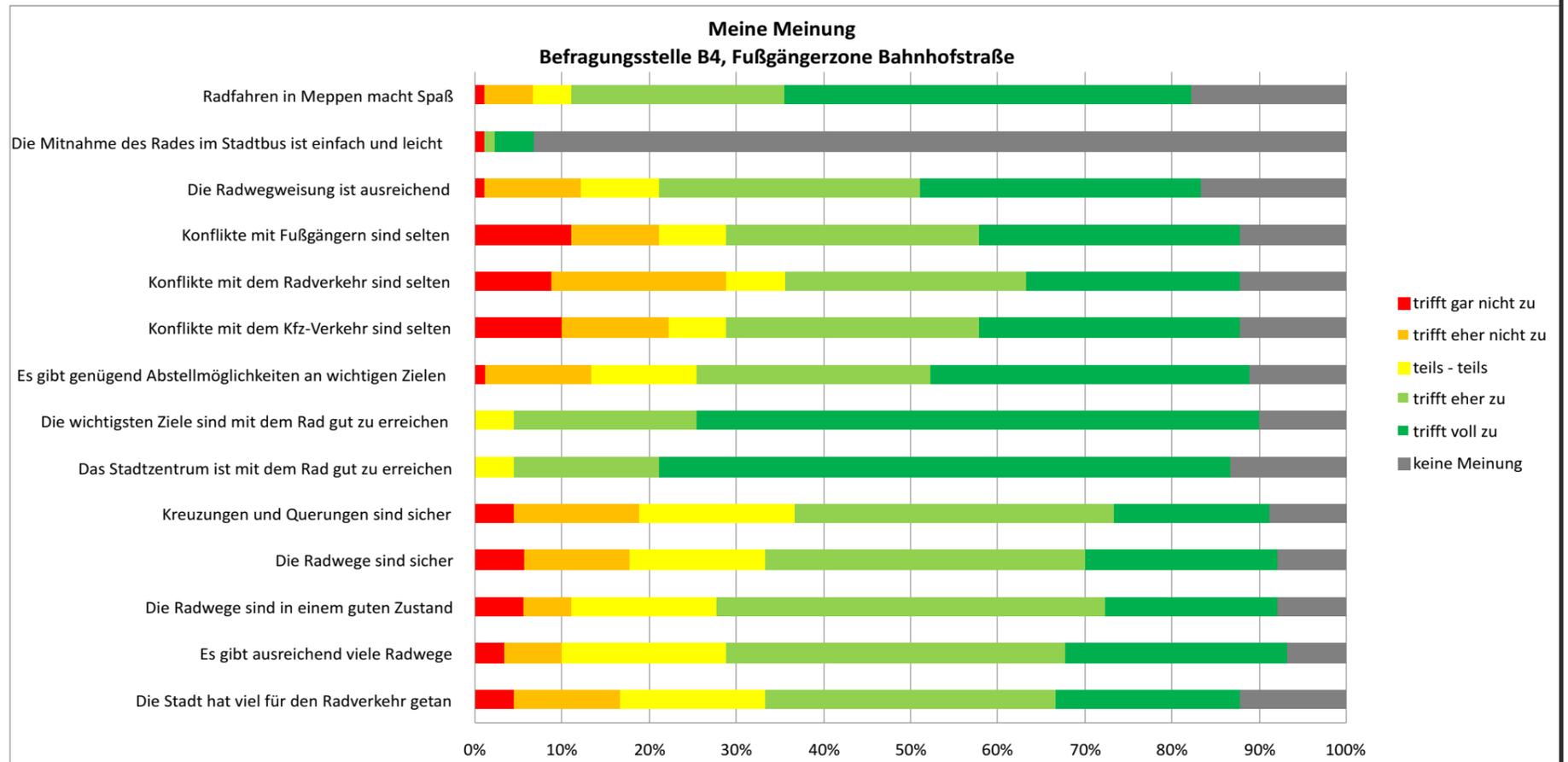
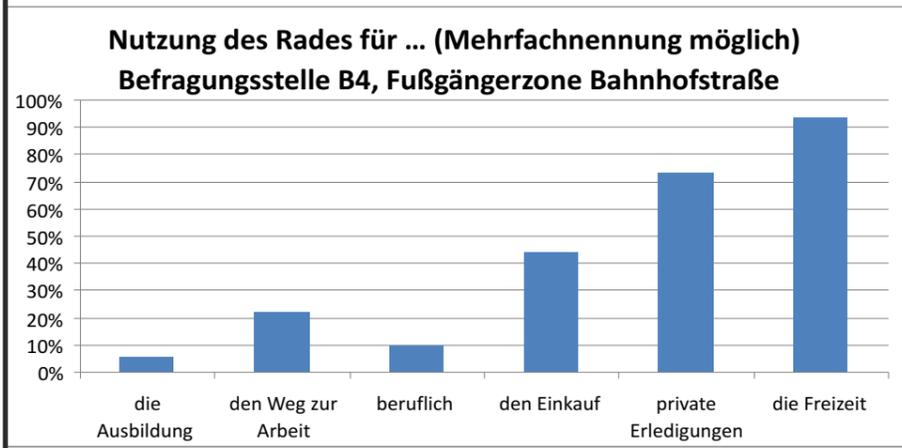
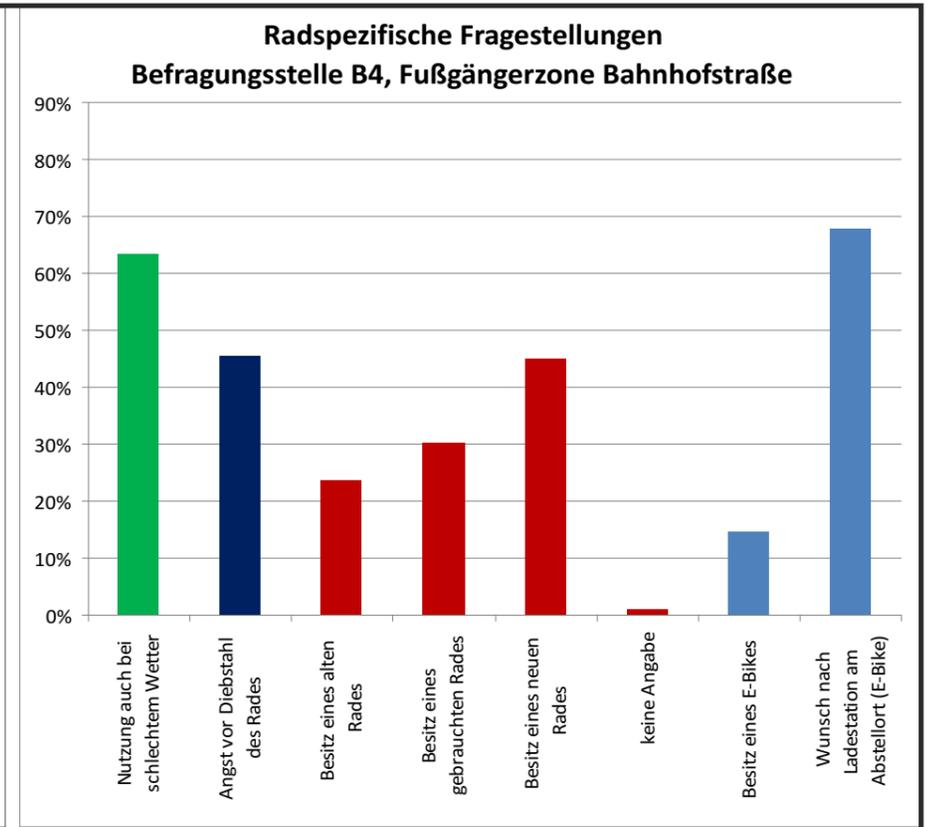
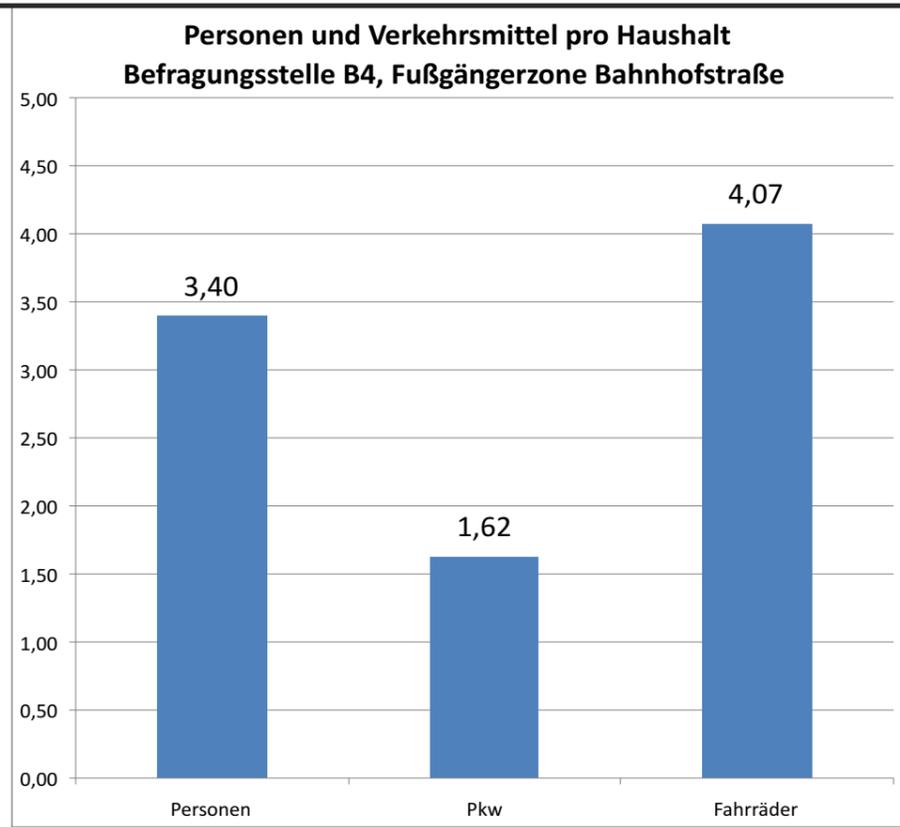
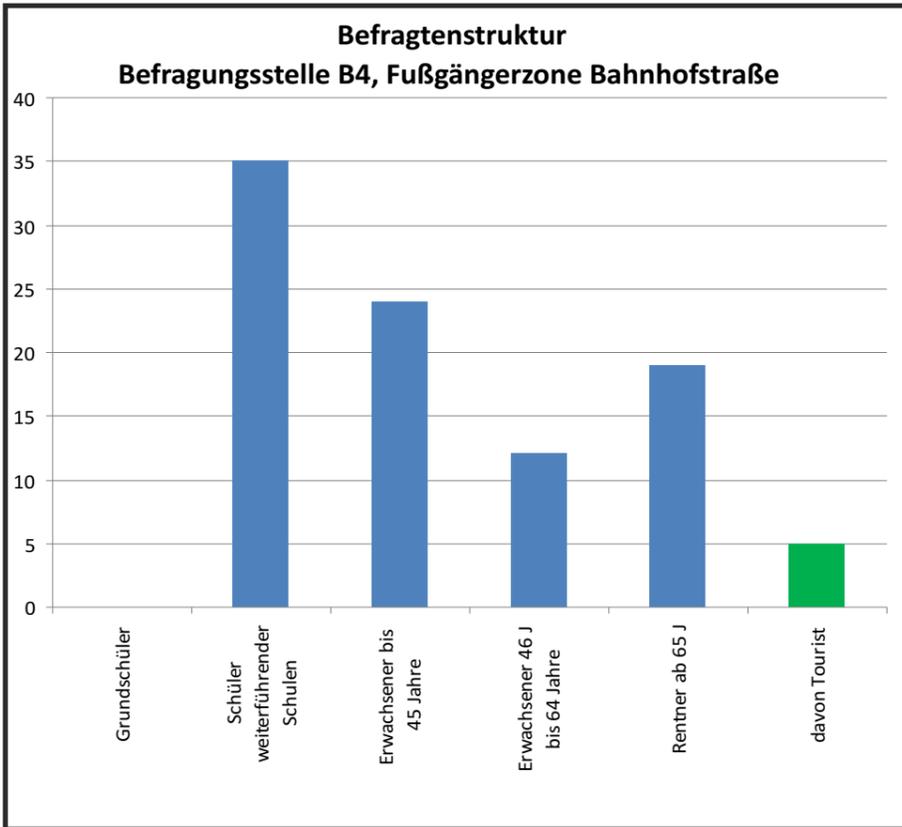
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Befragungsstelle B3
Windthorstplatz

Datum: 11.10.13

Anlage 6.4



Anzahl befragter Personen: 90

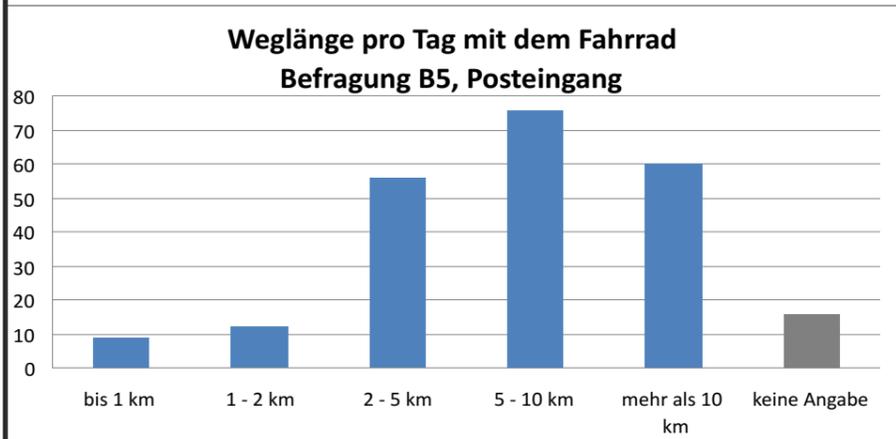
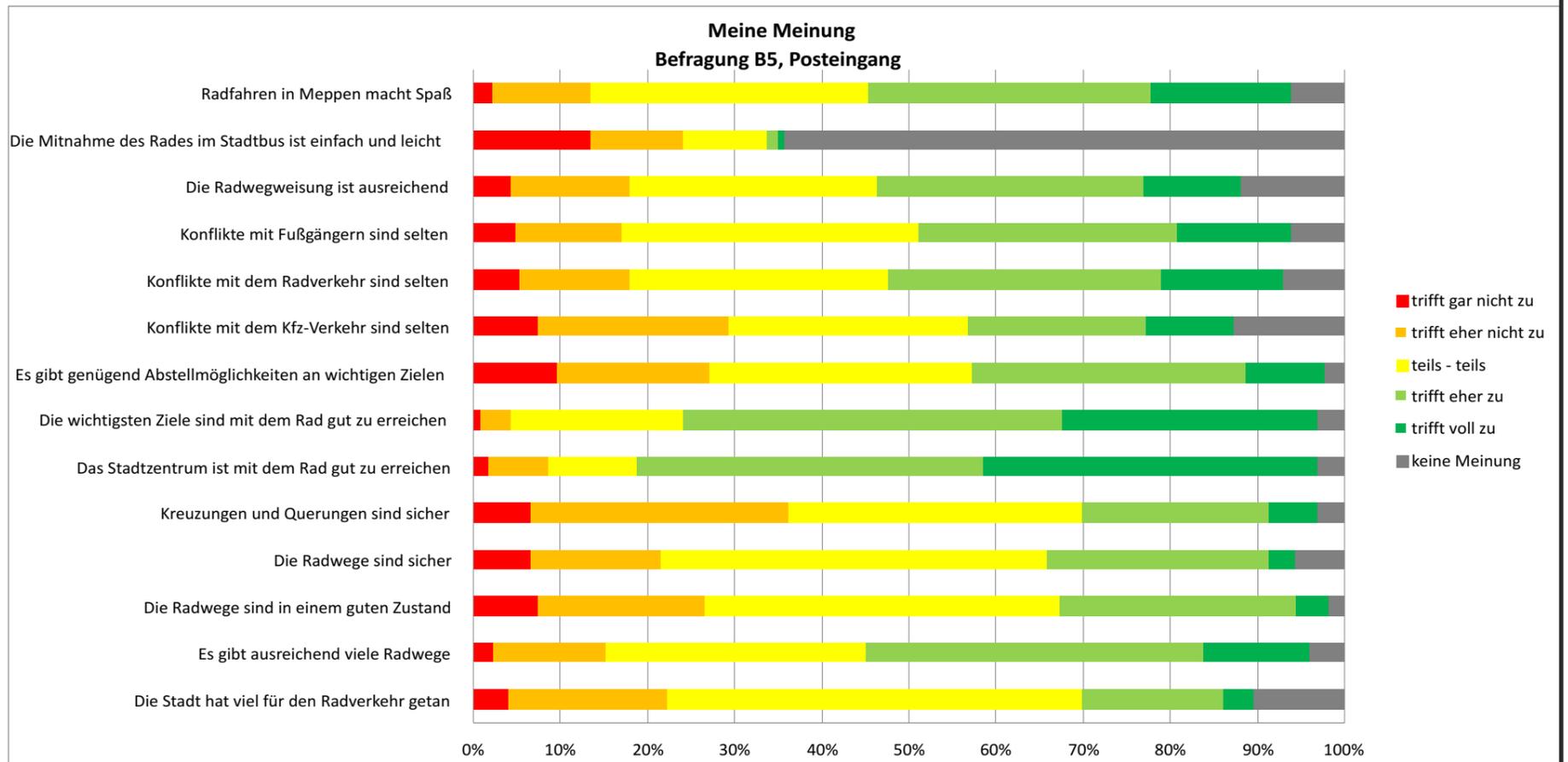
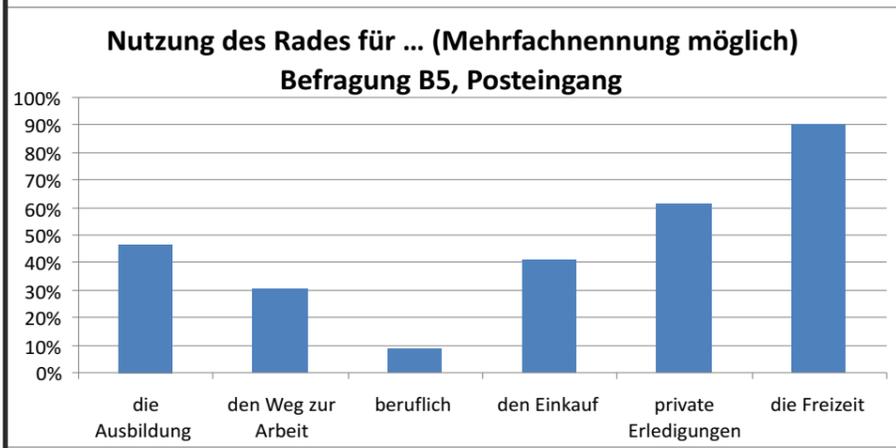
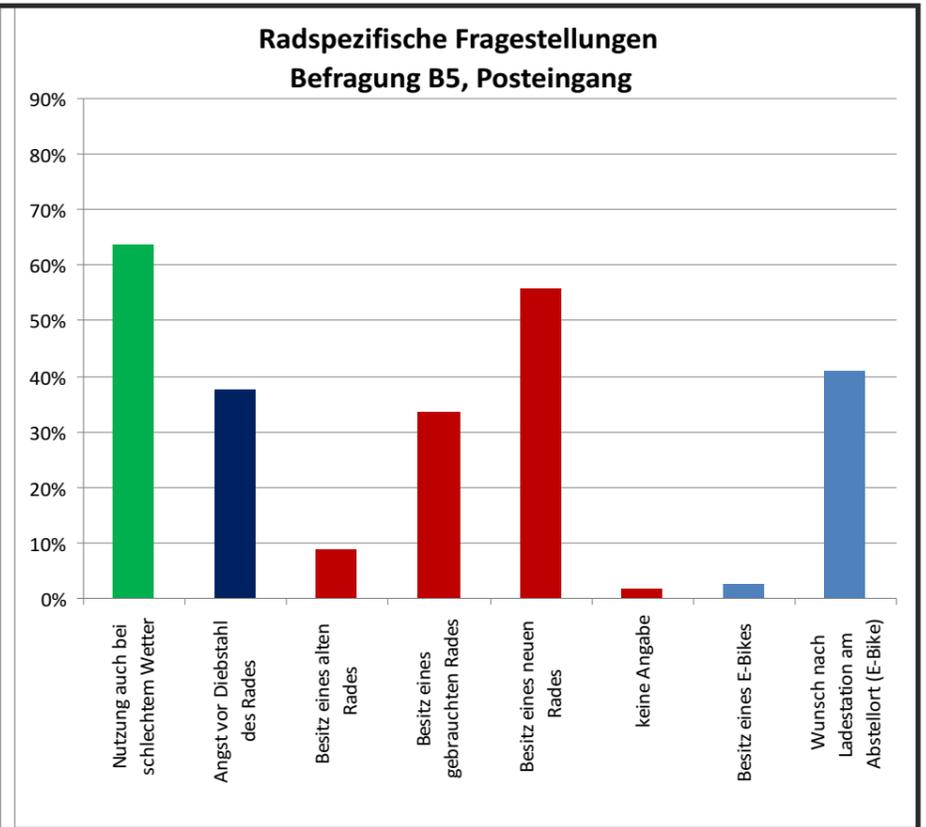
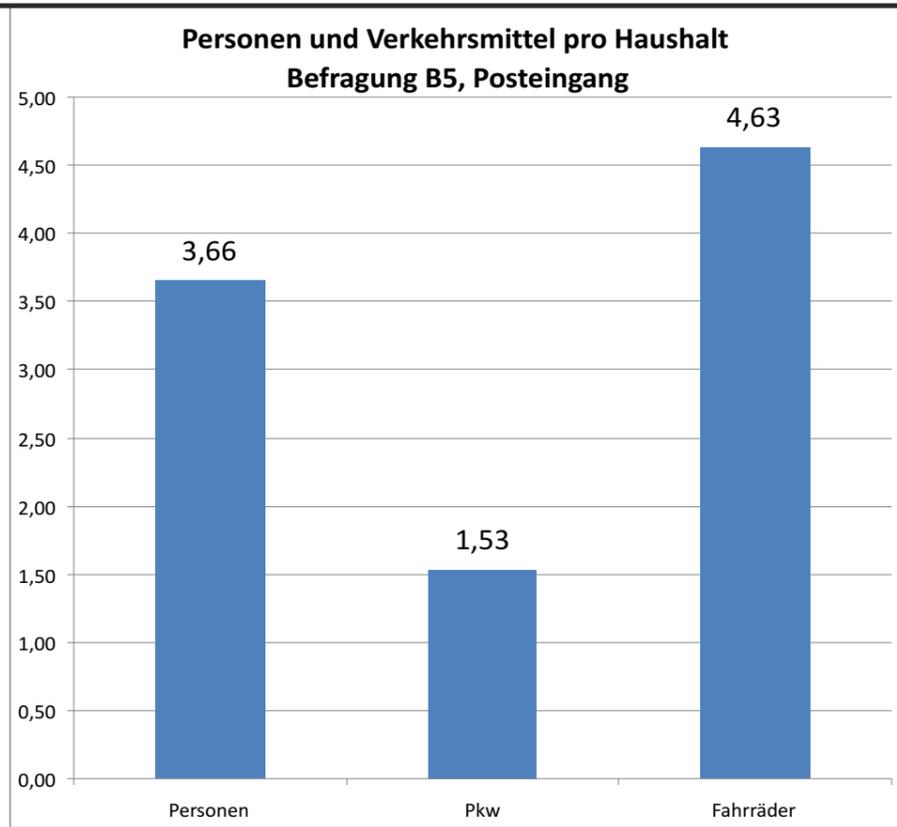
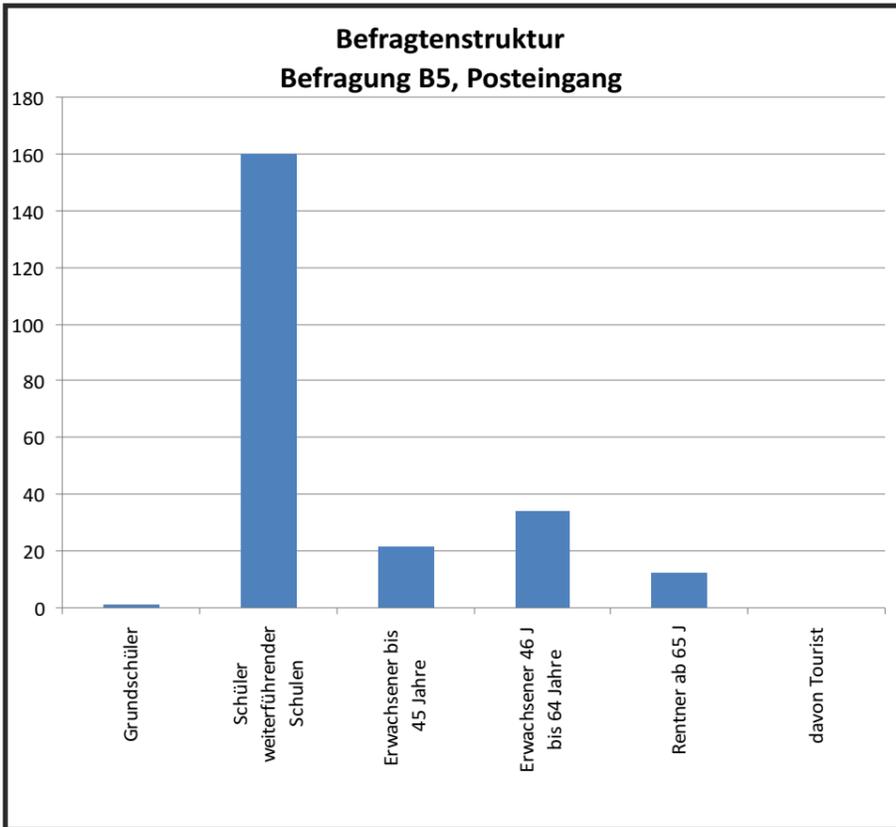
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Befragungsstelle B4
MEP-Center

Datum: 11.10.13

Anlage 6.5



Anzahl befragter Personen: 229

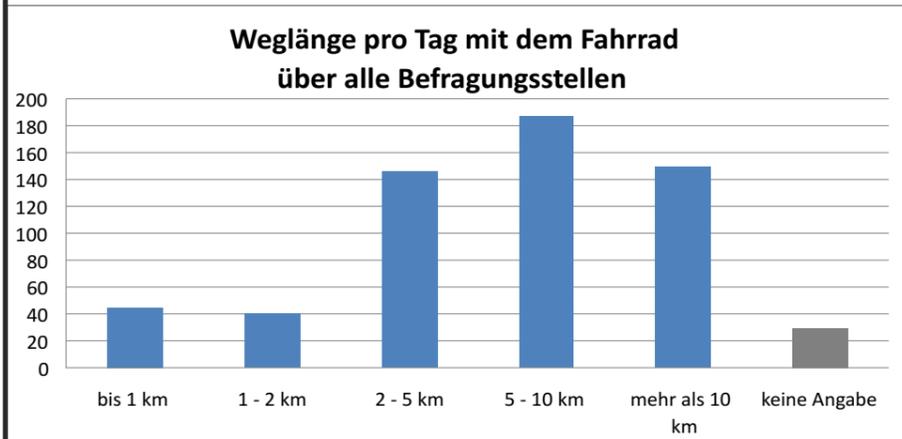
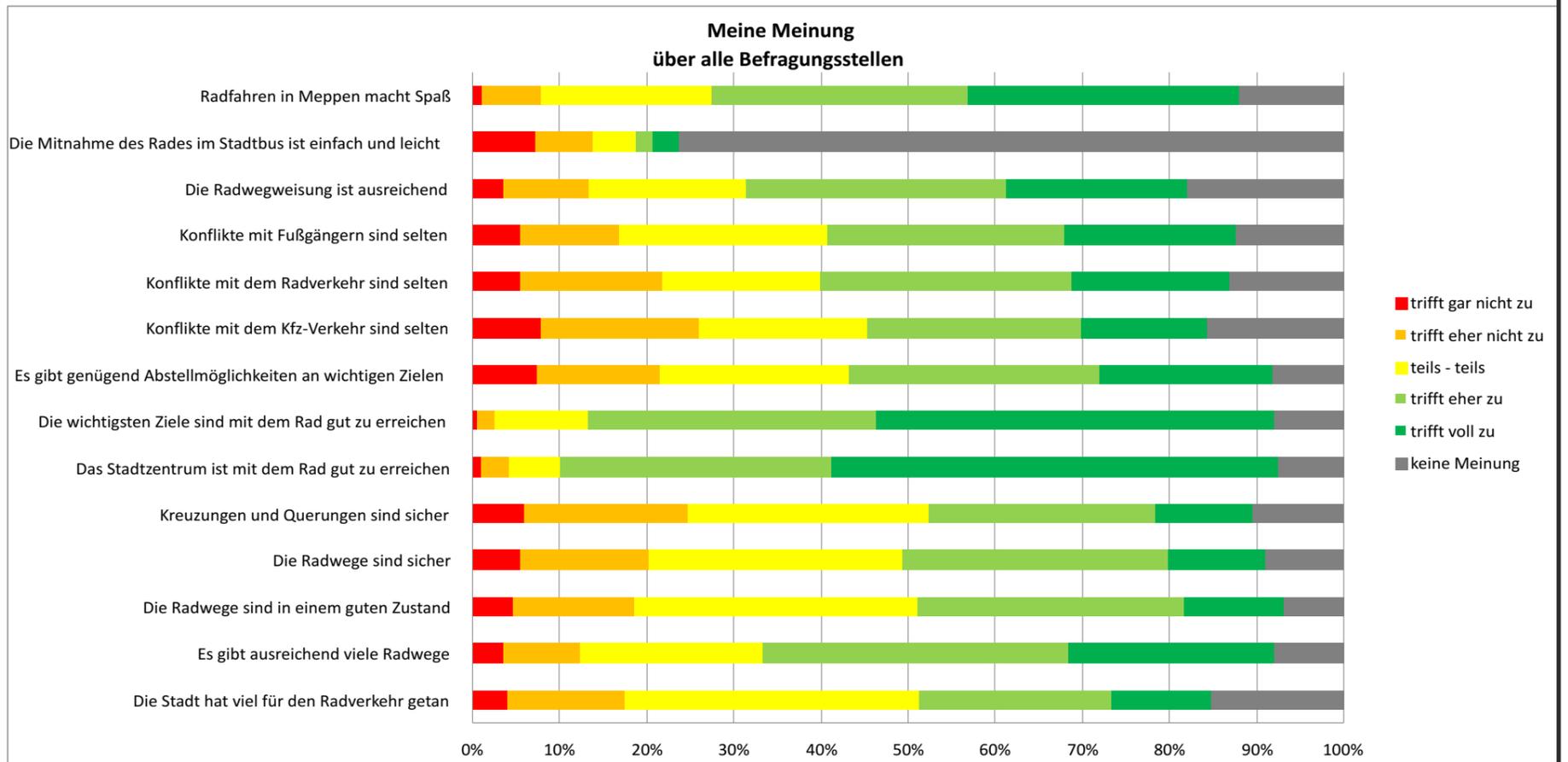
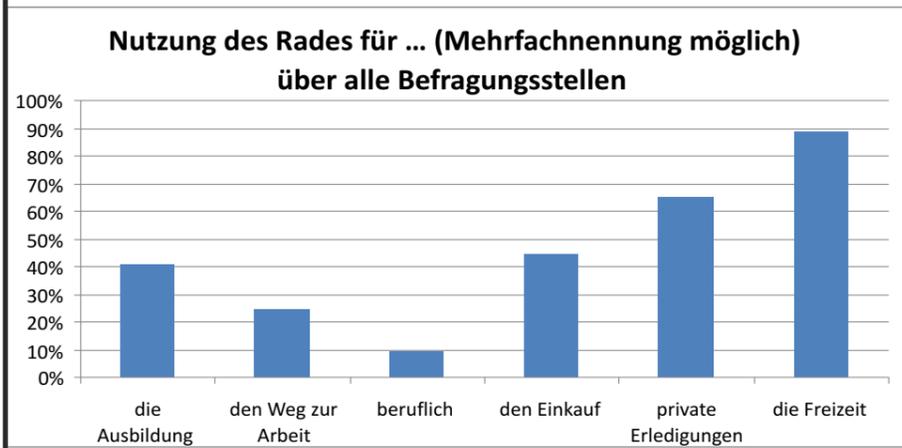
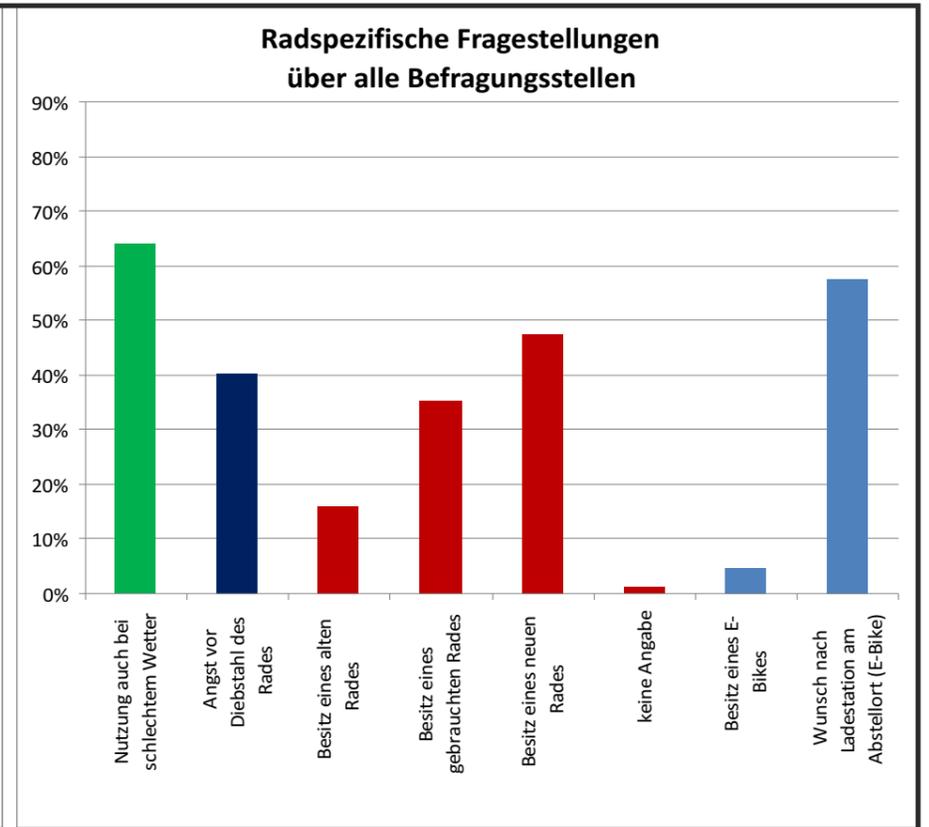
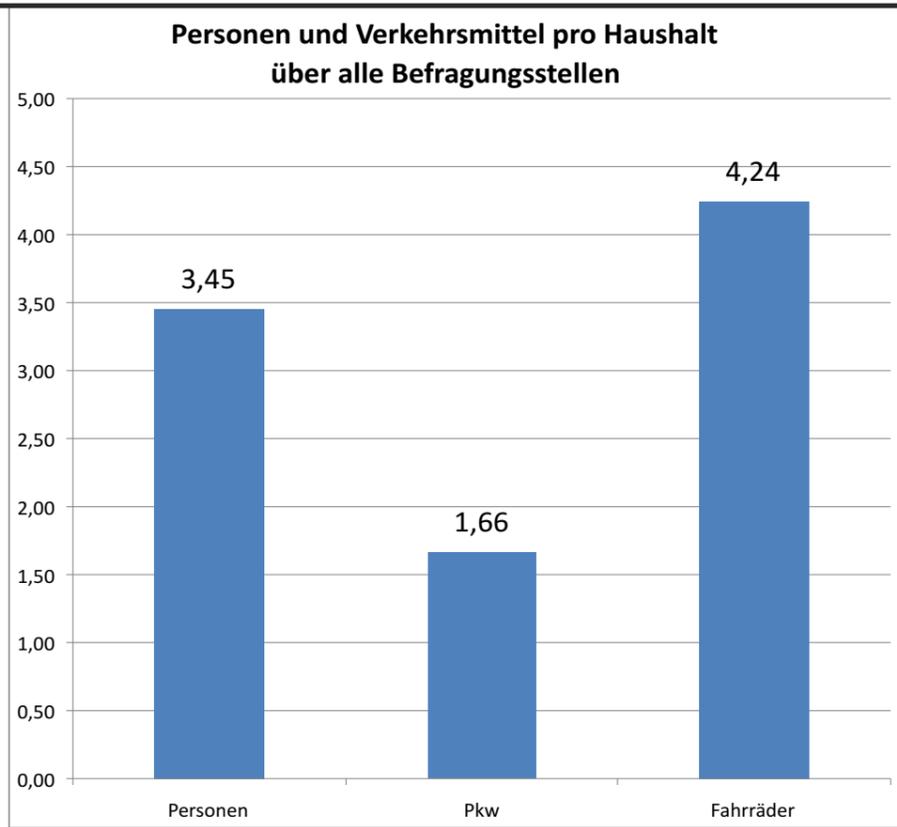
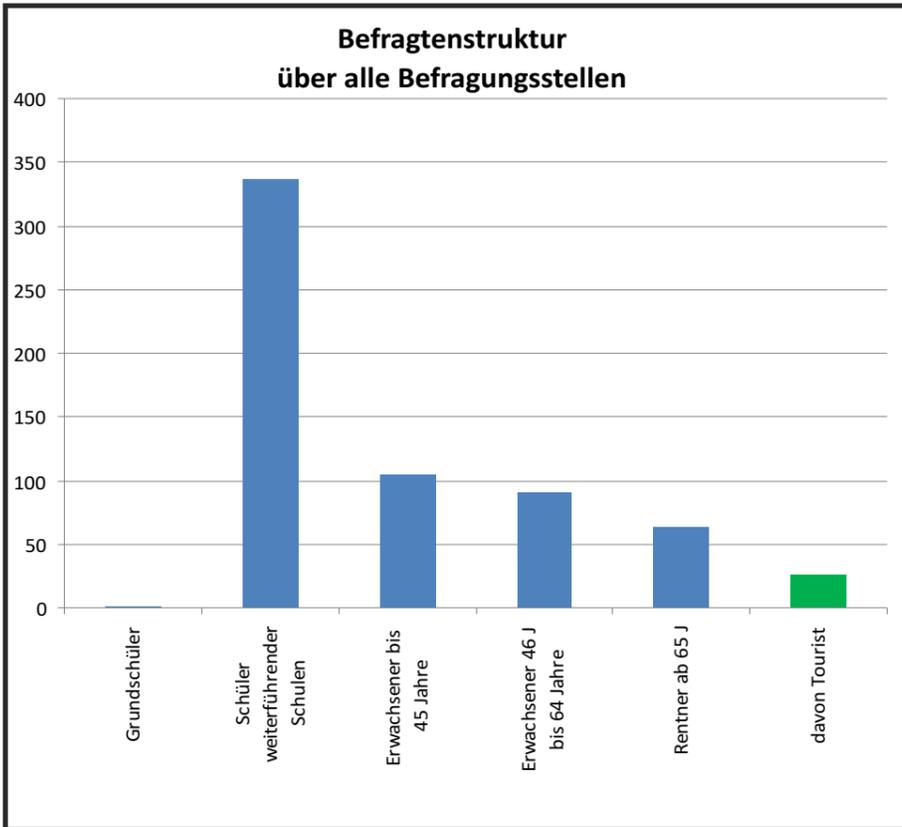
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Befragungsstelle B5
Posteingang

Datum: 11.10.13

Anlage 6.6



Anzahl befragter Personen: 598

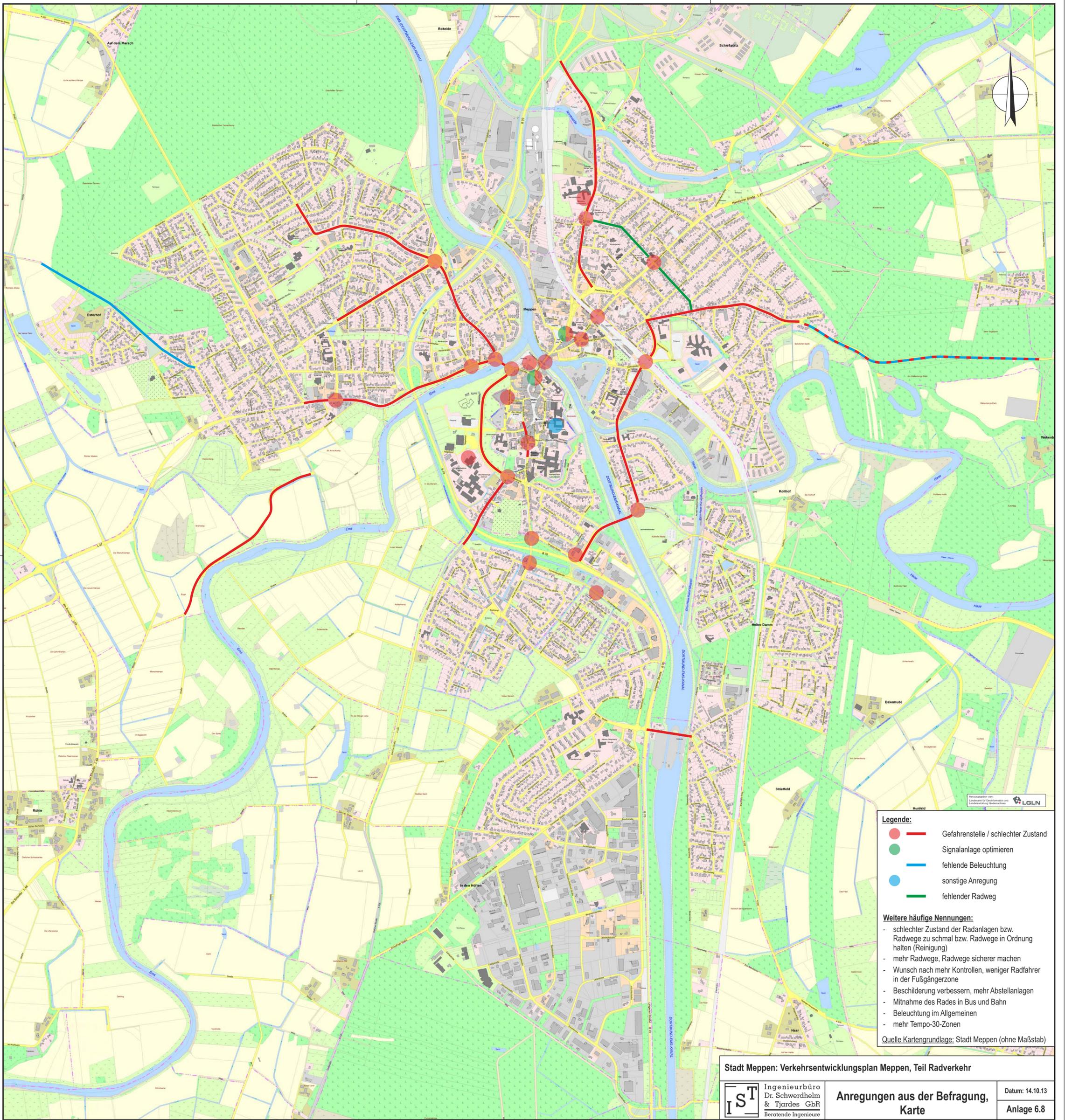
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

I S T
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Befragung
Gesamtzusammenfassung

Datum: 11.10.13

Anlage 6.7



- Legende:**
- Gefahrenstelle / schlechter Zustand
 - Signalanlage optimieren
 - fehlende Beleuchtung
 - sonstige Anregung
 - fehlender Radweg

- Weitere häufige Nennungen:**
- schlechter Zustand der Radanlagen bzw. Radwege zu schmal bzw. Radwege in Ordnung halten (Reinigung)
 - mehr Radwege, Radwege sicherer machen
 - Wunsch nach mehr Kontrollen, weniger Radfahrer in der Fußgängerzone
 - Beschilderung verbessern, mehr Abstellanlagen
 - Mitnahme des Rades in Bus und Bahn
 - Beleuchtung im Allgemeinen
 - mehr Tempo-30-Zonen

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Anregungen aus der Befragung,
Karte**

Datum: 14.10.13
Anlage 6.8

Anregungen		
Anzahl Nennungen	genannter Bereich	genannte Anregungen
102	Hubbrücke	Radweg endet plötzlich, zu eng, unübersichtlich, Brücke für Radfahrer errichten, Unterführung, Kreuzung Schützenstraße, Busse gefährlich
67	Herzog-Arenberg-Straße	Kreuzung, Zustand, Wurzeln, Hecken, Kreuzung Mühlenstraße, Hecke, LSA gewünscht, Schilder säubern, Wechsel von links (Unterführung) nach rechts (hoher Bordstein) in Richtung Stadion, Unterführung
28	Stationsweg	Beleuchtung, Kfz halten sich nicht an Durchfahrtsperre samstags und sonntags
26	Poststraße / Kino	neue Straße gewünscht, Radweg unübersichtlich, Ampelschaltung zu kurz, Überquerung schwierig -> Zebrastreifen oder Ampel, Pkw fahren auf Radfahrstreifen, Einbahnstraße, Bereich Deutsche Post gefährlich
26	MEP	Radweg endet plötzlich, Radwege rot markieren, Radverkehr zulassen,
25	Zustand schlecht	Schlaglöcher, Bäume, Fugen, Büsche
20	Wunsch nach mehr Kontrollen	
19	KV	sollten rot markiert werden
17	Radwege zu schmal	
16	Beschildigung	für Touristen mangelhaft, Beschildigung reinigen, linksfahren
14	Abstellplätze	Kino, MEP, Emsbad, Dornhof, "Felgenrecher", am Bahnhof unsicher
13	Schullendamm	nur teilweise beidseitig befahrbar, vor Nr. 11, Kreuzung Marienstraße, Kreuzung Kleiststraße
13	Marianum	Hecken, Kanal
11	Sparkasse	Rechtsabbieger einführen, LSA-Schaltung
11	Schleuse	Bedarfsampel für Radfahrer, zu eng für Radfahrer und Kfz, Kfz nehmen keine Rücksicht
10	Windthorstplatz	
10	Püntkens Patt	
9	Radwege reinigen	Scherben, Pferde, Aschenbecher
9	mehr Radwege	
9	Emsbrücke (Kreuzung)	Emsbrücke-Deichstraße, Geh-/Radweg trennen, im Kreuzungsbereich muss man mehrmals die Fahrbahn queren
9	Bahnhof Unterführung	Reisende blockieren Radweg in der Unterführung
8	Fußgängerzone	weniger Radfahrer
7	Volksbank	rote Markierungen gewünscht
7	Radwege unsicher	
7	Polizei (bis Tunnel)	
7	KV Lingener Straße	
7	KV Helder Damm	Geschwindigkeit der Kfz zu hoch
7	Kuhstraße	Kreuzung, Vorschlag KV
6	Windthorstgymnasium	z.B. Einbahnstraße gewünscht
6	Rühler Sommerweg	Zustand schlecht
6	Radmitnahme in der Bahn/Bus	vergünstigen, unbekannt
6	Luthener Straße	z.B. bei REWE, Kfz auf Radweg
6	Kaufland	Falschparker, unsichere Abstellanlage
6	Fürstenbergstraße	Kreuzung Auf der Herzwiese, Ampel errichten, Abbiegen in Wilhelm-Sagemüller-Straße problematisch
6	Esterfelder Stiege	Kreuzung Deichstraße: man muss auf der Gegenfahrbahn fahren, Stoppschild, Kreuzung Umlandstraße, beide Richtungen-unklar
5	Sommerfeldstraße	Radweg fehlt, Beleuchtung
5	Mc Donalds	Drive in für Rad, Stelle gefährlich
5	Hasebrinkstraße	Unterführung, Ecke Ordenerstraße
5	Bokelohr Straße	Markierung, Gehweg zu schmal
5	Beleuchtung	am Kanal, allgemein
4	Umlandstraße	Bäume, Verlauf seltsam
4	Mühlenstraße	z.B. Radwege fehlen
4	Markstiege	plötzliches Ende des Radweges, Kreuzung Wallstraße
4	Magaretenstraße	Radweg fehlt, Vorfahrt, Kreuzung Haselünner Straße
4	LSA	
4	KV Hasebrinkstraße	
4	BBS	Nagelhof Bordsteinkante, Weg zur BBS
4	An der Bleiche	Bewuchs, zu schmal
4	30 er Zonen	mehr 30 er Zonen einrichten
3	Waldfläche / Freilichtbühne	
3	Schülerweise beleuchten	
3	Radwege rot markieren	
3	mehr für die Radfahrer tun / Ratschläge annehmen	
3	Krankenhaus	Kreuzung
3	Kanalstraße	Wurzeln
3	Hecken zwischen Radwegen und Straße gewünscht	
3	Fußgängerzone	Radfahren zulassen
3	Fußgängerbrücke an der Hase gewünscht	
3	Fahrradhaus / Fahrradbeauftragten	
3	Fahrradampeln	gewünscht z.B. Schullendamm, Schaltung
3	Baustellen	Umleitungen, Beschildigung etc.
3	Aldi	z.B. neue LSA stört
2	Vitusstraße	beide Richtungen freigeben (östlicher Radweg)
2	Verkehrsziehung für Schüler	
2	Stadion	
2	Sperstunde	sollte abgeschafft werden, viele halten sich nicht daran
2	Schwimmbad	
2	Schulen	
2	Schnitzelweil	
2	Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot erlauben	Grünfeld einrichten
2	Rathaus	in Wegweisung aufnehmen
2	Radwege kontrollieren	
2	Radwege im Winter besser räumen	
2	Propsteikirche	
2	Paul-Gerhard-Schule	LSA oder Zebrastreifen gewünscht
2	Marktkauf (Industriestraße)	
2	Lingener Straße	Gehweg schwer nutzbar, Beleuchtung
2	Kardinal-von-Galen-Schule	Zustand Radweg
2	Industriestraße	
2	Helder Damm	Radwege fehlen
2	Görnestraße	
2	Esterfeld	z.B. Apotheke
2	Emsstraße	Radweg zu eng
2	Dornhof	KV oder 30 er Zone
2	Bermuda Dreieck	
2	Bahnhofstraße	Tagespost- Belag rutschig
2	Autohaus Albers	
2	Autofahrer sind rücksichtslos	
2	Auf dem Wall	Beleuchtung fehlt, Radwege schlecht
2	allgemeine Vorfahrt für Radfahrer	
2	alle Radwege sollten asphaltiert werden	
1	zwischen B70 und McDonalds	Radweg fehlt
1	weniger Salz im Winter	
1	weniger Polizeikontrollen	
1	Wasserrinnen aus Metall	beschädigt
1	Vorschlag: Brücke für ein paar Tage sperren, damit Leute merken, dass es auch ohne Auto in die Stadt geht	
1	von Schleuse bis B 70	4 Ampeln
1	Vesener Straße	Beleuchtung / Halteverbot
1	Teglinger Hauptstraße	direkter Schulweg - 70 km/h zu schnell
1	Sophienplatz	
1	Seitenränder verfüllen	
1	Schweifinger Straße	Zustand schlecht
1	Sandweg anstatt Asphalt -> Umwelt	
1	Radwege von Borken nach Meppen	
1	Radwege Richtung Halte	
1	Radwege Richtung Haren	Zustand
1	Radfahrstreifen unsicher	
1	Radfahrer schützen	
1	Radfahrer fahren auf der Straße	
1	Parkverbot für Autos an Straßen	
1	Osterbrockerstraße	
1	Obergerichtstraße	
1	Nödiker Straße	Mülltonnen auf Radwegen, Beleuchtung
1	Museen	in Wegweisung aufnehmen
1	Mülltonnen auf Radwegen	
1	mehr Aufpflasterungen gewünscht	
1	Marienstraße	30er Zone
1	Marienschule	
1	Maria Montessori Schule	LSA oder Zebrastreifen gewünscht
1	man sollte als Radfahrer immer rechts abbiegen dürfen	
1	LSA Hasebrinkstraße / August-Priesehofstraße	Schaltung ungünstig für Radfahrer
1	LSA	Hasebrinkstraße und Fasanenstraße, Kfz achten nicht auf Rot
1	UdI	
1	Landwehr	Reiterhof
1	Kunstzentrum	enger Weg, unübersichtlich
1	Kreishaus	
1	kostenlose Projekte für Touren	
1	Keltenweg	zu hohe Hecken
1	keine Autos in der Innenstadt	
1	K+K	Magaretenstraße: schlechte Sicht beim Ausfahren, Vorschlag: Spiegel
1	Hotel Pöker	Ausfahrt gefährlich
1	Heideweg	Kindergarten -> Zebrastreifen
1	Hebbelstraße	Zustand schlecht
1	Haselünner Straße	Shell-Tankstelle
1	Goetheallee zur Musikschule	
1	Georg-Wessener-Straße	Kreuzung Herzog-Arenberg-Straße
1	Fußgängerzone nicht behindertengerecht	
1	Füllener Straße	z.B. Markierung schlecht, Bordsteinkante nicht zu erkennen
1	Esterfelder Sparkasse	Radweg
1	Esterfelder Friedhof	
1	Eisenforten im Winter / Dunkeln nicht gut zu erkennen	
1	Einmündung Emsstraße in Deichstraße	Loch im Belag
1	Dortmund-Ems-Kanal	Beleuchtung, uneben
1	DLRG	Fuge
1	Deichstraße	
1	Deichort	rechts vor links wird nicht beachtet
1	Bramharer Weg- Querung	
1	bessere Begradigungen	
1	Bahnhof	Räder schlecht am Bahnsteig zu transportieren
1	B 70	
1	Auffahrten schlecht	
1	Auf der Herzwiese	Medimax- parkende Fahrzeuge
1	An der Schafrit	Verkehrsinself gefährlich
1	alle Kreuzungen gefährlich	

KV = Kreisverkehr
LSA = Lichtsignalanlage

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Anregungen aus der Befragung,
Tabelle

Datum: 23.05.14

Anlage 6.9



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

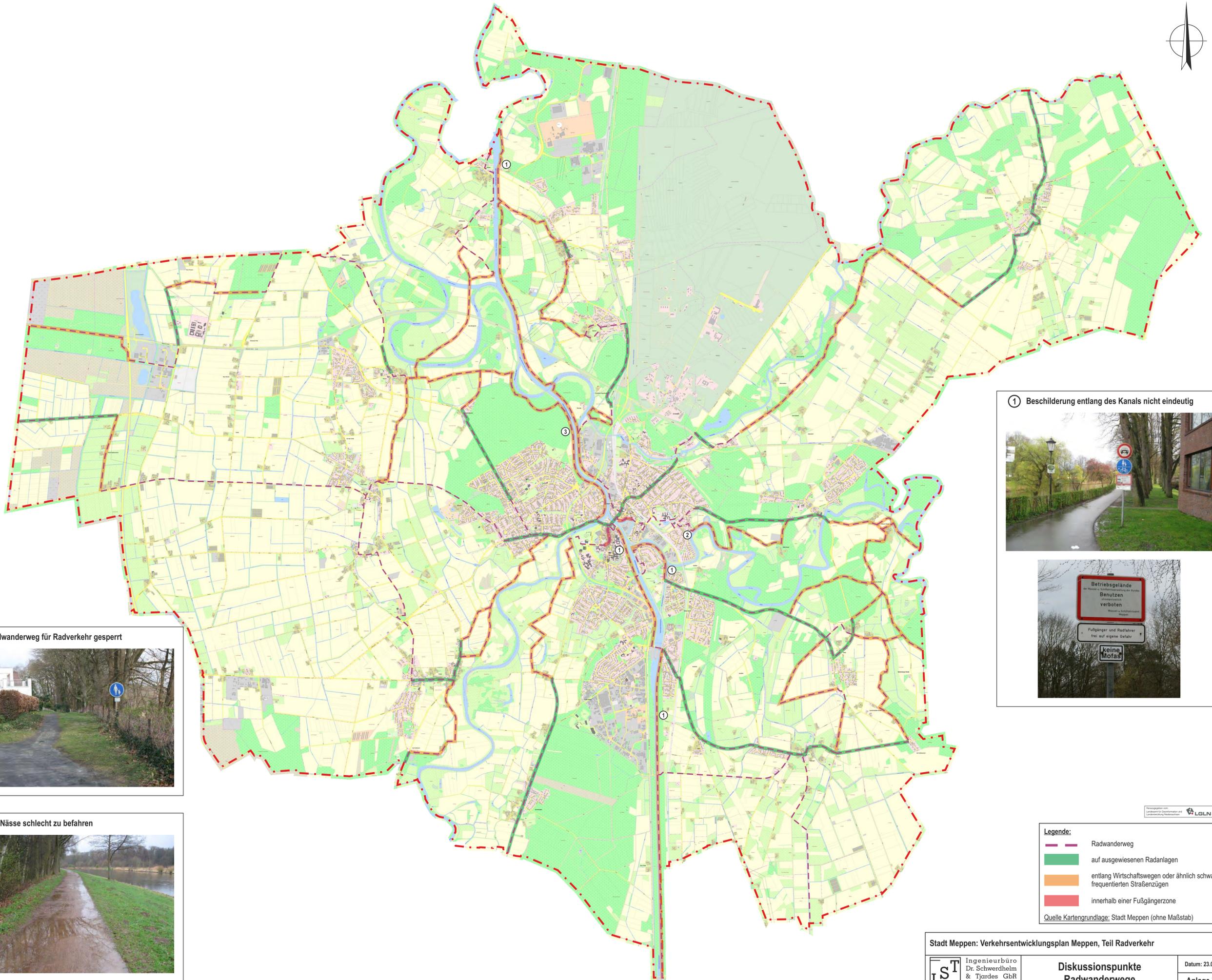


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Querungshilfe
Schullendamm / Emsstraße**

Datum: 23.05.14

Anlage 7.10



① Beschilderung entlang des Kanals nicht eindeutig



② Radwanderweg für Radverkehr gesperrt



③ bei Nässe schlecht zu befahren



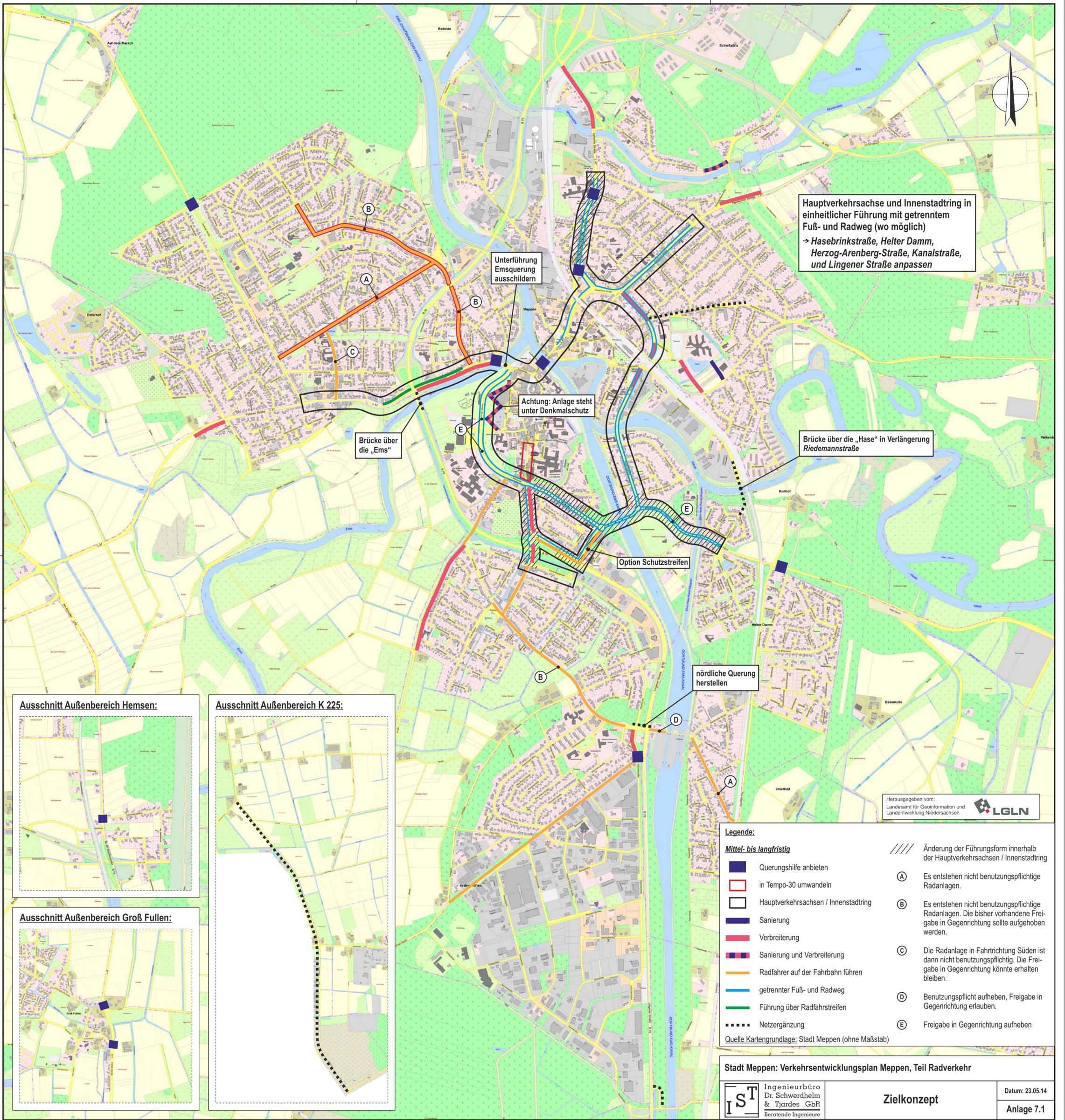
- Legende:**
- Radwanderweg
 - auf ausgewiesenen Radanlagen
 - entlang Wirtschaftswegen oder ähnlich schwach frequentierten Straßenzügen
 - innerhalb einer Fußgängerzone
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdtelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Diskussionspunkte
Radwanderwege**

Datum: 23.05.14
Anlage 7.11



Hauptverkehrsachse und Innenstadtring in einheitlicher Führung mit getrenntem Fuß- und Radweg (wo möglich)
 -> Hasebrinkstraße, Helter Damm, Herzog-Arenberg-Straße, Kanalstraße, und Lingener Straße anpassen

Unterführung Emsquerung ausschildern

Achtung: Anlage steht unter Denkmalschutz

Brücke über die „Ems“

Brücke über die „Hase“ in Verlängerung Riedemannstraße

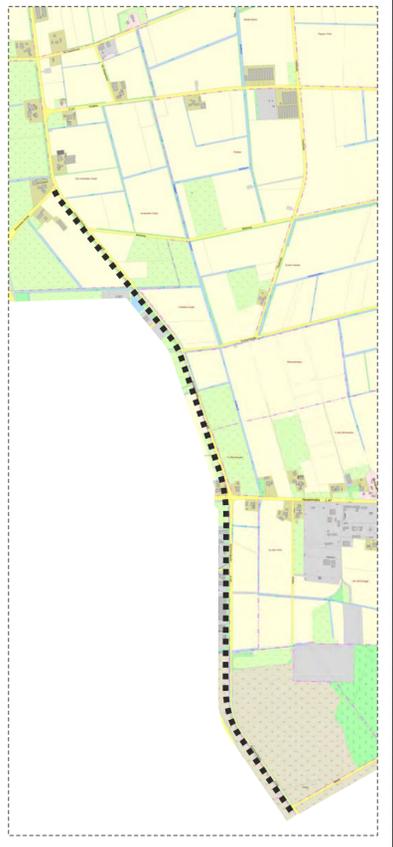
Option Schutzstreifen

nördliche Querung herstellen

Ausschnitt Außenbereich Hemsen:



Ausschnitt Außenbereich K 225:



Ausschnitt Außenbereich Groß Fullen:



Herausgegeben vom:
 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen **LGLN**

Legende:

Mittel- bis langfristig

- Querungshilfe anbieten
- in Tempo-30 umwandeln
- Hauptverkehrsachsen / Innenstadtring
- Sanierung
- Verbreiterung
- Sanierung und Verbreiterung
- Radfahrer auf der Fahrbahn führen
- getrennter Fuß- und Radweg
- Führung über Radfahrstreifen
- Netzergänzung

- Änderung der Führungsform innerhalb der Hauptverkehrsachsen / Innenstadtring
- Es entstehen nicht benutzungspflichtige Radanlagen.
- Es entstehen nicht benutzungspflichtige Radanlagen. Die bisher vorhandene Freigabe in Gegenrichtung sollte aufgehoben werden.
- Die Radanlage in Fahrtrichtung Süden ist dann nicht benutzungspflichtig. Die Freigabe in Gegenrichtung könnte erhalten bleiben.
- Benutzungspflicht aufheben, Freigabe in Gegenrichtung erlauben.
- Freigabe in Gegenrichtung aufheben

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

Zielkonzept

Datum: 23.05.14
 Anlage 7.1

Straße	Fahrtrichtung	Zeichen StVO	Freigabe Gegenrichtung	Breite der Radanlage (inkl. möglichem Sicherheitsstreifen) [m]	Notwendige lichte Breite nach VwV-StVO [m]	Differenz zur VwV-StVO [m]	baulicher Zustand	Bewertungspunkte Breite	Bewertungspunkte Zustand	Bewertungspunkte Gesamt	Bemerkungen
Teglinger Hauptstraße - 1b (K 223)	Ost	241	x	1,30	2,40	-1,10	3	50	20	70	
Apeldomer Hauptstraße 2b (L 61)	Nord	240	x	1,60	2,00	-0,40	4	15	35	50	
Rühler Dorfstraße-Ost	West	240		1,30	2,00	-0,70	3	30	20	50	
Herrenmühlenweg	West	239+1022-10	x	1,10	2,50	-1,40	5	50	50	100	
Herzog-Arenberg-Straße, Mitte 1a	Nord	239+1022-10		1,30	2,50	-1,20	5	50	50	100	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Herzog-Arenberg-Straße, Nord 2b	Süd	239+1022-10	x	0,70	2,50	-1,80	5	50	50	100	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Schullendamm 3a	West	240	x	1,90	3,00	-1,10	5	50	50	100	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Helter Damm 1a (K 243)	Ost	240	x	1,50	2,50	-1,00	4	50	35	85	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Helter Damm 1b (K 243)	West	240	x	1,50	2,50	-1,00	4	50	35	85	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Herzog-Arenberg-Straße, Mitte 1b	Süd	241		0,70	1,50	-0,80	5	35	50	85	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Wallanlage 1a	Süd	240	x	1,40	2,50	-1,10	4	50	35	85	
Esterfelder Stiege 1b	Nord	241	x	1,40	2,40	-1,00	3	50	20	70	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Herzog-Arenberg-Straße, Nord 1a	Nord	239+1022-10		1,30	2,50	-1,20	3	50	20	70	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Nödiker Straße 2b	Ost	241	x	1,30	2,40	-1,10	3	50	20	70	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Wallanlage 1b	Süd	240	x	1,80	2,50	-0,70	4	30	35	65	
Bokeloher Straße 2b	West	240		1,60	2,50	-0,90	3	40	20	60	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Sophienplatz	West	239+1022-10		1,90	2,50	-0,60	4	25	35	60	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
An der Bleiche 2a (K 229)	Nord	241	x	1,60	2,40	-0,80	3	35	20	55	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
An der Bleiche 2b (K 229)	Süd	241	x	1,60	2,40	-0,80	3	35	20	55	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Nödiker Straße 2a	West	240		2,00	2,50	-0,50	4	20	35	55	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Teglinger Straße 1b (K 250)	Nord	240		1,70	2,50	-0,80	3	35	20	55	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Auf der Herrschwiese 2b	Nord	295		1,10	1,50	-0,40	4	15	35	50	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Lathener Straße 1b	Süd	240	x	1,50	2,50	-1,00	2	50	0	50	
Markstiege 2a (K 229)	Süd	240		1,50	2,50	-1,00	2	50	0	50	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Schwefinger Straße 2	Süd	239+1022-10	x	2,10	2,50	-0,40	4	15	35	50	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Auf der Herrschwiese 1a (K 243)	Süd	240		2,20	2,50	-0,30	4	10	35	45	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Dalumer Straße	Nord	240	x	1,90	2,50	-0,60	3	25	20	45	
Fullener Straße 1 (L 47)	Ost	240	x	1,90	2,50	-0,60	3	25	20	45	
Lathener Straße 1a	Nord	240		1,90	2,50	-0,60	3	25	20	45	
Nödiker Straße 1a	West	239+1022-10		1,90	2,50	-0,60	3	25	20	45	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Teglinger Straße 1a (K 250)	Süd	240		1,90	2,50	-0,60	3	25	20	45	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
An der Bleiche 1a (K 229)	Süd-West	241	x	1,50	2,40	-0,90	2	40	0	40	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
An der Bleiche 1b (K 229)	Nord-Ost	241	x	1,50	2,40	-0,90	2	40	0	40	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Esterfelder Stiege 1a	Süd	241	x	1,50	2,40	-0,90	2	40	0	40	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Helter Damm 2a (K 243)	Ost	240		1,60	2,50	-0,90	2	40	0	40	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Helter Damm 2b (K 243)	West	240		1,60	2,50	-0,90	2	40	0	40	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Kanalstraße 1a	West	239+1022-10		2,30	2,50	-0,20	4	5	35	40	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Markstiege 2b (K 229)	Nord	241	x	1,50	2,40	-0,90	2	40	0	40	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Esterfelder Stiege 3a	Süd	241	x	1,60	2,40	-0,80	2	35	0	35	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Esterfelder Stiege 3b	Nord	241	x	1,60	2,40	-0,80	2	35	0	35	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Herzog-Arenberg-Straße, Mitte 2b	Süd	241	x	1,60	2,40	-0,80	2	35	0	35	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Industriestraße 1	Süd	240	x	1,70	2,50	-0,80	2	35	0	35	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Orde 1	Nord	240	x	4,00	2,50	1,50	4	0	35	35	
Schullendamm 3b	Ost	240	x	2,20	3,00	-0,80	2	35	0	35	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Schullendamm 4b	Ost	240	x	2,20	3,00	-0,80	2	35	0	35	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Haselünner Straße, Nord 1b	West	240	x	1,80	2,50	-0,70	2	30	0	30	durch "Freigabe in Gegenrichtung" zu schmal
Haselünner Straße, Mitte 1b	West	241	x	1,80	2,40	-0,60	2	25	0	25	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Hasestraße a	Nord	340		0,90	1,50	-0,60	2	25	0	25	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Hasestraße b	Süd	340		0,90	1,50	-0,60	2	25	0	25	Lösungsvorschlag im Zielkonzept
Nagelshof 1a	West	241	x	1,80	2,40	-0,60	2	25	0	25	durch "Freigabe in Gegenrichtung" zu schmal
Orde 3	West	240	x	1,90	2,50	-0,60	2	25	0	25	

Bewertungspunkte Breite der Radanlage

Defizit bis [m]	Punkte
0,10	0
0,20	5
0,30	10
0,40	15
0,50	20
0,60	25
0,70	30
0,80	35
0,90	40
1,00	45
über 1,00	50

Bewertungspunkte Straßenzustand

Zustand	Punkte
1	0
2	0
3	20
4	35
5	50

Bewertungspunkte gesamt

0 - 40	kein bis kaum Handlungsbedarf
45 - 80	mittlerer Handlungsbedarf
über 80	dringender Handlungsbedarf

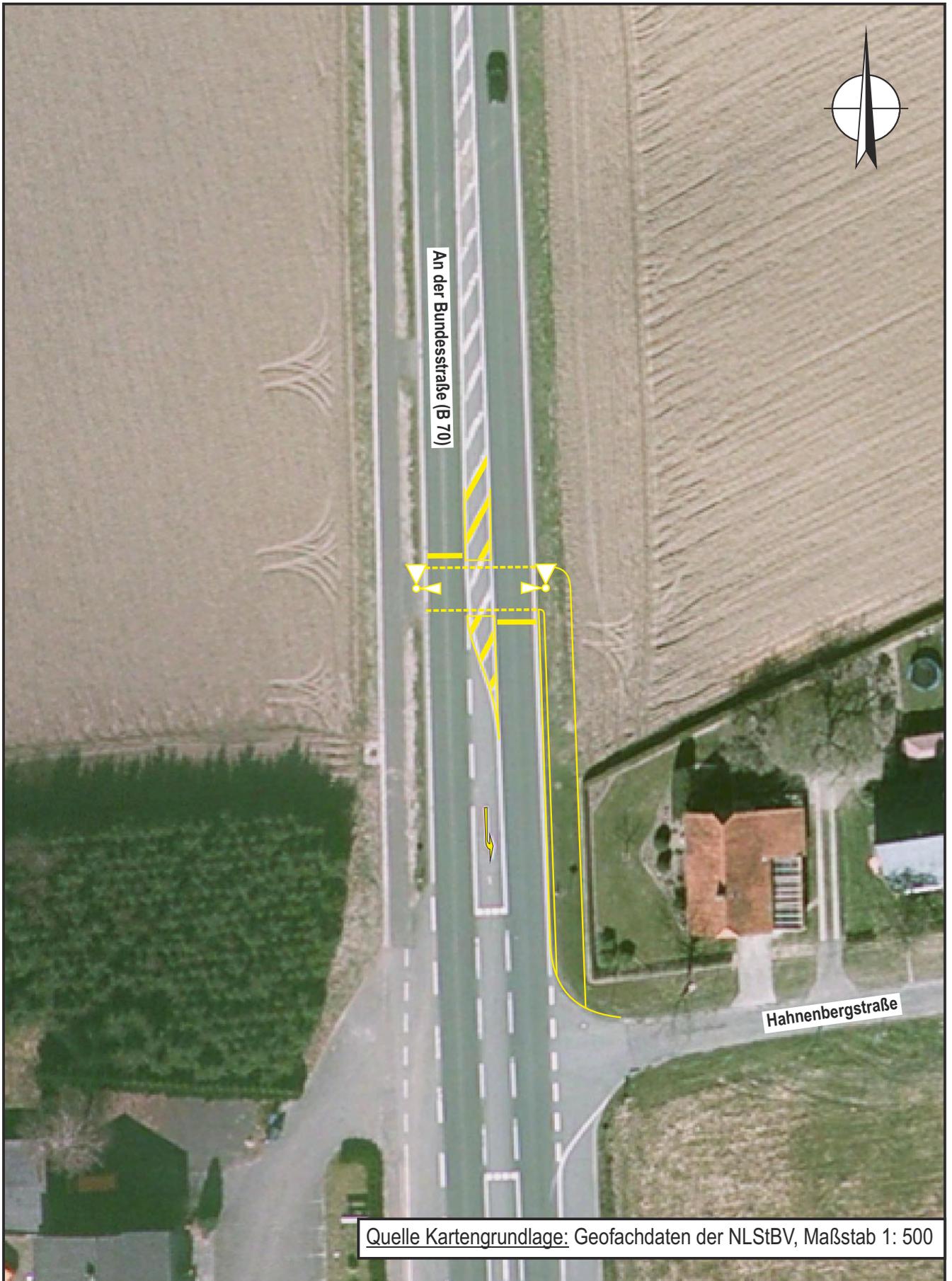
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Liste Sanierungen

Datum: 23.05.14

Anlage 7.2



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

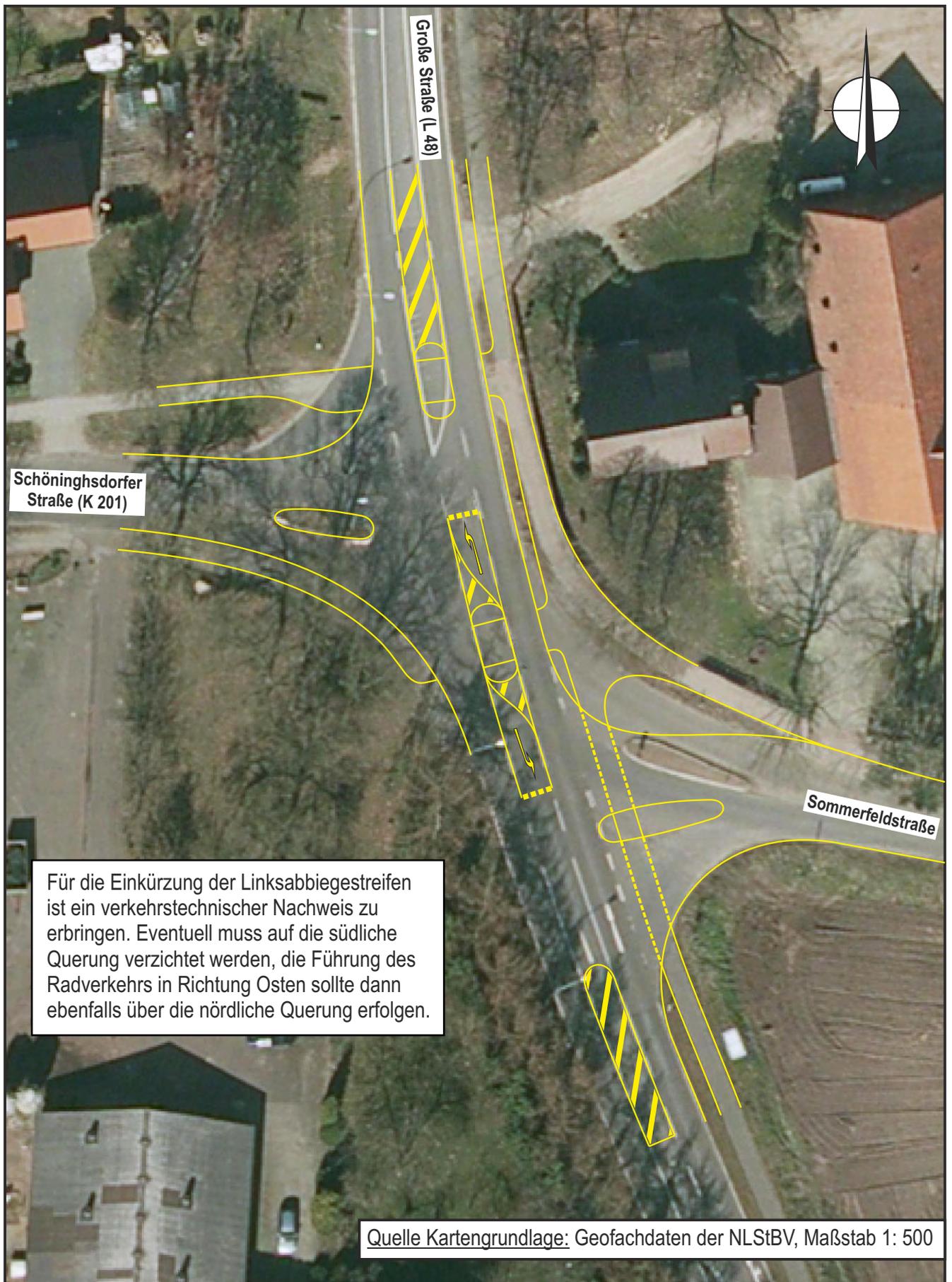


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Fußgänger-Lichtsignalanlage
B 70 / Hahnenbergstraße**

Datum: 15.04.14

Anlage 7.3



Schöningsdorfer Straße (K 201)

Große Straße (L 48)

Sommerfeldstraße

Für die Einkürzung der Linksabbiegestreifen ist ein verkehrstechnischer Nachweis zu erbringen. Eventuell muss auf die südliche Querung verzichtet werden, die Führung des Radverkehrs in Richtung Osten sollte dann ebenfalls über die nördliche Querung erfolgen.

Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV, Maßstab 1: 500

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

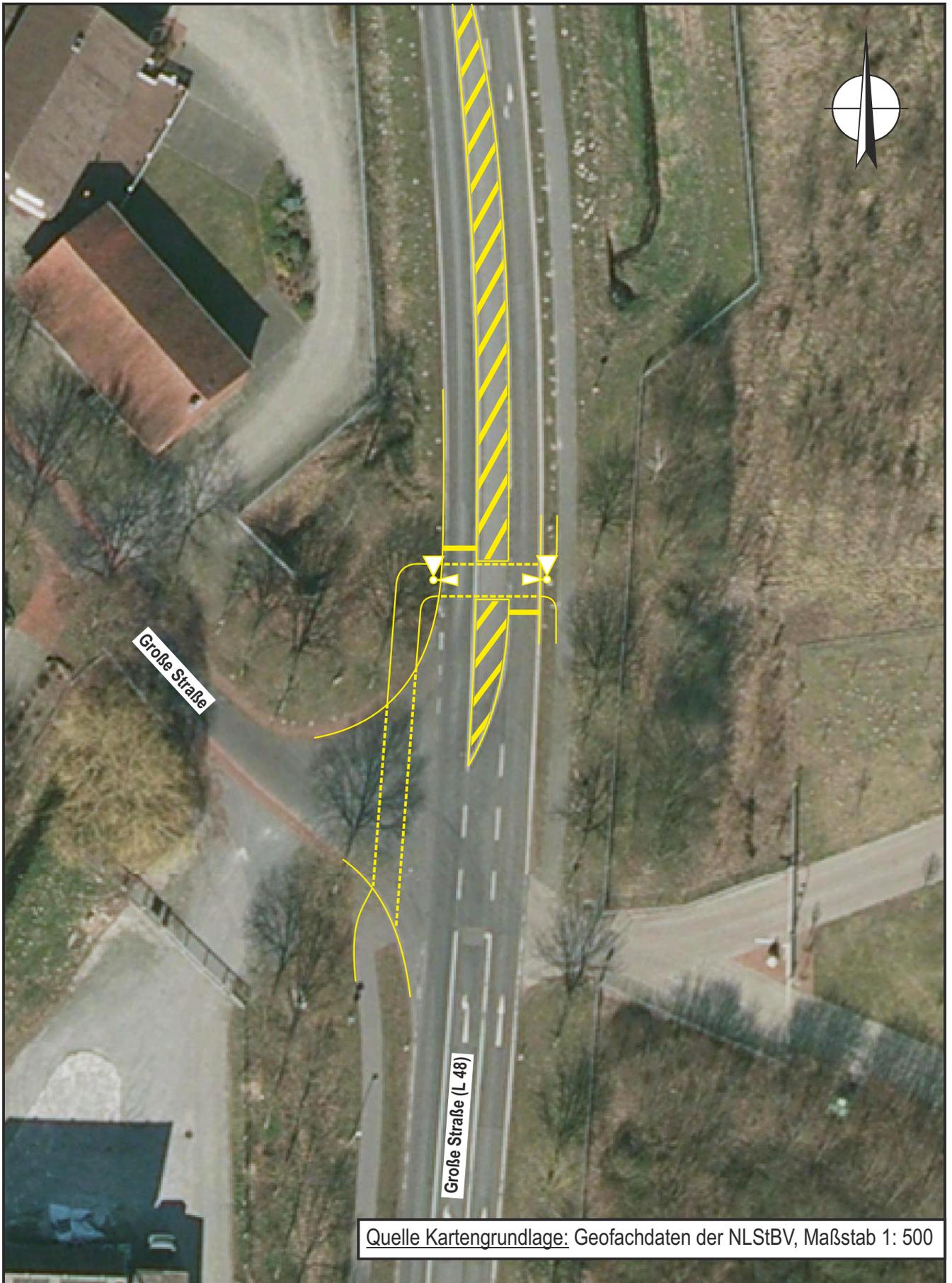


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Querungshilfe Große Straße
(L 48) / Schöningsdorfer Straße (K 201)**

Datum: 10.04.14

Anlage 7.4



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Fußgänger-Lichtsignalanlage
Große Straße (L 48) / Große Straße**

Datum: 15.04.14

Anlage 7.5



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Querungshilfe
Hasestraße (Hub-Brücke)**

Datum: 10.04.14

Anlage 7.6



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Querungshilfe Helter
Damm (K 243) / Bramharer Weg**

Datum: 10.04.14

Anlage 7.7



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

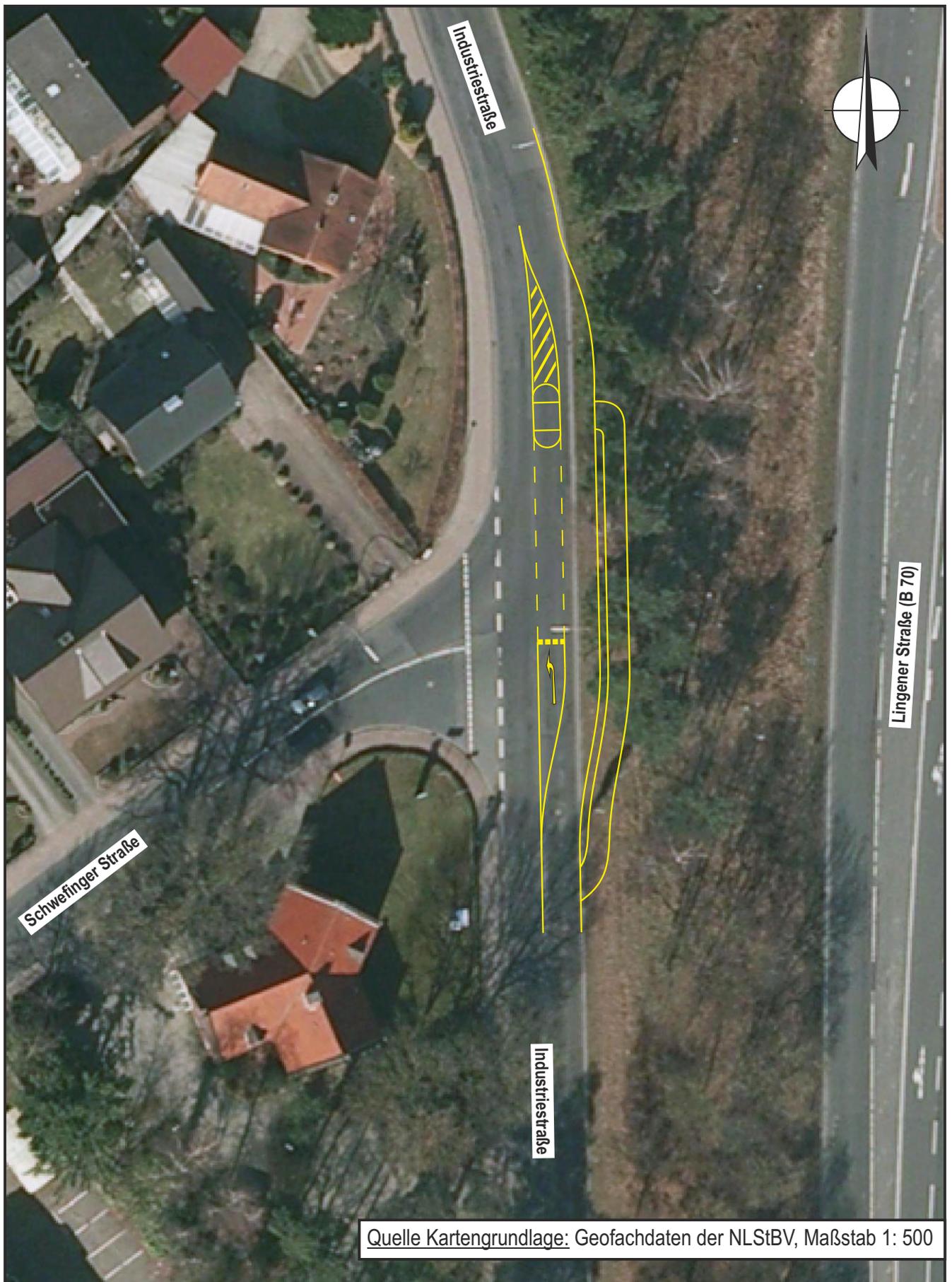


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Skizze: Querungshilfe Herzog-Arenberg-Straße / Ludwigstraße

Datum: 10.04.14

Anlage 7.8



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Querungshilfe Industrie-
straße / Schwefinger Straße**

Datum: 23.05.14

Anlage 7.9

Strecken	Abschnitt / Bereich	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Herzog-Arenberg-Straße	zwischen Georg-Wesener-Straße und Ludwigstraße	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen, kurzfristig: Grünbewuchs zurückschneiden; Freigabe in Gegenrichtung aufheben	7 1 1	10 10 10	5 10 10
Auf der Herrschwiese	Nord, zwischen Fürstenbergstraße und Kreisverkehr, Fahrtrichtung Norden	Breite Radfahrstreifen anpassen	3	10	10
Hasebrinkstraße 1	zwischen Lingener Straße und Kanalstraße	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen	1	10	10
Kanalstraße	Fahrtrichtung Osten	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen	1	10	10
Hasebrinkstraße 4	zwischen Stenbreite und Helder Damm	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen	8	10	5
Hasebrinkstraße 7 / 8	zwischen Ordeniederung und August-Prieshoff-Straße	Innenstadtring - Radwegbreiten anpassen	8	10	5
Vitusstraße	zwischen Haselünner Straße und Bokeloher Straße	Innenstadtring - Radwegbreiten anpassen	8	10	5
Lingener Straße	Ost - Fahrtrichtung Westen	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen	7	10	5
Lingener Straße	zwischen Kanalstraße und Kreisverkehr, Fahrtrichtung Süden	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen	6	10	5
Kanalstraße	Fahrtrichtung Westen	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen	8	10	3
Hasebrinkstraße 2 / 3	zwischen den Kreisverkehren	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen	5	10	3
Lingener Straße	Mitte, zwischen Kreisverkehr und Kanalstraße, Fahrtrichtung Norden	Breite Radfahrstreifen anpassen	3	9	8
Haselünner Straße	zwischen Georg-Wesener-Straße und Vitusstraße	Freigabe in Gegenrichtung aufheben	1	8	10
Lingener Straße	Ost - Fahrtrichtung Osten	Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1	8	10
Helder Damm	zwischen Hasebrinkstraße und Noldestraße	Innenstadtring - Radverkehrsführung anpassen; Freigabe in Gegenrichtung aufheben	7 1	5 8	4 10
Herzog-Arenberg-Straße	zwischen Ludwigstraße und Haselünner Straße, Fahrtrichtung Süden	Freigabe in Gegenrichtung aufheben	1	7	10
Schullendamm	zwischen Kleiststraße und Fritz-Reuter-Straße, Fahrtrichtung Westen	Radfahrstreifen anstelle des Parkstreifens; Freigabe in Gegenrichtung aufheben	2 1	7 7	6 9
Lingener Straße	östlichster Teil zwischen Abfahrt B 70 und Hasebrinkstraße	Verdeutlichung der Radwegführung über das Gelände des Autohauses	3	7	9
Auf der Herrschwiese	zwischen Sophienplatz und Fürstenbergstraße	beidseitiger Schutzstreifen (Parkstreifen bleibt erhalten)	3	7	8
Nödiker Straße	zwischen Sophienplatz und Gutenbergsstraße	Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; teilweise nicht benutzungspflichtige Radanlage	1	7	8
Sophienplatz	Fahrtrichtung Westen	Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1	7	8
Schullendamm	zwischen Keltweg und Esterfelder Stiege, Fahrtrichtung Osten	Breite des gemeinsamen Fuß- und Radweges erhöhen; Freigabe in Gegenrichtung prüfen; Zugänge über Treppen und Rampen schaffen	7	7	7
Stationsweg		Beleuchtung	4	7	6
Marienstraße		Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; nicht benutzungspflichtige Radanlage auf der Westseite in Fahrtrichtung Süden	1	6	10
Lingener Straße	nördlich der Kanalstraße	Tempo 30	1	6	9
Esterfelder Stiege	zwischen Zur Waldbühne und Kleiststraße	Tempo 30 auf der Fahrbahn; Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; nicht benutzungspflichtige Radanlage; Freigabe in Gegenrichtung aufheben	2	6	8
Kleiststraße		Tempo 30 auf der Fahrbahn; Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; nicht benutzungspflichtige Radanlage; Freigabe in Gegenrichtung aufheben	2	6	8
Schlaunstraße / Umlandstraße		Tempo 30 auf der Fahrbahn; Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; nicht benutzungspflichtige Radanlage	2	6	8
Markstiege		Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; nicht benutzungspflichtige Radanlagen	1	6	8
Teglinger Straße	zwischen B 70 und Schleuse	Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; Benutzung der Nebenanlage für Radfahrer in Richtung Osten erlauben	1	6	8
Teglinger Straße	zwischen Schleuse und Ortseingang	Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn; nicht benutzungspflichtige Radanlagen	1	6	8
Industriestraße		Breite Radanlage erhöhen	4	6	7
Orde	Verbindungswege zur Dammstraße	Sanierung bezüglich Zustand und Breite	4	6	7
Bokeloher Straße		Netzerweiterung; gemeinsamer Geh- und Radweg	6	6	6
Fullener Straße	zwischen An der Schafrift und Versener Straße	Freigabe in Gegenrichtung aufheben	1	5	10
Schullendamm	zwischen Versener Straße und Fritz-Reuter-Straße, beide Fahrtrichtungen	Freigabe in Gegenrichtung aufheben	1	5	10
Lingener Straße	Ost - zwischen Abfahrt B 70 und Hasebrinkstraße	Verlauf des Radweges durch Markierungen hervorheben	1	5	8
K 247		Breite Radanlage erhöhen	7	5	5
L 61	Bokeloher Feld	Breite Radanlage erhöhen	7	5	5
Lathener Straße	nördlich Jahnstraße	Breite Radanlage erhöhen	6	5	5
Wallanlagen	nördlich An der Bleiche	Sanierung bezüglich Zustand und Breite; Achtung: Anlage steht unter Denkmalschutz	6	5	5
Apeldorfer Hauptstraße	südlich der Kirche, Fahrtrichtung Norden	Breite Radanlage erhöhen; Prüfung der Freigabe in Gegenrichtung	5	5	5
Herrenmühlenweg		Sanierung bezüglich Zustand und Breite	5	5	5
Teglinger Hauptstraße	Fahrtrichtung Osten	Breite Radanlage erhöhen; Prüfung der Freigabe in Gegenrichtung	5	5	5
Schwefinger Straße	zwischen Ortseingang und Industriestraße	Rad im Mischverkehr auf der Fahrbahn	1	5	5
Fürstenbergstraße	zwischen Anschluss B 70 und Auf der Herrschwiese, Fahrtrichtung Westen	Freigabe in Gegenrichtung aufheben	1	4	10
Dalumer Straße	zwischen Am Hemberg und Ortseingang	Breite Radanlage erhöhen	6	3	2
Fullener Straße	zwischen Ortseingang und An der Schafrift, Fahrtrichtung Osten	Breite Radanlage erhöhen	6	3	2
Haselünner Straße	nördlich Georg-Wesener-Straße, Fahrtrichtung Süden	Breite Radanlage erhöhen	6	3	2

Netzerweiterungen	Abschnitt / Bereich	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
B 70 / Haarbrücker Weg	Verbindung beider Straßen	Nebenanlage erstellen (für Radfahrer und Fußgänger)	5	8	7
Brücke über die Ems	auf Höhe B 70 / Campingplatz	Querung über die Ems	8	8	5
K 225	südlich Rühlfelder Straße	Nebenanlage erstellen (für Radfahrer und Fußgänger)	6	6	6
Brücke über Hase	Verlängerung Riedemannstraße	Querung über die Hase	8	5	5

Knotenpunkte	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Auf der Herrschwiese / Lingener Straße	Umgestaltung des Knotenpunktes	10	10	8
Hasebrinkstraße / Helder Damm	Nachrüsten eines gepflasterten Innenringes; Radfurten absetzen, gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern	7	8	8
Esterfelder Stiege / Berghamsweg	Umgestaltung entsprechend Maßnahmen Esterfelder Stiege	1	7	7
B 70 / Teglinger Straße	nördliche Querung und Lückenschluss bis zur Nödiker Straße	5	6	6
An der Bleiche / Emsstraße	Überprüfung Signalsteuerung; Unterführung als Querungsalternative ausschildern	6 1	6 6	6 9
Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße	prüfen, ob Aufstellbereiche für Radfahrer eingefärbt werden können	2	5	9
Domhof / Ludmillenstraße	Wartelinien zur Verdeutlichung der Regelung "Rechts-vor-links"	2	5	9
Kreisverkehre allgemein	Radführung vereinheitlichen	5	5	5

Querungsstellen	Abschnitt / Bereich	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Püntkers Patt	Emsstraße	Unterführung Emsbrücke aktiv als Alternative beschildern	1	10	10
Hasestraße	Hubbrücke	Unterführung Hubbrücke nach Vorbildern Emsbrücke und Brücke Hasebrinkstraße	7	10	8
Herzog-Arenberg-Straße	am Marianum	Bedarfsanlage	4	9	9
An der Bleiche	Markstiege	Vorfahrtregelung deutlicher gestalten	2	8	9
B 70	Hahnenbergstraße	Bedarfsanlage	4	7	7
L 48	Große Straße	Fahrbahnteiler	5	7	7
L 48	Schöningsdorfer Straße (K 201)	Fahrbahnteiler	5	7	6
Schullendamm	Esterfelder Stiege	Fahrbahnteiler, alternativ Unterführung der Emsbrücke	5 4	7	6
Helder Damm	Bramharer Weg	Fahrbahnteiler	5	6	5
K 203	Farnweg	Fahrbahnteiler	5	5	5
Herzog-Arenberg-Straße	Ludwigstraße	Fahrbahnteiler	5	5	5
Industriestraße	Schwefinger Straße	Fahrbahnteiler	6	4	6

Abstellanlagen	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Allgemein	Standorte und Art der Abstellanlagen hinterfragen, sauber halten, soziale Sicherheit	3	8	8
Mep-Center (Fußgängerzone Bahnhofstraße)	weitere Abstellanlagen im nördlichen Eingang; Attraktivierung der Abstellanlagen im Südwesten (Überdachung?); Abstellanlagen auch am südöstlichen Eingang	3	7	7
Krankenhaus	Abstellanlagen für Beschäftigte; Abstellanlagen für Besucher fahrradfreundlicher gestalten	5	7	8
Fußgängerzone Altstadt	punktuell weitere Abstellanlagen zur Verfügung stellen (Eingang Burgstraße / Gymnasialstraße)	3	7	9
Private Einrichtungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, ...)	Kooperationen? Möglichst viele Abstellanlagen zur Verfügung stellen	5	5	6
Bahnhof	siehe Planungen zum Bahnhofsumfeld			

Sonstiges	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Öffentlichkeitsarbeit	Verkehrserziehung, Aufklärung, Kontrollen	5	7	7
Planungsarbeit	Belange des Radverkehrs frühzeitig berücksichtigen	3	6	8
Pflege und Unterhaltung	Pflege und Unterhaltung der bestehenden Anlagen	5	4	6
Ladestationen E-Bikes	Ladestationen an wichtigen Punkten des Radwandertourismus	5	4	6

Aufwand
10 = sehr hoch
1 = sehr gering

Priorität
10 = sehr hoch
1 = sehr niedrig

Umsetzbarkeit
10 = sofort
1 = langfristig

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen, Teil Radverkehr

IST
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Maßnahmenreihung

Datum: 23.05.14

Anlage 8