

Stadt Meppen

Verkehrsentwicklungsplan

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. Katja Balke
Dipl.- Ing. Thomas Lehmann
Dr.- Ing. Rainer Schwerdhelm

Projektnummer: 0596

Aufgestellt im: November 2015

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG.....	1
1.1	Allgemeines zum Instrument VEP	1
1.2	Daten über die Stadt Meppen	1
1.3	Entwicklung der Stadt Meppen	2
1.4	Auftrag und Aufgabenstellung	3
2	BESTANDSAUFNAHME	6
2.1	Allgemeine Informationen zur Infrastruktur	6
2.2	Verkehrserhebungen, Verkehrsbelastungen	6
2.3	Vergleich Prognose 2005 – Messungen 2008	8
2.4	Anlagen des Fuß- und Radverkehrs	8
2.5	Schulwegsicherung	9
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr	11
2.6.1	Problematik des ÖPNV im ländlichen Raum.....	11
2.6.2	ÖPNV-Linien, Frequentierung der Haltestellen	12
2.6.3	Bestandsaufnahme der vorhandenen Haltestellen	15
2.6.4	Erwartungen potenzieller Fahrgäste und Bewertung des ÖPNV	16
2.6.5	Informationen zum ÖPNV in Meppen	19
2.7	Anlagen des fließenden Kfz-Verkehrs	20
2.8	Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs.....	21
2.9	Straßenraumbewertung	25
2.10	Verkehrsunfälle	26
2.10.1	Allgemeines	26
2.10.2	Außenbereich	27
2.10.3	Innenbereich	28
2.10.4	Kreisverkehre	30
3	VERKEHRSMODELL	31
3.1	Allgemeines	31
3.2	Analysenetzfall	32
3.3	Ermittlung der Prognoseverkehrsmengen.....	32
3.4	Prognose-Nullfall.....	34
3.5	Prognosefall E 233	35
3.6	Prognosefall Nagelshof	36
3.7	Fazit der Bestandsaufnahme	37

4	PLANUNGSKONZEPT	38
4.1	Allgemeines	38
4.2	Fuß- und Radverkehr	38
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr	40
4.3.1	Regionalverkehr	40
4.3.2	Stadtverkehr	40
4.3.3	Optimierung der Vertaktung.....	42
4.3.4	Verbesserung der Ausstattung der Haltestellen	43
4.3.5	Informationsverbesserung	45
4.3.6	P+R-System	47
4.3.7	Weiteres	50
4.4	MIV	52
4.4.1	Ausbau E 233.....	52
4.4.2	Hauptverkehrsachsen und Innenstadtring	54
4.4.3	Weitere Straßen	57
4.4.4	Netzergänzungen Innenstadt	58
4.4.5	Knotenpunkte	59
4.4.6	Ruhender Verkehr	65
4.4.7	Shared Space	66
4.4.8	Shared Space in Meppen.....	68
4.5	Weiteres	70
5	ZUSAMMENFASSUNG	70

1 Einleitung

1.1 Allgemeines zum Instrument VEP

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.

Die Phasen der Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung können durch Verkehrsuntersuchungen beantwortet werden. Die Entscheidung über die Verwirklichung einer Planung ist von den politischen Vertretern der Stadt zu treffen. Dazu sollen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen geeignete Entscheidungshilfen darstellen.

Um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreichen zu können, ist es notwendig, ein integriertes Verkehrsnetz zu erstellen. In diesem sind die Belange der einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) zu vernetzen. Die gegenseitigen Behinderungen der einzelnen Verkehrssysteme müssen weitestgehend abgebaut werden. Jedes Verkehrsmittel muss innerhalb des Gesamtsystems eine entsprechende Aufgabe übernehmen. Nur so kann in einem integrierten Verkehrskonzept ein stadtverträglicher Verkehrsablauf erzielt werden.

1.2 Daten über die Stadt Meppen

Die Stadt Meppen (Anlage 1.1) mit knapp 35.000 Einwohnern liegt am westlichen Rand Niedersachsens, etwa 20 km von der niederländischen Grenze entfernt. In dem Mittelzentrum befindet sich die Kreisverwaltung des Landkreises Emsland.

Das Stadtgebiet selbst ist unterteilt in die Kernstadt Meppen und mehrere kleinere Stadtteile im Außenbereich. Die Kernstadt ist durch die Wasserläufe der Hase, der Ems und des Dortmund-Ems-Kanals in vier größere Teile unterteilt. Der Bereich der Altstadt befindet sich südlich des Dreiecks Ems und Dortmund-Ems-Kanals auf einer Insel. Die nordöstlichen bzw. westlichen Gebiete sind hauptsächlich durch Wohnbebauungen gekennzeichnet. Im südlichen Stadtteil Nödike befindet sich eine größere Gewerbeansiedlung. Weitere Gewerbeansiedlungen befinden sich in den Außenbereichen.

Das Straßennetz des überregionalen Verkehrs ist geprägt durch die in Nordsüdrichtung verlaufende Autobahn A 31 sowie die in gleicher Richtung verlaufende B 70 und die in Ostwestrichtung verlaufende Europastraße 233 (B 402). Der geplante vierstreifige Ausbau der E 233 zwischen den Niederlanden und der A 1 wird Änderungen bezüglich der Anschlussstellen an die E 233 mit sich ziehen. Die B 70 bildet in Verbindung mit dem Schullendamm, der Herzog-Arenberg-Straße, der Vitusstraße und der Hasebrinkstraße einen Ring um die Altstadt, der die weiteren Stadtteile erschließt. Innerhalb dieses Ringes befinden sich die Verwaltung, die Post, die Polizei, das Krankenhaus Ludmillenstift sowie der Bahnhof. Ergänzt wird der äußere geschlossene Ring durch einen nicht geschlossenen kleineren Innenring (An der Bleiche / Wallstraße), der eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion in Nord-Süd-Richtung übernimmt. Die Wohngebiete im gesamten Stadtgebiet sind flächenhaft verkehrsberuhigt. Innerhalb der Altstadt befindet sich eine ausgedehnte Fußgängerzone.

1.3 Entwicklung der Stadt Meppen

Der Flächennutzungsplan steht zurzeit in Überarbeitung. In der Anlage 1.2 sind relevante Ergänzungen des Flächennutzungsplanes aus dem Jahr 2008 dargestellt. Sie zeigen verschiedene Gewerbebauflächen und Sonderbauflächen, die durch vorherige Änderungen ausgewiesen wurden. Südöstlich der Anschlussstelle Dieselstraße an die B 70, an der L 47 im Bereich zwischen Klein Fulen und Rühle und in Versen sind kleinere Gewerbeflächen vorgesehen. Größere Gewerbeflächen befinden sich an der A 31 Anschlussstelle Meppen (Euro-Industriepark Versen) sowie an der B 70 nördlich von Hemsen (Industriepark Hüntel). Diese Bauflächen sind unmittelbar an das klassifizierte Straßennetz angeschlossen. Sowohl der Euro-Industriepark Versen als auch der Industriepark Hüntel sind teilweise schon erschlossen; dort sind Erweiterungen geplant.

Südlich von Teglingen ist eine größere Sonderbaufläche für den Windenergiepark vorhanden. Dieser kann nur über Kreisstraßen erreicht werden. Im Industriepark Hüntel sind ebenfalls weitere Sonderbauflächen vorgehalten.

Bei der Entwicklung von Wohnbauflächen ist das Bestreben nach Verdichtung vorhandener Flächen zu erkennen. Im westlichen Teil von Borken ist ein kleineres neues Wohnbaugebiet ausgewiesen. Ein größeres Wohnbaugebiet befindet sich westlich von Esterfeld (Esters Hof) und wird zurzeit erschlossen. Im östlichen Bereich der Nödiker Straße sind Flächen zur Wohnbebauung ausgewiesen. Am Gebiet Helter Damm ist der südliche Bereich teilweise schon erschlossen worden.

Eine weitere wichtige Infrastruktur in der Stadtentwicklung stellt der Eurohafen Emsland dar, ein interkommunales Gemeinschaftsprojekt des Landkreises Emsland und der Städte Haren (Ems) und Meppen. Zum Hafen selbst gehören 23 ha Industriefläche, er befindet sich auf dem Gemeindegebiet der Stadt Haren. In unmittelbarer Nähe sollen Gewerbeflächen auf ca. 400 ha entwickelt werden. Dazu gehört auch der Industriepark Hüntel.

1.4 Auftrag und Aufgabenstellung

Der zurzeit existierende Verkehrsentwicklungsplan wurde im Jahr 1998 fertig gestellt. Er soll im Rahmen dieser Fortschreibung aus verschiedenen Gründen aktualisiert werden:

- Es ist beabsichtigt, den Flächennutzungsplan neu aufzustellen. Ein aktueller Verkehrsentwicklungsplan ist hierfür eine unabdingbare Grundlage.
- Ein aktueller Verkehrsentwicklungsplan ist eine wichtige Grundlage zur Beurteilung anstehender Förderanträge nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.
- Der Verkehrsentwicklungsplan bietet eine Beurteilungsgrundlage bei Gesprächen und Verhandlungen mit den Baulastträgern des übergeordneten Straßennetzes.
- Aktuell ist die Stadt Meppen aufgefordert, die regionale Initiative der Landkreise Emsland und Cloppenburg sowie des Städteringes Zwolle – Emsland zum vierstreifigen Ausbau der E 233 zu unterstützen. Dieser Ausbau wird Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Meppen haben und muss in Diskussionen und Verhandlungen beschrieben werden können.

Die hier durchgeführten Arbeiten dienen dazu, den vorhandenen Verkehrsentwicklungsplan besonders vor dem Hintergrund der oben angesprochenen Fragestellungen zu aktualisieren.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zur Aktualisierung der Daten der die Grenzen des Planungsraumes (hier das Stadtgebiet Meppen) überschreitenden Fahrten (Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) wurde in 2008 eine Befragung der Verkehrsteilnehmer an 11 Befragungsstellen durchgeführt. Es wurden beide Fahrtrichtungen im Zeitraum von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr an einem Normalwerktag in die Befragung einbezogen.

Diese Befragung wurde durch Knotenstromzählungen an ca. 20 Knotenpunkten und durch 24-Stunden-Querschnittszählungen zur Ermittlung von Tagesganglinien auf 32 Querschnitten mit automatischen Zählgeräten ergänzt.

Diese ergänzenden Zählungen geben Auskunft über die Veränderung der Verkehrsmengen, der Verkehrszusammensetzung (PKW – LKW), ihrer zeitlichen Verteilung sowie über das Geschwindigkeitsniveau auf den untersuchten Streckenabschnitten.

Als Grundlage der Analyse des ruhenden Verkehrs wurde die Parkraumsituation für den Kernbereich von Meppen aufgenommen. Dies beinhaltet die Erstellung einer Übersichtskarte mit dem zur Verfügung stehenden Parkraum im Stadtgebiet (Stand: 2014) und eine Aufnahme der Belegung dieser Stellflächen als Ganglinie in 2-Stunden-Intervallen an einem Normalwerktag.

Aktualisierung des vorhandenen Verkehrsmodells

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde das rechnergestützte Verkehrsmodell überarbeitet und aktualisiert. Das vorhandene Modell wurde mit den erhobenen Daten abgeglichen. Das Ergebnis ist ein flächendeckendes Abbild des MIV in der Stadt Meppen für das Jahr 2008.

Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse dient dazu, die Ist-Situation des Verkehrsgeschehens zu beschreiben. Diese Beschreibung umfasst die Situation des Schwerverkehrs, des Kfz-Verkehrs und des ruhenden Verkehrs, sowie den Vergleich mit der Belastungsanalyse aus dem Jahr 1998.

Als Grundlage für eine straßenräumliche Bewertung wurden die erforderlichen städtebaulichen Straßenumfelddaten von etwa 30 Querschnitten aufgenommen. Der Umfang der Aufnahme richtet sich nach der Wichtigkeit der Funktion und der Belastung der jeweiligen Straße im gesamten Verkehrsnetz.

Verkehrsprognose und Ausarbeitung von Planfällen

Auf der Basis des bekannten Ist-Zustandes wurden zusammen mit der Stadtverwaltung verschiedene Prognosen der zukünftigen Verkehrsentwicklung erarbeitet. Diese Szenarien fußen auf für die Zukunft vermuteten Veränderungen, wie sie z.B. in der Shellprognose dargelegt werden. Es fließen hier die im Flächennutzungsplan prognostizierten Veränderungen im Stadtgebiet (neue Siedlungsgebiete,...) ein. Die sich ergebenden Belastungsänderungen des MIV wurden mit dem Verkehrsmodell für den Prognosehorizont 2025 berechnet.

Im Rahmen von Planfällen werden Maßnahmen zur Beseitigung der erkannten Mängel oder zur Gewährleistung einer gewünschten Entwicklung abgeleitet. Mit dem Verkehrsmodell wurden die Auswirkungen auf den MIV berechnet.

Auf der Grundlage der erarbeiteten Ergebnisse werden Planungsempfehlungen ausgesprochen.

Fußgängerverkehr und Radverkehr

Zur Darstellung und Bewertung des Fußgänger- und Radverkehrsnetzes wird für die wesentlichen Bereiche eine Bestandsanalyse durchgeführt. Hier spielen Ausbaustandard, Verbindungsfunktion, Kontinuität und Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle. Eingeschlossen ist hier die Schulwegsicherung. Mit Hilfe der für den MIV durchgeführten Knotenstromzählungen wurden Belastungskarten für den Radverkehr erstellt.

Auf der Basis der erhobenen Daten wurden Handlungsempfehlungen benannt. Die hierfür notwendigen finanziellen Mittel zur Umsetzung wurden abgeschätzt. Zusammen mit einer Ordnung nach Dringlichkeit und logischer Abfolge ergibt sich ein Finanzierungsplan zur Sicherung der Verkehrsqualität für den Fußgänger- und den Radverkehr in der Stadt Meppen.

Der Teil des Radverkehrs wurde separat in dem eigenständigen Teil „Radverkehrskonzept“ ausgearbeitet. Im Rahmen der vorliegenden Ausarbeitung werden Ergebnisse des Konzeptes eingeflochten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Das vorhandene Angebotssystem des öffentlichen Personennahverkehrs wurde detailliert aufgenommen. Wichtig sind hierbei die Lage und Ausstattung, sowie Fahrpläne (Vertaktung), die Linienführung, die Verknüpfungsmöglichkeiten und die Erreichbarkeit. Die Ergebnisse werden in entsprechenden Plänen dargestellt.

Auf der Basis der erhobenen Daten werden Handlungsempfehlungen benannt, um den ÖPNV zu verbessern.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Allgemeine Informationen zur Infrastruktur

Im Folgenden werden die ausgearbeiteten Inhalte zumeist auf zwei Karten dargestellt: dem Außenbereich und dem Innenbereich. Durch diese Aufteilung können die Inhalte übersichtlicher präsentiert werden (Skalierung des Innenbereiches).

Das Straßennetz auf der Gemeindefläche der Stadt Meppen ist in verschiedene Straßenkategorien eingeteilt. Es finden sich klassifizierte Straßen (Autobahn, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), die sich teilweise in der Straßenbaulast der Stadt Meppen selbst befinden. Daneben finden sich Gemeindestraßen mit verschiedenen Verbindungsfunktionen sowie die Fußgängerzonen. In den Anlagen 1.3 und 1.4 sind die Hierarchien der Straßen eingetragen.

Entsprechend der Lage und Funktion einer Straße ist ihr eine erlaubte zulässige Höchstgeschwindigkeit zugeteilt (Anlage 1.5). Innerorts, außerhalb der Haupterschließungs- und Verbindungsstraßen, gilt weitgehend eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Außerorts finden sich Geschwindigkeitstrichter (auf 70 km/h an Knotenpunkten, Gefahrenstellen) bzw. niedrigere Geschwindigkeiten sind entsprechend des Ausbau- und Straßenzustands angeordnet. Ansonsten sind auch die untergeordneten Straßenzüge unregelt (100 km/h).

Sowohl innerorts als auch außerorts finden sich größtenteils straßenbegleitende Nebenanlagen für Fußgänger und auch Radfahrer (Anlagen 1.6 und 1.7). Zur Erleichterung der Querung von Straßenzügen sind eine Vielzahl von (Fußgänger-)Signalanlagen und Fahrbahnteiler angeordnet.

2.2 Verkehrserhebungen, Verkehrsbelastungen

Am Dienstag, den 17.06.2008 fand in Meppen zwischen 15.00 und 19.00 Uhr eine Verkehrsbefragung statt. Hierbei wurde an den in Anlage 2.1 bezeichneten 11 Befragungsstellen mit Hilfe der Polizei der Verkehr angehalten und die Fahrzeugführer nach Ziel und Zweck der Fahrt befragt. Weiterhin wurde der Ausgangsort der Fahrt erfragt sowie die Anzahl der mitfahrenden Personen festgehalten. Die Ausgangsorte wurden verschiedenen Verkehrszellen zugeordnet (Anlagen 2.2 und 2.3). Aus diesen Daten lassen sich Durchgangs- Ziel- und Quellverkehre auf den betreffenden Abschnitten ermitteln, um mit diesen Daten das Verkehrsmodell der Stadt Meppen aktualisieren zu können. Es wurden beide Fahrrichtungen befragt, so dass im Befragungszeitraum die ein- und ausstrahlenden Verkehre erfasst werden konnten.

In Anlage 2.1 sind weiterhin 32 Querschnitte gekennzeichnet, auf denen automatische Querschnittszählungen über einen Zeitraum von 24 Stunden an einem Normalwerktag stattgefunden haben. Durch diese automatischen Zählungen können die Tagesganglinie der Verkehrsverteilung, Schwerlastanteile und gefahrene Geschwindigkeiten erkannt werden. Die Ergebnisse dieser Querschnittszählungen können den Anlage 2.4 und 2.5 entnommen werden. In diesen Anlagen wurden weiterhin Zählungen aus vergangenen Jahren übernommen, um die Entwicklung der Verkehrsbelastung abschätzen zu können.

Es ergab sich das folgende Bild:

Insbesondere am Querschnitt Q4 (B 402 Ost) ist zu erkennen, dass die Verkehrsbelastung in diesem Bereich von 1980 bis zum Jahr 2008 ständig zugenommen hat, so dass nunmehr fast eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung in diesem Bereich zu verzeichnen ist.

Auf der in Nordsüdrichtung verlaufenden Achse der B 70 (Querschnitte Q1: An der Bundesstraße, Q59: Stadtmitte Nord, Q57: Lingener Straße) lässt sich bis in die Jahre 1990/1995 eine ähnliche stetig steigende Entwicklung der Verkehrsbelastung feststellen. Dann allerdings nimmt die Belastung ab, was mit hoher Wahrscheinlichkeit durch die Fertigstellung der im Westen verlaufenden BAB A 31 erklärt werden kann.

Die Mehrzahl der untergeordneten Straßen zeigt über die Jahre hinweg ebenfalls eine stetig steigende Entwicklung der Verkehrsbelastung. Rückgänge der Zahlen ab Mitte der 90iger Jahre können unter Umständen ebenfalls durch die Verlagerung von Verkehren auf die neu fertig gestellte A 31 erklärt werden.

Die Anlage 2.5 zeigt die Ergebnisse der Querschnittsmessungen im Innenbereich der Stadt Meppen. Die bekannten Hauptverkehrsachsen weisen sich durch eine hohe Verkehrsbelastung, welche zum Teil deutlich über 10.000 Kfz/24 h liegt, aus.

An 38 Knotenpunkten wurden manuelle Knotenstromzählungen durchgeführt. Die Orte dieser Zählungen können der Anlage 2.1 entnommen werden. Die Zählung fand am 19.06.2008 in der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr statt. Werden diese Knotenstromzählungen mit Hilfe eines Berechnungsverfahrens, welches sich auf standardisierte Ganglinien stützt, in tägliche Querschnittszahlen umgewandelt, so ergeben sich die in Anlage 2.6 gezeigten Belastungen der einzelnen Knotenpunkte. Diese so berechneten Belastungen stimmen meist gut zwischen benachbarten Knotenpunkten und mit den vorhandenen Querschnittszählungen überein. Abweichungen ergeben sich allein schon dadurch, dass bei einer Hochrechnung stets standardisierte Annahmen getroffen werden (müssen), jeder Knotenpunkt aber eigentlich einzigartig ist. Für die Einordnung der verkehrlichen Bedeutung sind sie aber hinreichend genau.

Die Gesamtheit der erhobenen Daten wurde auch dazu benutzt, das Verkehrsmodell für das Stadtgebiet von Meppen neu aufzulegen und auf einen aktuellen Stand zu bringen.

2.3 Vergleich Prognose 2005 – Messungen 2008

Der Vergleich der Zählzeiten des Jahres 2008 mit den prognostizierten Werten für das Jahr 2005 des VEP 1997¹ kann unter der Voraussetzung erfolgen, dass die Jahresfahrleistung um etwa 1 % im Zeitraum zwischen 2005 und 2007 zugenommen hat².

Die Verkehre auf der B 70 sind in der Prognose zu niedrig angenommen (jeweils ca. 2.000 Kfz/24h nördlich und südlich vom Stadtgebiet). Möglicherweise wurde hier die Entlastungsmöglichkeit durch die A 31 überschätzt. Ebenso sind die Verkehre auf der B 402 (im Bereich B 70 bis A 31) etwas zu niedrig prognostiziert (um ca. 1.000 Kfz/24h). Die Belastung der L 47 hingegen ist um ca. 2.500 Kfz/24h zu hoch angesetzt, ebenso auf dem südlichen Teil der L 48 im Bereich Rühle (ca. 1.000 Kfz/24h). Auf der K 203 ist die Belastung deutlich höher als angenommen (ca. 1.500 Kfz/24h).

Im Innenstadtbereich sind auf der Herzog-Arenberg-Straße, der Esterfelder Stiege und dem Schulendamm die prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht erreicht worden, auf der Haselünner Straße wurden sie überschritten. Die Lingener Straße weist eine Differenz von fast 3.000 Kfz/24h zwischen dem Prognosewert und dem gemessenen Wert auf.

Die weiteren untersuchten Querschnitte können zwischen Prognose und Messung sehr gut in Einklang gebracht werden.

2.4 Anlagen des Fuß- und Radverkehrs

Die Infrastruktur von Fuß- und Radverkehr wird zusammen betrachtet, da beide Verkehrsarten größtenteils zusammen geführt werden und dementsprechend die gleichen Elemente nutzen. Eine ausführliche Analyse des Bestandsverkehrsnetzes ist dem Teil „Radverkehr“ zu entnehmen. Im Folgenden wird eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse dessen wiedergegeben:

Grundsätzlich ist das Radverkehrsnetz in Meppen gut aufgestellt. Die Stadt Meppen verfügt über ein fast vollständig geschlossenes Netz an Fuß- und Radverkehrsanlagen sowohl im Innen- als auch im Außenbereich. Im Außenbereich (Anlage 1.6) besteht das Verkehrsnetz fast ausschließlich aus gemeinsamen Fuß-/Radwegen. Im Innenbereich sind etwa die Hälfte aller Anlagen als gemeinsamer Fuß-/Radweg ausgewiesen. Die restlichen Radverkehrsanlagen sind als getrennter Fuß-/Radweg, Fußweg mit Radfahrer frei bzw. als Radfahrstreifen / Radschutzstreifen ausgewiesen. Teilweise wechselt die Radverkehrsführung mehrfach innerhalb eines Straßenzuges.

¹ Verkehrsentwicklungsplan Stadt Meppen, 1997

² Bundesanstalt für Straßenwesen BAST: Verkehrsdaten aus Deutschland, August 2008

Im Stadtgebiet (Anlage 1.7) sind entlang der wichtigen Achsen Haselünner Straße, Herzog-Arenberg-Straße, Hasebrinkstraße, Lingener Straße, Auf der Herrschwiese, Nödiker Straße und An der Bleiche bzw. der Wallstraße Fuß- und Radverkehrsanlagen beidseitig angebracht. An anderen wichtigen Straßen sind die Verkehrsanlagen zumindest einseitig vorhanden. Ausnahmen bilden hier lediglich die Schützenstraße sowie der westliche Teil der Lingener Straße.

Die Insellage sorgt für Zwangspunkte bei der Erreichbarkeit der Stadtteile: über den Dortmund-Ems-Kanal gibt es 3 Straßenbrücken und eine Fußgängerbrücke, die für Radfahrer und Fußgänger nutzbar sind. Über die Ems hingegen nur die Brücke zwischen Schullendamm und Emsstraße – es entsteht ein Nadelöhr, die Wege werden sehr weit (z.B. vom Schützenhof nach Esterfeld).

Die beiden Fußgängerzonen sind räumlich voneinander getrennt.

Der Zustand der Radwege ist im Außenbereich grundsätzlich als zufriedenstellend zu bezeichnen. Nur etwa 1 % der Wege wurde im Radverkehrsnetz als sanierungsbedürftig eingeschätzt. Der Anteil sanierungsbedürftiger Anlagen ist im Innenbereich etwas höher (ca. 11%). Die vorhandenen Breiten der Anlagen wurden gemessen und den Anforderungen der VwV-StVO³ gegenübergestellt: Im Außenbereich sind ca. 1,2 % der Anlagen nicht ausreichend breit, im Innenbereich ca. ein Drittel (viele Zwangspunkte).

Um das Queren der Fahrbahn für Fuß- und Radverkehre zu erleichtern, sind zahlreiche Querungshilfen auf dem klassifizierten Straßennetz eingerichtet, teilweise auch auf dem nachgeordneten Netz. Diese sind ebenfalls in den Anlagen 1.6 und 1.7 dargestellt.

Das Angebot an Abstellanlagen für Radfahrer ist prinzipiell gut, sollte punktuell aber erweitert werden. Auch die Art der Abstellanlage (keine „Felgenbrecher“) sollte langfristig geändert werden, wo noch keine Bügelparker zum Einsatz kommen.

2.5 Schulwegsicherung

In den Übersichten des Fuß- und Radverkehrs (Anlagen 1.6 und 1.7) sind auch Kindergärten und Schulen, Lichtsignalanlagen und Fußgänger-Lichtsignalanlagen eingetragen. So kann geschaut werden, ob die Einrichtungen erreichbar sind. Eine Überlagerung mit den zulässigen Kfz-Geschwindigkeiten (Anlage 1.5) vervollständigt das Bild.

³ Verwaltungsvorschrift zur StVO, Ausgabe 2009

In Teglingen, Versen und Hemsden liegen Schulen an Hauptverkehrsstraßen (Tempo 50 km/h). Zwar sind alle durch ausgewiesene Fuß- und Radverkehrsanlagen erreichbar, aber nur in Hemsden gibt es auch eine Querungshilfe, um vor der Schule die Fahrbahn queren zu können. In Teglingen besitzt die Teglinger Hauptstraße nicht den Status einer viel befahrenen Straße (am Querschnitt Q 7 westlich des betrachteten Querschnittes wurden ca. 2.200 Kfz/24h gemessen). In Versen stellt die L 48 aber eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Auf dem Querschnitt Q 16 (nördlich von Versen) wurden ca. 4.000 Kfz/24h gemessen. Durch die Anschlussstelle an die B 402, welche zwischen dem Messquerschnitt und der Ortschaft Versen liegt, kann vermutet werden, dass die Verkehrsbelastung in Versen höher ist, als auf dem Messquerschnitt.

Am Mariengymnasium an der Herzog-Arenberg-Straße gilt ebenfalls Tempo-50. Die Fußwege sind für Radfahrer freigegeben, allerdings eng und sanierungsbedürftig. Direkt vor der Schule gibt es keine Querungshilfe. Die berufsbildenden Schulen am Nagelshof sind an einem Tempo-50-Bereich gelegen. Die Fuß- und Radanlagen im direkten Umfeld sind ausreichend dimensioniert, Querungsmöglichkeiten gibt es an der Signalanlage Wallstraße / Nagelshof und über einen Fahrbahnteiler (im Mittelstreifen integriert) an der Markstiege. Dieser Fahrbahnteiler wird im Radkonzept kritisch beleuchtet (Vorfahrt eigentlich für Kfz, wird von Radfahrern oft ignoriert). Über beide Querungsstellen kann auch die Johannesschule auf der Ostseite erreicht werden.

Die Einrichtungen an der Bokeloher Straße liegen in einem Bereich, der auf Tempo-30 geregelt ist. Allerdings sind hier die Radanlagen nicht durchgängig. Die Führung ist daher auf dem Straßenzug nicht einheitlich.

Die anderen Schulen und Kindergärten liegen in Tempo-30-Zonen. Die Wege dorthin sind zu Fuß und mit dem Rad erreichbar (auch über Querungshilfen), so dass von guten Verbindungen dorthin ausgegangen werden kann.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

2.6.1 Problematik des ÖPNV im ländlichen Raum

Der öffentliche Personennahverkehr im ländlichen Raum hat mit vielen Problemen zu kämpfen: Sein Anteil an den täglichen Wegen liegt statistisch betrachtet bei gerade mal 5 %. Dabei ist zu beachten, dass von diesen 5 % ein Anteil von 66 % auf die Schülerbeförderung entfällt⁴.

Der ländliche Raum zeichnet sich durch lange Wege und weit verstreute Besiedlung aus, die häufig nur aus einzelnen Gehöften besteht und somit nur dünn bevölkert ist. Der ÖPNV muss so eine große Fläche erschließen auf der jedoch nur wenig potenzielle Kunden zu finden sind. Resultierend aus dem geringen Fahrgastpotenzial ist das ÖPNV- Angebot in der Regel auf ein Minimum reduziert. Daher hat sich der PKW als unverzichtbares Verkehrsmittel durchgesetzt und der ÖPNV wird von der Bevölkerung nicht als zweckmäßige Alternative zum Auto wahrgenommen. Zusätzlich machen zu lange Wege zu den Haltestellen und eine meist schlechte Ausstattung an den Haltestellen den ÖPNV unattraktiv.

Für den ÖPNV im ländlichen Raum ist es daher empfehlenswert, mehr auf die Wünsche der Fahrgäste einzugehen, um den Kundenstamm zu halten und um neue Kunden zu gewinnen. Dafür ist auch eine Transparenz aller Informationen unabdingbar.

Die Stadt Meppen mit 35.000 Einwohnern – obwohl formal als Mittelzentrum definiert – fällt in die Kategorie der Kleinstädte im ländlichen Raum und sieht sich daher mit den geschilderten Problemen des ÖPNV konfrontiert. Ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Situation wurde durch die Einführung des Stadtbusses bereits getan. Durch die kompakte Gestaltung der Stadt ist das Zentrum nur etwa maximal 2,5 km von den Wohngebieten entfernt, so dass zusätzlich zum Kfz das Rad in starker Konkurrenz zum Bus auftritt.

⁴ „Öffentlicher Personennahverkehr“, Kap. 4, Deutsches Verkehrsforum, Berlin

2.6.2 ÖPNV-Linien, Frequentierung der Haltestellen

Der ÖPNV in Meppen und Umgebung wird von verschiedenen unabhängigen Busunternehmen gestellt, die in der Regel eine oder **mehrere Regionallinien**, welche durch Meppen führen, unterhalten (Anlage 3.1). Im Stadtgebiet gibt es zusätzlich **fünf Stadtbuslinien** (Anlage 3.2). Die **Nachteule N7** verkehrt zwischen Lingen und Meppen. Die Linienverläufe von Regional- und Stadtbuslinien überschneiden sich nur wenig, so dass durch die verschiedenen Systeme viel Fläche abgedeckt werden kann.

Im Stadtgebiet werden hauptsächlich Niederflrbusse eingesetzt. Für den Schüler- und Regionalverkehr verkehren je nach Bedarf Standard- oder Gelenkbusse. Im Stadtbusverkehr werden je nach Linie durch den Busunternehmer Kleinbusse und Solobusse eingesetzt.

Haltestellen

Anhand der Darstellungen in den Anlagen 3.3 und 3.4 (Haltestelleneinzugsgebiete) lässt sich eine Aussage zur Erschließung der Stadtteile und Ortschaften durch den ÖPNV treffen. Hierfür wird um jede Haltestelle ein Kreis von 300 Metern Radius gezogen, der das Einzugsgebiet der Haltestelle anzeigt. Je kürzer der Weg zur Haltestelle, desto eher sind potenzielle Fahrgäste bereit den ÖPNV zu nutzen. Daher sollte dieser gewählte Abstand von 300 m nach Möglichkeit nicht überschritten werden.

Die Anlage 3.3 zeigt die Einzugsgebiete der Haltestellen im Außenbereich. Die Haltestellen liegen teilweise weit auseinander. Aus wirtschaftlichen Gründen ist eine komplette Anbindung aller verstreuten Gehöfte nicht möglich. Lücken in (Randbereichen von) Siedlungen lassen sich nicht vermeiden. So sind die Gemeindeteile Versen, Groß Fullen und Klein Fullen relativ gut angebunden, jedoch nicht vollständig abgedeckt. Ähnliche Aussagen können für Apeldorn, Bokeloh und Rühle getroffen werden. Das Gewerbegebiet Neu-Versen an der B 402 wird gar nicht durch eine Buslinie bedient.

Weiterhin finden sich vereinzelte Haltestellen an den Land- und Kreisstraßen, die ausschließlich der Schülerbeförderung dienen.

In Anlage 3.4 sind die Einzugsgebiete der Bushaltestellen im Innenbereich der Stadt Meppen dargestellt. Diese liegen deutlich dichter als im Außenbereich zusammen, es gibt viele Überschneidungen. Lücken ergeben sich in Randlagen und sind auch teilweise dadurch zu erklären, dass nicht alle Straßenzüge mit Bussen befahren werden können bzw. sich keine sinnvollen Linienverläufe ergeben würden.

Ausnahmen bilden dabei die Hasebrinkstraße / Lingener Straße (zwischen Helter Damm und Kreisverkehr Lingener Straße), Dalumer Straße / Marktstiege, Nödike (z.B. an der Dieselstraße), die Gewerbeflächen an der Fürstenbergstraße und die Sommerfeldstraße (im Bereich Esters Hof), wo prinzipiell Busse verkehren könnten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Dichte an Haltestellen ausreichend ist. Besonders ältere Stadtteile sind gut ans Netz angebunden. Die größten Lücken finden sich in Randbereichen von Siedlungen.

Aber nicht allein das bloße Vorhandensein einer Haltestelle charakterisiert die Qualität der ÖPNV-Bedienung, auch die **Frequentierung der einzelnen Haltestellen** muss dazu betrachtet werden.

Die Taktung der Regionallinien ist verschieden und richtet sich in den meisten Fällen nach den Hauptverkehrszeiten in den Morgenstunden und am Abend. Viele Linien dienen der Schülerbeförderung und sind somit auf Schulanfangs- und Endzeiten ausgerichtet. Für Berufspendler sind die Fahrzeiten am frühen Abend ausgelegt. Dazwischen fahren die meisten Linien in unregelmäßigem Takt oder lediglich als Rufbus, der 60 min vor Fahrtantritt telefonisch bestellt werden muss. Die fünf Stadtbushaltestellen fahren den ganzen Tag über in einem regelmäßigen 60-Min-Takt (Linien 1, 2, 3, 5) bzw. im 30-Min-Takt (Linie 4). Als zentrale Umsteigeplätze werden die Haltepunkte Bahnhof (Haltestellen-Nr. 8779), Windthorstplatz (Nr. 8777) und Emsbrücke (Nr. 8797) bezeichnet.

In den Anlagen 3.5 bis 3.12 wird die Frequentierung der Haltestellen farblich dargestellt. Dabei wird unterschieden in Haltestellen mit bis zu 0 / 5 / 10 / 15 / 20 / 50 / über 50 Abfahrten pro untersuchtem Tag (Schultag, Ferientag, Samstag, Sonntag). Die Bezeichnung „Abfahrt“ bezieht sich dabei auf die Anzahl an Abfahrten je Richtung. Wird in beide Fahrtrichtungen unterschiedlich oft abgefahren, ist der niedrigere Wert der maßgebende.

Aus den Plänen lässt sich erkennen, dass die Frequentierung im Außenbereich (Anlagen 3.5 bis 3.8) unabhängig vom Wochentag generell niedriger ist als im Innenbereich (Anlagen 3.9 bis 3.12).

Im Außenbereich werden die meisten Haltestellen an Schultagen (Anlage 3.9) bis zu 10mal oder bis zu 20mal angefahren. Nur die Haltestelle „B 70“ wird öfter frequentiert. An Samstagen dagegen sinkt die Zahl der Abfahrten auf ca. die Hälfte. An Sonn- und Feiertagen gehen die Abfahrten deutlich zurück. In den meisten Fällen ist der Busverkehr gänzlich eingestellt, ansonsten werden überwiegend nur bis zu 5 Abfahrten erreicht. Während der Ferien unterscheidet sich die Frequentierung der Haltestellen kaum von der an Schultagen, da ausgefallene Schulbusse oft ersetzt werden und sich in der Regel nur die Abfahrtszeiten ändern.

An Schultagen werden die meisten Haltestellen im Innenbereich bis zu 10mal angefahren, wobei die Frequentierung in der Innenstadt sogar überwiegend im Bereich von über 50 Abfahrten am Tag liegt. Auf der Linie 4 sorgt die kürzere Taktzeit für deutlich mehr Fahrten pro Tag gegenüber den anderen Stadtlinien in den Peripherien. An Samstagen gehen die Frequentierungen an Haltestellen mit Regionalverkehren leicht zurück. Die Stadtbusse fahren Montag bis Samstag nach gleichem Fahrplan. Ein deutlicher Unterschied zeigt sich an Sonn- und Feiertagen: Es verkehren dann nur die Regionallinien. Wo diese nicht halten, ist keine Bedienung mehr zu verzeichnen. Dagegen ändert sich an Ferientagen im Vergleich zu Schultagen nur wenig, lediglich die Frequentierung an Schulhaltestellen geht deutlich zurück.

Eine detaillierte Aufstellung über die Abfahrten an allen Haltestellen im Stadtgebiet Meppen an Schultagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen und an Ferientagen befindet sich in Anlage 3.13.

Darstellung der Umsteigemöglichkeiten

Die Stadtbuslinien treffen sich regelmäßig am Windhorstplatz zeitgleich um xx:03 Uhr und xx:33 Uhr zu den Betriebszeiten. Es bestehen direkte Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien, die durch geschickte betriebliche Maßnahmen zustande kommen: Die Linie 3 aus Esterfeld endet an Windthorstplatz und Domhof, die Linie 1 beginnt dort. In der Realität wird dies so umgesetzt, dass ein Bus beide Linien bedient und es zwischen diesen Haltestellen einen fließenden Übergang gibt. Ebenso gibt es einen Wechsel zwischen den Linien 2 und 4 sowie 4 und 5. Durch den halbstündigen Takt der Linie 4 kann diese sowohl die Linie 2 als auch die Linie 5 bedienen. Auf bestimmten Umsteigebeziehungen sind so keine Umsteigevorgänge notwendig. Die Busse sind in ihrer Linienbezeichnung mit beiden Linien angegeben, die aktuelle Linie (die gerade bedient wird) steht dabei an erster Stelle (Beispiel einer Linienangabe: 2/4). Neben dem direkten Anschluss durch „einfaches Sitzenbleiben“ sind die Abfahrtszeiten so aufeinander abgestimmt, dass durch einen Umsteigevorgang die Weiterfahrt von Ost nach West und Süd nach Nord (und jeweils umgekehrt) wahrgenommen werden kann.

Das System der Busbezeichnung ist gewöhnungsbedürftig, da jeweils zwei Linien angegeben sind. Hat man jedoch das System verstanden, erklärt es sich von selbst. In der bestehenden Betriebsform ist die Bezeichnung der Linien eigentlich auch alternativlos.

An der Haltestelle Domhof bestehen die gleichen Umsteigemöglichkeiten, jedoch zeitversetzt.

Die Fahrpläne der fünf Stadtbuslinien sind in der Anlage 3.14 dargestellt.

An den Haltestellen im Innenstadtring gibt es zusätzlich Umsteigemöglichkeiten zu den Regionallinien. Fast alle Regionallinien halten am Bahnhof und/oder am Windthorstplatz. Aufgrund des Stundentaktes der Linien (Halbstundentakt auf Linie 4) ist zwar eine gewisse Wartezeit unumgänglich, hält sich jedoch in Grenzen.

Die Verknüpfung zwischen Bahnhof und Windthorstplatz ist dabei für Busreisende wenig attraktiv: die meisten Regionalbusse fahren „eine Runde“, da sie den Windthorstplatz von der Emsstraße her anfahren (nach Windthorstplatz weiter über Burgstraße, Kuhstraße, Wallstraße, An der Bleiche, Emsstraße zum Bahnhof) – die Fahrt dauert entsprechend lange. Von den Stadtbuslinien fährt nur die Linie 5 über den Bahnhof. Für Wartende ist daher die fußläufige Verbindung zwischen beiden Punkten die meist attraktivere Wahl.

Zwischen den Stadtbuslinien kann montags bis samstags in der Regel eine gute Verknüpfung erzielt werden, zwischen den Stadtbuslinien und den Regionallinien nur im Einzelfall. An Sonntagen und Feiertagen führen die Stadtbuslinien keine Fahrten durch. Demzufolge entstehen auch keine Verknüpfungsmöglichkeiten in Bezug auf die Regionallinien.

2.6.3 Bestandsaufnahme der vorhandenen Haltestellen

Ausstattung der Haltestellen

Um eine Beurteilung des Zustands der Haltestellen im Stadtgebiet Meppen treffen zu können, wurde jede Haltestelle vor Ort besichtigt und das Vorhandensein der gewünschten Ausstattungsmerkmale dokumentiert. In Anlage 3.15 findet sich die Auflistung der Haltestellen und der jeweiligen Ausstattung. Folgende Merkmale wurden in die Liste aufgenommen:

Es wird von einer Mindestausstattung ausgegangen, die jede Haltestelle aufweisen sollte: Fahrplan, Fahrgastunterstand, Sitzmöbel, Abfallbehälter, Wartefläche und Beleuchtung. Darüber hinaus gibt es weitere Ausstattungsmerkmale, die wünschenswert sind: Fahrradbügel, Aufmerksamkeitsfelder, Gehweganschluss, erhöhter Einstieg und Erkennbarkeit der Haltestelle. Zusätzlich wurden Haltestellenform und Bedienung der Nachteule notiert.

Eine Haltestelle besteht im Regelfall aus zwei Teilhaltestellen (eine Haltestelle für die Hinfahrt, eine Haltestelle für die Rückfahrt). Im ländlichen Bereich, aber auch an einigen innerstädtischen Haltestellen, wird eine Bushaltestelle häufig von beiden Fahrtrichtungen bedient (es gibt nur eine Teilhaltestelle). In diesem Fall wird die Haltestelle entsprechend gekennzeichnet.

Untersucht wurden 254 Teilhaltestellen. In Anlage 3.16 befindet sich eine Fotoreihe, die den aktuellen Zustand der Haltestellen dokumentiert. Aufgrund der Bearbeitungsdauer und dem zeitlichen Abstand zwischen Beginn und Abschluss der Arbeiten am VEP wurden die Haltestellen, die durch die Umstellung des Liniennetzplanes im November 2014 neu hinzugekommen sind, ans Ende der bestehenden Fotodokumentation geheftet. Sie sind auch in den Tabellen ans Ende geheftet. Die Haltestellen sind alphabetisch (beginnend in der „Region“, in der sie liegen) geordnet.

Betrachtet man die Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale, fallen einige Merkmale ins Auge, die entweder besonders häufig, oder nicht vorhanden sind:

Das Merkmal „Fahrplan“ erreicht einen Wert von ca. 94 %. Außer an Endhaltestellen sollten Fahrpläne aber überall vorhanden sein.

Die Erkennbarkeit der Haltestellen hat den Soll-Wert fast erfüllt. Lediglich an einer Teilhaltestelle war die Haltestellenkennzeichnung nicht vorhanden (durch Umbau oder Vandalismus; siehe Anlage 3.16, Foto Nr. 212 und Nr. 213). Immerhin 50 von 254 Teilhaltestellen sind nur bedingt als Haltestellen erkennbar (Haltestellenschild halb verborgen oder verwittert u.ä.).

Die Merkmale Fahrgastunterstand, Sitzmöbel und Abfallbehälter kommen in der Regel in Kombination vor und liegen daher alle im Bereich von 45 %. Eine Wartefläche ist in ca. 74 % der Fälle vorhanden, jedoch werden Geh- und Radwege häufig als Wartefläche mitbenutzt, was zu Konflikten zwischen Wartenden, Fußgängern und Radfahrern führen kann.

Beleuchtung und Gehweganschluss liegen im Bereich von knapp zwei Dritteln. Bei der Beleuchtung sollte allerdings ein höherer Wert erreicht werden, da sie zu einem wichtigen Sicherheitsfaktor zählt. Ein unmittelbarer Gehweganschluss ist nicht überall notwendig, da eine Erreichbarkeit von einem gegenüberliegenden Geh- und Radweg ausreicht, wenn ausreichende Wartefläche vorhanden ist.

Einen niedrigen Wert um die 11 % erreicht das Merkmal Fahrradbügel. Der Bedarf an Fahrradbügeln sollte vor Ort ermittelt werden: Er ist an Haltestellen, die der Schülerbeförderung dienen und im Dorfbereich meist höher als an den innerstädtischen Haltestellen. Wichtig werden Fahrradbügel an Verknüpfungspunkten (z.B. am Bahnhof).

Aufmerksamkeitsfelder und erhöhte Einstiege gibt es nur an ca. 9 % bzw. 14 % aller Teilhaltestellen. Sie dienen der Barrierefreiheit, sie sind nur an modernisierten Haltestellen vorhanden. Ein Nachrüsten ist hier im Rahmen von geplanten grundsätzlichen Umbauten angezeigt.

2.6.4 Erwartungen potenzieller Fahrgäste und Bewertung des ÖPNV

Potenzielle Fahrgäste haben hohe Ansprüche und Erwartungen in den Bereichen Sicherheit, Bequemlichkeit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Häufigkeit, Takt, Zuverlässigkeit und Information⁵.

Vom ÖPNV wird erwartet:

- Ein verständliches, übersichtliches Liniennetz
- Kurze Wege zu den Haltestellen
- Attraktive Haltestellen
- Einfache, gut einprägsame Abfahrtszeiten
- Ein permanentes Grund- und in Spitzenzeiten verstärktes Zusatzangebot
- Vertaktung und Anschlusssicherung
- Moderne Busse⁶

Eine gute Information ist Voraussetzung für eine Entscheidung zu Gunsten des ÖPNV. Hierbei haben die Nutzer je nach Personengruppe unterschiedliche Ansprüche: Junge Nutzer favorisieren in Zeiten der digitalen Medien Informationen aus dem Internet, während ältere Fahrgäste den Fahrplan in Papierform bevorzugen. In beiden Fällen sind Übersichtlichkeit und Verständlichkeit unabdingbar.

⁵ „Öffentlicher Personennahverkehr“, Kap. 5, Deutsches Verkehrsforum, Berlin

⁶ „Neue Chancen für den Bus“, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW

Ein weiterer hoher Anspruch betrifft das Preis-Leistungsverhältnis. Ein aus Sicht der Fahrgäste angemessener Fahrpreis und Klarheit über den benötigten Tarif tragen erheblich zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bei. Es wird erwartet, dass der ÖPNV so gestaltet wird, dass er für alle – Junge und Alte, Kinder und Erwachsene, Behinderte und Nichtbehinderte – nutzbar, verständlich und bequem ist⁷.

Im Vergleich zu den Kundenerwartungen stellt sich das ÖPNV-Angebot in Meppen folgendermaßen dar:

Der Netzplan der Stadtbuslinien ist im Internet abrufbar, ebenso die Fahrpläne. Sie sind über den Betreiber der Buslinien zu finden, nicht aber über die Homepage der Stadt Meppen selbst. An ausgewählten Haltestellen sind die Liniennetzpläne ebenfalls angebracht.

Kurze Wege zu den Haltestellen sind standortabhängig. Die Versorgung mit Haltestellen ist im Innenbereich der Stadt besser als in den Dörfern und auf dem Land.

Die Ausstattung der Haltestellen variiert von „kaum vorhanden“ bis „sehr gut ausgestattet“. Mit der bestmöglichen Ausstattung steigt auch die Attraktivität der Haltestelle.

Die Abfahrtszeiten der Regionallinien sind sehr unterschiedlich und unregelmäßig, damit wird die Einprägsamkeit verringert und der Fahrgast ist bei jeder Nutzung auf vorhergehende Information angewiesen. Andererseits informiert sich der Fahrgast vorab umso gewissenhafter, je unregelmäßiger die Abfahrten sind. Regelmäßig busfahrende Passagiere kennen daher „ihre“ Fahrten. Für ungeübte und unregelmäßige Kunden hingegen wird ein gewisses Maß an Informationsbeschaffung vorausgesetzt, was diese unter Umständen mit verringerten Fahrtenanzahlen und/oder Ausweichen auf Alternativen quittieren. Die wesentlich wichtigeren Stadtlinien verkehren in regelmäßigem Takt den ganzen Tag über.

Die Abfahrten der meisten Regionallinien sind auf Schulanfangs- und Endzeiten sowie auf Feierabendzeiten ausgerichtet. Zu dieser Zeit fahren mehr Busse als über den restlichen Tag verteilt. Andere Linien haben ein ganztägig gleichmäßiges Angebot und wieder andere sind nur zu Spitzenzeiten unterwegs. Daher ist das Vorhandensein von Grundangebot und einer Verstärkung zu Spitzenzeiten je nach Linie unterschiedlich. Die Vertaktung der Linien ist nur beim Stadtbus aufeinander abgestimmt, so dass eine Umsteigemöglichkeit ohne größere Wartezeit besteht. Die Anschlusssicherung auf andere Linien besteht in der Regel meist zufällig. Aufgrund der Vertaktung der Stadtlinien ist jedoch die Wartezeit auf etwa maximal eine halbe Stunde limitiert.

Die Busse entsprechen den neuesten Standards und sind überwiegend mit Niederflertechnik ausgestattet.

⁷ „Öffentlicher Personennahverkehr“, Kap. 5, Deutsches Verkehrsforum, Berlin

Die Preise entsprechen dem allgemein üblichen Standard und sind angemessen gestaltet. Die Ermittlung des Tarifes erfordert jedoch eine längere Auseinandersetzung mit den vorhandenen Preisstufentabellen.

Der **Kundenstamm des ÖPNV** setzt sich erfahrungsgemäß aus Menschen zusammen, die bestimmten Kategorien zugeordnet werden können. Personen ohne eigenes Fahrzeug, Senioren, Eltern mit Kindern, Jugendliche/Schüler/Auszubildende, Arbeitslose, Geh- und Sehbehinderte Mitbürger und „normale“ Erwachsene (meist als Gelegenheitsfahrer). In den vorher genannten Kategorien finden sich Personengruppen, die zusätzliche Ansprüche an den ÖPNV stellen. Für sie sollten Sitzgelegenheiten (Senioren), übersichtliche Fahrpläne mit großen Schriften, ein erhöhter Ein- und Ausstieg, Haltewunschknöpfe und Informationstafeln in erreichbarer Höhe (Kinder und Rollstuhlfahrer), ausreichende Bewegungsflächen und Rampen (Rollstuhlfahrer), Blindenleitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder zur Verfügung stehen. Grundsätzlich werden dadurch auch die Komfortempfindungen der „normalen Menschen“ gesteigert, so dass die Erfüllung dieser Ansprüche nicht allein den Anspruchstellern, sondern allen Fahrgästen zu Gute kommt.

Dazu zählt auch, die Erkennbarkeit der Haltestelle sicher zu stellen, damit sich Pkw-Fahrer bei der Annäherung an eine Haltestelle auf dort wartende Fahrgäste einstellen können. Zur Erkennbarkeit tragen große Warteflächen, Wartehäuser und gut sichtbare Haltestellenschilder bei.

Für Frauen wird im Bezug auf ÖPNV das Thema Sicherheit besonders groß geschrieben. Sie leiden gerade in der Dunkelheit häufiger unter Angstgefühlen und sind gefährdeter als Männer. Daher sind gut beleuchtete und einsehbare Haltestellen von besonderer Wichtigkeit⁸. Im Stadtgebiet Meppen findet man häufig Wartehäuschen aus Holz, die ein optimales Versteck für Menschen mit kriminellen Absichten bieten. Auch die Beleuchtung ist vielfach unzureichend oder gar nicht vorhanden. Diese Punkte machen den ÖPNV in den Abend-, Nacht- oder frühen Morgenstunden nicht nur für Frauen, sondern auch für Kinder, deren Eltern um ihre Sicherheit besorgt sind, unattraktiv.

⁸ www.ma-neumann.de/dll/museum/92/9209.html

2.6.5 Informationen zum ÖPNV in Meppen

Am Hauptbahnhof befindet sich das Stadtbüro des Unternehmers Levelink, in diesem werden Fahrgäste mit Informationen versorgt und beraten. Den Fahrplan der Stadtbuslinien gibt es hier in Form eines Faltblattes.

Informationen zum Bahnverkehr gibt es ebenfalls am Bahnhof.

Weiterhin gibt es in der Kirchstraße in der Nähe des Marktplatzes ein Touristen-Informationscenter, in dem ebenfalls Fahrpläne der Stadtbusse sowie das Fahrplanheft der Emsländischen Eisenbahn erhältlich sind. Das Heft der Emsländischen Eisenbahn enthält unter anderem den Fahrplan der Linie 933. Fahrpläne der anderen in Meppen verkehrenden Linien sind nicht erhältlich, sondern nur im Internet zu finden.

Informationen im Internet sind vorhanden. Auf der Homepage der Stadt Meppen selbst gibt es aber nur wenige Informationen zum Stadtbusverkehr, so dass man sich durch die Seiten des Anbieters klicken muss.

Bei stichpunktartiger Überprüfung der Abfahrtszeiten von Haltestellenaushangfahrplan und Informationen aus dem Internet fanden sich Diskrepanzen, die von geringen Differenzen in der Abfahrtsminute bis zu komplett unterschiedlichen Abfahrtszeiten und/oder Abfahrtsanzahlen schwankten. Für den Nutzer ist es extrem ärgerlich, den Bus zu verpassen oder auf einen Bus zu warten, den es nicht gibt. Hier ist Sorgfalt in der Pflege der Fahrpläne zugrunde zu legen.

Im Liniennetzplan der Stadtbuslinien und auf dem Netzplan im Internet ist die Bezeichnung zwischen Bahnsteig A und B am ZOB vertauscht.

Noch im März 2015 fanden sich an einigen Haltestellenstelen die alten Bezeichnungen der Stadtbuslinien. Besonders ärgerlich ist dies dort, wo sich nicht nur die Linienbezeichnung geändert hat, sondern auch der Stadtbus gar nicht mehr abfährt (Haltestelle Stadtmitte Emsbrücke).

Die Fehler bei den Bezeichnungen der Haltestellen haben sich vermutlich bei der Umstellung des Liniennetzes ergeben. Sie sind ärgerlich, für regelmäßige Nutzer des Angebotes aber unproblematisch, da sie „ihre“ Busse kennen. Für Auswärtige und/oder sporadische Nutzer hingegen sind solche Fehler fatal, ebenso die fehlende Kongruenz zwischen Internet und Aushang. Hier werden unter Umständen einmalige Gelegenheiten verpasst, Nutzer dauerhaft auf den Bus umsteigen zu lassen.

2.7 Anlagen des fließenden Kfz-Verkehrs

Anlage 1.1 zeigt den Untersuchungsraum des Stadtgebietes von Meppen. Schon auf dieser Übersichtskarte ist die überregionale Bedeutung der sich kreuzenden Bundesstraßen B 70 und B 402, welche in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung verlaufen, erkennbar. Nicht zuletzt auch aufgrund der ebenfalls in Nordsüdrichtung verlaufenden Autobahn BAB A 31 ist das Stadtgebiet von Meppen außerordentlich gut an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen.

Eine Klassifizierung der vorhandenen Straßen im Außenbereich zeigt die Anlage 1.3. Hier wird deutlich, dass das Stadtgebiet von Meppen neben den erwähnten Bundesstraßen und der BAB A 31 durch ein verhältnismäßig dichtes Netz von Kreis- und Landesstraßen erschlossen ist. Eine Ausnahme bildet hier der Stadtnorden, welcher zum Teil als militärisches Übungsgelände dient und daher von der öffentlichen Erschließung ausgenommen ist. Weiterhin befinden sich im Osten die Niederungen der Nordradde und der Hase, welche in ihrer Funktion als Naturschutzraum von der Erschließung ebenfalls zum großen Teil ausgeschlossen ist.

Nur wenige klassifizierte Straßen erstrecken sich bis in das innere Stadtgebiet hinein. Diese Ausnahmen sind die K 203 (Meppener Straße / Versener Straße), die K 229 (Dalumer Straße) und die K 243 (Bawinkeler Damm). Die Verkehre im Inneren des Stadtgebietes werden durch ein Netz von verkehrswichtigen Gemeindeverbindungsstraßen aufgenommen. Die Lage dieser verkehrswichtigen Gemeindeverbindungsstraßen im Innenbereich kann der Anlage 1.4 entnommen werden. Hier sind weiterhin die nachgeordneten Erschließungsstraßen gekennzeichnet, welche in der Regel als Tempo 30 Zone ausgewiesen sind. Alle weiteren Erschließungsstraßen sind als Tempo 30 Zone oder als Mischverkehrsfläche ausgewiesen.

In der Anlage 1.5 sind die erlaubten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf dem vorhandenen Straßennetz des Stadtgebietes von Meppen dargestellt. Auch hier wird eine strenge Hierarchisierung des Straßennetzes sichtbar, auf der die Hauptverkehrsachsen deutlich zu erkennen sind.

Eine Analyse der in Anlage 1.4 gezeigten Verkehrswege verdeutlicht, dass die Stadt und speziell der Kernbereich der Stadt Meppen geografisch und verkehrstechnisch eine Insellage einnimmt. Der Dortmund-Ems-Kanal teilt die Stadt in einen östlichen und westlichen Teil, die durch vier (mit B 402: durch fünf) für Kfz nutzbare Brücken miteinander verbunden sind. Die Ems trennt die westlichen Teile zusätzlich in einen nordwestlichen und einen südwestlichen Teil – hier gibt es nur zwei Brücken. Um von der Nordwestseite in Regionen im Stadttosen zu gelangen müssen größtenteils Netzelemente benutzt werden, welche teilweise in der Hauptverkehrszeit erkennbar überlastet sind. Dies gilt vor allem für die Achse Schullendamm – Emsstraße – Hasestraße, die bereits eine sehr wichtige und vor allem alternativlose Achse des Fuß- und Radverkehrs darstellt (siehe Kapitel 2.4).

Als besonders problematisch stellt sich in diesem Zusammenhang die Hubbrücke der Hasestraße dar, da bei Benutzung des Hubmechanismus der Verkehr auf der Brücke für einen Zeitraum von 10 bis 20 Minuten vollständig zum Erliegen kommt. Aus diesem Grund sind bereits auf dem Schullendamm Hinweisschilder aufgestellt worden, den Innenstadtbereich über die B 70 zu umfahren, wenn die Hubbrücke geöffnet ist.

2.8 Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs

Anlage 4.1.1 zeigt eine Übersicht über das vorhandene **Stellplatzangebot** im Innenstadtbereich im Jahr 2014. Bereits in 2007 gab es eine Erhebung der Stellplätze, auf deren Ergebnisse im Folgenden nur kurz und nur dann eingegangen wird, wenn sie von den Erhebungen in 2014 abweichen. Im Wesentlichen folgen die Belastungswerte aus 2014 denen aus 2007. Starke Infrastrukturänderungen, etwa die Fertigstellung der Meppener Einkaufspassage (MEP), die Umgestaltung des Bahnhofes (inklusive einer deutlichen Ausweitung des Stellplatzangebotes in diesem Bereich) oder die Umgestaltung der Fußgängerzone erforderten eine erneute Erhebung des ruhenden Verkehrs. Sie führten auch zu punktuellen Verschiebungen in den Auslastungen einzelner Stellplatzflächen zwischen den Erhebungen 2007 und 2014. Im Folgenden wird der Begriff „Parkplatz“ als Synonym für eine Abstellanlage (Parkplatz, Tiefgarage, Parkhaus, Längs- und Querparken an Straßen) verwendet.

Die verschiedenen Stellmöglichkeiten für Kfz wurden durchnummeriert, mit den jeweiligen ortsüblichen Namen gekennzeichnet und mit der vorhandenen Stellplatzanzahl versehen. Anlage 4.1.2 stellt das Angebot in Tabellenform dar. In dieser Tabelle sind auch Besonderheiten während des Erhebungstages und geplante Änderungen dargestellt. Der Parkplatz 4 (Hinterstraße) ist zurzeit ein Baustellenfeld für ein Finanzdienstleistungszentrum und daher nicht nutzbar. Da aber dort auch eine Tiefgarage geplant ist und dieser Parkplatz in der Erhebung 2008 existierte, wurde er in den weiteren Ausführungen weiterhin betrachtet, liefert aber keine aktuellen Ergebnisse. Der Parkplatz 50 (Am Wall) steht als Ersatzparkfläche zur Verfügung, so lange Parkplatz 4 nicht nutzbar ist. Da die Auslastung des Parkplatzes an der Nicolaus-Augustin-Straße (P3) in 2014 höher war als in 2007, hat es offensichtlich auch eine Umverteilung in diesen Bereich hinein gegeben.

In der Summe stehen im Innenbereich der Stadt Meppen ca. 3.850 Stellplätze für Kfz auf ausgewiesenen Parkflächen zur Verfügung. Davon waren ca. 3.650 Stellplätze am Tag der Erhebung nutzbar. Das zweite Parkdeck der MEP sowie vereinzelte Stellplätze waren gesperrt. Durch geplante Veränderungen (Parkplatz Hinterstraße, Erweiterung Tiefgarage Ludmillenstift, Umgestaltung Bahnhofsvorplatz) wird sich die zukünftige Stellplatzanzahl geringfügig erhöhen. Die städtischen Stellplätze werden im Innenstadtbereich über ein einheitliches Tarifsysteem bewirtschaftet (30 Minuten für 0,25 Euro), von dem es nur sehr wenige Ausnahmen gibt. Diese sind dann in der Innenstadt zu meist über Parkscheibe bewirtschaftet. Weiter außerhalb liegende Stellplatzflächen sind unbewirtschaftet, so dass sich eine Abstufung in Richtung Zentrum ergibt. Die Stellplätze in den Tiefgaragen des Ludmillenstiftes sind etwas teurer (30 Minuten für 0,50 Euro), jedoch ist hier die erste halbe Stunde frei.

Die **Auslastung der Stellplätze** im Innenbereich der Stadt Meppen wurde am 26.06.2014 von 9.00 bis 19.00 Uhr im Zweistundenrhythmus aufgenommen. Die Anlage 4.2.1 zeigt die durchschnittliche Auslastung der Stellplätze im Erhebungszeitraum, die Anlage 4.2.2 die tabellarische Auswertung und in der Anlage 4.2.3 sind für alle Parkplätze die Belegungen im Tagesgang in Diagrammform zusammengestellt. Die höchste Belegung an Stellplätzen wurde um 11 Uhr ermittelt: etwa 2/3 aller Stellplätze waren zu dieser Zeit belegt. Auch in 2007 wurde die höchste Belastung um 11 Uhr mit ebenfalls ca. 2/3 Auslastung festgestellt. Anlage 4.3 zeigt die Belegung der einzelnen Stellplätze in grafischer Darstellung. Ab Anlage 4.3 variieren dabei die Darstellungen der Parkplätze in ihrer Größe: Parkplätze mit weniger als 50 Stellplätzen sind kleiner dargestellt als Parkplätze mit mehr als 50 Stellplätzen. Dadurch sollen Effekte hoher Auslastung aufgrund einer geringen Stellplatzanzahl oder einer sehr geringen Auslastung aufgrund einer sehr hohen Stellplatzanzahl relativiert und leichter erkennbar werden. Eine Stellplatzanlage, welche zu mehr als 90 % ausgelastet ist, wird vom Nutzer in der Regel als belegt empfunden, so dass bezüglich der maximalen Auslastung diese Grenze nicht überschritten werden sollte. Auslastungen über 90 % werden in Rot dargestellt. Niedrigere Auslastungen werden mit anderen Farben, abgestuft nach dem Grad der Auslastung, beschrieben.

Die durchschnittliche Auslastung der Stellplätze (dargestellt in Anlage 4.2.1) zeigt deutlich, dass die Auslastung zum Kernbereich hin deutlich zunimmt. Lediglich die Parkplätze 1 (Tiefgarage Kaufland), 12 (Püntkers Patt) und 50 (Ersatzparkfläche Am Wall) sind unter 50 % ausgelastet.

Im Fall der Tiefgarage ist dies mit der hohen Anzahl zur Verfügung stehender Stellplätze zu erklären (im Tagesverlauf sind allerdings fast immer 200 oder mehr Stellplätze belegt). Eine Abschwächung der Attraktivität aufgrund der Baustellensituation kann bei den Auslastungswerten der angrenzenden Parkplätze ausgeschlossen werden. Püntkers Patt ist vermutlich zu weit weg vom eigentlichen Zentrum. Bei Parkplatz 50 spielt möglicherweise die etwas weitere Entfernung zur Fußgängerzone sowie die generelle Erreichbarkeit (über die Straße An der Bleiche durch die Mitteltrennung im Einbahnstraßensystem; zu Fuß über die Wallanlagen) eine Rolle. Der Parkplatz ist An der Bleiche von Norden kommend ausgeschildert.

Die weiteren Stellplatzflächen im Zentrum sind durchschnittlich zu über 60 %, teilweise zu deutlich über 80 % ausgelastet. Die Parkplätze außerhalb des Innenstadtbereiches sind, mit Ausnahme um den Bahnhof herum, durchschnittlich deutlich geringer ausgelastet.

Zur Zeit der höchsten Auslastung um 11 Uhr (Anlage 4.3) sind nur die ganz großen Parkplätze (P15 Hafenstraße, P33 Nagelshof West, P50 Am Wall) und die in ihrer Lage als unattraktiv in Bezug zur Innenstadt anzusehenden Parkplätze unter 50 % ausgelastet. Interessanterweise sind die Parkplätze 24, 25 und 29 (um den Bahnhof herum) schwach ausgelastet, direkt benachbarte Parkplätze (23, 26, 27, 28) aber zu über 70 %, die Parkplätze am Bahnhof und Güterbahnhof sogar zu über 90 %. Im Gebiet selbst sind Reserven vorhanden, sie verteilen sich aber sehr unterschiedlich auf die einzelnen Parkflächen.

In Anlage 4.4 ist die Auslastung im **Innenstadtring um 11 Uhr** gesondert dargestellt und zusätzlich mit Informationen über die Bewirtschaftung versehen. Alle Parkplätze sind zu mindestens 74 % ausgelastet. Ausnahme bildet hier nur wieder Parkplatz 50. Insgesamt beträgt die Auslastung über alle Stellplätze ca. 84 %, sieben der 13 Parkplätze sind zu über 90 % gefüllt, die Parkplätze 3, 6, 7, 8 und 40 sind dabei praktisch zu 100 % ausgelastet. Von insgesamt ca. 1.580 Stellplätzen im gesamten Innenstadtbereich sind nur etwa 250 Stellplätze frei, davon ca. 100 in der Tiefgarage am Kaufland und ca. 70 am Parkplatz Am Wall. Daneben sind Reserven auf den Parkplätzen 11 (Tiefgarage Emseck) und 12 (Püntkers Patt) vorhanden. Es drängt sich die Vermutung auf, dass im westlichen Bereich mehr Stellplätze frei sind als auf der Ostseite (Fußgängerzone bzw. Kuhstraße als Grenze). Bereits in 2007 wurde diese Tendenz einer **Ost-West-Differenz** ermittelt. Ein Blick auf die Auslastungszahlen verdeutlicht dies:

Durchschnittlich sind ca. 490 von ca. 1.100 Stellplätzen im Westteil frei (ca. 45 %), im Ostteil waren es nur ca. 20 % (ca. 80 freie Stellplätze bei einer Kapazität von ca. 500 Stellplätzen). In der Spitzenzeit um 11 Uhr ist das Mißverhältnis noch deutlicher: im Ostteil gibt es nur 7 freie Stellplätze (entspricht weniger als 1,5 % der Kapazität), im Westen sind es ca. 250 freie Stellplätze (ca. 23 % der Kapazität).

Da die Tarife die gleichen sind, ist zu vermuten, dass im Osten der Bedarf nach Stellplätzen höher liegt, und die Bereitschaft, den etwa 300 m weiten Fußweg von den freien Stellplätzen im Westen zum Ziel im Osten zu gehen, nicht vorhanden ist. Die Erfahrung zeigt, dass es dadurch im östlichen Kernbereich zu deutlichen Parksuchverkehren kommen kann, da dieser Bereich in Spitzenzeiten quasi voll ausgelastet ist. Offensichtlich wird aber auch die Erfahrung, dass im westlichen Bereich stets Stellplätze vorhanden sind, von den Kfz-Nutzern nicht genutzt, oder aber, es wird auch die Erfahrung gemacht, trotz einem Mangel an Stellplätzen im Ostteil doch irgendwie einen Stellplatz gefunden zu haben.

Insgesamt kann das Angebot an Stellplätzen als ausreichend bezeichnet werden. Durch Umbaumaßnahmen und Erweiterungen werden noch einmal ca. 50 Stellplätze zusätzlich zur Verfügung gestellt. Das zweite Parkdeck der MEP steht ebenso im Bedarfsfall noch zur Verfügung.

Wichtiger als das Stellplatzangebot ist daher zukünftig die Problematik der Verteilung der parkplatzsuchenden Fahrzeuge auf die freien Stellplätze über ein geeignetes **Parkleitsystem**. In Meppen ist ein solches teilweise aufgebaut und wird zur Zeit erweitert.

Im Wesentlichen sind darin die Parkplätze im Innenstadtbereich aufgeführt. Die Systematik der Ausweisung ist veraltet und nicht einheitlich. Aus allen Richtungen kommend wird der „Neue Markt“ ausgewiesen – außer über die Hasebrinkstraße aus Osten kommend. Dort ist nur der „Markt“ ausgeschildert (Hasebrinkstraße / Kanalstraße), später wird zwischen „Neuem Markt“ und „Markt“ unterschieden (Lingener Straße / Kanalstraße). Aus den verschiedenen Richtungen kommend sind verschiedene Parkplatzziele im Innenstadtbereich ausgewiesen – obwohl alle dicht beieinander liegen. Es gibt nur sehr wenige Wegweiser, auf denen Zusatzinformationen über die Belegung angegeben sind. Diese sind dann von verschiedener Qualität („besetzt“, „frei“, Anzahl der freien Stellplätze) und beziehen sich nur auf den „Neuen Markt“ und „Domhof“, wobei sie dann nicht aus allen Richtungen vorhanden sind. An den Tiefgaragen des Ludmillenstiftes finden sich Informationen über die Belegung erst direkt im Einfahrtbereich der Schrankenanlage in einer sehr kleinen Anzeige. Der Parkplatzsuchende erhält somit Informationen, deren Gütegrad von der Richtung der Anfahrt abhängt.

Die komplette Beschilderung der Stadt Meppen befindet sich gerade in Überarbeitung. Im Zuge der Optimierung und Erneuerung wird auch der ruhende Verkehr berücksichtigt:

In Richtung Innenstadt werden nur noch wenige Parkplatzziele ausgeschildert: „MEP“, „Stadtmitte“, „Domhof“ und „Krankenhaus“. Die Ausweisung erfolgt in Vorauswahl aufgrund der eingeschlagenen Fahrtrichtung. So wird das südlich gelegene Parkhaus Domhof von Westen und Norden kommend nicht ausgeschildert. Die Straßen Nagelshof und Lingener Straße / Kuhstraße dienen als Zufahrtwege zu den Parkplätzen. Erst wenn man diese Straßen erreicht hat, erfolgt eine weitere Differenzierung der Parkplätze „Stadtmitte“ nach „Markt“, „Neuer Markt“ und „Emseck“. Die Anzahl an wichtigen Informationen wird somit in der Wegweisung deutlich gestrafft, so dass die Schilder schneller gelesen werden können. Die Übersichtlichkeit wird deutlich verbessert.

Zusätzlich zur Vereinfachung und Vereinheitlichung in der Zielführung werden fast alle Wegweisungen mit der Anzahl der noch freien Stellplätze des ausgewiesenen Parkplatzes versehen, so dass der Nutzer eine grobe Vororientierung erhält, in welchen Bereichen die Wahrscheinlichkeit, einen freien Parkplatz zu bekommen, am höchsten ist. Möglicherweise kann dadurch das Ost-West-Gefälle in der Auslastung der Stellplätze abgeschwächt werden.

2.9 Straßenraumbewertung

Auf 34 Querschnitten im Innen- und Außenbereich wurden die verkehrlichen Indikatoren ermittelt, um so die Auswirkungen auf die Umwelt abschätzen zu können. Darin flossen die Verkehrsbelastungen der Kfz (und gesondert der Lkw) und die vorhandenen Wegbreiten für Fußgänger und Radfahrer (im Verhältnis zur gesamten Querschnittsbreite) ein. Aufgrund dieser Ausgangswerte wurden die Bewertungskennziffern für die Kenngrößen festgelegt. Je höher die Bewertungskennziffer, desto weniger positiv sind die Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf dem untersuchten Querschnitt.

Untersucht wurden die Kennziffern „Umwelt“ (was im Allgemeinen als Lebensqualität bezeichnet wird und indirekt auf die Geräuschkulisse der Kfz, die Aufenthaltsqualität oder die Belastung durch Abgase verweist), „Fußgänger“ (Bedingungen für das Laufen entlang der Strecke – Fußgänger-Längsverkehr – und das Überqueren der Strecke – Fußgänger-Querverkehr) und „Fahrrad“ (Befahrbarkeit der Strecke). Aufgrund der Vielzahl an Kriterien, die untersucht werden könnten, stellt die hier dargestellte Straßenraumbewertung einen Auszug dar und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ebenso sind die Bewertungskriterien zwar neutral aufgestellt, in der Vergabe der Bewertungspunkte aber sicherlich mit einem gewissen Maß an Subjektivität versehen. Die Ergebnisse können daher als Anhaltswerte gesehen werden und bedingen, bei ermitteltem Handlungsbedarf, einer genaueren Untersuchung.

In Anlage 5.1 sind alle Querschnitte in einem Plan eingetragen und mit den entsprechenden Kennziffern versehen. Es fällt auf, dass sich alle Querschnitte im mittleren Bereich der Bewertungsskala befinden. Kein Querschnitt wird besser als mit „4“ Punkten bewertet, kein Querschnitt schlechter als mit „10“. Jedoch ist hierbei zu beachten, dass es, vor allem im Außenbereich, Straßenabschnitte gibt, auf denen die Maximalpunktzahlen für den Fußgänger-Längsverkehr und den Fahrradverkehr erreicht werden. Als Grund sind hier die Breiten der meist gemeinsamen Fuß-/Radwege zu nennen. Allein dadurch ließe sich Handlungsbedarf ableiten. In Anlage 5.2 sind die einzelnen Querschnitte tabellarisch in ihren Bewertungspunkten aufgelistet.

2.10 Verkehrsunfälle

2.10.1 Allgemeines

Ausgewertet wurden die Unfallkarten der Jahre 2010 bis 2012, welche in den jeweiligen sogenannten 1-Jahres-Karten (1-JK) in den Anlagen 6.1 bis 6.6 dargestellt sind. Jeder Unfall ist mithilfe eines Punktes am jeweiligen Unfallort auf der Karte markiert. Die 1-JK enthalten Sachschadensunfälle (es gibt verschiedene Arten von Sachschadensunfällen, die vereinfacht zu „Sonstiger Unfall mit Sachschaden“ zusammengefasst wurden) und Unfälle mit Personenschaden (leichter und schwerer Personenschaden, Unfall mit Getöteten). Die Größe des Punktes gibt Aufschluss über die Unfallschwere, die Farbe des Punktes über den Unfalltyp (welcher Charakteristik der Unfall entstammt). Zusätzlich können durch verschiedenfarbige Fähnchen weitere Unfallumstände, wie Alkohol oder Wild, dargestellt werden. Im Regelfall werden drei aufeinanderfolgende Jahre in einer 3-Jahres-Karte (3-JK) zusammengefasst, die nur die Unfälle mit Personenschaden enthält. Mögliche Unfallschwerpunkte ergeben sich dadurch, dass ein Unfallort entweder innerhalb eines Jahres oft vorkommt (z.B. aufgrund von zeitlich begrenzten Baustellen), oder über mehrere Jahre auffällig ist (z.B. eine enge Kurve nach einer langen Geraden).

Die 3-JK sind in den Anlagen 6.7 und 6.8 dargestellt. Die Unfalhhäufungsstellen und -linien der 1-JK und 3-JK sind in den Anlagen 6.9 und 6.10 nochmal detailliert dargestellt. In der Anlage 6.11 werden die Kreisverkehre im Innenbereich der Stadt Meppen betrachtet und nach Unfallauffälligkeiten untersucht.

Grundlage für die Erstellung der Unfallkarten waren die Unfalldaten der Polizeiinspektion Emsland.

Im Außenbereich wurden in den untersuchten drei Jahren 741 Unfälle aufgenommen (618 Unfälle mit Sachschaden, 78 Unfälle mit leichtem Personenschaden, 42 Unfälle mit schwerem Personenschaden, 3 Unfälle mit Getötetem), im Innenbereich 1.058 Unfälle (805 Unfälle mit Sachschaden, 211 Unfälle mit leichtem Personenschaden, 41 Unfälle mit schwerem Personenschaden, 1 Unfall mit Getötetem). Somit wurden 1.799 Unfälle in die Karten übertragen.

Für die einzelnen Gesamtjahre liegen nur die Anzahlen der Unfälle vor, nicht aber die Anzahl der Verletzten bzw. Getöteten bei den Unfällen (beinhaltet z.B. ein Unfall 2 Schwerverletzte und 5 Leichtverletzte, wird in der Statistik als 1 Unfall mit Schwerverletztem ohne nähere Angaben zu den verletzten Personen angegeben). Für die weiteren Auswertungen der Unfalhhäufungsstellen und Kreisverkehre wurden die einzelnen Unfalldaten angefordert, so dass für diese auch die Angaben zu den einzelnen Personenschäden vorliegen. Die Auswertungen der angeforderten Unfalhhäufungsstellen ergaben, dass die **in den Unfalhhäufungsstellen angegebenen Unfälle teilweise nicht mit den in den Jahreskarten angegebenen Unfällen übereinstimmen**. Es gibt sowohl Abweichungen in der Anzahl, als auch in der Schwere der Unfälle sowie den Unfalltypen. Da nicht nachvollzogen werden kann, welche Daten die „richtigeren“ sind, wurden die Jahreskarten belassen, bei Auswertungen nach Unfalhhäufungen wurde aber über die zusätzlich angeforderten Daten in die Typensteckkarten übernommen, so dass diese nicht mit den polizeilichen Karten übereinstimmen.

2.10.2 Außenbereich

Allgemein

Die Unfallhäufungen im Außenbereich sind in Anlage 6.9 zusammengefasst. Es ergaben sich alle Auffälligkeiten (auch) in den 3-JK, so dass die Unfälle zusammengefasst werden können zu insgesamt 117 Unfällen mit 32 leichtverletzten und 19 schwerverletzten Personen. Die Unfallhäufungen sind nummeriert. Typisch für das Unfallgeschehen auf Landstraßen ist, dass sich die Unfallhäufungen als Linien auf ganzen Abschnitten eines Straßenzuges zeigen.

(1) B 70 / Am Rögelberg

In den Jahren 2010 bis 2012 wurden an diesem Knotenpunkt 9 Unfälle mit insgesamt vier leichtverletzten und drei schwerverletzten Personen gezählt.

Die meisten Unfälle ereigneten sich beim Einbiegen aus Richtung „Am Rögelberg“ auf die B 70, dabei wurden die von links aus Richtung Papenburg kommenden Verkehrsteilnehmer missachtet. Ebenso verlief es bei den drei Abbiegeunfällen aus Richtung Meppen, in die Straße „Am Rögelberg“. Ansonsten ereigneten sich nur ein Fahr Unfall bei dem ein Pkw-Gespann ins Schleudern kam und ein Wildunfall mit einem Reh. Den Ein- und Abbiegeunfällen wurde mit der Installation einer Lichtsignalanlage entgegengewirkt (siehe Kapitel 4.4.5).

(2) von B 70, nördliches Ende der 4-Spurigkeit bis ca. km 26,0 (Höhe Rübenweg)

Auf diesem ca. 2,5 km langen Abschnitt wurden in den Jahren 2010 bis 2012 42 Unfälle aufgenommen. Die Unfalldichte ergibt sich zu ca. 6 Unfällen je km und Jahr. Dabei wurden 13 leichtverletzte und 5 schwerverletzte Personen registriert.

Fast die Hälfte der Unfälle (20) geht auf einen Wildunfall zurück. Hierbei kollidierte ein Fahrzeug meistens mit einem Reh oder einem Hasen. Fünfzehn Unfälle gehen auf ein unachtsames Fahrverhalten, eine nicht angepasste Fahrweise oder ein unerwartetes Fahrmanöver zurück.

(3) B 402 zwischen „Nordkreuz (B 70)“ und L 61 / K 224

Dieser Streckenabschnitt ist ca. 4 km lang und zählte in den Jahren 2010 bis 2012 insgesamt 35 Unfälle, bei denen 13 Personen leichtverletzt und 8 Personen schwerverletzt wurden (Unfalldichte: ca. 3 Unfälle je km und Jahr).

Bei mehr als der Hälfte der Unfälle (19) war die Unfallursache auf ein unachtsames Fahrverhalten, unerwartete Fahrmanöver oder eine nicht angepasste Fahrweise der Fahrzeugführer zurückzuführen. Elf Unfälle waren Kollisionen mit einem Reh oder einem Hasen. Die restlichen fünf Unfälle waren Auffahrunfälle.

(4) K 203 Versener Straße (Ortstafel Meppen) bis ca. km 3,7 (Kreisverkehr Versen)

In den Jahren 2010 bis 2012 wurden auf dieser Strecke (ca. 2 km) 31 Unfälle mit 2 leichtverletzten und 3 schwerverletzten Personen von der Polizeiinspektion aufgenommen (ca. 5 Unfälle je km und Jahr).

Von den 31 Unfällen waren achtzehn mit Wildbeteiligung. 9 Fahrunfälle wurden aufgenommen, bei denen auf ein unachtsames und oder ein unangemessenes Fahrverhalten zu schließen ist. Weiterhin waren es 2 Auffahrunfälle und 2 Unfälle mit Rad- und Fußgängerbeteiligung.

2.10.3 Innenbereich

Allgemein

Die Unfallhäufungen sind in Anlage 6.10 zusammengefasst. Es wurden 7 Unfallhäufungsstellen ermittelt. Eine Gesamtanzahl an Unfällen und Verletzten kann nicht gegeben werden, da die Unfallhäufungen nicht die gleichen Zeiträume umfassen. Fast alle Unfallhäufungsstellen finden sich an Knotenpunkten (außer 2.3: Anschlussstelle Schullendamm auf der B 70), so dass die Unfallhäufungsstellen farblich entsprechend der Knotenpunktform gestaltet sind. Vier Signalanlagen, zwei Vorfahrtknoten und ein Kreisverkehr sind in der Anlage aufgelistet.

(1) Neelandstraße / Schlaunstraße

Im Jahr 2010 wurden an diesem Knotenpunkt 6 Unfälle mit 6 leichtverletzten Personen polizeilich erfasst.

Dieser Knotenpunkt ist als Vorfahrtknoten ausgebildet. Die Schlaunstraße ist dabei vorfahrtrechtlich untergeordnet. Alle Unfälle sind dem Unfalltyp drei (Einbiegen / Kreuzen) zugeordnet. Auffällig dabei ist, dass in fünf Fällen das verursachende Fahrzeug aus der Schlaunstraße (aus Richtung Versener Straße) kam und dabei den bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer auf der Neelandstraße missachtete. In drei Fällen kam es zu einer Kollision mit einem Radfahrer, wobei alle Radfahrer leicht verletzt wurden.

(2.1) Schullendamm (L 47) / Abfahrt B 70 („westlicher Anschluss“)

10 Unfälle ereigneten sich im Jahr 2012. Dabei wurden 3 Personen leichtverletzt.

9 der Unfälle ereigneten sich in der Abfahrt von der B 70. Bei 8 Unfällen wurde auf wartende bzw. bremsende Fahrzeuge aufgefahren. Der 9. Unfall ereignete sich zwischen einem Linkseinbieger von der Rampe und einem Geradeausfahrer auf dem Schullendamm in Richtung Osten.

(2.2) Schullendamm (L 47) / Abfahrt B 70 („östlicher Anschluss“)

Sechs Unfälle mit einer schwer- und einer leichtverletzten Person wurden im Jahr 2012 aufgenommen.

Wie an der Stelle (2.1) ist der Großteil der Unfälle den Auffahrunfällen von der Rampe der B 70 zuzuordnen (5 Unfälle). Zusätzlich gab es einen Unfall beim Einbiegen auf die L 47 (Schullendamm), wobei der Rechtseinbieger das aus Richtung Stadtmitte kommende Fahrzeug missachtete. Vier dieser Unfälle fanden auf nasser Fahrbahn statt.

(2.3) B 70 Anschlussstelle Schullendamm („auf der B 70“)

Im Jahr 2011 war die Fahrtrichtung Norden unfallauffällig. Es ereigneten sich 7 Unfälle, die auf Fehlverhalten beim Einfädeln auf den Hauptfahrstreifen bzw. beim Wechseln auf den Überholfahrstreifen zurückzuführen sind. 5 Personen wurden dabei leicht verletzt.

(3) Lingener Straße (B 70) / Teglinger Straße (K 250) / Nödiker Straße / Industriestraße

Der Knotenpunkt stellt einen Doppelknotenpunkt dar, der, aufgrund seiner Schaltung, aber nicht in zwei Einzelknoten zerlegt werden kann. Im Jahr 2012 ereigneten sich an diesem Doppelknotenpunkt insgesamt 13 Unfälle mit zwei leichtverletzten Personen.

Sieben dieser Unfälle sind Auffahrunfälle an den verschiedenen Zufahrten gewesen (4 am östlichen Teilknoten, 3 am westlichen Teilknoten). Ansonsten ergibt sich keine einheitliche Unfallcharakteristik (Fehler beim Fahrstreifenwechsel, Ein- bzw. Abbiegeunfälle, seitliche Kollision).

(4) Emsstraße / Hasestraße / Obergerichtsstraße

In 2010 ereigneten sich an diesem Knotenpunkt 8 Unfälle mit insgesamt drei leichtverletzten Personen.

Aus Richtung der Hubbrücke haben sich insgesamt 6 dieser Unfälle zugetragen, drei davon waren Auffahrunfälle, zwei Unfälle ereigneten sich ebenfalls mit Fahrzeugen in gleicher Richtung. Zusätzlich gab es einen Fahrnunfall. In der Zufahrt Emsstraße gab es zwei Auffahrunfälle.

(5) An der Bleiche (K 229) / Emsbrücke / Emsstraße

28 Unfälle mit fünf leichtverletzten Personen ereigneten sich in den Jahren 2010 bis 2012. Der Knotenpunkt ist in jedem einzelnen Jahr unfallauffällig. Aufgrund der geringen Unfallschweren ergibt sich aber keine Auffälligkeit in der 3-JK.

In 2010 besteht die Unfallsauffälligkeit in fünf Auffahrunfällen (5 von 8 Unfällen), in 2011 und 2012 ergibt sich die Auffälligkeit aus Abbiegevorgängen (insgesamt 12 Unfälle von 20). Bei 7 dieser Unfälle waren querende Fußgänger und/oder Radfahrer direkt oder indirekt beteiligt.

(6) An der Bleiche (K 229) / Nagelshof

Dieser Knotenpunkt war im Jahr 2012 unfallauffällig (9 Unfälle mit drei Leichtverletzten).

Die Unfälle folgen dabei keiner einheitlichen Charakteristik. Betroffen sind alle Richtungen, Gemeinsamkeiten ergeben sich im Unfalltyp „Abbiegen“.

(7) K 243 (Lingener Straße) / Auf der Herrschwiese / Zufahrten B 70

In den Jahren 2010 bis 2012 ereigneten sich an diesem Kreisverkehr 16 Unfälle, dabei wurden insgesamt neun Personen leicht- und drei Personen schwerverletzt.

Die besondere Unfallschwere ergibt sich auch daraus, dass bei 11 Unfällen Radfahrer beteiligt waren. Diese werden auf der Nebenanlage um den Kreis geführt, die Radwege sind dabei nicht in Gegenrichtung freigegeben. In nur zwei Fällen war der Radfahrer unerlaubterweise in Gegenrichtung auf der Nebenanlage unterwegs. In drei Fällen wurde der Radfahrer erfasst, als das Kfz den Kreis verlassen wollte. Die Radfurten sind in rot hervorgehoben. Bei zusätzlich zwei Unfällen kam es zu einer Kollision zweier Kfz, weil das vordere Fahrzeug verkehrsbedingt vor einer Furt gewartet hat.

2.10.4 Kreisverkehre

Die Kreisverkehre sind bei Beachtung der entwurfstechnischen Regelwerke sichere Straßenverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer. Für Fußgänger und Kraftfahrer ist bei einstreifiger Verkehrsführung die Sicherheit besonders groß. Vorteilhaft hierbei wirkt sich aus, dass das Geschwindigkeitsniveau der Kfz im Regelfall gering ist, der Knotenpunkt als solcher klar erkennbar ist, und die Anzahl an Konfliktpunkten durch die Führung über die Kreisfahrbahn gering ist.

Einige unfallauffällige Knotenpunkte wurden in Meppen zu Kreisverkehren umgebaut. Als Ergebnis konnte in den Anfangsjahren ein Rückgang der Unfallzahlen erreicht werden, jedoch zeigte sich im Laufe der Betriebsjahre ein Wiederanstieg der Unfallzahlen. Aus diesem Grund sollen die Kreisverkehre im Stadtgebiet gesondert auf ihre Unfallzahlen hin untersucht werden.

Im Stadtgebiet von Meppen sind sechs Kreisverkehrsplätze zu finden. Insgesamt kam es im Zeitraum von 2010 bis 2012 zu 38 registrierten Unfällen, davon waren 19 mit Radfahrerbeteiligung und einer mit Fußgängerbeteiligung. Es gab 20 leichtverletzte und 4 schwerverletzte Personen. Anlage 6.11 fasst die genannten Daten grafisch zusammen.

Der Kreisverkehr K 243 (Lingener Straße) / Auf der Herrschwiese / Zufahrten B 70 ist als Unfallhäufungsstelle benannt worden (siehe Abschnitt 2.10.3). 16 der 39 Unfälle – also fast die Hälfte – ereigneten sich dort. Daneben besitzt der Kreisverkehr Helder Damm / Hasebrinkstraße mit 10 Unfällen in drei Jahren einen erhöhten Unfallwert, jedoch ohne Grenzwerte zu überschreiten. An den anderen Kreisverkehren ereignen sich zwar auch Unfälle, jedoch nicht in erhöhter Anzahl. Der Kreisverkehrsplatz Junkerstr. / Robert-Koch-Ring / Schwefinger Str. ist als einziger im genannten Zeitraum ohne Unfall.

Die Außerortskreisel L 48 / K 204 (bei Versen) und K 223 / K 243 (bei Teglingen) sind nach Auskunft der Polizeiinspektion Emsland unproblematisch in Bezug auf ihre Unfallkennzahlen.

3 Verkehrsmodell

3.1 Allgemeines

Das Verkehrsmodell ist ein Instrument zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkung von Infrastrukturmaßnahmen. Es stellt die Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken (siehe Anlage 2.2 und 2.3) grafisch dar. Dem Modell liegt die Berechnung der Verkehrserzeugung, der Verkehrsverteilung und der Umlegung des Kfz-Verkehrs zugrunde.

Bei der Erzeugung wird errechnet, wie viele Quell- und Zielverkehre in jedem einzelnen Verkehrsbezirk erzeugt werden. Dazu sind möglichst detaillierte Angaben der Strukturgrößen Einwohner, Schüler, Arbeitsplätze und Arbeitnehmer erforderlich. Ihnen werden jeweils spezifische Kenngrößen des Verkehrs zugeordnet. Diese sagen aus, wie viele Wege pro Strukturgröße und Tag erzeugt werden. Diese Modellrechnung gilt nur für die Verkehrsbezirke innerhalb des Gemeindegebiets der Stadt Meppen (Anlage 2.2). Die Verkehre der außerhalb liegenden Bezirke (Anlage 2.3) werden über die Erkenntnisse aus den Befragungen ermittelt.

Die ermittelten Quell- und Zielverkehre werden in Abhängigkeit der Widerstände zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken auf diese aufgeteilt.

Die so gewonnene Fahrtenmatrix, welche die einzelnen Verkehrsbeziehungen zwischen allen Verkehrsbezirken untereinander darstellt, wird entsprechend der Widerstände auf dem Straßenverkehrsnetz auf die modellierten Strecken umgelegt. Maßgebend dafür ist zum einen die Reisezeit auf der einzelnen Strecke und zum anderen deren Kapazität.

Da die Reisezeit weiterhin abhängig von der Belegung der Strecke sein kann, werden mehrere Umlegungsberechnungen durchgeführt, bis sich ein Gleichgewicht einstellt. Dieses Gleichgewicht tritt ein, wenn sich die vorhandenen Verkehrsstärken auf den Strecken bei einer weiteren Umlegung nicht mehr wesentlich ändern (die Verkehrsstärken haben sich so auf das Netz aufgeteilt, dass die Widerstände auf den betrachteten Streckenabschnitten gleich groß sind).

Das so entstandene Abbild des Verkehrs wird nun mit Hilfe der vorhandenen Verkehrserhebungen kalibriert. Es gilt eine möglichst hohe Übereinstimmung zwischen den gemessenen Werten und den ermittelten Werten zu erreichen. Ist das Verkehrsnetz kalibriert, stellt sich automatisch der untersuchte Analysefall ein. Darauf aufbauend wird das Analysenetzt für den Prognose-Nullfall ermittelt, dass wiederum die Ausgangslösung für verschiedene Prognosefälle darstellt.

Die in diesen Prognosefällen dargestellten Wirkungen sind Ergebnisse von Modellrechnungen – sie beschreiben die Realität so gut wie möglich, können diese aber nicht vollständig deckungsgleich abbilden. Dafür ist eine Kenntnis sämtlicher Informationen notwendig, die zum einen niemals erreicht werden kann, und zum anderen nur eine zeitlich begrenzte Gültigkeit besitzt. Die ermittelten Verkehrsbelastungen dienen als Vergleich der Netzfälle untereinander in relativer Form.

3.2 Analysenetzfall

Die Darstellung des Analysefalls, aufbauend auf den Zählungen des Jahres 2008, sind in den Anlagen 7.1 (Außenbereich) und 7.2 (Innenbereich) dargestellt. Die Gegenüberstellung von Zähl- und Rechenwerten ist in Anlage 7.3 erfolgt. Sie zeigt, dass die gemessenen Werte sehr gut in das Modell integriert werden konnten. Dass sich nicht alle Punkte exakt auf der Linie befinden, ist modellbedingt. Für die Interpretation der Ergebnisse der Netzfälle ist die Genauigkeit der Übereinstimmung von Zählwerten und Rechenwerten ausreichend.

3.3 Ermittlung der Prognoseverkehrsmengen

Das vorhandene und zukünftige Straßennetz der Stadt Meppen muss in seiner Qualität nicht nur den bestehenden Verkehrsbelastungen genügen, sondern auch den zukünftig zu erwartenden. Um dies nachweisen zu können, ist die Kenntnis dieser zukünftigen Verkehre vonnöten. Großräumige Verkehre, wie Durchgangsverkehre, werden mittels Trendprognose hochgerechnet. Für Quell-, Ziel- und Binnenverkehre werden Modellprognosen auf Grundlage des Flächennutzungsplanes angewendet.

Den Prognosefällen des Jahres 2025 liegen die vollen Auslastungen der aus dem Flächennutzungsplan abgeleiteten Nutzungsänderungen zugrunde. Die nachfolgenden Angaben über Beschäftigte basieren auf Daten der Stadt Meppen⁹. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens im Bestand sowie in der Prognose erfolgte mittels des Programms Ver_Bau¹⁰ (auf Basis der vorhandenen Daten, z.B. Brutto- bzw. Nettobaufläche und Art der Nutzung) und über entsprechende Erfahrungswerte.

Ebenfalls enthalten ist die Prognose über das Verkehrsaufkommen infolge der Inbetriebnahme des Euro-Hafen-Emsland und des Industriepark Euro-Hafen in Haren. Diese geht von (für die Stadt Meppen relevante) 2.400 Fahrten/24h im Querschnitt über die B 70 aus¹¹. Diese 2.400 Fahrten werden voraussichtlich zu einem Viertel aus dem Stadtgebiet Meppen bzw. den südlichen Einzugsbereichen der B 70 generiert. Der wesentlich größere Anteil ist dem Einzugsgebiet der B 402 in östlicher Richtung zuzuordnen. Aus dem westlichen Einzugsgebiet der B 402 sind kaum relevanten Verkehrsmengen zu erwarten, da der Weg über die Autobahn A 31 einen wesentlich geringeren Widerstand darstellt.

Im Industriepark Hüntel sind zurzeit 800 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte gemeldet. Die Quell- und Zielverkehre pro Tag können auf etwa 1.400 Fahrten geschätzt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese Verkehre zu etwa jeweils 30 % über beide Richtungen der B 402 in das Gebiet fahren. Zu etwa jeweils 20 % sind diese Verkehre der Nord- und der Südrichtung der B 70 (inklusive dem Stadtgebiet Meppen) zuzuordnen. Dieses Gebiet ist zu etwa einem Viertel ausgelastet. Bei voller Auslastung ist mit bis zu 5.800 Fahrten/24h im Quell- und Zielverkehr zu rechnen.

Am Euro-Industriepark Versen, zu etwa einem Drittel ausgelastet, sind 250 Beschäftigte gemeldet. Daraus lassen sich etwa 500 Verkehre im Quell- und Zielverkehr abschätzen. Die Einzugsgebiete sind hauptsächlich über Autobahn und die Bundesstraßen zu erreichen. Für den Planungshorizont ist mit einem Anstieg auf etwa 1.400 Kfz/24 im Quell- und Zielverkehr zu rechnen.

Die Größe des Gewerbegebietes Teglingen (an der Anschlussstelle Dieselstraße der B 70) beträgt etwa 30 ha. Darauf basierend ist mit etwa 400 Fahrten pro Tag und Richtung auszugehen.

Für die Gewerbebauflächen in Zuschläge (ca. 6 ha) und Klein Fullen (ca. 9 ha) kann von etwa 85 Fahrten je Richtung je Tag bzw. 125 Fahrten pro Tag und Richtung ausgegangen werden.

⁹ Stadt Meppen: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsgruppen in der Stadt Meppen 2006 – 2007, Stand 2008

¹⁰ Dr. Bosserhoff: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Version 08/2008

¹¹ Stadt Haren: Verkehrsuntersuchung Altharen / Emmeln

Für die Wohnbaugebiete lassen sich folgende Verkehre im Quell- und Zielverkehr ermitteln:

- Bokeloh (7,5 ha): ca. 370 Kfz-Fahrten/24h
- Borken (2 ha): ca. 100 Kfz-Fahrten/24h
- Esterfeld (in Summe ca. 31 ha, inklusive Mischbaufläche): ca. 1.650 Kfz-Fahrten/24h
- Nödiike (ca. 3 ha, inklusive Mischbaufläche): ca. 250 Kfz-Fahrten/24h

Für den Windpark wird davon ausgegangen, dass außer bei Wartungsarbeiten keine weiteren Verkehre erzeugt werden.

Das Einkaufszentrum an der Bahnhofstraße, mitten in der Stadt Meppen, wird durch seine Attraktivität die Verkehrsmengen im Stadtgebiet erhöhen.

Auch im Bereich des alten Emshafens sind Umstrukturierungen und die Entwicklung von attraktiven Wohn- und Gewerbeflächen geplant.

Für die Hochrechnung der großräumigen Durchgangsverkehre wurde eine Trendprognose angewendet, in der die allgemeine Entwicklung des Verkehrs berücksichtigt wird. Die Shell-Studie¹² geht von einem Wachstum der Jahresfahrleistung in den Jahren 2008 bis 2025 um 0,9 % bis 6,6 % (je nach Szenario) aus. In dieser Annahme sind Änderungen der Strukturgrößen, wie sie oben beschrieben sind, bereits enthalten. Die Zunahme des Verkehrs wird daher für das Untersuchungsgebiet im Untersuchungszeitraum auf 5 % begrenzt.

3.4 Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall berücksichtigt die Änderungen der Verkehrsmengen, die sich durch die Entwicklungsflächen und –Trends nach Kapitel 3.3 ergeben.

Im Prognose-Nullfall ist mit einem Anstieg der Verkehrsbelastung vor allem auf der B 402 (West: ca. 3.000 Kfz/24h; Ost: ca. 5.000 Kfz/24h) und der B 70 (Nord: ca. 8.900 Kfz/24h; Süd: ca. 3.200 Kfz/24h) zu rechnen. Die Nord-Süd-Achse der B 70 wird gegenüber der Ost-West-Achse der B 402 weiter an Bedeutung gewinnen. Auf den weiteren Straßen im Außenbereich sind leichte Zunahmen zu erwarten, die in einem verträglichen Rahmen bleiben (Anlage 7.4).

¹² Shell Deutschland Oil: Shell PKW-Szenarien bis 2030 – Flexibilität bestimmt Motorisierung, 2004

Innerhalb der Kernstadt Meppen werden sich die Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen vergrößern. In Anlage 7.5 sind die Absolutwerte dargestellt, in Anlage 7.6 die Differenzwerte zwischen dem Analysefall und dem Prognose-Nullfall. Bedingt durch das Einkaufszentrum steigen die Belastungen im Bereich Bahnhofstraße sehr deutlich an. Daneben ist mit einer deutlichen Steigerung der Verkehrsbelastungen auf der Achse Fullener Straße / Schullendamm / Emsstraße / Herzog-Arenberg-Straße / Haselünner Straße sowie der Achse Hasebrinkstraße zu rechnen. Erklärbar ist dies jeweils mit der Insellage der Stadt und den begrenzten Möglichkeiten der Flussquerungen. In deren Bereichen (Hasehubbrücke, Hasebrinkstraße) werden Belastungen zwischen 15.000 Kfz/24h und knapp 20.000 Kfz/24h erwartet. Entsprechend leistungsfähig muss die Infrastruktur an diesen Stellen sein.

3.5 Prognosefall E 233

An den Ausbau der B 402 / E 233 zwischen den Niederlanden und der A1 von einer zweistreifigen Straße auf eine vierstreifige Straße sind verschiedene Hoffnungen gebunden. Zum einen wird von einer Reduzierung der Reisezeit ausgegangen (hoher Anteil an Schwerverkehr, der zurzeit kaum überholt werden kann), zum anderen wird der Ausbau als wichtig für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der anliegenden Regionen angesehen. Zum Ausbau der E 233 gibt es eine verkehrswirtschaftliche Studie¹³, welche die regionalen Auswirkungen abschätzt.

In dieser sind verschiedene Ausbauvarianten gegenübergestellt. Empfohlen wurde in der Untersuchung ein vierstreifiger Ausbau. Die Wirkungen und Unterschiede der Wirkungen wurden im Verkehrsmodell Niedersachsen dargestellt, welches alle relevanten, vor allem die kreuzenden und möglicherweise an die E 233 anzuschließenden Straßen berücksichtigt. Diese Modell ist sehr gut geeignet, die regionalen Auswirkungen darzustellen, hat aber auf der lokalen Ebene (hier: Stadtgebiet Meppen) nicht die Möglichkeit, das Straßennetz der untergeordneten Kategorien ausreichend zu berücksichtigen.

In den Anlagen 7.7 bis 7.10 sind die Belastungszahlen vom Prognosefall E 233 bzw. die Belastungsdifferenzen zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognosefall E 233 im Verkehrsmodell Meppen dargestellt. Im Gegensatz zum Verkehrsmodell Niedersachsen ist hier das Straßennetz der Stadt Meppen feingliedriger berücksichtigt, Verlagerungen werden über mehrere Kanäle dargestellt. Dafür ist dieses Modell nicht geeignet, überregionale Verkehrseffekte darzustellen, da das Untersuchungsgebiet an sich abgeschlossen ist und nur die Stadt Meppen umfasst. Vor allem auf den Bundesstraßen sind Effekte (Zunahmen) zu erwarten, die hier nicht dargestellt werden können. Es können aber Aussagen getroffen werden, wie sich die bisher im Verkehrsnetz der Stadt Meppen vorhandenen Verkehre neu verteilen.

¹³ Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die Bedarfsmaßnahme E 233 [...] – Projekt NI.0042/2009 (SSP Consult, 2010)

Durch die Verlegung der Anschlussstelle Versen wird es in diesem Bereich zu Verlagerungen hin zur neuen und weg von der alten Anschlussstelle kommen (Anlage 7.9).

Durch den Wegfall der Anschlussstelle Haselünner Straße entfallen Verkehre in dieser Richtung und verlagern sich auf die B 70 und ihre Zubringer (Anlage 7.10). Im nördlichen Bereich der Haselünner Straße ist mit einer deutlichen Entlastung zu rechnen. Da sich die Verkehre zur E 233 aber im Verlauf der Haselünner Straße auf dieser bündeln und im nördlichen Bereich konzentrieren, nehmen die Entlastungseffekte in Richtung Süden immer stärker ab. Dadurch kommt es auch nicht zu einem starken Anstieg der Verkehrsbelastungen an einem bestimmten Zubringer zur B 70, sondern die Verkehre verteilen sich auf die verschiedenen Anschlussstellen. In den Anlagen 7.9 und 7.10 ist erkennbar, dass sich die Auswirkungen des Ausbaus der E 233 insgesamt in Grenzen halten und nur an vereinzelt Stellen zu deutlich spürbaren Auswirkungen führen.

Das Verkehrsmodell Niedersachsen weist für die Versener Straße eine Entlastung um ca. 1.000 Kfz/24h aus, das Verkehrsmodell Meppen ermittelt eine Zunahme um 400 Kfz/24h. An diesem Beispiel können die grundlegenden Unterschiede beider Modelle verdeutlicht werden: durch die Verlegung der Anschlussstelle Versener Straße wird der Weg über die Relation L 48 – B 402 – B 70 in das Stadtgebiet deutlich länger als bisher. Im Verkehrsmodell Meppen wird dieser Weg durch die Relation L 48 – K 203 (Meppener Straße / Versener Straße) ersetzt, mit dem Ergebnis, dass hier eine Zunahme der Belastungen ausgewiesen wird. Ursache dafür ist auch, dass es in diesem Netzmodell keine Verbindung zwischen L 48 und B 70 im nördlichen Bereich gibt. Das gesamte Hinterland der L 48 ist hier nur auf die L 48 selbst reduziert. Im Verkehrsmodell Niedersachsen gibt es Querverbindungen zwischen dem Hinterland der L 48 und der B 70. Deswegen gibt es dort etwas andere Entlastungseffekte, die sich aber nur auf die Meppener Straße / Versener Straße konzentrieren, da Parallelstraßen (zum Beispiel Sommerfeldstraße) in diesem Modell nicht existieren. In der Realität werden sich Be- und Entlastungen überlagern, so dass vermutlich die bestehenden Querschnittsbelastungen auf der Meppener Straße / Versener Straße auch zukünftig bestehen bleiben.

Weitere Ausführungen zum Inhalt der Planungen finden sich in Kapitel 4.4.1.

3.6 Prognosefall Nagelshof

Eine Anschlussstelle an die B 70 im Bereich des Nagelshofs wurde bereits im VEP 1997 untersucht. Die positiven Auswirkungen können hier bestätigt werden. Die Anlage 7.11 zeigt die resultierenden Belastungen auf den Querschnitten, die Anlage 7.12 die Belastungsdifferenzen gegenüber dem Prognosefall E 233. Von der Umsetzung der Planungen für die E 233 wurde ausgegangen. Im relevanten Innenstadtbereich sind die Verkehrsbelastungen zwischen Prognose-Nullfall und Prognosefall E 233 auch fast identisch (siehe Anlage 7.10), so dass die Differenzenbildung zum Prognosefall Nagelshof in beiden Fällen ebenfalls als nahezu identisch einzuschätzen ist.

Die Achse Schullendamm – Emsbrücke – An der Bleiche wird deutlich entlastet (um ca. 5.000 Kfz/24h), somit auch der Knotenpunkt Emsstraße / An der Bleiche. Hingegen wird die B 70 belastet (um ca. 5.500 Kfz/24h). Zusätzlich zur Entlastung im direkten Einzugsbereich sind Verlagerungen von der Herzog-Arenberg-Straße und der Haselünner Straße auf die B 70 zu erwarten, die aber als nicht allzu hoch eingeschätzt werden (jeweils um ca. 300 Kfz/24h). Die Verkehrsbelastungen werden somit Stadtstraßen mit limitierter Kapazität (Emsbrücke, Hasehubbrücke) auf eine leistungsfähigere Straße verlagert. Zusätzlich erfährt die Anschlussstelle Lingener Straße an die B 70 eine leichte Entlastung (ca. 2.200 Kfz/24h). Auch hier wird der Verkehr auf ein leistungsfähigeres Element umgeleitet.

Die Entlastungseffekte haben einen klaren und deutlichen Bezug zu den Gebieten nördlich der neuen Anschlussstelle. Die Entlastung aus Richtung Süden ist deutlich geringer, aber ebenfalls spürbar.

Als Konsequenz erfahren die Knotenpunkte Emsstraße / Schullendamm / An der Bleiche, Wallstraße / Lingener Straße, Lingener Straße / Anschlussstelle B 70 und Auf der Herrschstraße / Fürstenbergstraße Entlastungen auf ihren Knotenströmen auf den bezeichneten Achsen. Am Knotenpunkt An der Bleiche / Nagelshof hingegen kommt es zu Verschiebungen der Knotenströme. Zwar ergibt sich eine Entlastung auf der Relation Nord – Ost, jedoch erfahren die Relationen Ost – West und West – Süd Belastungszunahmen (vor allem Ost – West). Entsprechend wäre der westliche Knotenpunktarm anzupassen.

3.7 Fazit der Bestandsaufnahme

Generell kann den Verkehrsräumen in Meppen eine positive Bewertung erteilt werden. Punktuell sind allerdings Nachbesserungen anzustreben. Das Hauptaugenmerk richtet sich dabei auf die Beseitigung der Unfallstellen, dem Bereich zwischen der Ems- und der Hubbrücke und der Erweiterung des Parkleitsystems.

Die Anschlussstelle Nagelshof kann als Chance zur Stadtentwicklung angesehen werden.

Auch die Infrastruktur für Radfahrer ist im Wesentlichen gut aufgestellt. Nähere Ausführungen dazu gibt es im Radverkehrskonzept, bzw. werden teilweise in den nachfolgenden Kapiteln aufgegriffen.

4 Planungskonzept

4.1 Allgemeines

Im Folgenden werden Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs in Meppen vorgeschlagen. Diese Vorschläge sind als Diskussionsgrundlagen zu verstehen, welche durch detaillierte Untersuchungen weiter begründet werden sollten. Es wird zwar jeder Verkehrsträger einzeln betrachtet, jedoch sollte bei jeder Maßnahme darauf geachtet werden, diese in einem Zusammenhang mit allen Verkehrsträgern zu sehen. Sind bei einer genannten Maßnahme Auswirkungen auf andere Verkehrsträger abzusehen, so wird darauf verwiesen.

Die wichtigsten Vorschläge sind in Anlage 9 als Tabelle zusammengefasst.

4.2 Fuß- und Radverkehr

Im Rahmen des **Radverkehrskonzeptes** wurden mehrere Zielstellungen definiert. Sie sind zusammengefasst in Anlage 8.1 dargestellt. Hauptbestandteil des Maßnahmenkatalogs ist die sichere und vereinheitlichte Führung des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsachsen über benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen. Im Nebennetz soll der Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden. Dazu wurde zum Beispiel vorgeschlagen, die Achsen Schlaunstraße / Uhlandstraße und Esterfelder Stiege in Tempo-30-Bereiche umzuwandeln. Nähere Ausführungen dazu finden sich in Kapitel 4.4.3.

Weiterhin wurden Netzergänzungen vorgeschlagen, die im Allgemeinen nur einen kleinen Umfang haben. Dazu gehören zum Beispiel die Verbindung vom Haarbrücker Weg zur B 70 oder eine nördliche Nebenanlage am Knotenpunkt Nödiker Straße / Industriestraße / B 70. Weiterhin sollte eine Brücke über die Hase (in Verlängerung der Riedemannstraße) geprüft werden, um die Umwegstrecken für Fußgänger und Radfahrer zu minimieren. Gleiches gilt für eine weitere Brücke über die Ems. Sie kann dazu beitragen, die Radverkehrsbelastungen im Bereich Schullendamm / Emsbrücke zu senken.

Diese ist die erste Emsbrücke aus Westen kommend, entsprechend hoch ist sie frequentiert. In Verbindung mit der Hasestraße stellt sie die einzige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen sowie der Altstadt dar. Eine sichere Querung über den Schullendamm im Bereich der Emsbrücke wurde vorgeschlagen (Fahrbahnteiler oder Unterführung), ebenso über die Hasestraße im Bereich der Hasehubbrücke (Verlängerung Püntkers Patt). Gerade die Querung über die Hasestraße ist aber schwerlich baulich umsetzbar.

An strategisch wichtigen Stellen wurden weitere Querungsstellen vorgeschlagen (zum Beispiel an der Herzog-Arenberg-Straße und auf dem Schullendamm).

Dort, wo der Radfahrer auch zukünftig die Nebenanlage nutzen soll, ist sie in einen entsprechenden Zustand mit ausreichender Breite zu bringen. Im Radkonzept wurden die entsprechenden Stellen aufgelistet.

Die Abstellanlagen für Radfahrer sollten an einigen Stellen ergänzt werden, auch sollten moderne Bügelparker zum Einsatz kommen.

(Rad-)Wanderwege sollten in befestigter Weise hergestellt werden. Touristische Ziele im Stadtgebiet sollten ausgewiesen werden. Dazu sollten spezielle Programme aufgelegt werden, möglicherweise auch grenzübergreifend (Kommunen, Landkreise).

Ladesäulen für E-Bikes sind aufgrund der mittlerweile gängigen Reichweiten nur an für Radwanderer wichtigen Punkten notwendig (zum Beispiel Tourist-Info).

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen im Radverkehrskonzept empfiehlt sich eine Querungsstelle in Versen über die L 48. Nach den Prognoserechnungen wird die Belastung im Abschnitt vor der Grundschule weiter steigen (auf dann ca. 4.000 Kfz/24h). Hier empfiehlt sich, aus Gründen der Schulwegsicherung, der Einsatz einer Fußgänger-Signalanlage.

Der Eingangsbereich in die Fußgängerzone aus Richtung Westen sollte aufgewertet werden. Eine direkte Sichtbeziehung über die Nicolaus-Augustin-Straße ist nicht gegeben. Dies ist weniger ein Infrastrukturproblem als ein konzeptionelles. Ein attraktives Eingangsportale kann auch helfen, das Ungleichgewicht im ruhenden Verkehr etwas auszugleichen. Momentan gibt es einige Baumaßnahmen, die das Umfeld aufwerten werden (Neubau Sparkasse, inkl. Wohn- und Geschäftsflächen).

Nach der Straßenraumbewertung wird der Querschnitt der Burgstraße in Summe aller Kriterien nicht mit Handlungsbedarf versehen. Allerdings ist für das Einzelkriterium „Fußgängerlängsverkehr“ Handlungsbedarf ausgewiesen. Dies ist zurückzuführen auf die Fußwege, die teilweise sehr schmal ausfallen. Die Ursache dafür liegt in der gewachsenen Bausubstanz, eine Änderung würde einhergehen mit einer (teilweise) totalen Umgestaltung des Straßenraumes – davon betroffen sind nicht nur die Straßenanlagen selbst, sondern auch bestehende Gebäude. Da es sich um eine historische Straßenachse handelt, sollte im Sinne der Erhaltung und Pflege hier der Kompromiss gewählt werden, die Nebenanlage in ihrer heutigen Gestalt zu belassen. Es gibt Ausweichrouten (durch die Fußgängerzone, am Fuß- und Radweg des Dortmund-Ems-Kanals) und es gilt Tempo 30, so dass ein Eingriff in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen würde.

Auch an der Vitusstraße wird durch die Straßenraumbewertung eine zu schmale Nebenanlage (für Fußgänger und Radfahrer) ausgewiesen. Dieser Bereich ist auch im Radverkehrskonzept angesprochen mit dem Vorschlag, die vorhandenen Radanlagen (getrennter Fuß- und Radweg) zu verbreitern. Diese Änderung, ebenso wie eine Verbreiterung des Fußweges ist vermutlich nur unter Eingriff in den Baumbestand möglich. Da es sich hier um eine ästhetisch schöne Allee handelt und der Charakter der Straße durch einen Eingriff möglicherweise komplett geändert wird, sollte hier nach einer Lösung gefunden werden, den Baumbestand möglichst zu erhalten.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

4.3.1 Regionalverkehr

Da keine Fahrgastzahlen zur Auswertung vorliegen, kann derzeit keine konkrete Aussage darüber getroffen werden, ob ein Über- oder Mangelangebot der Linien vorhanden ist. Auf Grund der ländlichen Lage der Stadt Meppen wird das Fahrgastaufkommen eher niedrig sein und sich hauptsächlich auf Schüler- und Berufsverkehr beschränken.

Wie in der Anlage 3.3 erkennbar, sind die Außenbereiche der Stadt Meppen durch die Regionallinien gut abgedeckt. Lediglich im Bereich Euro-Industriepark gibt es keine Haltestelle. Bei über 300 Beschäftigten liegt hier ein gewisses Potential an zukünftigen Busreisenden vor. Da dort zurzeit keine Linie direkt daran vorbeifährt, ist die Einrichtung einer Haltestelle im Industriepark nur möglich, indem eine Linie angepasst wird. Die Linien 922 / 926 / 927 bieten sich dafür an – allerdings müsste neben einer Anpassung der Linie auch die Anpassung der Abfahrtszeiten erfolgen. Diese sind auf den Schülerverkehr ausgerichtet, und bedienen gerade im Feierabendverkehr die Haltestellen nur sporadisch.

Ansonsten gibt es zwar im Außenbereich nur wenige Lücken in der Abdeckung mit Haltestellen. Im südlichen Bereich von Rühle ist diese jedoch durch die Linienführungen bzw. Straßenbefahrbarkeiten schwer oder gar nicht zu schließen. An anderen Orten könnte über die Verschiebung und teilweise Ergänzung schon eher nachgedacht werden (zum Beispiel in Apeldorn). Anlage 8.2 zeigt eine Übersicht der genannten Haltestellenpositionen.

Die wirtschaftlich günstigste Lösungsfindung liegt hier im Aufgabengebiet der Busunternehmer.

4.3.2 Stadtverkehr

Die fünf Stadtbuslinien fahren derzeit im **60-Min-Takt** in alle vier Stadtteile (Esterfeld, Neustadt, Nödike und Feldkamp/Schleuse) und verbinden so die einzelnen Stadtgebiete miteinander. Der Stadtteil Nödike wird von der Linie 4 sogar im 30-Min-Takt angefahren, in Esterfeld ergibt sich durch die parallele Bedienung zweier Buslinien faktisch ebenfalls ein 30-Minuten-Takt. Im Bereich der Stadtmitte fahren sie parallel und treffen sich an der zentralen Umsteigehaltestelle Windthorstplatz. Hier sind die einzelnen Buslinien so miteinander verknüpft, dass sich Umsteigemöglichkeiten im 30-Min-Takt ergeben. Eine höhere Frequenz auf den Linien 2 und 4 ist nur unter Einsatz eines weiteren Busses möglich – wirtschaftlich ist dies nicht beherrschbar.

Chancen zur Steigerung der Haltestellenabdeckung liegen vor allem im Stadtverkehr. Anlage 8.2 zeigt (flächhaft), wo die Haltestelleneinzugsgebiete die Stadtbereiche nicht abdecken.

Im Stadtteil **Nödike** ist nahezu das gesamte südliche Gebiet (Gewerbe) nicht abgedeckt. Über den gesamten Tagesverlauf ist dies sicherlich nicht notwendig, es sollte jedoch überlegt werden, zum Arbeitsbeginn und –Ende ein oder zwei Fahrten anzubieten, jeweils in Fahrtrichtung Nödike. In der Anlage 8.2 ist ein entsprechender Vorschlag für einen Linienverlauf über die Industriestraße und Dieselstraße eingetragen.

Diese Strecke ist etwa 3.600 m länger als der jetzige Verlauf. Allein durch die Fahrzeit ist hierdurch ein Mehrbedarf von etwa 7 Minuten pro Strecke einzuplanen (bei $V=30$ km/h). Bei angenommenen drei Haltestellen beträgt die Aufenthaltszeit an den Haltestellen selbst weitere 2 bis 3 Minuten. Zwischen Landwehr und Borsigstraße würde der Bus nicht mehr 2 Minuten benötigen, sondern 10 Minuten (8 Minuten mehr). Demzufolge wäre der Bus nicht mehr h:14 an der Haltestelle Landwehr zurück (auf dem Weg zur Starthaltestelle Marktkauf), sondern um h:22. Um h:21 allerdings startet der nächste Umlauf an der Haltestelle Marktkauf, so dass es hier zu einer Verzögerung von 2 Minuten (inklusive Fahrzeit Landwehr – Marktkauf) kommen würde. Der Bus wäre gerade rechtzeitig zurück am Windthorstplatz (bei jetziger Linienführung), hätte jedoch keine Pufferzeiten mehr. Alternativ dazu könnte man die Start- und Endhaltestelle im Bereich Dieselstraße / Industriestraße anlegen, damit spart man eine halbe Schleife – allerdings würden die Haltestellen Borsigstraße und Max-Planck-Straße nur auf der Rückfahrt angefahren.

Auch gäbe es bei einer solch großen Schleife generell den Nachteil, dass die angefahrenen Haltestellen nur auf der Hin- oder der Rückfahrt angefahren werden, und somit die Bedienqualität in Gegenrichtung stark eingeschränkt ist.

Entlang der **Fürstenbergstraße** gibt es ebenfalls einen größeren Bereich, der nicht durch den ÖPNV bedient wird. Wünschenswert wäre eine Erschließung aufgrund der vorhandenen Einzelhandelsflächen. Durch die Gestaltung des Straßennetzes (keine Verbindung zur Nödiker Straße) müsste dies durch einen „Stich“ erfolgen – der Bus fährt bis zum Ende der Fürstenbergstraße, dreht dort, und fährt auf dem gleichen Weg wieder hinaus. Dieser Vorgang kostet viel Zeit, erschließt in Relation dazu aber nur ein kleines Gebiet. Eine Erschließung wird daher nicht rentabel sein.

In der Achse **Lingener Straße – Hasebrinkstraße** gibt es ebenfalls eine Unterversorgung. Hier fehlt eine Verbindung zwischen den Linien 4 und 5, die aufgrund der Linienwege nicht möglich ist. Denkbar ist hier eine Linienführung von Linie 4 über die Kanalstraße / Hasebrinkstraße / Lingener Straße, mit Haltestelle nah am Kreisverkehr Kanalstraße / Hasebrinkstraße. Durch diese Führung wird der Linienweg länger, eine entsprechende Prüfung hinsichtlich den Umsteigezeiten und der Wirtschaftlichkeit ist daher unabdingbar.

Entlang Schützenstraße und **Schützenhof** gibt es gar keine Haltestellen. Auch hier gibt es ein großes Potential durch die Arbeitskräfte. Spätestens mit der Realisierung des Stadtumbaus am Alten Emshafen, wo unter anderem attraktive Wohnquartiere geschaffen werden sollen, sollte ein Anschluss an den Stadtbus erfolgen. Unter Umständen kann hier eine neue Linie installiert werden, die den Schützenhof und den Schlagbrückener Weg miteinander verbindet. Sie kann gleichzeitig die Haselünner Straße an das Stadtbussystem anschließen. Wird diese Linie über den Bahnhof geführt, ergibt sich ein direkter Umsteigepunkt mit Linie 5. Die Linie 2 wird mehrfach gekreuzt. Dadurch, dass es Verknüpfungspunkte zu den Linien über den Windthorstplatz gibt, ist eine direkte Führung dorthin nicht notwendig. Die neue Linie wäre somit eine Zubringerlinie für die anderen Linien in der Peripherie. Sie würde auch an den Parkflächen am alten Güterbahnhof halten und diese in ein P+R-Konzept integrieren (siehe Kapitel 4.3.6).

Im Baugebiet **Esters Hof** gibt es eine klare Unterversorgung. Es sollte überlegt werden, die Linie 1 dorthin zu verlängern. Dafür würde allerdings vermutlich die Haltestelle „Friedhof Esterfeld“ entfallen oder nur bei verkürzter Linienführung angefahren werden. Aufgrund des Erschließungsstraßensystems wird eine geeignete Wendestelle allerdings schwierig zu finden sein. Denkbar ist, über den Gerstenfeldweg ein- und den Buchweizenweg auszufahren. Da dies allerdings nur mit verminderter Geschwindigkeit möglich ist, ist ein entsprechender Zeitbedarf dafür notwendig. Dieser ist wirtschaftlich zu prüfen.

Auch am **Feldkamp** gibt es eine größere Lücke, jedoch ist diese auch nur über Fahrten über das Erschließungsstraßensystem zu schließen – aufgrund dessen Struktur ist dies aber nicht empfehlenswert.

Im Zuge der Entwicklung eines **P+R-Systems** sind weitere Haltestellen denkbar / notwendig. Die entsprechenden Ausführungen dazu finden sich im Kapitel 4.3.6.

4.3.3 Optimierung der Vertaktung

Der Fahrgast wünscht sich in der Regel einen kurzen Takt und ein Angebot, welches den ganzen Tag über aufrechterhalten wird. Daher sind leicht einprägsame Abfahrtszeiten und Takte von hoher Wichtigkeit.

In Meppen fahren nur wenige Linien mit einem durchgängig gleichmäßigen Takt. Abweichungen vom Takt ergeben sich aus der Anpassung an den Schulverkehr. Die fünf Stadtbuslinien jedoch verkehren in einem regelmäßigen 60-Min-Takt, Linie 4 sogar alle 30 Minuten.

Die anderen Linien sind fast ausschließlich auf die Schülerbeförderung und die Stoßzeiten ausgelegt, was wochentags zu sehr unregelmäßigen Takten führt, die für den Fahrgast schwer zu merken sind. An Samstagen dagegen sind die Takte fast aller Linien wesentlich gleichmäßiger.

Die Verknüpfung zwischen den Regionallinien und den Stadtbuslinien ist ebenfalls eher vom Zufall abhängig. Auf Strecken mit hohem Fahrgastpotenzial sollte versucht werden, den Takt der Stadtbuslinien auf die Regionallinien abzustimmen, um auswärtige Fahrgäste im Innenbereich schnell weiter befördern zu können.

An Samstagen wird das Angebot teilweise beibehalten. An Sonntagen fahren keine Busse, eine Ausnahme besteht an verkaufsoffenen Sonntagen.

4.3.4 Verbesserung der Ausstattung der Haltestellen

Die jeweilige Ausstattung der Haltestellen in Meppen und im Umland variiert. Hier sollte ein Mindeststandard definiert werden, der an besonderen Haltestellen gehoben wird. **Dieser Mindeststandard umfasst die Haltestellenstele und eine Fahrplanauskunft.** Er sollte an Haltestellen ange-
setzt werden, die sich an Außerortsstraßen befinden, an denen sich keine Nebenanlagen befinden.

Die Haltestellenstele sollte einheitlich, sauber und auffällig sein. Bisher hat jeder Anbieter seine eigene Stele. Es ist allerdings denkbar, auch weiterhin eine deutlich optische Trennung zwischen den Stelen der Haltestellen des Regional- und Stadtverkehrs aufrecht zu erhalten.

In Innerortslagen sollten möglichst **Wartehäuschen, Sitzmöblierung und Abfallbehältnis** vorhanden sein. Die Gestaltung des Fahrgastunterstandes kann für Stadt und Dörfer unterschiedlich erfolgen – in der Kernstadt Meppen kommen meist gläserne Unterstände zum Einsatz, in den Dörfern eher die „rustikalen“ Holzhäuschen. Aus Sicherheitsgründen (Versteckmöglichkeiten für Personen mit zweifelhaften Absichten), aber auch, damit der Busfahrer in Wartehäuschen sitzende Passagiere überhaupt sehen kann, sollten diese Holzhäuser so transparent wie möglich sein. Dies beinhaltet auch, die freien Flächen nicht durch Werbung zu verstellen. Wenn neue Unterstände aufgebaut werden, sollte diese mit einem **eigenen Licht** ausgerüstet werden. Die Fahrplaninformationen sollten innerhalb des Unterstandes angebracht werden (Regenschutz beim lesen). Die Möblierung und das Abfallsystem sollten den ortstypischen Ausstattungen entsprechen – auch hier gibt es Unterschiede zwischen Stadt und Umland, die im Sinne einer Identifizierung „gepflegt“ werden sollten.

Eine **Wartefläche** ist nur dort anzulegen, wo sich der Bedarf aus einer engen Nebenanlage und/oder einer Führung der Radfahrer über die Nebenanlage ergeben. Hintergrund ist, die Ströme der ein- und aussteigenden Fahrgäste von denen der Radfahrer zu trennen. Auch wartende Passagiere sollten nicht im Weg der Radfahrer stehen. Bei engen Nebenanlagen soll verhindert werden, dass Fußgänger über Grünstreifen ausweichen müssen, wenn Fahrgäste auf den Bus warten.

Fahrradbügel sind dort notwendig, wo die Haltestellen ein weites Einzugsgebiet abdecken müssen, bzw. auch an anderen Haltestellen, an denen der Weg zur Haltestelle zu Fuß länger ist. Hier ist punktuell und für jede Haltestelle zu prüfen, ob und wie viele Bügel benötigt werden. An den Umsteigepunkten des Busses zu anderen Verkehrsträgern (Bahn, P+R) sind sie obligatorisch.

An über 90% aller Haltestellen fehlen die Einrichtungen für Sehbehinderte in Form von **Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern**. Bei den Haltestellen, an denen diese vorhanden sind, handelt es sich ausnahmslos um Neubauten. Ebenso verhält es sich mit **erhöhten Einstiegen**, diese sind nur bei modernisierten Haltestellen vorhanden. Hier sollten alle Haltestellen mit höheren Fahrgastfrequenzen bzw. an Einrichtungen mit entsprechend zu erwarteten Klientel schnellstmöglich nachgerüstet werden. Dieses Klientel begrenzt sich dabei nicht nur auf „Behinderte“. Auch ältere Menschen, Menschen mit Gehbehinderungen (zum Beispiel Gipsbein) oder Personen mit Kinderwagen sind Nutzer diese barrierefreien Gestaltung. In Absprache mit den entsprechenden Verbänden sollte die Barrierefreiheit – nicht nur bei Haltestellen – ausgebaut werden

Für die Haltestellen sollte ein **Konzept** erstellt werden. Dieses berücksichtigt die Lage und Funktion der Haltestellen und weist diesen den wünschenswerten Ausstattungsstandard zu. Aus dem Vergleich zwischen IST und SOLL, wofür der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan die Grundlage liefern kann, können die Haltestellen in Reihenfolge (zum Beispiel nach Dringlichkeit) gebracht werden. Diese können dann nach und nach, bzw. bei Ausbau einer Straße, dem Standard angepasst werden.

Bei besonders stark frequentierten Haltestellen wie Bahnhof und Windthorstplatz sind besondere Ausstattungsmerkmale denkbar, die einen zusätzlichen Komfort für den Fahrgast bieten. Dies könnten sein:

- Infopoints, an denen Fahrpläne und andere Informationen erhältlich sind
- Öffentliche Toiletten
- Kiosk
- Elektronische Anzeigetafeln, die Wartezeiten und Linien anzeigen

Um die Attraktivität der Haltestellen zu erhalten, sollten entstandene Schäden und Verunreinigungen so schnell wie möglich entfernt werden. Regelmäßige Kontrollen sind daher notwendig. Auch das Haltestellenkennzeichen sollte regelmäßig gereinigt und gegebenenfalls, falls die Erkennbarkeit eingeschränkt wird, von wucherndem Bewuchs befreit werden.

Einige Haltestellen sind unabhängig davon bereits heute zu überarbeiten:

An der Haltestelle „**Junkersstraße**“ der Linie 4 gibt es keine Wartefläche. Es scheint sich aber im Bereich der Haltestelle auf dem Grünstreifen eine morastige Fläche entwickelt zu haben – Fahrgäste steigen somit direkt in eine Pfütze aus bzw. müssen in einer Pfütze auf den Bus warten. Hier sollte eine Wartefläche schnellstmöglich eingerichtet werden. Diese sollte an die bestehende Nebenanlage anschließen.

Die Haltestelle „**Sanddornstraße**“ (Linie 3) besteht nur aus einer geschotterten Fläche auf einem Grünstreifen. Hier sollte bis zur Einmündung des Versorgungszentrums ein Gehweg angelegt werden. Problematischer ist allerdings die Lage der Haltestelle zu bewerten: Steht ein Bus an der Haltestelle, verdeckt er die Sicht für Fahrzeuge, die aus dem Parkplatz ausfahren. Möglicherweise kann man in der Umfahrung des Zentrums eine Wendeanlage inklusive Haltestelle anlegen. Die Probleme von Gehweg und Sicht wären damit gelöst, jedoch wird in einem solchen Fall die Haltestelle „versteckt“.

Die Haltestelle „**Tulpenstraße**“ der Linie 3 in Richtung Esterfeld befindet sich an einem Parkstreifen. Um hier Missverständnisse in der Nutzung des Streifens zu vermeiden, sollte der Bereich der Haltestelle mindestens abmarkiert werden (Zeichen 299 StVO, „Zickzacklinie“). Die Haltestelle als solche besteht nur aus dem Haltestellenschild, welches leicht übersehen werden kann. Besser wäre jedoch der Rückbau im Bereich der Haltestelle, da der Parkstreifen nicht die notwendige Breite einer Busbucht aufweist.

Beide Haltestellen „**Zur Waldbühne**“ der Linie 3 sind neu angelegt. Sie verfügen über neues Pflaster, Buskapsteine, Blindenleitstreifen und teilweise über separate Warteflächen. Die nördliche Haltestelle besitzt keinen Gehweganschluss, wahrscheinlich auch deshalb, weil auf der gesamten Nordseite keine Nebenanlage vorhanden ist. In Richtung Neelandstraße sind aber deutliche Spuren über die Grünfläche erkennbar – zumindest in diese Richtung scheint Bedarf für eine befestigte Lauffläche vorhanden zu sein. Sie sollte deshalb nachgearbeitet werden.

4.3.5 Informationsverbesserung

Eine weitere Möglichkeit zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV liegt im Bereich der Fahrgastinformation. Hier bestehen große Defizite in den Gebieten:

- Information im Internet
- Information an den Haltestellen
- Information für Haushalte
- Allgemeine Linien-, Haltestellen- und Fahrplaninformation

Es sollte darauf geachtet werden, auf allen Informationswegen ein einheitliches Design zu kreieren, so dass bereits auf den ersten Blick erkennbar ist, dass es sich bei der vorliegenden Information um eine Information des Meppener ÖPNV handelt (corporate design).

Wie oben beschrieben, stimmen die Informationen an Haltestelle und Internet teilweise nicht überein. Zusätzlich sind die Informationen im **Internet** schwierig zu finden. Auf der Homepage der Stadt Meppen findet sich der Menüpunkt „ÖPNV“ unter „Service und Aktuelles“. Die unter diesem Punkt aufgerufenen Informationen beschränken sich allerdings auf Links zu den Busunternehmen und einer Eingabemaske zur Fahrplanauskunft. Diese ist jedoch nur schwer zu bedienen und setzt eine gewisse Ortskenntnis voraus.

Linienpläne und Preisauskünfte können nur über die jeweilige Homepage der Busunternehmer bezogen werden und liegen dort in verschiedenen Qualitäten vor.

Zur Verbesserung der oben genannten Punkte ist als erste Maßnahme die Einrichtung einer Homepage empfehlenswert, die ausschließlich den ÖPNV in und um Meppen zum Inhalt hat. In Zusammenarbeit mit den verschiedenen Anbietern sollte ein einheitliches Layout erschaffen werden, welches sich durch einfache Bedienung, Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit auszeichnet.

Folgende Informationen sollten vorhanden sein:

- Fahrpläne in Form von Linienplan, Aushangfahrplan und Netzplan
- Haltestellen
- Tarife und Preisstufen, Angebote, wie z.B. das Öko-Ticket im Stadtverkehr
- Besondere Beförderungsangebote, wie Behindertenbeförderung und Rufbusse
- Störungen und Sonderaktionen
- Kontakte

Die Homepage soll übersichtlich, leicht verständlich und ansprechend gestaltet sein. Alle Pläne sollen auch als Druckversionen zur Verfügung stehen und ein geeignetes Format aufweisen. Durch Zusammenarbeit der Linienbetreiber kann die Seite zusätzlich als Werbemittel für das jeweilige Busunternehmen genutzt werden.

Um die Information an **Haltestellen** zu verbessern, sollten die Aushangfahrpläne, besonders die der Regionallinien, ansprechender gestaltet werden und die Tarifinformationen und Netzpläne müssen an allen Haltestellen vorhanden sein. Hier sollte wieder das einheitliche Layout der Homepage erkennbar sein. Zudem sollte jede Haltestelle zweifelsfrei identifizierbar sein, durch deutliche Kennzeichnung mit dem Haltestellennamen. An dieser Stelle sollten sich auch die Linienbetreiber abstimmen und eine einheitliche Namensgebung festlegen, denn die unterschiedliche Bezeichnung einer Haltestelle sorgt für Verwirrung beim Fahrgast. Eine bessere Lesbarkeit sollte angestrebt werden. Möglicherweise sollten die Fahrpläne nicht alle Haltestellen einer Linie umfassen, sondern nur die Abfahrtszeiten der jeweiligen betreffenden Haltestellen.

Der Haltestellenmast sollte nur einmal vorhanden sein und alle Linien ausweisen, von denen die Haltestelle angefahren wird. Bei verschiedenen Linienbetreibern können die Namen der Unternehmen zusammen aufgeführt werden.

Jeder Haushalt sollte mit ausreichend Informationen versorgt sein, auch wenn keine Internetverbindung vorhanden ist. Hierfür eignen sich **Fahrpläne im Handtaschenformat** gut. Mit Postwurfsendungen, können die Mittel Werbung und Information kombiniert werden. Eine Gesamtübersicht über alle Linien und den dazugehörigen Fahrplänen könnten in einem kleinformatigen Handbuch zusammengefasst werden. So ständen dem Fahrgast mit einem Griff alle nötigen Informationen zur Verfügung. Hier ist die Zusammenarbeit der Unternehmen gefragt. Informationen zu Preisen, Rufbussen sowie zu den jeweiligen Busunternehmen können ebenfalls im Handbuch abgedruckt werden.

Generell sollten Fahrpläne an Haltestellen wie „Bahnhof“ oder „Windthorstplatz“ an so genannten Infopoints zu haben sein oder auch im Fahrzeug selbst zum Mitnehmen bereitliegen. Auch an anderen Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequenz (Krankenhaus, Landkreis, Schulen, Domhof) sollten die Fahrpläne bereit liegen.

In vorhandenen **Stadtplänen** sind die Informationen oft fehlerhaft, weil sich die Haltestellen z.B. an einer anderen Position befinden. Die Stadtpläne von Meppen sollten aktualisiert und Haltestellen deutlicher hervorgehoben werden. Nach Möglichkeit sollte zudem angegeben werden, von welchen Linien sie befahren werden.

Der **Bürgerbrief** und das **Schnupperticket** zur Einführung des neuen Stadtbussystems sind genau diese Aktionen, die helfen, das Bussystem in positiver Art an die Bürger heranzuführen. Auch das **kostenfreie Busfahren an Adventssamstagen** gehört dazu und sollte aktiver Beworben werden. Eine weitere Möglichkeit kann das Angebot von **Jobtickets** sein – diese sind allerdings nicht einfach „nur“ zur Verfügung zu stellen, sondern es sollten in einer Informationsveranstaltung die Vorzüge sowie das Bussystem an sich vorgestellt werden. Auch sollten Stadtfeste und ähnliche Gelegenheiten genutzt werden, den Bürgern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und den Busverkehr zu bewerben.

In der heutigen Zeit nahezu unverzichtbar sind Informationen, die über eine **Handy-App** zur Verfügung gestellt werden können. Hier ergibt sich auch die Möglichkeit, Reiseauskünfte „live“ abzufragen.

4.3.6 P+R-System

Ein P+R-System (P+R bedeutet Park and Ride, frei übersetzt etwa Parken und Fahren) bietet die Möglichkeit, dass einpendelnden Pkw-Fahrer ihr Fahrzeug am Stadtrand bzw. an einer Einfallstraße abstellen können und von dort mit dem Bus und/oder der Bahn in die Stadt fahren können. Ziel ist es, die Anzahl an (morgens) in die Stadt einfahrenden (und abends wieder ausfahrenden) Pkw zu reduzieren und somit die vorhandene Infrastruktur in der Innenstadt (Straßen und Knotenpunkte, aber auch Parkplätze) besser nutzen zu können.

Ein positives Beispiel für die Gestaltung von P+R ist die niederländische Stadt Groningen. Dort werden Pkw schon weit vor den Toren der Stadt auf mehreren Parkplätzen aus allen Richtungen „abgefangen“. Diese Parkplätze sind mit einem sehr leistungsstarken ÖPNV verbunden (Bus spätestens alle 10 Minuten mit direkter Anbindung an die Innenstadt). Das Parken ist (meist) kostenlos und das Busticket gilt für bis zu 5 Personen. P+R wird auf der Homepage der Stadt ausführlich beschrieben.

Die Stadt Meppen besitzt nicht die Verkehrsbedeutung für Einpendler wie Groningen, daher ist ein solch aufwendiges System nicht notwendig. Auch von der Struktur her ist es nicht sinnvoll, ein P+R-System in großem Stil anzulegen: Die Stadt selbst ist in ihrer Ausdehnung eher klein, die Gewerbegebiete Nödike und Schützenhof liegen direkt an der B 70, und die B 70 selbst führt nicht an Meppen vorbei, sondern direkt hindurch (hat mehrere Anschlussstellen in der Kernstadt). Und da es auch in der Innenstadt stets freie Parkplätze gibt, ist die Motivation, das eigene Fahrzeug nicht mitzuführen, eher als gering einzuschätzen. Nichtsdestotrotz sollten vor allem für Berufspendler entsprechende Möglichkeiten vorgehalten werden, auch, um die Verkehrsbelastung auf der Achse Emsstraße – Hasestraße möglichst gering zu halten.

Neben der **B 70** haben die **L 47** (etwa 10.600 Kfz/24h) und die **Haselünner Straße** (etwa 7.800 Kfz/24h) größere Verkehrsbedeutung als Zubringerstraßen von außerhalb nach Meppen. In den Anlagen 2.4. und 2.5 ist erkennbar, dass die weiteren zuführenden Straßen Belastungen von teilweise deutlich unter 5.000 Kfz/24h aufweisen.

Entlang der **L 47** gibt es bisher weder einen großen Parkplatz, noch einen Anschluss an den Stadtbus. Beides müsste hergestellt werden. Für den Stadtbus ist dazu eine Abänderung des Linienweges der Linie 1 oder eine komplett neue Linie notwendig. Die Verbindung zwischen dem P+R-Platz und der Innenstadt sollte möglichst schnell und direkt mit dem Bus geschehen, die Linie 1 hingegen fährt in mehreren Schleifen durch Esterfeld und ist daher für Einpendler nicht attraktiv. Die an der Haltestelle „Fullener Straße“ haltenden Regionalbusse fahren unregelmäßig und die Linie 929 hat keine Verbindung zur Innenstadt (nur Bahnhof). An der L 47 einen P+R-Platz einzurichten, hat eine große verkehrliche Bedeutung (die L 47 ist die größte Einfallstraße aus Westen und Südwesten), jedoch ist dafür sehr viel Aufwand notwendig.

Auch an der **Haselünner Straße** gibt es bisher weder eine geeignete Parkfläche, noch einen Anschluss an den Stadtbus mit direkter Verbindung in die Innenstadt. Hier bedient die Linie 933 die Haltestellen „Dürenkämpe“ und „Schlagbrückener Weg“ in regelmäßigem Takt und über den gesamten Tag, jedoch nur bis zum Bahnhof in akzeptabler Zeit. Zwischen Windthorstplatz und Bahnhof benötigt der Bus 8 Minuten – zuviel, um eine schnelle Alternative zum eigenen Pkw zu bieten. Um nur zwischen Schlagbrückener Weg und Bahnhof zu pendeln ist die Strecke zu kurz, um attraktiv genug für den Wechsel zwischen Pkw und Bus zu sein. Im Zuge des Ausbaus der B 402 / E 233 wird die Anschlussstelle an die B 70 in diesem Bereich entfallen, die Straße verliert ihre jetzige Verkehrsbedeutung. Ein P+R-Platz verliert somit langfristig ebenfalls an Bedeutung.

Aus **Richtung Norden** kommend gibt es zwei geeignete Parkflächen: an der K 247 (der Parkplatz für Fußballspiele) und an der Lathener Straße (am THW). Beide sind jedoch bisher ohne Anschluss an das Busnetz, weder an das Stadtbusnetz, noch an das Regionalbusnetz. Aufgrund der Nähe zur B 70, und somit indirekt auch zur B 402 liegen die Parkplätze ideal. Eine Nutzung als P+R wird aufgrund der fehlenden Busverbindungen an den Stadtbus schwierig,

Auch aus **Richtung Süden** wäre es wünschenswert, einen entsprechenden P+R-Platz anbieten zu können. Idealerweise liegt er südlich des Knotenpunktes B 70 / Industriestraße, so dass dieser entlastet wird. Allerdings gibt es auch hier bisher keinen Busanschluss. Es ist denkbar, die mögliche Linienausweitung der Linie 4 dazu zu nutzen, in der Nähe der südlichsten Haltestelle im Bereich der Anschlussstelle Dieselstraße einen entsprechenden Parkplatz anzulegen.

Grundsätzlich ist denkbar, an **jeder äußeren Bushaltestelle des Stadtbusses** zumindest eine kleine Parkfläche für P+R vorzuhalten. Hier bieten sich Haltestellen an der Nödiker Straße (Linie 4), im Bereich Schleusengruppe / Feldkamp (Linie 5) und mit Abstrichen an der Versener Straße (Linie 1 oder 3) an. Diese Plätze sind jedoch nur als Ergänzungen zu sehen und sollten daher, auch im Sinne eines verträglichen Straßenbildes, klein ausfallen.

Am **Bahnhof** selbst gibt es P+R-Plätze. Sie stellen die Verbindung zwischen Pkw und Zug her, und entlasten somit die das Straßennetz von den Auspendlern. Sie stellen ein wichtiges Instrument zur Intermodalität dar, welches vor allem entlastende Wirkung auf Straßen außerhalb von Meppen hat. Sie sind als übergeordnetes, interkommunales Instrument anzusehen, da es ähnliche Stationen in anderen Städten gibt, die wiederum für eine Reduzierung der Einpendler per Pkw nach Meppen sorgen.

Am alten **Güterbahnhof** gibt es eine weitere Parkfläche, die von Auspendlern (zum Zug) und von Fahrgemeinschaften genutzt werden kann (P 15 in der Anlage 4.1.1). Hier gibt es zurzeit noch keinen Busanschluss. Bei Einrichtung einer neuen Linie könnte dies geändert werden.

An der **Fürstenbergstraße** gibt es ebenfalls einen Pendlerparkplatz ohne Busanschluss. Es sollte geprüft werden, ob nicht nahe des Knotenpunktes Fürstenbergstraße / Auf der Herrschwiese eine Bushaltestelle eingerichtet werden kann, um diese Lücke zu schließen.

Generell sollten **P+R-Anlagen auch Plätze für Pendlerparken** vorhalten (siehe Kapitel 4.4.6), zumal auch beide Nutzungen nicht pauschal zu trennen sind. Auf Pendlerparkplätzen werden Fahrgemeinschaften beschlossen, die Anzahl an fahrenden Pkw im Straßennetz sinkt. Und jeder Mitfahrer kann theoretisch auch mit dem Bus anreisen, so dass es positive Effekte für den MIV und den ÖPNV geben kann. Die Anforderungen, die an die Parkplatzanlage selbst gestellt werden, sind in Kapitel 4.4.6 aufgeführt.

Bei Realisierung einer weiteren Anschlussstelle an die B 70 im Bereich **Nagelshof** sollten auch dort geprüft werden, einen P+R-Platz einzurichten. Möglicherweise kann der vorhandene Parkplatz dafür genutzt werden, falls er nicht vollständig durch die Anschlussstelle überplant wird. Pkw würden direkt an der B 70 „abgefangen“ werden. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Innenstadt bietet sich hier eher ein Pendlerparkplatz an, die Motivation, für die letzten hundert Meter auf einen Bus umzusteigen wird hingegen gering sein. Für P+R lohnt sich dieser Platz daher nur für Pendler, die nicht die Innenstadt zum eigentlichen Ziel haben, und für die vorher erreichbare P+R-Anlagen nicht die gewünschte Busanbindung anbieten können.

4.3.7 Weiteres

Die bisher genannten Maßnahmen zielen darauf ab, den Busverkehr für dessen Nutzer attraktiver zu gestalten. Die folgenden Maßnahmen sollen helfen, den Busverkehr für den Betreiber zu attraktivieren sowie näher in den Fokus seiner Umwelt zu rücken – nicht als lästiges Beiwerk, sondern als vollwertiges Verkehrsmittel, und manchmal auch Mittel zu einem anderen Zweck:

Gegenüberliegende Bushaltestellen – wie etwa „Zur Waldbühne“ – eignen sich dazu, den fließenden Verkehr zu entschleunigen. Durch **vorgezogene Seitenräume und Engstellen** ist ein Überholen des Haltenden Busses nicht möglich. Es steigt die Sicherheit für die Fahrgäste. Unvermitteltes Betreten der Straße (weil man schnell noch den Bus bekommen will, oder nach dem Aussteigen) bleibt folgenlos.

Aus einem ähnlichen Grund sollte geprüft werden, möglichst viele **Busbuchten im Stadtgebiet zurückzubauen**. Der Bus steht dann direkt am Fahrbahnrand und kann nur überholt werden, wenn kein Gegenverkehr kommt. Durch die gerade Anfahrt an die Haltestelle entfallen starke Lenkbewegungen – ein Komfortgewinn für die Fahrgäste. Der Bus muss nicht warten, bis er von der Haltestelle gelassen wird – ein Fahrzeitgewinn für den Bus, der eins zu eins an die Fahrgäste weitergegeben wird. Und schließlich sind Busbuchten gerade im Winter für den Winterdienst schlecht zu beräumen – mit dem Ergebnis, dass der Schnee in die Bucht geschoben wird und dort liegen bleibt. Weiterhin benötigen richtlinienkonforme Busbuchten eine gewisse Geometrie, was sie in der Regel in ihrer Länge streckt. Erhöhte Flächennotwendigkeit ist die Folge. An strategisch wichtigen Punkten, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen (zum Beispiel Gymnasium Marianum) oder Start-/Endhaltestellen (wie die Haltestelle „Marktkauf“) sollten die Busbuchten jedoch beibehalten werden.

In anderen Städten oft diskutiert ist das Thema der Beschleunigung der Busse durch eine **Beeinflussung von Signalanlagen**. In Meppen bietet sich dieses aufgrund der geringen Anzahl an Signalanlagen nicht an: Es befindet sich neun Signalanlagen auf Fahrwegen der Stadtbusse. Von diesen befinden sich drei im hoch sensiblen Bereich zwischen Emsstraße / Wallstraße und Poststraße / Herzog-Arenberg-Straße. Hier ist es bereits ohne den Einfluss des Busses in der Hauptverkehrszeit schwierig, den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Da dieser Bereich von fast allen Linien durchfahren wird (Knotenpunkt Emsstraße / Windthorstplatz wird von allen Linien befahren), ist eine hohe Anzahl an Beeinflussungen zu erwarten. Zwei weitere Anlagen befinden sich an den Knotenpunkten Wallstraße / Nagelshof und Wallstraße / Lingener Straße – ebenfalls sensible Bereiche in der Hauptverkehrszeit. Die weiteren Anlagen sind verstreut zueinander und werden von verschiedenen Linien durchfahren – ein zusammenhängendes Konzept, welches die Grundvoraussetzung für die Förderfähigkeit einer Beeinflussung von Signalanlagen wäre, ist damit nicht aufstellbar.

4.4 MIV

4.4.1 Ausbau E 233

Gegenwärtig laufen Planungen, die B 402 / E 233 zu einem vierstreifigen Querschnitt umzubauen, welcher als Krafftfahrtstraße gewidmet werden soll. Die Umwidmung als Krafftfahrtstraße bedeutet, dass es zukünftig nur noch ausgewählte Anschlussstellen des untergeordneten Netzes an die Bundesstraße geben wird. Diese werden planfrei ausgeführt, das heißt, über Ein- und Ausfädelstreifen auf der E 233 realisiert. Es wird keine Ein- oder Abbiegevorgänge mehr geben. Es entfallen Wegeverbindungen bzw. müssen ersetzt werden. Obwohl der Ausbau der Bundesstraße vordergründig Auswirkungen auf Durchgangsverkehre hat, so ergeben sich doch im Straßennetz der Stadt Meppen einige Veränderungen.

Die sich ergebenden Auswirkungen bezüglich Verkehrsverlagerungen sind in Kapitel 3.5 dargestellt, in den folgenden Ausführungen werden die entsprechenden Konsequenzen für das Straßennetz außerhalb der Kernstadt Meppen benannt.

Die hier dargestellten Überlegungen gründen sich auf Planungen der „Arbeitsgemeinschaft E 233“. Der Stand der Arbeiten bezieht sich auf September und Dezember 2012 und ist mit „Vorentwurf“ gekennzeichnet. Möglicherweise ergeben sich im Detail noch Änderungen in der Planung, die Anzahl der Anschlussstellen kann aber als fix angesehen werden.

Der **Knotenpunkt A 31 / E 233** wird zwar in seiner Geometrie überarbeitet. Es ergeben sich aber keine Änderungen in der generellen Führung der Verkehrsströme, so dass hier keine Änderungen im weiteren Netz notwendig werden.

Der **Knotenpunkt an der Nord-Süd-Straße** wird aufgelöst. Die Nord-Süd-Straße wird künftig nur noch die E 233 überqueren. Es führt eine Parallelstraße zur **Neuversener Straße**, dort wird eine neue Anschlussstelle eingerichtet. Der Euro-Industriepark wird somit – aus Richtung der A 31 – schwerer und nur durch einen Umweg zu erreichen sein. Gleiches gilt für die JVA. Der Umweg zum Euro-Industriepark wird etwa 3 km betragen. Die wegweisende Beschilderung muss entsprechend gut und verständlich erfolgen.

Auch die **Anschlussstellen Meppener Straße und L 48 in Versen** werden entfallen. Hier müssen Betroffene auf die Anschlussstelle Neuversener Straße bzw. Am Nordkreuz (B 70 / B 402) ausweichen. Hier entstehen vor allem aus Richtung Süden Umwege, allerdings ist der Großteil der Verkehre in Richtung Norden orientiert. Gerade aus Richtung Süden ist die Wegführung nicht einfach und sollte daher entsprechend eindeutig ausgeschildert werden. Die Gewerbebetriebe an der Meppener Straße sollten in diese Beschilderung integriert werden.

Das **Nordkreuz (B 70 / B 402)** wird komplett umgestaltet. Zukünftig wird die B 402 durchgängig geführt und die B 70 erhält einen Knotenpunkt an die B 402 und einen Knotenpunkt mit dem untergeordneten Netz – beide Knotenpunkte als Lichtsignalanlage. Verschiedene Berechnungen in der Planungsphase haben gezeigt, dass die dargestellte Variante über keine Reserven in der Leistungsfähigkeit verfügt. Knackpunkt ist hier der südliche Knotenpunkt der B 70. Wegen der geplanten Funktion der B 402 und der bereits vorhandenen Funktion der B 70 sollte hier versucht werden, möglichst planfreie Knotenpunkte zu schaffen – damit sind auch Reserven möglich, die weitere, zukünftige Entwicklungen in Bezug auf eine weitere Erhöhung der Verkehrsbelastung ermöglichen. Aufgrund der Randbedingungen (Brückenbauwerke über Straßen und Schienen, Trasse des Dortmund-Ems-Kanals, Anschluss an die K 247 und die die Straße Schießplatz) wird dies nicht einfach werden. Sollte nur eine Lösung mit Knotenpunkten baulich umsetzbar sein, so sollte diese so leistungsfähig wie möglich ausgeführt werden. Dazu sollten doppelte Abbiegestreifen ebenso geprüft werden wie Rechtsabbiegerbypässe.

Der Anschluss der **Haselünner Straße** an die B 402 entfällt, es wird eine Parallelstraße zur B 402 bis zur Anschlussstelle Bokeloh geben. Grund dafür ist, dass die Achse der E 233 aus ihrer jetzigen Lage in Richtung Norden verschoben wird und zukünftig nördlich von Dürenkämpe verläuft.

Die **Anschlussstelle Bokeloh** verbleibt zwar in ihrer jetzigen Lage, wird aber – aufgrund der Zwangspunkte – in zwei Teilanschlussstellen getrennt. Der nördliche Teil (Abfahrt von der E 233 aus Richtung Osten und Auffahrt in Richtung Westen) erfolgt im direkten Anschluss an die L 61. Der südliche Anschluss wird in Richtung Westen verschoben, es wird eine Parallelstraße zur B 402 errichtet, welche die Haselünner Straße, die Anschlussstelle West, die K 224 und die Anschlussstelle Ost / L 61 miteinander verbindet.

Das bisher abgestimmte Anschlussstellenkonzept sieht somit nur noch 4 Anschlussstellen im Stadtgebiet von Meppen vor. Das sind zwei weniger als bisher. Teilweise sind einschneidende bauliche Veränderungen notwendig. Es sind auch – teilweise verbunden mit langen Umwegfahrten – Verlagerungen der Verkehrsströme zu erwarten, Be- und Entlastungseffekte sind jedoch nur lokal an den jeweiligen Anschlussstellen zu erwarten (siehe Kapitel 3.5). Insgesamt ist daher nicht unbedingt von einer Verbesserung der Situation für die Stadt Meppen auszugehen.

Die Planungshoheit der E 233 liegt nicht in der Hand der Stadt Meppen. Im Interesse aller Planungsbeteiligten sind Lösungen zu finden, die sowohl eine Umsetzung der Ausbauplanungen ermöglichen, gleichzeitig aber möglichst wenig negative Auswirkungen (Flächenressourcen, Umwegfahrten, Erreichbarkeiten landwirtschaftlicher Flächen und Hofstellen, ...) nach sich ziehen. Hier sind vermutlich Kompromisse hinzunehmen. Ziel sollte es aber sein, an einigen Stellen „Optimierungsbedarf“ anzuzeigen und vielleicht auch umsetzen zu können.

4.4.2 Hauptverkehrsachsen und Innenstadtring

Die Hauptverkehrsachsen stellen das Vorrangnetz dar. Dieses soll hauptsächlich den Kfz-Verkehr aufnehmen und daher möglichst leistungsfähig ausfallen. Gleichzeitig sollen die negativen Auswirkungen auf die anderen Nutzergruppen (Anwohner, Fußgänger, Radfahrer, Geschäftstreibende, ...) so gering wie möglich ausfallen. Gerade auf den Achsen der Innenstadt wird dies nicht ohne Kompromisse umsetzbar, da die Rahmenbedingungen meist vorgegeben sind (vorhandene Brücken, nutzbare Straßenraumbreiten, ...).

Die Kapazität einer Strecke wird stets von den Knotenpunkten bestimmt. Daher müssen diese mit besonderem Augenmerk betrachtet werden. Knotenpunkte auf den Hauptverkehrsstrecken, die aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit oder ihres Unfallgeschehens zu überarbeiten sind, werden in den folgenden Ausführungen angesprochen. In Kapitel 4.4.5 wird nur Bezug auf die hier getätigten Aussagen genommen.

Schullendamm

Die Achse des Schullendamm ist zwischen Versener Straße und Emsbrücke mit einer Kfz-Belastung von 16.000 bis 22.000 Kfz/24h sehr hoch belastet.

Der **Knotenpunkt Schullendamm / Versener Straße** stellt den Eingangsbereich aus Richtung Westen dar. Auf der Vorfahrtstraße sind separate Fahrstreifen für alle Fahrrichtungen vorhanden. In der Nebenrichtung (Versener Straße) gibt es jedoch nur einen zuführenden Fahrstreifen. Durch die Ergänzung eines zweiten Fahrstreifens kann der Freigabezeitanteil der Nebenrichtung gesenkt werden, die Anlage kann für den Kfz-Verkehr variabler geschaltet werden. Es ergäbe sich die Möglichkeit, durch eine geänderte Phasenaufteilung auch die Querungsfurten losgelöst vom Kfz-Verkehr freigeben zu können. Hier besteht allerdings kein zwingender Handlungsbedarf, sondern diese Maßnahmen stellen Möglichkeiten dar, die sich mittel- bis langfristig umsetzen lassen könnten, wenn es die Flächenverfügbarkeiten zulassen.

Im Bereich der **Anschlussstellen an die B 70** treten die höchsten Kfz-Belastungen auf dem Schullendamm auf. Sie sind als Vorfahrtknoten nicht leistungsfähig genug. Der Einsatz von Kreisverkehren an dieser Stelle ist nicht zu empfehlen. Sie bieten für den Prognosefall keine ausreichende Sicherheit gegen Überlastung. Eine Lichtsignalanlage, die beide Anschlüsse mit einschließt, ist zweckmäßiger. Der Prozess des Linksab- und einbiegens wird durch die zeitliche Separation der konfliktären Verkehrsströme wesentlich sicherer. Es ist allerdings darauf zu achten, den Rückstau auf der Rampe so gering wie möglich zu halten (Auffahrunfälle) und einen Rückstau auf die B 70 zu verhindern. Die Aufstellung eines Vorsignals im Bereich der Rampen ist wahrscheinlich unabdingbar. Beide Knotenpunkte sind aufgrund der geringen Abstände zueinander als Doppelanlage umzusetzen, was die Komplexität der Anlage erhöht.

Durch die neue Signalanlage auf dem Schullendamm ergibt sich die Herausforderung, den Verkehrsfluss über die gesamte Strecke zu gewährleisten, ohne dass die untergeordneten Zufahrten vernachlässigt werden. Dazu ist es notwendig, die Signalanlagen als Gesamtsystem zu betrachten. Dieses endet nicht an der Emsbrücke, sondern bezieht vor allem auch die Anlagen Emsstraße / An der Bleiche und Emsstraße / Obergerichtsstraße mit ein. **Es ergibt sich eine Strecke – mindestens zwischen B 70 und Emsstraße / Obergerichtsstraße, besser noch bis Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße** – hier sollte versucht werden, die Optimierung der Gesamtstrecke durch Optimierung der Einzelknoten zu erreichen.

Aufgrund der hohen Kfz-Belastung und der teilweise sehr breiten Fahrbahn wird das Kriterium des Überquerens der Fahrbahn als sehr negativ bewertet (siehe Kapitel 2.9). Allerdings leitet sich hieraus nur bedingt Handlungsbedarf ab, da es an genügend Stellen Querungshilfen (allesamt signalisierte Furten) bzw. Ausweichmöglichkeiten im nachgeordneten Netz gibt. Lediglich an der Fritz-Reuter-Straße (und den nachgeordneten Gebieten) gibt es keine Möglichkeit, der Querung, um den Keltenweg (Wanderweg für Fußgänger und Radfahrer) oder die südliche Seite des Schullendamms (Radweg in Richtung Osten) zu erreichen. Für Radfahrer in Richtung Osten gibt es eine Ausweichroute über die Goetheallee, Fußgänger können die Nordseite des Schullendamms nutzen. Sollte jedoch die Realisierung einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke parallel zur B 70 gelingen (siehe Radkonzept), dann ist diese sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer nur durch eine Querung des Schullendamms erreichbar. Sofern möglich, sollte die neue Lichtsignalanlage der Anschlussstelle der B 70 dafür genutzt werden. Für Verkehrsbeziehungen aus der Fritz-Reuter-Straße in den Keltenweg wäre eine weitere Querungshilfe notwendig, die aufgrund der nur etwa 120 m entfernten Querung an der Marienstraße allerdings nicht zwingend notwendig wird. Die Querung am Knotenpunkt Schullendamm / Marienstraße wird gesondert betrachtet (Kapitel 4.4.5).

Emsbrücke bis Poststraße

Auf dieser Achse kommen mehrere Faktoren zusammen, die den Verkehrsfluss und das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger erschweren: Der Straßenraum an sich ist stark begrenzt und die Verkehrsbelastungen (aller Verkehrsträger) ist aufgrund der Lage im Netz (Ems- und Hubbrücke) sehr hoch. Demzufolge gibt es dort Konfliktpotential, zum einen in der Verkehrssicherheit (gefühlte an der Hubbrücke und deutlich messbar am Knotenpunkt Emsstraße / An der Bleiche), zum anderen in der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen. Optimierungspotential an den einzelnen Verkehrsanlagen ist aufgrund des begrenzten Straßenraums kaum noch möglich. Entspannung könnte aber durch Verkehrsverlagerungen geschaffen werden.

Diese **Verlagerungen** betreffen alle Verkehrsarten: Durch die Anschlussstelle Nagelshof würden Kfz-Verkehre mit Ziel Innenstadt auf diese Anschlussstelle verlagert, die Emsbrücke würde entlastet (siehe Kapitel 3.6). Eine Fußgänger- und Radfahrerquerung über die Ems würde auch diese Ströme über die Emsbrücke entzerren (im Radverkehrskonzept vorgeschlagen). Über den Püntkers Patt können Fußgänger und Radfahrer den Weg zwischen beiden Brücken abkürzen – müssen allerdings an den Anschlussstellen (an den Brücken direkt) auch sicher und einfach geführt werden. Das Radkonzept gibt hierfür Vorschläge, von denen zumindest die Querungen im Bereich der Emsbrücke kurz- bis mittelfristig umsetzbar scheinen.

Der **Knotenpunkt Emsbrücke / An der Bleiche** ist als Unfallhäufungsstelle bekannt. Von 28 Unfällen wurden mehr als die Hälfte (15) dem Unfalltyp „Unfall beim Abbiegen/Kreuzen“ zugeordnet. Es tritt ein Sicherheitsproblem mit den Fahrzeugen der Vorfahrtrichtung auf. Dabei spielt auch das Vorhandensein von Fußgängern und Radfahrern auf den Furten eine Rolle. Ursächlich dafür kann das bestehende Phasensystem vermutet werden. Die Linksabbieger werden erst gesichert geführt (kein Gegenverkehr, keine Querenden auf den Furten), nach einer Weile jedoch werden sowohl entgegenkommende Fahrzeuge als auch die Querungsfurten freigegeben. Zwar ist ein blinkender Diagonalfleisch angebracht, der auf die Situation aufmerksam machen soll, jedoch ist dieser leicht zu übersehen. Fahrzeuge und Fußgänger/Radfahrer werden für Linksabbieger „überraschend“ freigegeben. Die Ursache in der Schaltung ist begründet darin, dass es (fast) keinen Aufstellraum für wartende Linksabbieger gibt. Würden beide Hauptrichtungen gleichzeitig freigegeben, wäre zwar das Sicherheitsproblem gelöst, jedoch würden die im Knotenpunkt aufgestauten Linksabbieger den Abfluss der Geradeausfahrer verhindern. Ein sonst üblicher „Nachlauf“ ist hier nicht ohne weiteres möglich. Eine Aufstellfläche für Linksabbieger kann aber nur realisiert werden, indem die Geradeausrichtung noch weiter aus der Achse gedreht wird – aufgrund der Führung auf den Brückenkörper ist dies aber kaum möglich bzw. mit Grunderwerb und Abriss vorhandener Gebäudesubstanzen verbunden. Außerhalb des Eingriffes in den Steuerungsablauf der Anlage sind hier kaum Möglichkeiten gegeben, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es sollte daher geprüft werden, doch einen Nachlauf oder eine Trennung beider Hauptrichtungen zu realisieren.

Auch am **Knotenpunkt Emsstraße / Obergerichtsstraße** ist ein erhöhtes Unfallaufkommen zu erkennen – allerdings nur in einem betrachteten Jahr (2010). Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Auffahrunfälle in der Zufahrt von der Hubbrücke kommend. Es findet sich hier ebenfalls eine Beschränkung der Leistungsfähigkeit, resultierend aus der sehr stark limitierten Verfügbarkeit der (Verkehrs-)flächen. Eine Optimierung am Knoten selbst ist aufgrund der Flächenverfügbarkeit sehr schwierig – bauliche Umbaumaßnahmen wären nur unter Rückbau bestehender Gebäude möglich. Die Anlage selbst ist relativ neu – nach Aussage der Stadtverwaltung wurden mehrere Varianten geprüft, die umgesetzte Variante stellte sich dabei als bestmögliche Variante dar.

Ähnlich verhält es sich am **Knotenpunkt Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße**. Im Radverkehrskonzept wurde vorgeschlagen, die Radschleusen einzufärben, um eine richtige Interpretation der Verkehrsanlagen zu unterstützen. Möglichkeiten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit – betrachtet man den Knotenpunkt als Einzelknoten – sind nicht gegeben.

4.4.3 Weitere Straßen

Aus dem **Radverkehrskonzept** ergeben sich einige Punkte, die auch den MIV betreffen. So fahren an einigen Stellen **Radfahrer künftig auf der Straße**. Hier sollte im Vorfeld – im Rahmen einer Aufklärungskampagne – dafür gesorgt werden, bei den Kfz-Führern ein gewisses Maß an Sensibilität und Akzeptanz zu schaffen. In einigen Kommunen wird mittels Verkehrsschildern darauf hingewiesen, dass Radfahrer das Recht haben, auf der Straße zu fahren. Weiterhin wurde vorgeschlagen, die **Esterfelder Stiege**, die **nördliche Lingener Straße** (nördlich Wallstraße) und die **Schlaunstraße / Uhlandstraße** in **Tempo-30-Bereiche** umzuwandeln. Damit soll das Radfahren auf der Straße unterstützt werden. Im Bereich Esterfeld stellt die Geschwindigkeitsabsenkung eine Konsequenz mit dem umliegenden Straßennetz dar. Ebenso verhält es sich bei der Lingener Straße, welche zur Zeit innerhalb des Ringes Emsstraße – An der Bleiche – Wallstraße – Kanalstraße – Dortmund-Ems-Kanal die einzige Straße ist, die mit Tempo 50 befahren werden darf. In allen drei Fällen steht hier die Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten in einem abgeschlossenen Gebiet im Vordergrund. Durchgangsverkehre sind in allen Fällen nicht erwünscht, so dass von den Änderungen nur die Anwohner / Anlieger betroffen sind. Im Zuge der Verkehrsberuhigung ist eine Verbesserung der Wohnqualität zu erwarten, die diese Beeinträchtigungen rechtfertigen.

Dabei ist zu prüfen, in wieweit eine Umwandlung in Esterfeld Auswirkungen auf die Busverbindungen hat. Durch die niedrigere Geschwindigkeit erhöht sich hier der Zeitbedarf – möglicherweise steigt er auf ein nicht mehr verträgliches Maß. Um die Reisezeitverluste zu minimieren ist denkbar, Esterfelder Stiege und Schlaunstraße / Uhlandstraße zwar mit Tempo 30 zu beruhigen, die Straßenzüge aber vorfahrtrechtlich über zu ordnen. Einer konsequenten Verkehrsberuhigung steht eine solche Maßnahme aber – aufgrund der Streckenverläufe – gegenüber.

Bezüglich der Erschließungs- und Verbindungsfunktionen der Esterfelder Stiege und der Schlaunstraße / Uhlandstraße sind auch bei Tempo 30 keine Änderungen zu erwarten. Beide Straßenzüge sind für ihre heutigen Nutzer aufgrund der Streckenverläufe alternativlos. Problematisch könnten sich hier die teilweise geradlinigen Verläufe auswirken, was die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten angeht. Möglicherweise ist ein Kompromiss denkbar, die Esterfelder Stiege nur nördlich der B 70 in ihrer Geschwindigkeit zu beruhigen.

In Anlage 6.9 sind im **Außerortsbereich drei Unfallhäufungslinien** zu erkennen: auf der B 70, der B 402 und der Versener Straße. Insgesamt geschahen hier 108 Unfälle, von denen ein Großteil entweder Wildunfällen oder Fahrunfällen zuzuschreiben waren. Viele der Fahrunfälle sind durch angebrachte Geschwindigkeiten und eine hohe Aufmerksamkeit zu verhindern. Möglicherweise ist hier der Ansatz, in regelmäßigen Abständen die gefahrenen Geschwindigkeiten zu überwachen. Zur Verhinderung von Wildunfällen gibt es eine Reihe Ansätze, von denen einige noch in der Erprobungsphase sind (Reflektoren in Bäumen, besondere Reflektoren in Leitpfosten, ...). Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h wäre ein weiterer Ansatz, der aber vermutlich auf der B 70 und B 402 auf mangelnde Akzeptanz stoßen wird. Letztendlich ist auch dadurch ein Zusammenprall mit Wild nicht auszuschließen, kann jedoch in seiner Folge gemindert werden.

4.4.4 Netzergänzungen Innenstadt

Anbindung Nagelshof

Eine Anbindung am Nagelshof an die B 70 verlagert Kfz-Verkehre auf die B 70. Hierdurch wird die Achse Schullendamm – Emsstraße – An der Bleiche – Lingener Straße entlastet (siehe Kapitel 3.6).

Die Anbindung an die B 70 sollte in jedem Fall planfrei erfolgen.

Durch die Verkehrsverlagerungen wird die Achse Nagelshof in ihrer Ost-West-Richtung in ihre Verkehrsbelastung zunehmen. Die hat Konsequenzen auf den Knotenpunkt Nagelshof / Nagelshof (Ost-Süd-Richtung zur Zeit Vorfahrtstraße) sowie die Signalanlage An der Bleiche / Nagelshof. Anlage 8.4 zeigt, wie diese beiden Bereiche bei Realisierung der zusätzlichen Anbindung aussehen könnten. Kapitel 4.4.5 gibt weitere Ausführungen zu den Knotenpunkten.

Bei der Planung der Anbindung ist zu berücksichtigen, dass die (neuen) Verkehrsanlagen einer möglichen Emsquerung für Fußgänger und Radfahrer nicht im Wege steht.

Verbindung L 47 – Friedhof

Im Zuge der Erschließung der Flächen an der L 47 (Fullener Straße) ist im Gespräch, eine Verbindung in Richtung Friedhof anzulegen. Diese ist bereits heute vorhanden, besitzt jedoch den Charakter eines Feldweges. Die Ausgestaltung des Knotenpunktes sollte entsprechend der erwarteten Verkehrsbelastung erfolgen. Ein Linksabbiegestreifen ist vermutlich erforderlich. Möglicherweise kann zusätzlich eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet werden. Die neue Achse kann zur Entlastung der umliegenden Straßen bei Veranstaltungen auf dem Friedhof beitragen.

4.4.5 Knotenpunkte

Die folgenden Knotenpunkte wurden bereits im Kapitel 4.4.2 behandelt, da sie nicht als Einzelknotenpunkte, sondern als Gesamtsystem zu betrachten sind:

- Emsbrücke / An der Bleiche
- Emsstraße / Obergerichtsstraße
- Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße
- Schullendamm / Anschlussstellen B 70
- Schullendamm / Versener Straße

Kreisverkehre

Da eine gewisse Auffälligkeit für Unfälle an einigen Kreisverkehren im Stadtgebiet von Meppen vorhanden ist, werden im Folgenden Ausführungen bezüglich Kreisverkehre im Allgemeinen und danach für die betroffenen Kreisverkehre im Speziellen gegeben:

Die Kreisverkehre sind bei Beachtung der entwurfstechnischen Regelwerke sichere Straßenverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer. Für Fußgänger und Kraftfahrer ist bei einstreifiger Verkehrsführung die Sicherheit besonders groß. Unfälle mit Personenschaden treten an Kreisverkehren selten auf. Maßgebend hierfür sind im Wesentlichen die folgenden Zusammenhänge:

- Ein Kreisverkehr hat weniger Konfliktpunkte, an denen sich die Wege verschiedener Verkehrsteilnehmer überschneiden. Es entfallen insbesondere Mehrfachkonflikte und die unfallträchtigen Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte.
- Ein Kreisverkehr ist wegen der Kreisinsel in der Regel gut als Knotenpunkt erkennbar. Die Vorrangregelungen sind für alle Verkehrsteilnehmer klar begreifbar.
- Das geringe Geschwindigkeitsniveau sowie die geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern reduzieren die Unfallschwere.
- Fußgänger und Radfahrer profitieren von den geringen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugführers, vom dadurch bedingten kooperativen Verkehrsverhalten, von den vergleichsweise einfachen und übersichtlichen Verkehrsverhältnissen sowie von den kurzen Überquerungswegen.

Für **außerorts gelegene Kreisverkehre** ist es fast immer möglich, „richtlinienkonform“ zu planen und zu bauen. Es entstehen Verkehrsanlagen, die (meist) nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch als verkehrssicher eingestuft werden können.

In bebauten Gebieten sind meist Kompromisse aufgrund der Flächenverfügbarkeit notwendig, was im Regelfall Auswirkungen auf die in den Richtlinien und Empfehlungen genannten Maße hat. Problematisch wird es auch, wenn die Verkehrsbelastung der Kfz hoch ist, und auch die Belastung der Fußgänger und Radfahrer hoch ist.

Neben den möglicherweise kritischen Parametern Geometrie, Belastungen Kfz und Belastungen nicht-motorisierter Verkehr (Fußgänger / Radfahrer) spielt auch die Verkehrsführung eine Rolle. Bei umlaufenden Radwegen entstehen Radfahrern sehr lange Umwege beim Linksabbiegen. Dies kann zu Falschfahrten führen.

Ebenfalls problematisch: die Gestaltung der Kreisverkehre wird in den Kommunen und Landkreisen in Deutschland unterschiedlich gehandhabt. Die betrifft sowohl die Geometrie, als auch die Führung der Radfahrer und die Gestaltung der Anlage. Einige Kreisverkehre werden mit Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) ausgestattet, an anderen wird darauf verzichtet. Zwar gibt es in den Richtlinien und Empfehlungen entsprechende Hinweise und Vorgaben, jedoch finden sich sehr oft Einzellösungen, die bei auftretenden Problemen durch weitere Sonderlösungen teilweise „verschlimmbessert“ werden. Daher sind Empfehlungen, in welcher Art betroffene Kreisverkehre in Meppen umzugestaltet sind, zwar mit der Hoffnung der Agierenden verbunden, die Situation zu verbessern – einen Erfolg kann sie aber nicht versprechen. Hier gibt es ein weiteres Phänomen zu beachten:

In der Anfangszeit eines Kreisverkehrs bzw. eines Umbaus von einem Kreisverkehr kann meist eine Verbesserung erzielt werden (die Anlage ist neu, die Verkehrsteilnehmer teilweise noch unsicher), nach einer gewissen Zeit tritt aber ein Gewöhnungseffekt auf. Pkw können teilweise „im Schlaf“ ihre Linie durch den Kreis finden, zum Teil wird zentimetergenau an den Bordanlagen vorbeigefahren.

Ansätze zur Verbesserung gibt es in der Literatur einige. Neben Hinweisschildern wird die Möglichkeit benannt, die Zufahrten mit Querstreifenmarkierungen zu versehen. In Großbritannien werden sie gelb ausgeführt, mit gleichbleibendem Abstand zueinander. In den Niederlanden sind sie weiß, der Abstand wird zum Kreisverkehr hin geringer. Prinzipiell sollte man sich solchen Ansätzen nicht entziehen, jedoch steht auch hier wieder der Punkt „Sonderlösung“ im Vordergrund. Eine „Meppener Lösung“, isoliert von den Kreisverkehren des Umlandes, ist prinzipiell kritisch zu sehen.

Im Radverkehrskonzept wird die Vereinheitlichung der Verkehrsführung für Radfahrer im Stadtgebiet von Meppen angestrebt: Die Führung der Radfahrer wurde auf der Nebenanlage empfohlen, Furten sollten von der Kreisfahrbahn abgesetzt werden. Auf geometrische Defizite wurde nur am Rande eingegangen. In den folgenden Ausführungen sollen diese vertieft betrachtet werden. Im Wesentlichen konzentrieren sie sich darauf, den fehlenden Innenring zu ergänzen.

Dieser wird im Regelfall in Betonbauweise hergestellt. Er ist für große Fahrzeuge überfahrbar, jedoch ist er baulich durch einen Bord (ca. 4 cm Höhe) von der Kreisfahrbahn abgesetzt, um so ein Befahren durch Pkw zu verhindern.

Hasebrinkstraße / Helter Damm

Anlage 8.5 zeigt, wie sich die Durchfahrt am Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Helter Damm mit einem Innenring ändern würde. Vor allem in der Durchfahrt Nord -> West findet eine deutliche Ablenkung statt. In der West-Ost-Richtung gelingt dies nicht ganz so gut, jedoch sind auch hier größere Lenkausschläge notwendig. Es ist zu erwarten, dass das Geschwindigkeitsniveau durchfahrender Pkw deutlich sinkt. Davon ausgenommen ist das Rechtsabbiegen vom Helter Damm in die Hasebrinkstraße. Der Innenring hat auf diese Fahrkurve keinen Einfluss.

Hasebrinkstraße / Kanalstraße

Durch einen Innenring kann auch hier eine deutliche Ablenkung in der Fahrkurve erreicht werden (Anlage 8.6). Ausnahme ist hier die Fahrt von der Kanalstraße in Richtung Süden. Diese kann mit konstanten Lenkeinschlag, und somit mit einer schnelleren Geschwindigkeit, durchfahren werden.

Lingener Straße / Auf der Herrschwiese / Zufahrten B 70

Anlage 8.7 zeigt den Kreisverkehr mit Innenring. Mehrere Umstände werden deutlich:

Trotz Innenring wird die Durchfahrt Lingener Straße Ost -> Lingener Straße Nord kaum abgelenkt. Es wird daher erwartet, dass sich das Geschwindigkeitsniveau auf dieser Route nicht senken lässt. Dafür wäre ein Abkröpfen der gesamten Zufahrt notwendig.

Die anderen Fahrbeziehungen können zwar teilweise recht deutlich abgelenkt werden, durch die langgezogene Geometrie des Kreisverkehrs ist aber abschnittsweise mit höheren Geschwindigkeiten zu rechnen. Auch die Zufahrt Lingener Straße Nord wird sehr geradlinig an die Kreisfahrbahn geführt, so dass auch diese abgekröpft werden sollte.

Kreisverkehre allgemein

Insgesamt lässt sich festhalten, dass durch die einen Innenring eine Senkung der Kfz-Geschwindigkeiten zu erwarten ist. Allein dadurch ist von einem Sicherheitsgewinn aller Verkehrsteilnehmer auszugehen.

Wie im Radkonzept angesprochen, sollte die Führung der Radfahrer zusammen mit den Fußgängern auf abgesetzten Furten erfolgen. Auf eine einheitliche Gestaltung aller Meppener Kreise ist dabei zu achten.

Vorfahrtknoten

Auf der Herrschwiese / Fürstenbergstraße / Schipower Straße

Der Knotenpunkt befindet sich am Rande seiner Leistungsfähigkeit. Er liegt nur etwa 100 m südlich des Kreisverkehrs Lingener Straße / Auf der Herrschwiese. Eine Beeinflussung beider Knotenpunkte untereinander ist daher zeitweise möglich.

Ein Wechsel in der Verkehrsführung zwischen Kreisverkehr und Signalanlage innerhalb eines so kurzen Abstands ist möglich, aber als eher unglücklich anzusehen. Nach Möglichkeit sollte einem Kreisverkehr hier der Vorzug gegeben werden. Es ist jedoch vorher sowohl verkehrstechnisch als auch baulich zu prüfen, welche Regelungsform umsetzbar ist. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass ein Kreisverkehr richtliniengetreu und mit den meppen-typischen Parametern angelegt werden kann. Auf eine Kompromisslösung sollte man sich hier nicht einlassen, wie die Beispiele der anderen Kreisverkehre zeigen. Im Zweifel sollte aufgrund dieser Erfahrungen eine Lichtsignalanlage gewählt werden.

B 70 / Am Rögelberg

Zwischenzeitlich wurde der Knotenpunkt mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Probleme der Leistungsfähigkeit und im Unfallgeschehen werden somit vorerst als behoben angesehen, jedoch sollte hier eine gesonderte Beobachtung, vor allem in Bezug auf das Unfallgeschehen, erfolgen.

Sollte eine (teil-)planfreie Anbindung des Hafens an die B 70 realisiert werden (Vorplanungen dafür sind vorhanden), so ergeben sich verschiedene Optionen für den Knotenpunkt (Verlagerungen von Kfz-Verkehren, möglicherweise Rückbau).

Domhof / Ludmillenstraße

Im Radverkehrskonzept wird angeregt, die Zufahrten mit Wartelinien zu versehen, um die Situation Rechts-vor-Links zu verdeutlichen. Die Verkehrsteilnehmer sollen so stärker für die Verkehrssituation (Kurvenbereich, Bushaltestelle, Fußgänger, Radfahrer) sensibilisiert werden.

Neelandstraße / Schlaunstraße

Trotz der Ausrichtung der Straßen ist die Schlaunstraße vorfahrtrechtlich untergeordnet. Dazu wurde die Tempo-30-Zone der Neelandstraße jeweils kurz vor dem Knotenpunkt aufgehoben. Die Regelung und Gestaltung des Knotenpunktes geht daher nicht konform mit der Beschilderung und der angedachten bzw. sich ergebenden Funktion der Schlaunstraße.

Bei Realisierung einer Tempo-30-Beschilderung auf der Schlaunstraße / Uhlandstraße (siehe Kapitel 4.4.3) würden beide Straßen gleichberechtigt gestellt, es würde die Rechts-vor-links-Regelung gelten. Verdeutlichen kann man dies mit Wartelinien auf allen Zufahrten. Alternativ ist die Neelandstraße überzuordnen (aufgrund Busverkehr, unabhängig ob Tempo 30 oder 50), die bisherige Vorfahrtregelung somit umgedreht.

Nagelshof / Nagelshof Süd

Die Notwendigkeit der Umgestaltung dieses Knotenpunktes ergibt sich aus der Anschlussstelle Nagelshof an die B 70. Sie ist auch im Zusammenhang mit der Signalanlage An der Bleiche / Nagelshof zu sehen. Die Vorfahrtrichtung ist zu ändern, eine Aufstellfläche für Linksabbieger sollte angelegt werden. Weitere Ausführungen dazu finden sich unten.

Signalanlagen

An der Bleiche / Nagelshof und Nagelshof / Nagelshof Süd

Durch die neue Anschlussstelle nimmt der Verkehr auf dem östlichen Arm zu. Ein Ausbau in diesem Bereich ist durch die Zufahrtsituation zum südlichen Nagelshof (ZOB, Berufsschulen), das Schwimmbad und den Kiosk stark begrenzt. Der Rechtsabbiegestreifen sollte erweitert werden.

Durch die Verkehrsverlagerungen ändert sich die Vorfahrtrichtung am Knotenpunkt Nagelshof / Nagelshof Süd. Da auch in Richtung Süden Verkehrsmengen in relevantem Umfang vorhanden sind, sollte dieser Knotenpunkt mindestens einen Aufstellbereich für Linksabbieger haben. Hintergrund ist hier auch, dass regelmäßiger Busverkehr in Richtung Süden zum ZOB stattfindet. Durch diese Linksabbiegehilfe wird aber der Aufstellraum der Signalanlage begrenzt. Andererseits ergibt sich dadurch die Möglichkeit, auf dem westlichen Ast eine Querungshilfe in Form eines Fahrbahnteilers zu installieren.

Die geringen Abstände zwischen beiden Knotenpunkten sind auffällig. Eine gegenseitige Beeinflussung wird nicht auszuschließen sein. Die Skizze in Anlage 8.4 soll eine erste Diskussionsgrundlage liefern, auch, um weitreichendere Problemstellungen, die im Zusammenhang eines Umbaus auftreten können, aufzuzeigen. Eine Verlegung des Knotenpunktes Nagelshof / Nagelshof Süd in westliche Richtung wäre für die verkehrstechnische Bewältigung der anliegenden Verkehrsströme die vermutlich bessere Wahl, ist aber wahrscheinlich nicht möglich.

Sollten die Planungen für eine Anschlussstelle am Nagelshof konkreter werden, so sollte der Bereich Nagelshof mit dann aktuellen Zahlen untersucht werden, um den benötigten Ausbaustandard abzuschätzen. Möglicherweise ergibt sich daraus auch die Konsequenz, die beiden Knotenpunkte zukünftig als Doppel-Signalanlage zu betreiben.

B 70 / Lingener Straße / Nödiker Straße / Teglinger Straße

Um die Kapazität zu erhöhen, sollte geprüft werden, ob der Arm der Teglinger Straße um Aufstellspuren ergänzt werden kann oder auch andere Schaltungsweisen der Lichtsignalanlage möglich sind. Da Rotlichtverstöße häufig als Unfallursache genannt werden, sollten in unregelmäßigen zeitlichen Abständen Überwachungen erfolgen. Dies ist, zumindest in der Anfangszeit, vorab zu publizieren, um dem Vorwurf der „Wegelagerei“ entgegen zu wirken. In diesen Publikationen sollte stets auf das Unfallgeschehen eingegangen werden.

Die Signalanlage besteht faktisch aus zwei Knotenpunkten. In regelmäßigen Abständen sollte hier geprüft werden, ob sich Reserven in der Steuerung durch Anpassen der Logik, einer höheren Leistungsfähigkeit neuerer Steuergeräte oder anderer Möglichkeiten des technischen Fortschrittes ergeben. Rein in der Knotenpunktgeometrie sind keine Ausbaureserven mehr vorhanden.

Schullendamm / Marienstraße

An diesem Knotenpunkt befindet sich eine signalgeregelte Fußgängerquerung auf dem westlichen Arm. Diese ist signalregelt. Das Rotsignal ist für Rechtseinbieger aus der Marienstraße unter Umständen schlecht bis gar nicht erkennbar.

Hier ergeben sich mehrere Möglichkeiten:

Geprüft wird zurzeit eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes.

Alternativ könnte die bestehende signalisierte Furt weiter nach Westen verschoben werden. Hierdurch würden jedoch die Linksabbiegestreifen in die Marienstraße und am westlich angrenzenden Knotenpunkt in den Albert-Schweitzer-Weg eingekürzt werden.

Außerdem könnte die Furt auf den östlichen Arm verlegt werden. Aufgrund der Knotenpunktgeometrie wäre hier auch ein Fahrbahnteiler möglich – im Sinne der Schulwegsicherung sollte hier aber eine signalgeregelte Querungsfurt erhalten bleiben.

Soll die Querung an ihrer jetzigen Stelle erhalten bleiben wäre denkbar, die Zufahrt Marienstraße zurückzubauen. Die Mittelinsel könnte entfernen, und so der Ausfahrstreifen in seiner Ausdehnung begrenzt werden. Querungsfurt und der Fahrstreifen der Rechtseinbieger würden räumlich weiter voneinander getrennt.

4.4.6 Ruhender Verkehr

Die Bestandsaufnahme zeigte, dass die Stellplätze im inneren Kernbereich der Stadt Meppen deutlich asymmetrisch ausgelastet sind und möglicherweise die fußläufigen Entfernungen subjektiv anders wahrgenommen werden, als es sich in der Realität tatsächlich darstellt. Es wurde vermutet, dass die Lage und Orientierung der Fußgängerzone das Empfinden unterstützt, die fußläufigen Entfernungen seien größer, als dies tatsächlich der Fall ist.

In der Summe zeigte sich, dass **im gesamten Kernbereich** am Tag der Erhebung **das Stellplatzangebot** als durchaus **ausreichend** bezeichnet werden kann, so dass die Neuanlage von Stellplätzen, insbesondere im östlichen Kernbereich sicherlich eine Möglichkeit zur Behebung dieser Problematik wäre, sich aber nicht unbedingt als zwingend darstellen muss. Zweckmäßiger ist es, durch ein geeignetes und leistungsstarkes Park-Leit-System (in Umsetzung) die Ströme des Park-Suchverkehrs zu steuern.

Weiterhin bietet sich an, die Fußgängerzone dahingehend gestalterisch aufzuwerten, dass die Ost-westbeziehungen, welche zweifelsohne vorhanden sind, im vorhandenen Verkehrsraum stärker deutlich werden, um den Verkehrsteilnehmer anzuzeigen, dass auch im westlichen Bereich problemlos geparkt werden kann, um fußläufig dann in den östlichen Bereich zu gelangen. Ein zukünftiges Planungs- und Umgestaltungskonzept der Fußgängerzone sollte auf diesen Zusammenhang in jedem Fall Rücksicht nehmen.

Die geschilderte Problematik der **asymmetrischen Auslastung** der Stellplätze gewinnt vor dem Hintergrund der geplanten Anbindung Nagelshof an die B 70 eine zusätzliche Bedeutung:

Durch diese mögliche Anbindung werden Verkehre direkt in den westlichen Kernbereich geleitet. Falls sich die so geführten Kfz-Führer nun entscheiden, nicht im westlichen Bereich zu parken und auf Stellplatzsuche im östlichen Kernbereich aus sind, dann wird sich die Problematik der Parksuchverkehre und der voll ausgelasteten Stellplatzanlagen im östlichen Bereich verschärfen. Die Führung der von der Anbindung Nagelshof kommenden Verkehre sollte daher in jedem Fall so ausgerichtet werden, dass die Parkmöglichkeiten im westlichen Kernbereich möglichst in Anspruch genommen werden. Helfen könnte hier auch ein Pendlerparkplatz bzw. ein Park+Ride-Platz.

Mögliche Standorte von **Park+Ride-Anlagen** sind auch in Kapitel 4.3.6 dargestellt. Dort ist auch hinterlegt, dass eine Trennung zwischen Park+-Ride- und Pendlerparkplätzen weder zweckmäßig, noch umsetzbar ist. Im Folgenden wird daher nur auf Belange eines P+R-Platzes im Allgemeinen eingegangen. Diese sind auf Pendlerparkplätze – wie zum Beispiel an der Fürstenbergstraße – übertragbar.

Diese Parkplätze sollten ausreichend beleuchtet sein. Im Regelfall sind sie befestigt angelegt, eine unbefestigte Anlage kann unter Umständen aber auch zweckmäßig sein. Der Parkplatz sollte möglichst gut durch alle Verkehrsträger (Kfz, ÖPNV, Fuß, Rad) erreichbar sein. Dazu gehören auch entsprechende Anschlussmöglichkeiten an nachgelagerte Netzteile (vor allem bei Fußgängern und Radfahrern). In diesem Zusammenhang wird auf die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen (in ausreichender Zahl und am besten überdacht) hingewiesen. Je nach Lage der Anlage kann das Angebot für Fußgänger und Radfahrer eingeschränkt werden (in Randlagen).

4.4.7 Shared Space

Unter dem Ansatz Shared Space (deutsch: geteilter Raum) versteht man die Gestaltung des Straßenraums in der Art, dass sich die Belange des motorisierten Verkehrs und des nicht-motorisierten Verkehrs in einem Gleichgewicht befinden. Die verschiedenen Funktionen des Straßenraums (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt) sind gleich gesetzt. Es entsteht ein System der sozialen Koexistenz im Stadtverkehr.

Ein Ziel von Shared Space ist es, die Überregulierung im innerörtlichen Verkehr durch Stärkung sozialer Umgangsformen und gegenseitiger Rücksichtnahme auf ein notwendiges Maß zu reduzieren. Unter dem Grundgedanken „Unsicher ist sicher“ verzichten Anlagen des Shared Space auf restriktive Regeln (die es zum Beispiel in vergleichbaren verkehrsberuhigten Bereichen, Z. 325 StVO, gibt). Es gilt einzig die Rechts-vor-Links-Regelung und das Rechtsfahrgebot. Der Raum ist als Mischfläche gestaltet, der eine langsamere und rücksichtsvollere Fahrweise erfordert. Durch die erhöhte Aufmerksamkeit und infolge der gesteigerten Kommunikation der Verkehrsteilnehmer untereinander kann die Sicherheit erhöht werden.

Der Ansatz der freiwilligen Verhaltensänderung (Integration und Kommunikation) ist relativ jung. Fundierte Erkenntnisse sind daher wenig vorhanden. Anhand der Erfahrungen an bereits existierenden Shared-Space-Projekten (hauptsächlich in den Niederlanden) lassen sich aber bereits einige allgemeingültige Aussagen über Stärken, Schwächen und Einsatzkriterien treffen¹⁴.

Einsatzkriterien:

- Shared Space muss plausibel sein! "Raum für alle" macht nur dort Sinn, wo auch die Nachfrage dafür vorhanden ist. Diese richtet sich dabei weniger nach der Maximalmenge an Kraftfahrzeugen, sondern einer Minimalanzahl an Fußgängern und Radfahrern.
- Die Straßenraumgestaltung muss dem Autofahrer bewusst machen, dass er sein Verhalten entsprechend anzupassen hat. Dazu gehört der Verzicht einer klaren Führung der Verkehrsteilnehmer. Es gibt keine „Fahrbahn“, keine Radwege und keine Gehwege.
- Kommunikation und Rücksichtnahme gelingen nur, wenn die Sichtfelder freigehalten werden. Dazu gehört der Verzicht von Parken im Verkehrsraum, ebenso eine übermäßige Möblierung und Begrünung.
- Shared Space muss gezielt in das Netz der vorhandenen öffentlichen Räume integriert werden. Dieses besteht aus „schnellen“ und „langsamen“ Abschnitten. Jeder „langsame“ Raum muss durch einen „schnellen“ Raum umfahren werden können.

Unter Einhaltung der Einsatzkriterien verspricht Shared Space:

- eine Verlangsamung des Verkehrs, die einen Sicherheitsgewinn bedeuten kann,
- die Übertragung der Verantwortung für das Verkehrsverhalten auf die Verkehrsteilnehmer selbst,
- dadurch die Förderung von Kommunikation und Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander
- und damit die Stärkung der Aufenthaltsfunktion im Stadtraum.

¹⁴ Professor Dr.-Ing. Wolfgang Haller: Shared Space – die Lösung für sichere Straßenräume? Vortrag auf dem VSVI-Seminar vom 12.03.2009

Davon losgelöst ist zu beachten, dass

- der unter Umständen als chaotisch empfundener Verkehrsablauf in einer sonst regulierten Welt schwierig zu vermitteln ist (Öffentlichkeitsarbeit!)
- und die Akzeptanz des Ansatzes wohl nicht über längere Abschnitte anhalten wird.
- Weiterhin ist zu bedenken, dass die Gestaltungsgrundsätze des Straßenraums gerade für Kinder, Ältere und (Seh-)Behinderte Hindernisse darstellen können. Wie sollen zum Beispiel Blinde erkennen, dass Fahrzeuge anhalten? Wie sollen sehbehinderte geführt werden, ohne dass Leiteinrichtungen einen geteilten Straßenraum suggerieren?

Besondere Beachtung ist den Übergangsbereichen zu widmen. Dieser hat dem Kraftfahrer zu verdeutlichen, dass er in einen geteilten Raum einfährt. In der Ausfahrt gilt es, kreuz und quer fahrende Radfahrer wieder auf die vorgesehenen Anlagen zu führen.

Daneben besteht weiterer (langfristiger) Forschungsbedarf, aus dessen Grund mehrere EU-Projekte eingerichtet wurden.

4.4.8 Shared Space in Meppen

Shared Space sollte nicht um seiner selbst Willen eingerichtet werden. Die oben genannten Einsatzkriterien begrenzen die möglichen Einsatzorte stark. Nichtsdestotrotz kann an verschiedenen Stellen im Streckennetz über die Einrichtung solcher Bereiche nachgedacht werden:

Die Straßenzüge **Hinterstraße und Nicolaus-Augustin-Straße** bieten sich für Shared Space geradezu an. Sie liegen im Übergang in die Fußgängerzone. Die bestehende Einbahnstraßenregelung stellt dabei kein Hindernis dar und sollte in ihrer heutigen Gestalt (Parkplatz Nicolaus-Augustin-Straße aus beiden Richtungen zu erreichen) beibehalten werden. Beide Straßen erfüllen für den Kfz-Verkehr nur die Funktion der Erschließung der anliegenden Gebäude.

Die Seitenanlagen der Hinterstraße sind im Bestand sehr schmal, so dass Fußgänger bereits heute die Fahrbahn nutzen. Als Konsequenz daraus leitet sich die Umgestaltung in Shared Space zwangsläufig ab. Der Knotenpunktbereich Hinterstraße / Nicolaus-Augustin-Straße ist im Bestand farblich hervorgehoben, um dem Kraftfahrzeugverkehr (der nur links abbiegen darf) den Eingangsbereich in die Fußgängerzone zu verdeutlichen. Diesem Bereich ist bei einer Umgestaltung besondere Bedeutung zuzuwenden, damit dem Fahrzeugführer bewusst wird, welche Räume er befahren darf (Shared Space) und welche nicht (Fußgängerzone). Die Ausdehnung des Shared Space sollte nur bis zum Parkplatz P3 fortgeführt werden. Wird er über den gesamten Bereich der Nicolaus-Augustin-Straße fortgeführt, besteht unter Umständen die Gefahr, dass Parksuchverkehr nach erfolgloser Suche an P3 die Einbahnstraße in der falschen Richtung befährt.

Alternativ ist der Parkplatz an der Nicolaus-Augustin-Straße so abzutrennen, dass er nur von der Nicolaus-Augustin-Straße angefahren werden kann. Eine Umgestaltung kann auch dazu beitragen, die Fußgängerzone in ihrer Wahrnehmung nach Westen zu verschieben und stellt ein Bindeglied zwischen der Fußgängerzone und Zum Stadtgraben dar. Möglicherweise trägt dies in der Konsequenz dazu bei, das Ost-West-Gefälle im Parksuchverkehr in Richtung Westen zu verschieben. Da auf der Achse Hinterstraße / Nicolaus-Augustin-Straße nur Anlieger- und Lieferverkehr zu erwarten ist, könnte möglicherweise langfristig dieser Bereich zu einer Ausweitung der Fußgängerzone genutzt werden. Hierfür sind neben verkehrlichen Belangen aber auch diejenigen der Stadtentwicklung und –Gestaltung zu berücksichtigen.

Unter Umständen könnte der als Shared-Space gestaltete Raum sogar weiter nach Süden verlängert werden. Wird auf der **Kuhstraße** zwischen den Straßenzügen Nagelshof und Domhof ebenfalls ein solcher Bereich eingerichtet, wird die Achse Nagelshof – Kuhstraße – Domhof für den Kfz-Verkehr deutlich entschleunigt. Aus städtebaulicher wie verkehrlicher Sinn kann dies sinnvoll sein. Südlicher als Domhof sollte der Shared-Space-Bereich aus verkehrlichen Gründen aber nicht ausgeweitet werden.

Die Umgestaltung des **Sophienplatzes** im Zuge der Erneuerung der Nödiker Straße in einen Shared-Space-Bereich sollte zu gegebener Zeit überprüft werden. Die Nödiker Straße und Auf der Herrschwiese sollten davon unberührt bleiben, ebenso die Straßenzüge Am Hemberg und In der Marsch / Sophienplatz. Beide Achsen bleiben bzw. werden vorfahrtrechtlich übergeordnet, zwischen beiden abknickenden Vorfahrten entsteht ein Platzgebilde, welches verschiedene Optionen der Gestaltung bietet. Beide abknickenden Vorfahrten können dazu genutzt werden, den Eingangsbereich in den Shared Space kenntlich zu machen.

Durch die entsprechende Gestaltung der Eingangstore kann, neben der optischen Aufwertung des Quartieres, eine bessere Verdeutlichung der Situation „Abknickende Vorfahrt erreicht werden. Aber auch in der Hauptrichtung wird die Situation eindeutiger dargestellt. Dies kann genutzt werden, die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn nach den entsprechenden Erfordernissen im Knotenpunktbereich zu gewährleisten. Vor allem an der Einmündung Auf der Herrschwiese / Nödiker Straße kann hier eine deutliche Verbesserung erreicht werden. Der VEP 1997 sieht für die abknickende Vorfahrt einen Kreisverkehr vor. Die Situation der abknickenden Vorfahrt würde aufgelöst, die Gestaltung der Mittelinsel in der Zufahrt Sophienplatz könnte fließend in eine Gestaltung des Eingangstores übergehen. Problematisch ist der Kreisverkehr aber aufgrund der geometrischen Randbedingungen (Geradeausachse Sophienplatz – Nödiker Straße bleibt erhalten) sowie des Flächenverbrauchs.

Als problematisch könnte sich die Neuordnung des ruhenden Verkehrs darstellen. Direkt auf dem Sophienplatz (der Bereich der Verlängerung der Nödiker Straße bis zur Einmündung In den Marsch) entfällt eine nicht geringe Anzahl von Stellplätzen. Für diese muss Ersatz geschaffen werden. Da die heutige Fahrbahnbreite für den Einsatz von Shared Space deutlich überdimensioniert ist, kann die Grünfläche im Süden erweitert werden. Es ist denkbar, an der Westseite der Grünfläche Ersatz-

Stellplätze in unmittelbarer Nähe zu den entfallenen anzulegen. Der Wegfall des Rechtsabbiegerstreifens Auf der Herrschwiese schafft weiteren Platz für ruhenden Verkehr (Längsaufstellung).

In allen Fällen ist aber die verkehrsrechtliche Widmung zu klären. Hier stellt sich vor allem die Frage der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten. Die Hinterstraße / Nicolaus-Augustin-Straße liegt rechtlich in einer Tempo-30-Zone, der Sophienplatz darf mit Tempo-50 befahren werden. Hier sollte ein einheitlicher Standard gefunden werden (Tempo-20?).

4.5 Weiteres

Auf die Schleusengruppe (Teglinger Straße) wurde hier nicht weiter eingegangen. Planungen zum Neubau sind vorhanden und sollten umgesetzt werden.

Der Diskussion um eine Ortsumfahrung der Ortschaft Apeldorn wird kritisch gegenüber gestanden. Die ermittelten Querschnittsbelastungen (Bestand und Prognose) rechtfertigen keine wirtschaftlich so aufwendige Maßnahme. Die Verkehrsbelastungen sind in den vorhandenen Straßenräumen abwickelbar.

5 Zusammenfassung

Die einzelnen Verkehrssysteme (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) wurden einer gründlichen Analyse unterzogen. Aus den Ergebnissen der Analyse ist ein Maßnahmenpaket abgeleitet worden. Dieses Maßnahmenpaket kann nach verschiedenen Gesichtspunkten geordnet und abgearbeitet werden. In regelmäßigen Abständen sollte es auf seine Aktualität hin überprüft und überarbeitet werden.

Große Projekte sind zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Meppen nicht notwendig. Als größte Herausforderung stellt sich, neben dem Ausbau der E 233 / B 402, die Anbindung der B 70 im Bereich Nagelshof dar.

Schortens, im November 2015

Dr.-Ing. R. Schwerdhelm

Dipl.-Ing. M. Titsch

Anlagen

Ordner 1:

- Anlage 1.1 Übersichtskarte
- Anlage 1.2 Übernahme potenziell verkehrsrelevanter Nutzungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Meppen
- Anlage 1.3 Klassifizierung Außenbereich
- Anlage 1.4 Klassifizierung Innenbereich
- Anlage 1.5 Netzplan Geschwindigkeiten
- Anlage 1.6 Fuß- und Radverkehrsnetz Außenbereich
- Anlage 1.7 Fuß- und Radverkehrsnetz Innenbereich
- Anlage 2.1 Übersicht Verkehrserhebungen
- Anlage 2.2 Verkehrsbezirke Stadt Meppen
- Anlage 2.3 Verkehrsbezirke Umland
- Anlage 2.4 Querschnittsmessungen Außenbereich
- Anlage 2.5 Querschnittsmessungen Innenbereich
- Anlage 2.6 Hochrechnung Knotenstromzählungen Innenbereich
- Anlage 3.1 ÖPNV: Regionallinien Außenbereich
- Anlage 3.2 ÖPNV: Stadtlinien Innenbereich
- Anlage 3.3 ÖPNV: Einzugsgebiete Außenbereich
- Anlage 3.4 ÖPNV: Einzugsgebiete Innenbereich
- Anlage 3.5 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Außenbereich an Schultagen
- Anlage 3.6 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Außenbereich an Ferientagen
- Anlage 3.7 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Außenbereich an Samstagen
- Anlage 3.8 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Außenbereich an Sonn- und Feiertagen
- Anlage 3.9 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Innenbereich an Schultagen
- Anlage 3.10 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Innenbereich an Ferientagen
- Anlage 3.11 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Innenbereich an Samstagen
- Anlage 3.12 ÖPNV: Frequentierung der Haltestellen im Innenbereich an Sonn- und Feiertagen

Anlage 3.13	ÖPNV: Abfahrten an Haltestellen	Seite 1 – 24
Anlage 3.14	Fahrpläne Stadtlinien	
Anlage 3.15	ÖPNV: Ausstattung der Haltestellen	Seite 1 – 7
Anlage 3.16	ÖPNV: Fotodokumentation	Seite 1 – 136

Anlagen

Ordner 2:

- Anlage 4.1.1 Übersicht Parkplätze – Lageplan –
- Anlage 4.1.2 Übersicht Parkplätze – Tabelle –
- Anlage 4.2.1 Auslastung Parkplätze – Durchschnitt, Lageplan –
- Anlage 4.2.2 Auslastung Parkplätze – Tabelle –
- Anlage 4.2.3 Auslastung Parkplätze – Diagramme – Seite 1 – 5
- Anlage 4.3 Auslastung Parkplätze – 11.00 Uhr –
- Anlage 4.4 Auslastung Parkplätze Innenring – Durchschnitt –
- Anlage 5.1 Straßenraumbewertung
- Anlage 5.2 Straßenraumbewertung – Tabelle –
- Anlage 6.1 Unfälle Außenbereich 1-JK (2010)
- Anlage 6.2 Unfälle Innenbereich 1-JK (2010)
- Anlage 6.3 Unfälle Außenbereich 1-JK (2011)
- Anlage 6.4 Unfälle Innenbereich 1-JK (2011)
- Anlage 6.5 Unfälle Außenbereich 1-JK (2012)
- Anlage 6.6 Unfälle Innenbereich 1-JK (2012)
- Anlage 6.7 Unfälle Außenbereich 3-JK (2010 – 2012)
- Anlage 6.8 Unfälle Innenbereich 3-JK (2010 – 2012)
- Anlage 6.9 Unfallhäufungen Außenbereich
- Anlage 6.10 Unfallhäufungen Innenbereich
- Anlage 6.11 Unfälle Kreisverkehre Innenbereich
- Anlage 6.12 Fahrkurven Kreisverkehr Schwefinger Straße / Junkersstraße
- Anlage 6.13 Fahrkurven Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Helter Damm
- Anlage 6.14 Luftbild Kreisverkehr Helter Damm / Noldestraße
- Anlage 7.1 Analysenetz 2008, Außenbereich
- Anlage 7.2 Analysenetz 2008, Innenbereich
- Anlage 7.3 Vergleich gezählte und berechnete Verkehrsmengen
- Anlage 7.4 Prognose-Nullfall 2025, Außenbereich

- Anlage 7.5** Prognose-Nullfall 2025, Innenbereich
- Anlage 7.6** Differenznetz Analyse 2008-Prognose-Nullfall 2025, Innenbereich
- Anlage 7.7** Prognosefall E 233, Außenbereich
- Anlage 7.8** Prognosefall E 233, Innenbereich
- Anlage 7.9** Differenznetz Prognose E 233, Außenbereich
- Anlage 7.10** Differenznetz Prognose E 233, Innenbereich
- Anlage 7.11** Prognosefall Nagelshof, Innenbereich
- Anlage 7.12** Differenznetz Prognosefall Anschlussstelle Nagelshof, Innenbereich
- Anlage 8.1** Zielkonzept Fuß- und Radverkehr – *Auszug aus dem Radverkehrskonzept* –
- Anlage 8.2** Zielkonzept ÖPNV
- Anlage 8.3** Zielkonzept Kfz-Verkehr
- Anlage 8.4** Skizze: Knotenpunkt Nagelshof mit Anschlussstelle Nagelshof an der B 70
- Anlage 8.5** Fahrkurven Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Helter Damm mit Innenring
- Anlage 8.6** Fahrkurven Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Kanalstraße mit Innenring
- Anlage 8.7** Fahrkurven Kreisverkehr Lingener Straße mit Innenring
- Anlage 9** Maßnahmenreihung

Anlage 3.13 – ÖPNV: Abfahrten an Haltestellen

Seite 1 – 24

Anlage 3.14 Fahrpläne Stadtlinien

Anlage 3.15 – ÖPNV: Ausstattung der Haltestellen

Seite 1 – 7

Anlage 3.16 – ÖPNV: Fotodokumentation

Seite 1 – 136

MIV

Ort/ Handlungsfeld	Abschnitt / Bereich	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Ausbau E 233					
E 233	Anschlussstelle Neuversener Straße	Wegweisende Beschilderung Euro-Industriepark und aus/in Richtung Süden	4	3	7
E 233	Anschlussstelle B 70	möglichst leistungsstarke Anschlussstelle	7	8	5
E 233	allgemein	landwirtschaftliche Wegebeziehungen erhalten	2	3	5
Hauptverkehrsachsen und Innenstadt					
Knotenpunkt Schullendamm / Versener Straße					
		Option zusätzlicher Fahrstreifen Versener Straße	5	4	6
Knotenpunkte Schullendamm / B 70					
		Lichtsignalanlagen (als Einheit)	4	6	6
Schullendamm (ab Knotenpunkt B 70) bis Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße					
		Optimierung der Einzelknoten	8	5	4
Knotenpunkt Emsbrücke / An der Bleiche					
		Prüfung, ob andere Schaltung möglich ist	6	6	6
weitere Straßenzüge					
Esterfelder Steige					
		Tempo 30	4	3	8
Kuhstraße / Lingener Straße					
	nördlich Wallstraße	Tempo 30	1	6	9
Schlaunstraße / Umlandstraße					
		Tempo 30	4	3	8
Straßenzüge allgemein					
		wo zukünftig Radfahrer auf der Fahrbahn fahren sollen	3	7	9
Netzergänzungen Innenstadt					
B 70					
	Nagelshof	Anschlussstelle umsetzen	9	7	7
L 47					
	Erschließungsstraße in Richtung Friedhofsallee	Erschließungsstraße herstellen, Verbindung bis Friedhofsallee denkbar	5	2	5
Knotenpunkte					
Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Helder Damm					
		Nachrüsten eines Innenringes, gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern auf abgesetzten Furten	7	8	8
Kreisverkehr Hasebrinkstraße / Kanalstraße					
		Nachrüsten eines Innenringes, gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern auf abgesetzten Furten	7	8	8
Kreisverkehr Lingener Straße / Auf der Herrschwiese					
		Nachrüsten eines Innenringes, Zufahrten Lingener Straße Ost und Lingener Straße Nord abkrüpfen	10	10	8
Kreisverkehre allgemein					
		Führung Radfahrer und Gestaltung des Elemente (Furten) möglichst vereinheitlichen	5	5	5
Auf der Herrschwiese / Fürstenbergstraße					
		Umbau aus Gründen der Leistungsfähigkeit, wenn ein Kreisverkehr ohne Kompromisse möglich ist, sollte dieser einer Signalanlage vorgezogen werden	6	6	6
B 70 / Am Rögelberg					
	bei Umsetzung der teilplanfreien Anbindung an den Eurohafen	Rückbau prüfen	3	7	9
Domhof / Ludmillenstraße					
		Wartelinien zur Verdeutlichung der Regelung "Rechts-vor-links"	2	5	9
Neelandstraße / Schlaunstraße					
		Umgestaltung entsprechend Netzfunktion und Geschwindigkeiten der betroffenen Straßenzüge	3	6	7
Nagelshof / Nagelshof Süd (bei Anschlussstelle Nagelshof)					
		Umgestaltung entsprechend Verkehrsverlagerungen	6	7	7
Signalanlage An der Bleiche / Nagelshof (bei Anschlussstelle Nagelshof)					
		Umgestaltung entsprechend Verkehrsverlagerungen	6	7	7
Signalanlage B 70 / Lingener Straße					
		weiterer Aufstellstreifen Teglinger Straße, Überprüfung der Steuerung	4	7	6
Signalanlage Schullendamm / Marienstraße					
		Umbau Knotenpunkt, mehrere Varianten denkbar	4	6	5
Ruhender Verkehr					
Parkleitsystem					
		schnellstmöglich umsetzen	4	8	8
Park+Rid / Pendlerparkplätze					
		mehrere mögliche Standorte, Prüfung dieser Standorte	5	5	5
Sonstige Anlagen					
Hinterstraße und Nicolaus-Augustin-Straße					
		Umwandlung in Shared-Space-Bereiche	6	5	5
Sophienplatz					
		Umwandlung in Shared-Space-Bereich	7	4	5

Aufwand Abschätzung des planerischen Aufwandes (1 = geringer Aufwand, 10 = höchster Aufwand)
 Priorität Abschätzung der Dringlichkeit (1 = langfristige Maßnahme, 10 = möglichst kurzfristig umsetzen)
 Umsetzbarkeit Abschätzung des baulichen Aufwandes bzw. des Aufwandes der Realisierung (1 = geringer Aufwand, schnell umsetzbar, 10 = höchster Aufwand, lange Bauzeit)
 Kosten Angegeben ist eine pauschale Kostenschätzung auf Grundlage gemachter Erfahrungen. Sie beziehen sich auf die reinen Herstellungskosten. Kosten für Planung oder Grunderwerb sind darin nicht enthalten.

Rad- und Fußverkehr

Ort / Handlungsfeld	Abschnitt / Bereich	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Maßnahmen nach Radkonzept, zusätzlich					
L 48	Frankfurter Straße	Bedarfsanlage	4	7	7
Fußgängerzone					
	westlicher Bereich	aufwerten, Sichtbeziehungen verbessern	8	7	5
Schullendamm					
	im Bereich einer möglichen Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Ems	Querungshilfe	3	5	8

ÖPNV

Ort/ Handlungsfeld	Abschnitt / Bereich	Maßnahme	Aufwand	Priorität	Umsetzbarkeit
Euro-Industriepark					
		Haltestelle einrichten, regelmäßige Bedienung	4	5	6
Rühle					
	Haltestelle Erdölbetriebe	verschieben	2	4	8
Apeldorn					
	Haltestelle Kirche / Mitte	verschieben	2	5	8
Rühle					
	Hauptort, an L 48	weitere Haltestelle	3	5	7
Linie 1					
	Esterfeld	Verlängerung bis Esters Hof, zusätzliche Haltestelle in Esters Hof	6	7	5
Linie 4					
	Nödike	Ausweitung bis Dieselstraße, weitere Haltestellen (unter Umständen auch P+R denkbar)	7	7	5
Linie 4					
	Innenstadt	Ausweitung über Hasebrinkstraße / Kanalstraße	5	7	6
neue Linie					
	zwischen Schützenhof und Schlagbrückener Weg	neue Linie mit neuen Haltestellen, Führung über Bahnhof, als Zubringer für Linien 2 und 5	8	5	4
Peripherien					
		Prüfung, ob P+R geschaffen und versorgt werden kann, gilt auch für Parkplatz Schützenstraße	4	4	6
Stadtbus - Regionallinien					
	Windthorstplatz, Bahnhof	besserer Umsteigemöglichkeiten mit geringeren Wartezeiten	7	4	4
Haltestellen allgemein					
	alle Haltestellen im Stadtgebiet	Definition eines Mindeststandards aller Haltestellen, Definition eines gehobenen Standards an speziellen Haltestellen, Umsetzung innerhalb eines Haltestellenkonzeptes	7	5	5
Haltestelle Junkersstraße					
	Meppen-Süd	Wartefläche nachrüsten	4	6	8
Haltestelle Sanddornstraße					
	Esterfeld	Lage der Haltestelle neu bewerten, ggf. Gehweg und Wartefläche anlegen	5	6	7
Haltestelle Tulpenstraße					
	Esterfeld	Rückbau Parkstreifen im Bereich der Haltestelle	4	5	6
Zur Waldbühne					
	Esterfeld	Gehweganschluss an der nördlichen Teilhaltestelle	3	5	7
Fahrgastinformationen					
	allgemein	einheitliches Design, aktuelle und richtige Informationen aller Informationsträger, eindeutige und einheitliche Bezeichnung der Haltestellen, Fahrpläne im Handtaschenformat	7	8	6
Fahrgastinformationen					
	Homepage	übersichtliche und aktuelle Darstellung aller relevanten Informationen (Haltestellenpläne, Liniennetzpläne, Rufbusse, Tarifstrukturen, etc...)	5	8	7
Fahrgastinformationen					
	Fahrpläne im Handtaschenformat	in Infopoints, in den Fahrzeugen	4	7	8
Fahrgastinformationen					
	Sonderaktionen	vergleichbar Bürgerbrief und Schnupperticket, Beibehaltung des kostenfreien Busfahrens an Adventssamstagen	6	7	8
Nagelshof					
	bei neuer Anschlussstelle an B 70	Prüfung, ob P+R geschaffen werden kann	5	4	5
Haltestellen					
	in Wohngebieten	zur Straßenraumgestaltung und zur Verkehrsberuhigung nutzen (positives Beispiel: Zur Waldbühne)	6	6	6
Busbuchten					
	Innerortshaltestellen	prüfen, ob ein Rückbau zu einer Fahrhaltestelle möglich ist	5	5	5

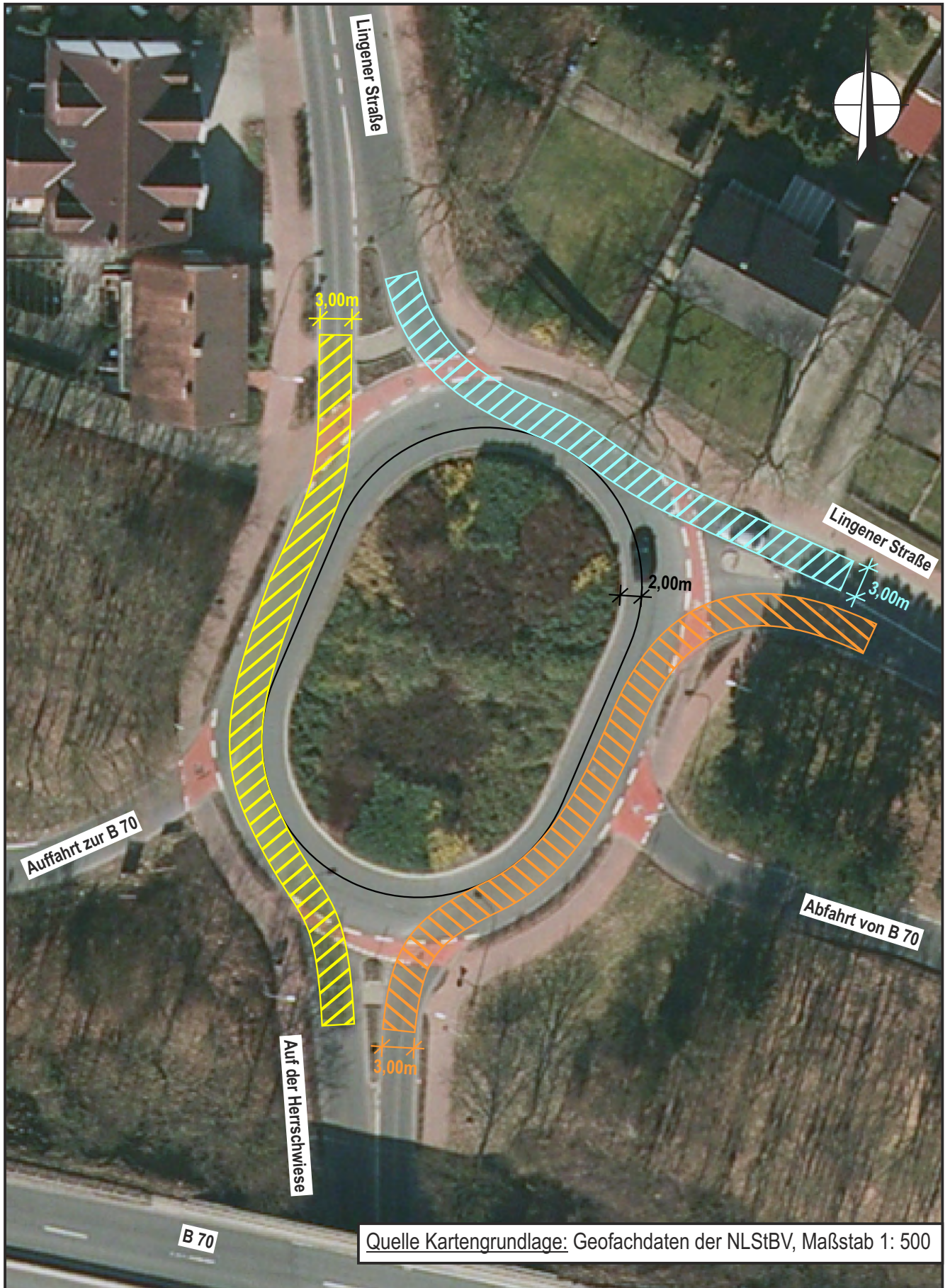
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST
 Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

Maßnahmenreihung

Datum: 17.11.15

Anlage 9



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

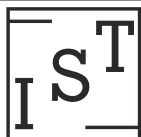
**Fahrkurven Kreisverkehr
Lingener Straße mit Innenring**

Datum: 13.05.15

Anlage 8.7



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Fahrkurven Kreisverkehr
Hasebrinkstraße / Kanalstraße
mit Innenring**

Datum: 13.05.15

Anlage 8.6



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

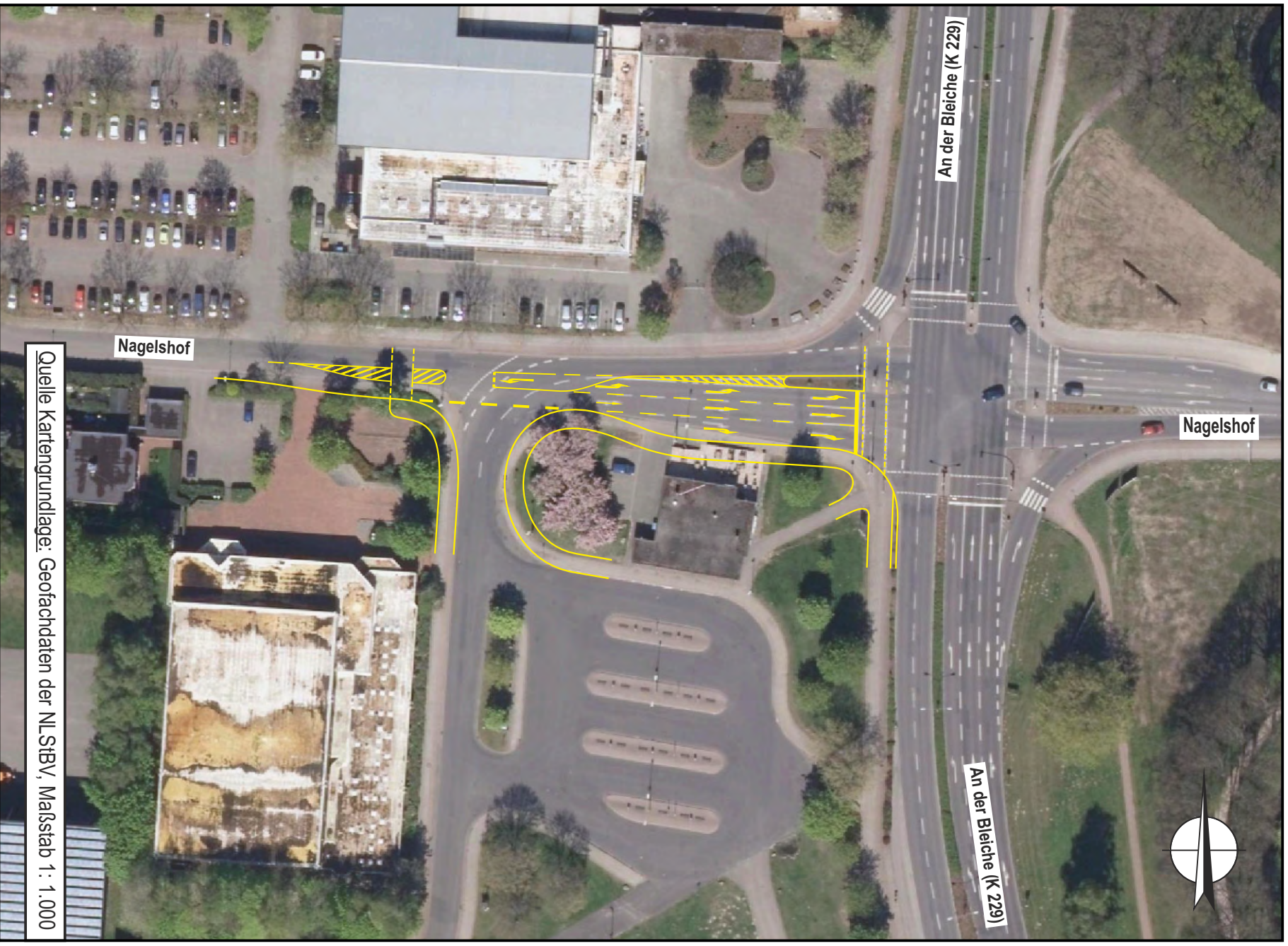


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Fahrkurven Kreisverkehr
Hasebrinkstraße / Helder Damm
mit Innenring**

Datum: 13.05.15

Anlage 8.5



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

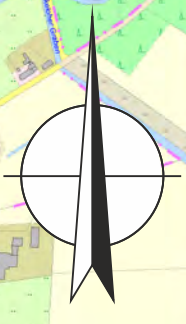


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Skizze: Knotenpunkt Nagelshof mit
Anschlussstelle Nagelshof an B 70**

Datum: 13.05.15

Anlage 8.4



Ausschnitt Außenbereich B 70 / Am Rögelberg:



Umwandlung in Tempo-30-Bereich aus verschiedenen Gründen wünschenswert, aber muss gründlich abgewogen werden.

Neue Achse bei Erschließung denkbar.

Anbindung Nagelshof



1 Schild „Rad auf Straße“, wie es in der Stadt Oldenburg gebraucht wird



2 Straßenraumgestaltung mit Shared Space



3 Umwandlung in Shared-Space-Bereich bei Sanierung "Nodiker Straße"

- Weitere Punkte:**
- Radfahren teilweise zukünftig auf der Straße erlaubt. Aufklärung und Sensibilisierung der Kfz-Führer → siehe Foto 1
 - Geschwindigkeitskontrollen im Bereich der Unfallhäufungslinien an B 70, B 402 und K 203
 - Parkleitsystem umsetzen

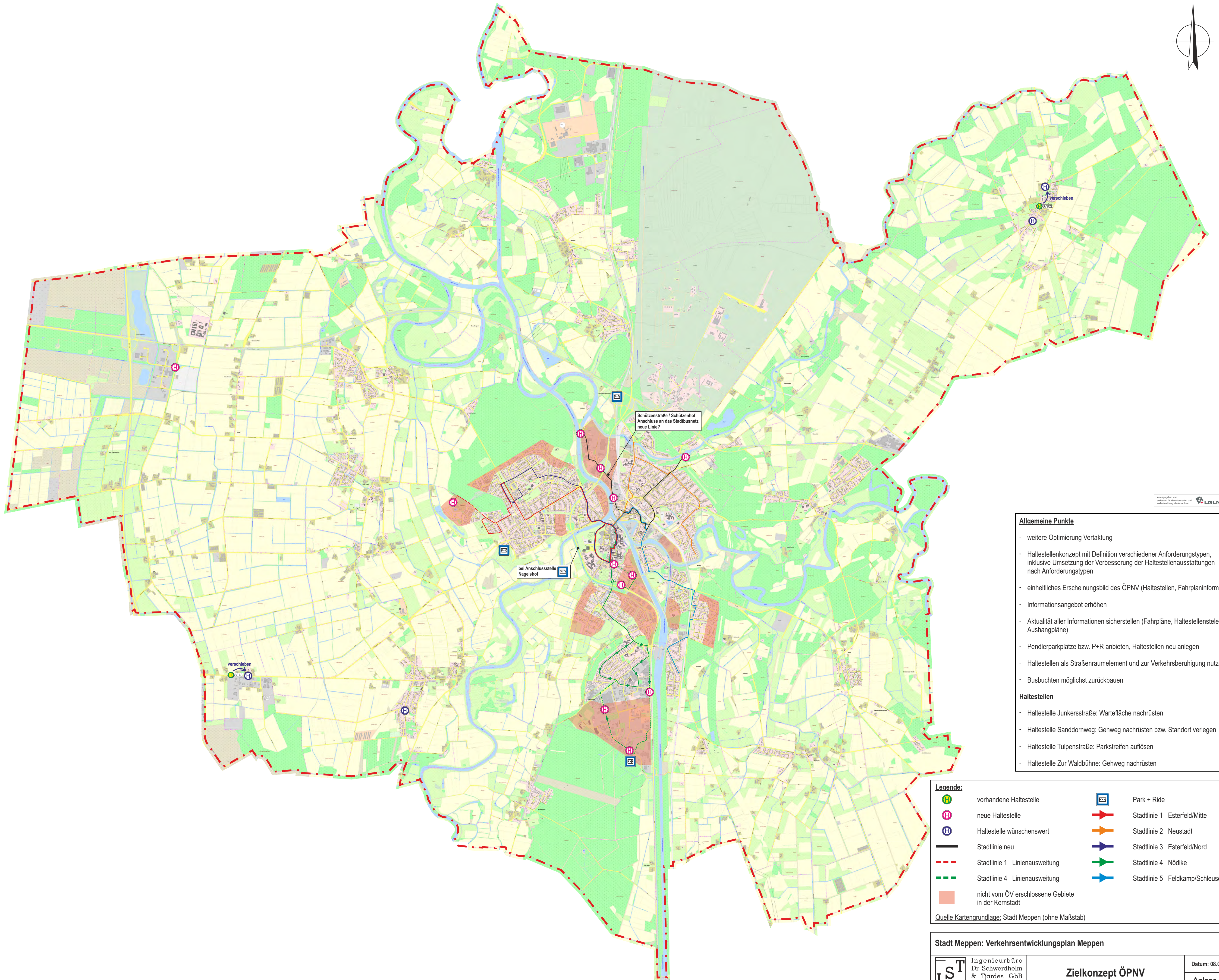
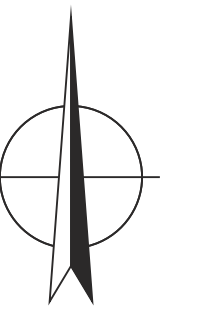
- Legende:**
- Lichtsignalanlage (LSA) bearbeiten
 - Kreisverkehr bearbeiten
 - Vorfahrtknoten bearbeiten
 - Einsatzbereich Shared Space
 - gemeinsame Optimierung der Signalanlagen
 - in Tempo-30 umwandeln
 - Netzergänzung
 - PR Park + Ride
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR Beratende Ingenieure

Zielkonzept Kfz-Verkehr

Datum: 09.11.15
Anlage 8.3



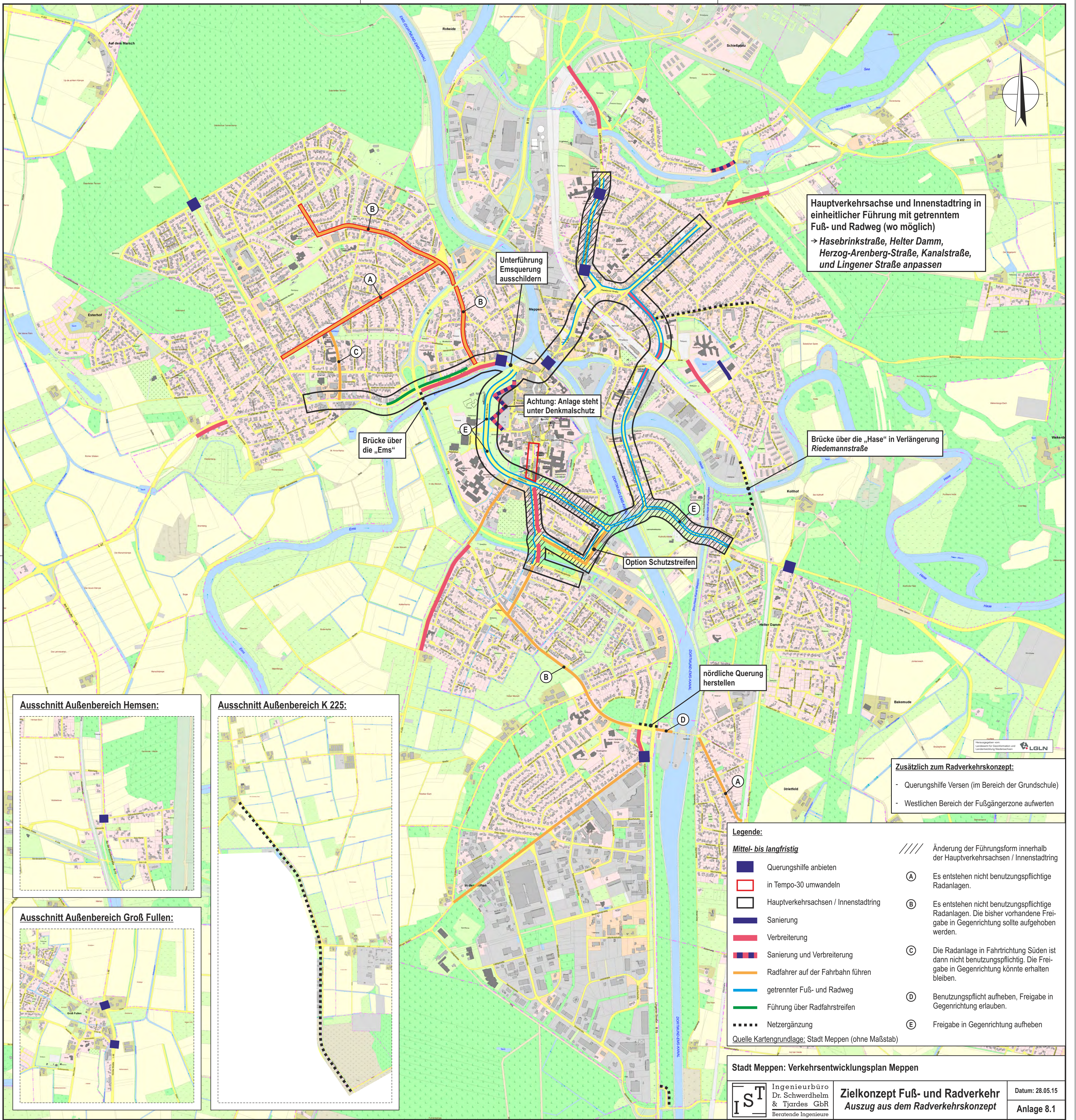
- Allgemeine Punkte**
- weitere Optimierung Vertaktung
 - Haltestellenkonzept mit Definition verschiedener Anforderungstypen, inklusive Umsetzung der Verbesserung der Haltestellenausstattungen nach Anforderungstypen
 - einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV (Haltestellen, Fahrplaninformation)
 - Informationsangebot erhöhen
 - Aktualität aller Informationen sicherstellen (Fahrpläne, Haltestellenstelen, Aushangpläne)
 - Pendlerparkplätze bzw. P+R anbieten, Haltestellen neu anlegen
 - Haltestellen als Straßenelement und zur Verkehrsberuhigung nutzen
 - Busbuchten möglichst zurückbauen
- Haltestellen**
- Haltestelle Junkersstraße: Wartefläche nachrüsten
 - Haltestelle Sanddornweg: Gehweg nachrüsten bzw. Standort verlegen
 - Haltestelle Tulpenstraße: Parkstreifen auflösen
 - Haltestelle Zur Waldbühne: Gehweg nachrüsten

Legende:

	vorhandene Haltestelle		Park + Ride
	neue Haltestelle		Stadtlinie 1 Esterfeld/Mitte
	Haltestelle wünschenswert		Stadtlinie 2 Neustadt
	Stadtlinie neu		Stadtlinie 3 Esterfeld/Nord
	Stadtlinie 1 Linienausweitung		Stadtlinie 4 Nödike
	Stadtlinie 4 Linienausweitung		Stadtlinie 5 Feldkamp/Schleuse
	nicht vom ÖV erschlossene Gebiete in der Kernstadt		

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



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

Unterführung Emsquerung ausschildern

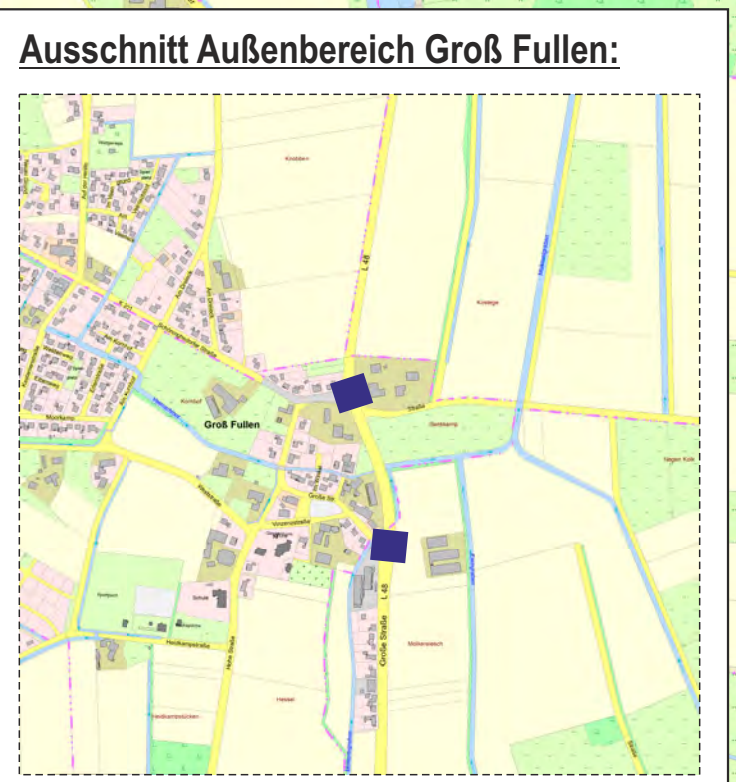
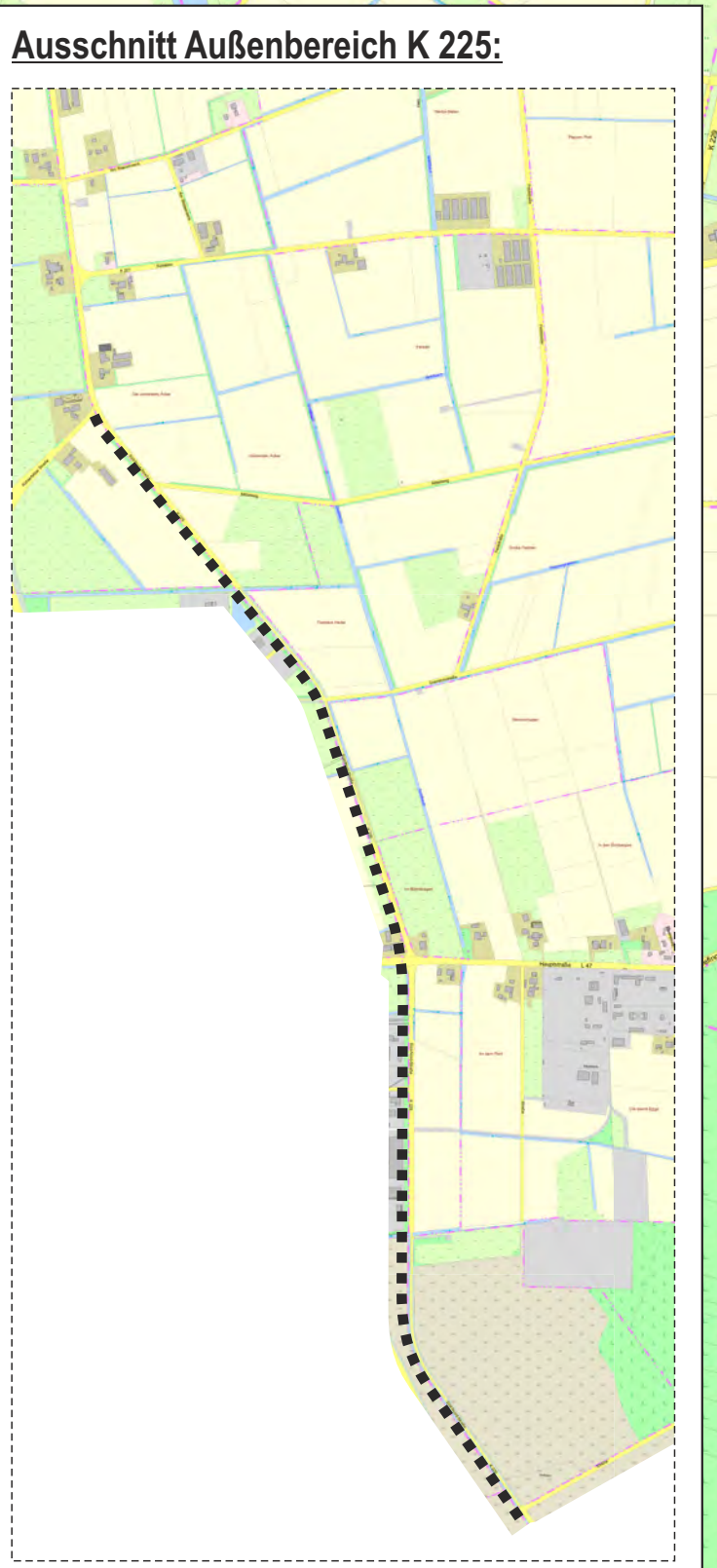
Achtung: Anlage steht unter Denkmalschutz

Brücke über die „Ems“

Brücke über die „Hase“ in Verlängerung Riedemannstraße

Option Schutzstreifen

nördliche Querung herstellen



Zusätzlich zum Radverkehrskonzept:

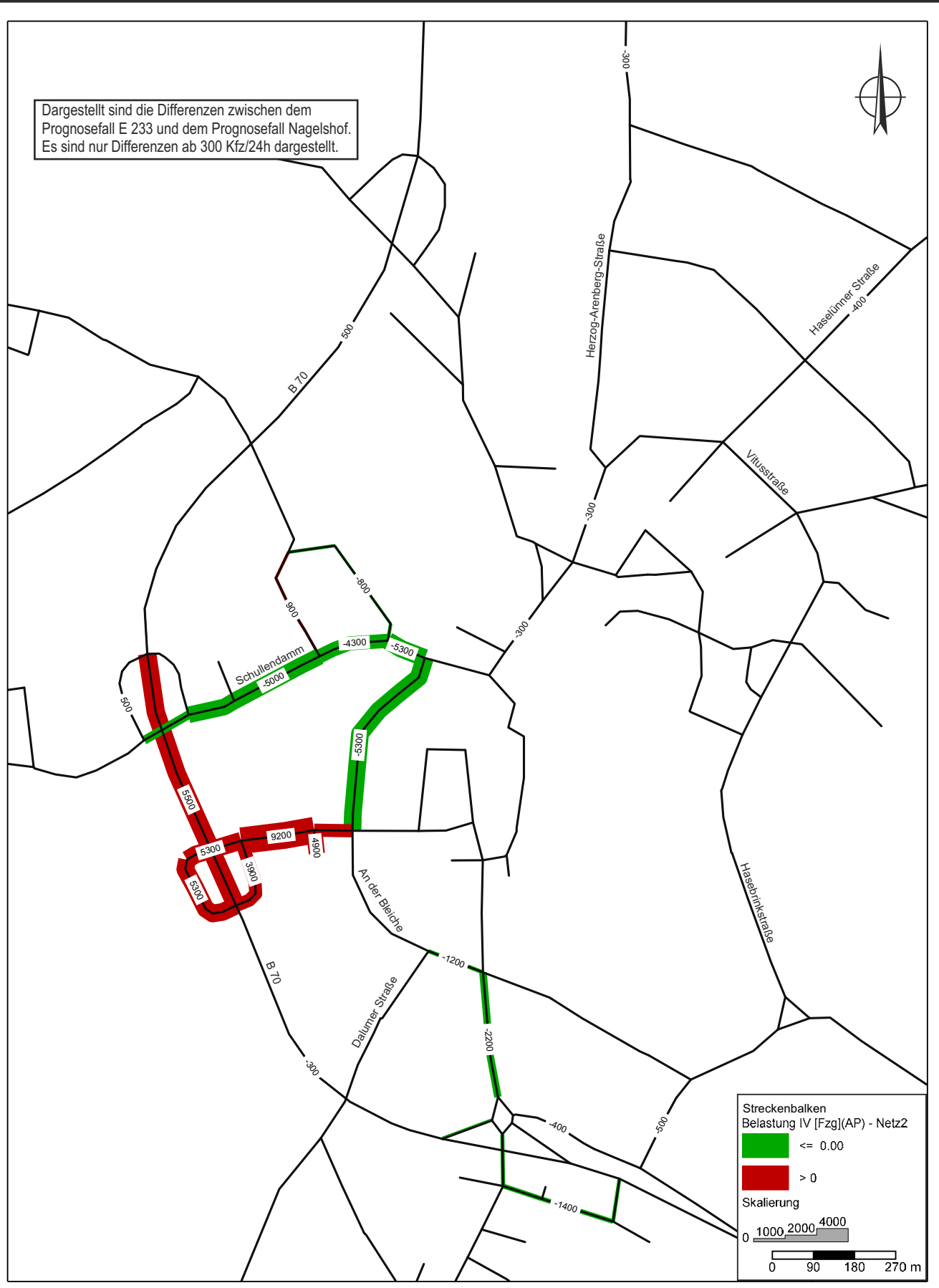
- Querungshilfe Versen (im Bereich der Grundschule)
- Westlichen Bereich der Fußgängerzone aufwerten

Legende:

Mittel- bis langfristig	////// Änderung der Führungsform innerhalb der Hauptverkehrsachsen / Innenstadtring
Querungshilfe anbieten	Es entstehen nicht benutzungspflichtige Radanlagen.
in Tempo-30 umwandeln	Es entstehen nicht benutzungspflichtige Radanlagen. Die bisher vorhandene Freigabe in Gegenrichtung sollte aufgehoben werden.
Hauptverkehrsachsen / Innenstadtring	Die Radanlage in Fahrtrichtung Süden ist dann nicht benutzungspflichtig. Die Freigabe in Gegenrichtung könnte erhalten bleiben.
Sanierung	Benutzungspflicht aufheben, Freigabe in Gegenrichtung erlauben.
Verbreiterung	Freigabe in Gegenrichtung aufheben
Sanierung und Verbreiterung	
Radfahrer auf der Fahrbahn führen	
getrennter Fuß- und Radweg	
Führung über Radfahrstreifen	
Netzergänzung	

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Dargestellt sind die Differenzen zwischen dem Prognosefall E 233 und dem Prognosefall Nagelshof. Es sind nur Differenzen ab 300 Kfz/24h dargestellt.



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Differenznetz Prognosefall Nagelshof Innenbereich

Datum: 11.12.14

Anlage 7.12



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

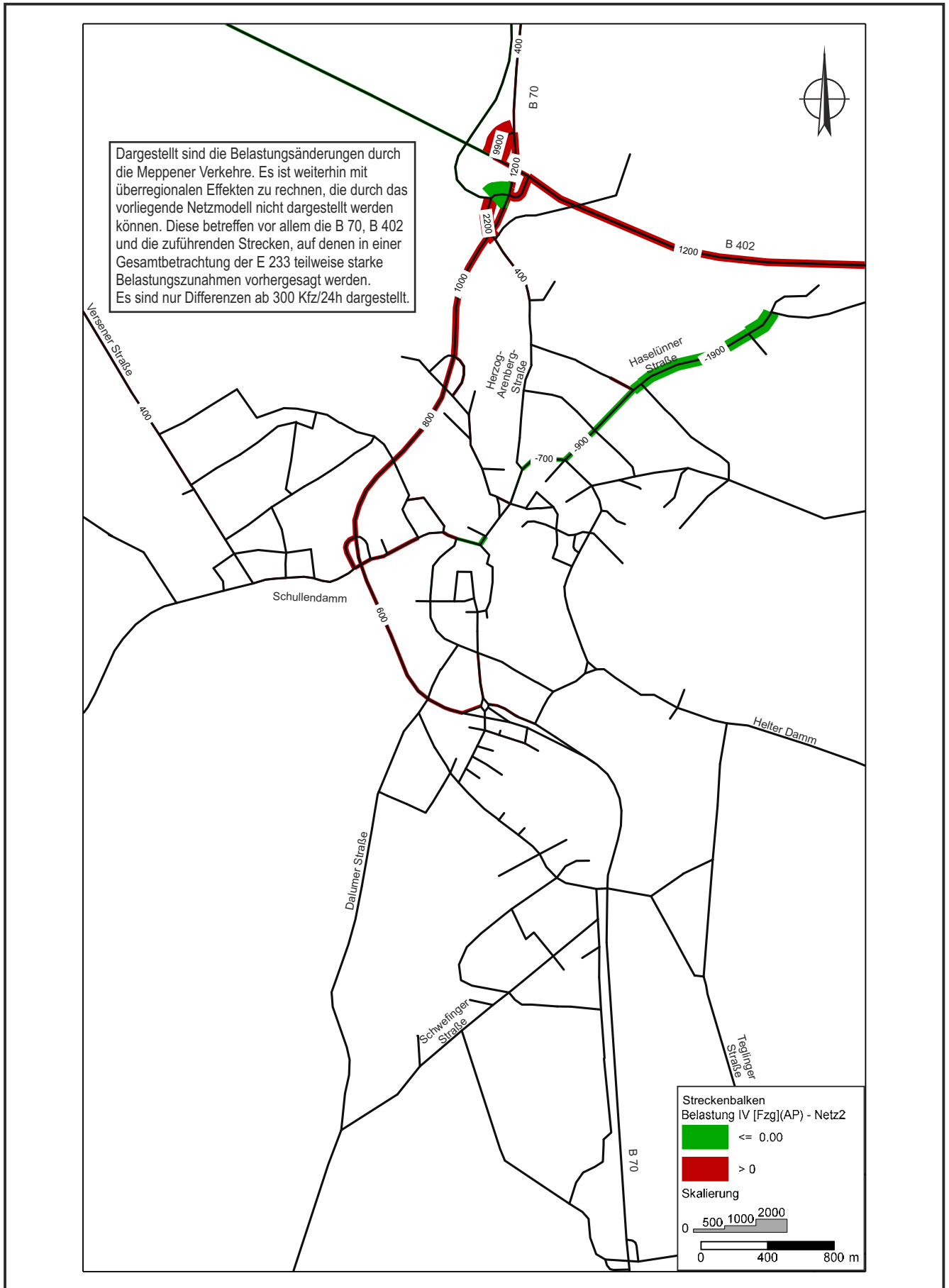


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Prognosefall Nagelshof Innenbereich

Datum: 18.11.14

Anlage 7.11



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

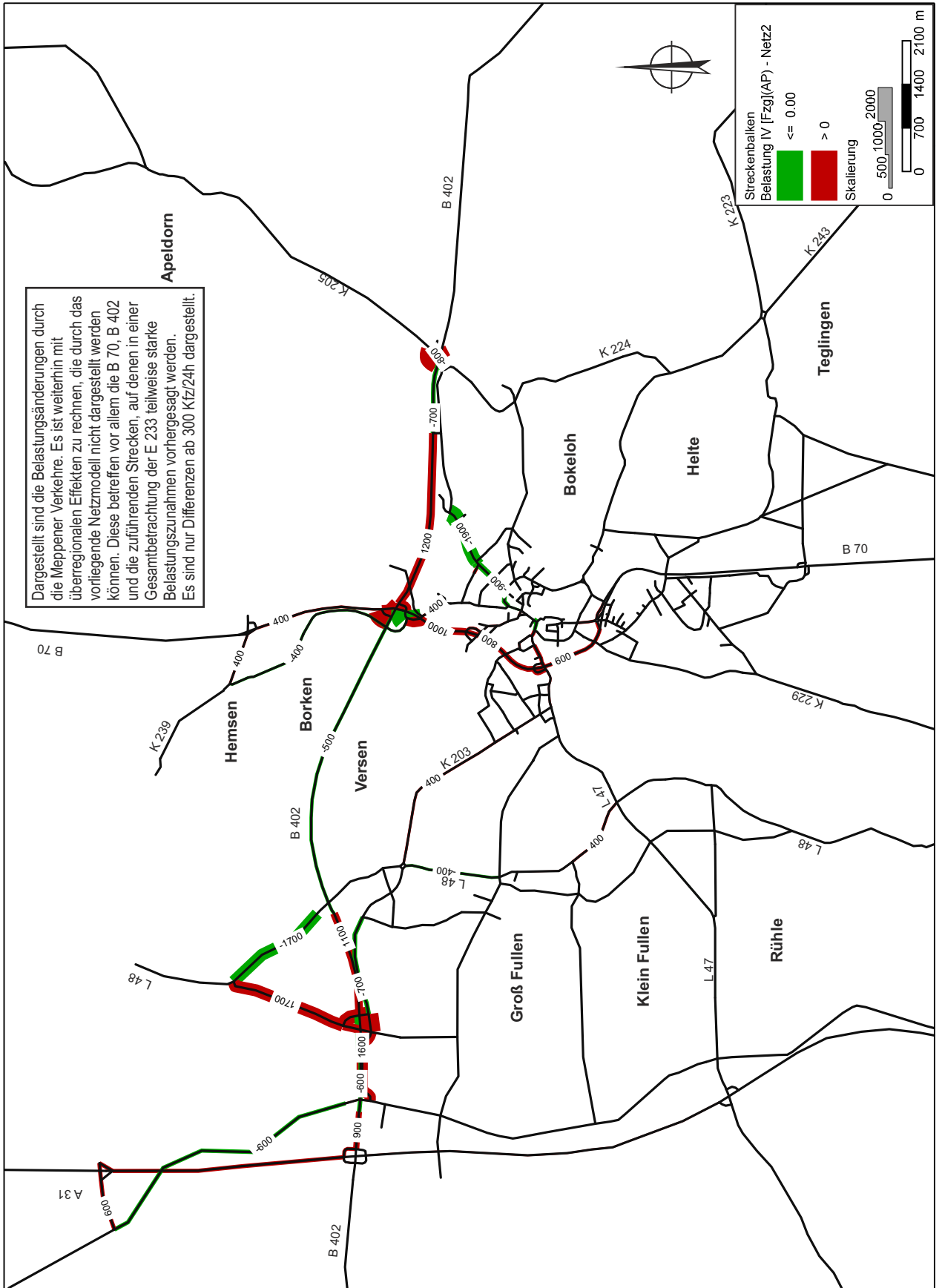


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Differenznetz Prognosefall E 233 Innenbereich

Datum: 18.11.14

Anlage 7.10



Dargestellt sind die Belastungsänderungen durch die Meppener Verkehre. Es ist weiterhin mit überregionalen Effekten zu rechnen, die durch das vorliegende Netzmodell nicht dargestellt werden können. Diese betreffen vor allem die B 70, B 402 und die zuführenden Strecken, auf denen in einer Gesamtbetrachtung der E 233 teilweise starke Belastungszunahmen vorhergesagt werden. Es sind nur Differenzen ab 300 Kfz/24h dargestellt.

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST
 Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Differenznetz Prognosefall E 233
 Außenbereich**

Datum: 18.11.14

Anlage 7.9



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

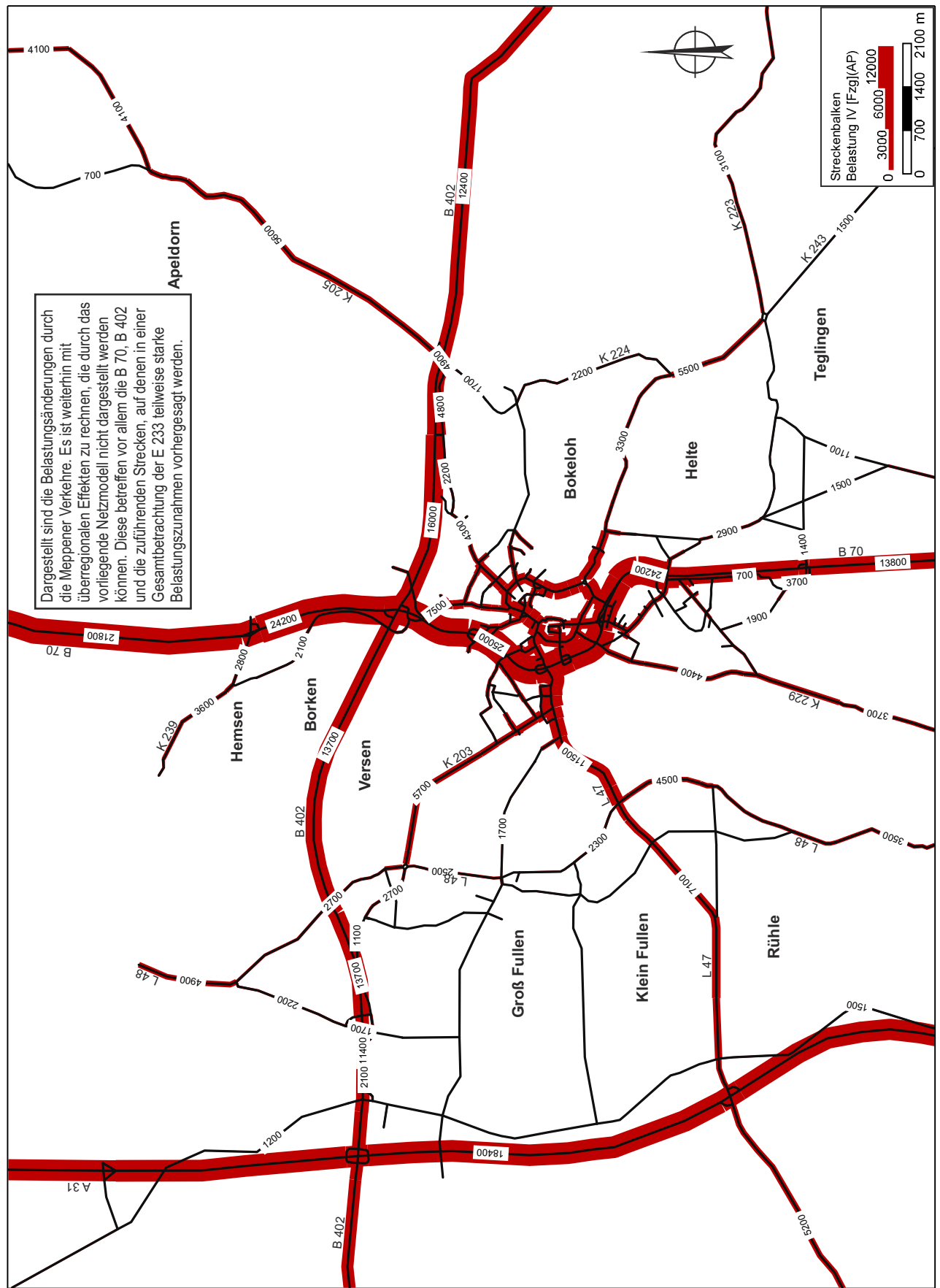


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Prognosefall E 233 Innenbereich

Datum: 18.11.14

Anlage 7.8



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

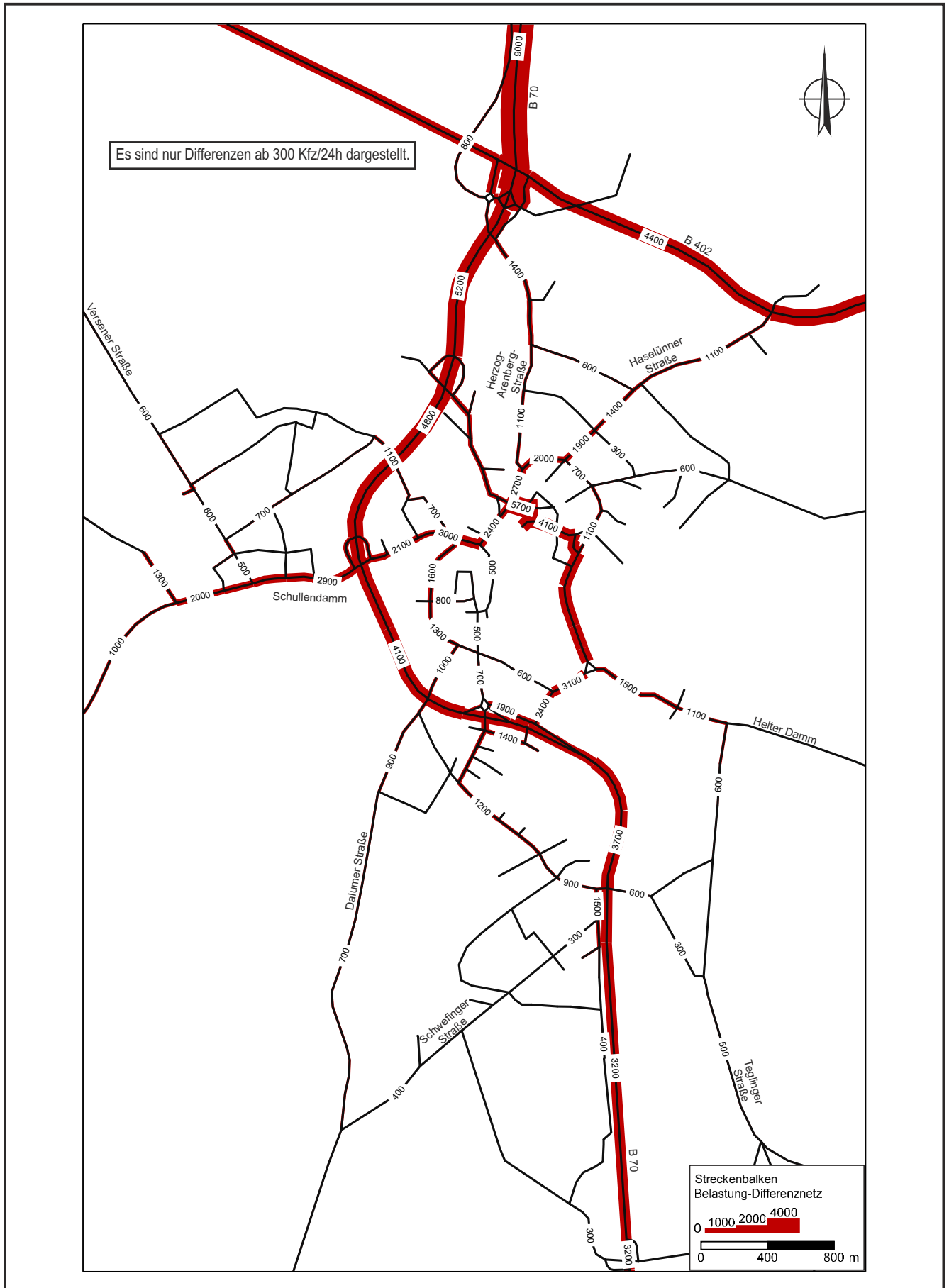


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Prognosefall E 233 Außenbereich

Datum: 18.11.14

Anlage 7.7



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Differenznetz
Analyse 2008 / Prognose-Nullfall 2025
Innenbereich**

Datum: 18.11.14

Anlage 7.6



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

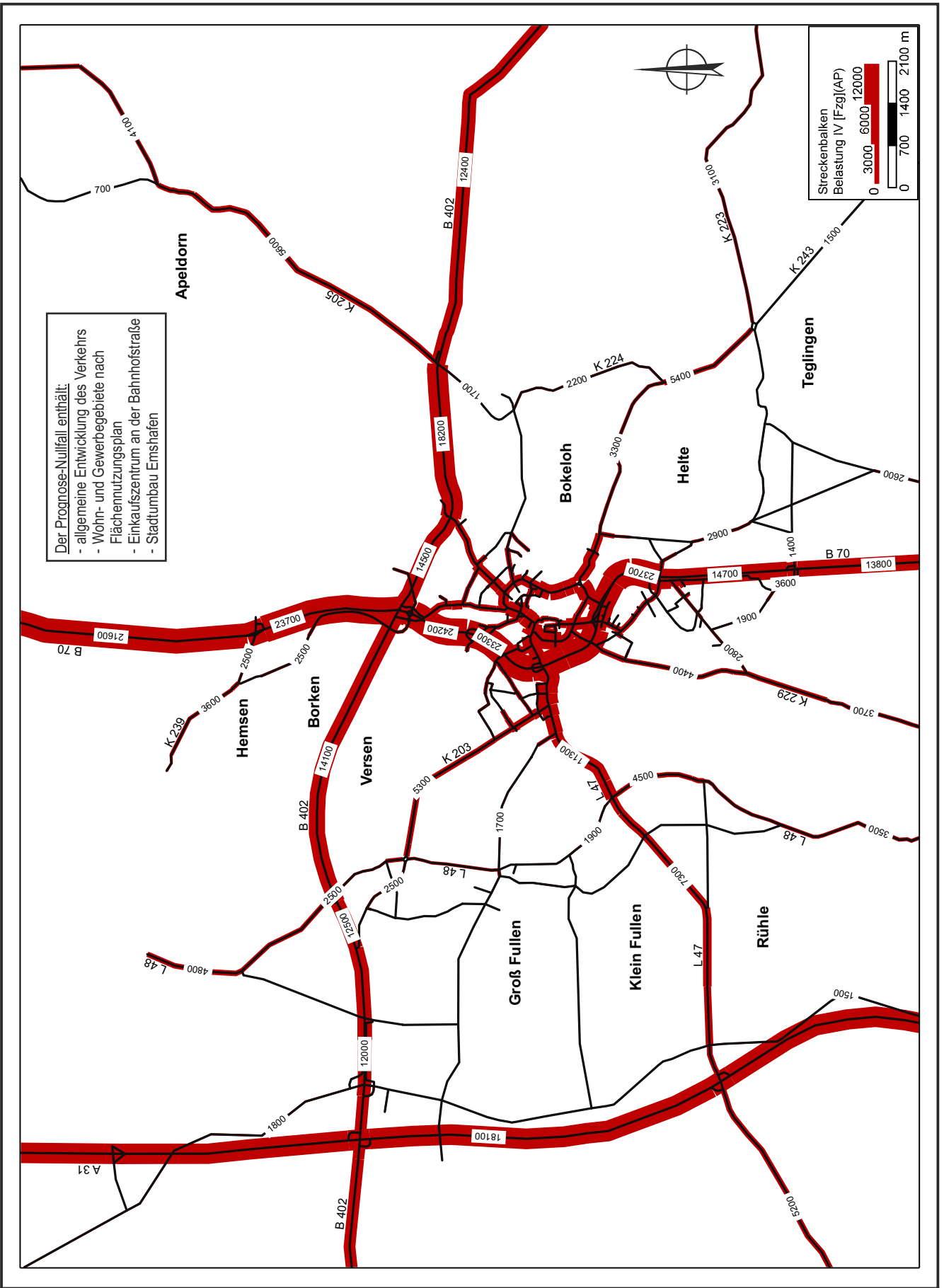


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Prognose-Nullfall 2025
Innenbereich

Datum: 18.11.14

Anlage 7.5



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Prognose-Nullfall 2025
 Außenbereich**

Datum: 18.11.14

Anlage 7.4



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

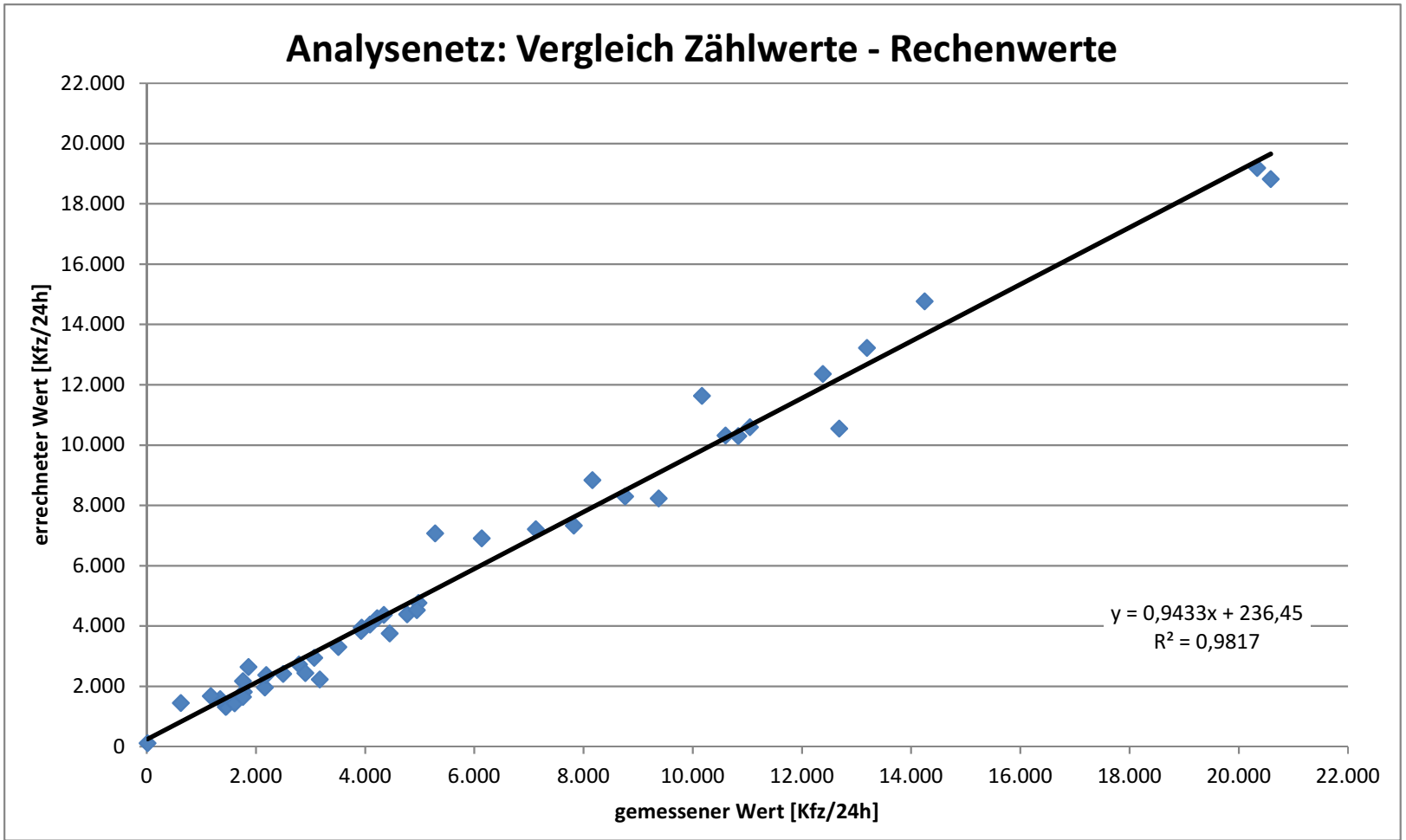
Vergleich gezählte und berechnete Verkehrsmengen

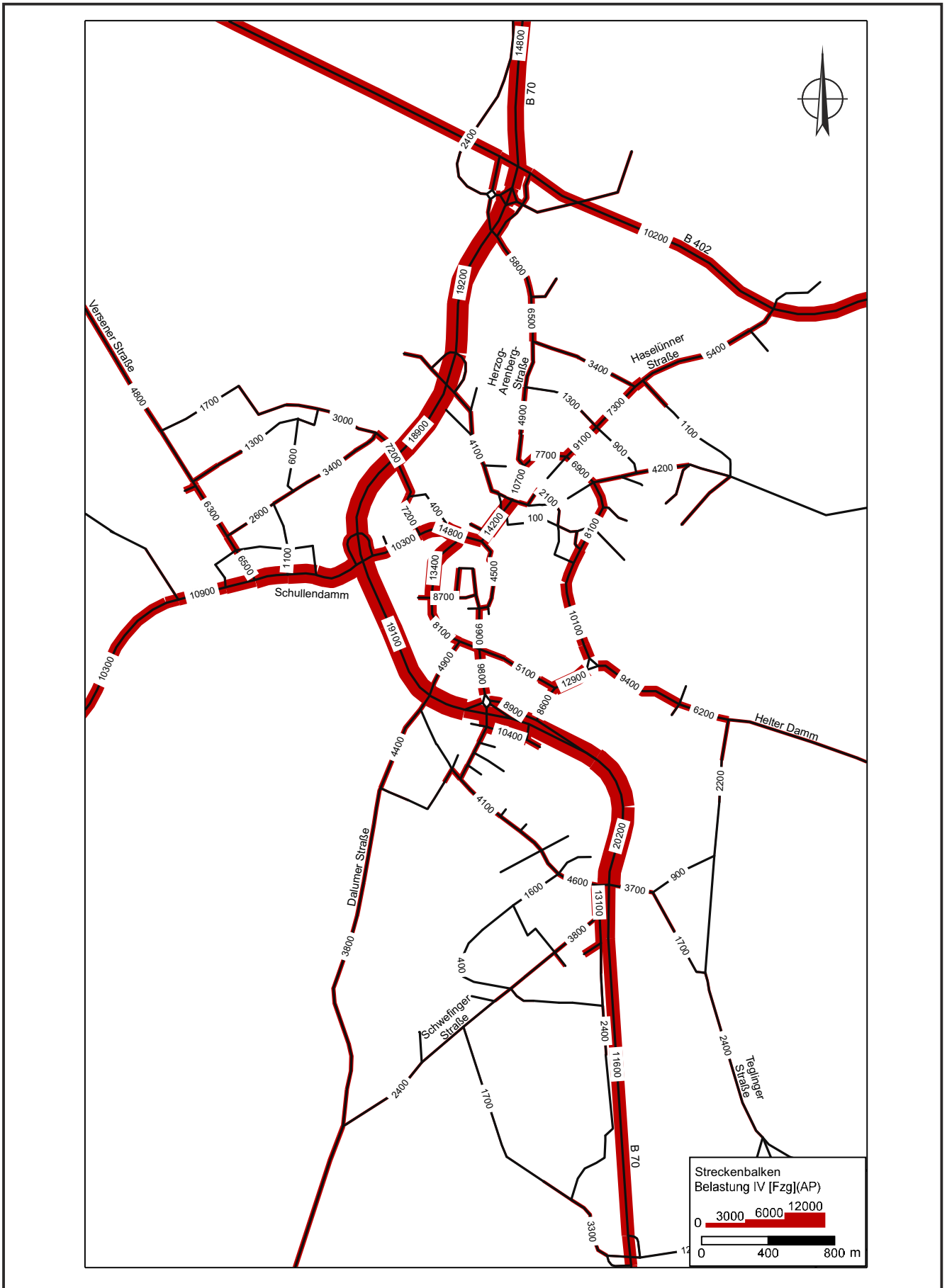
Datum: 14.08.13

Anlage 7.3

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

Analysenetz: Vergleich Zählwerte - Rechenwerte





Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

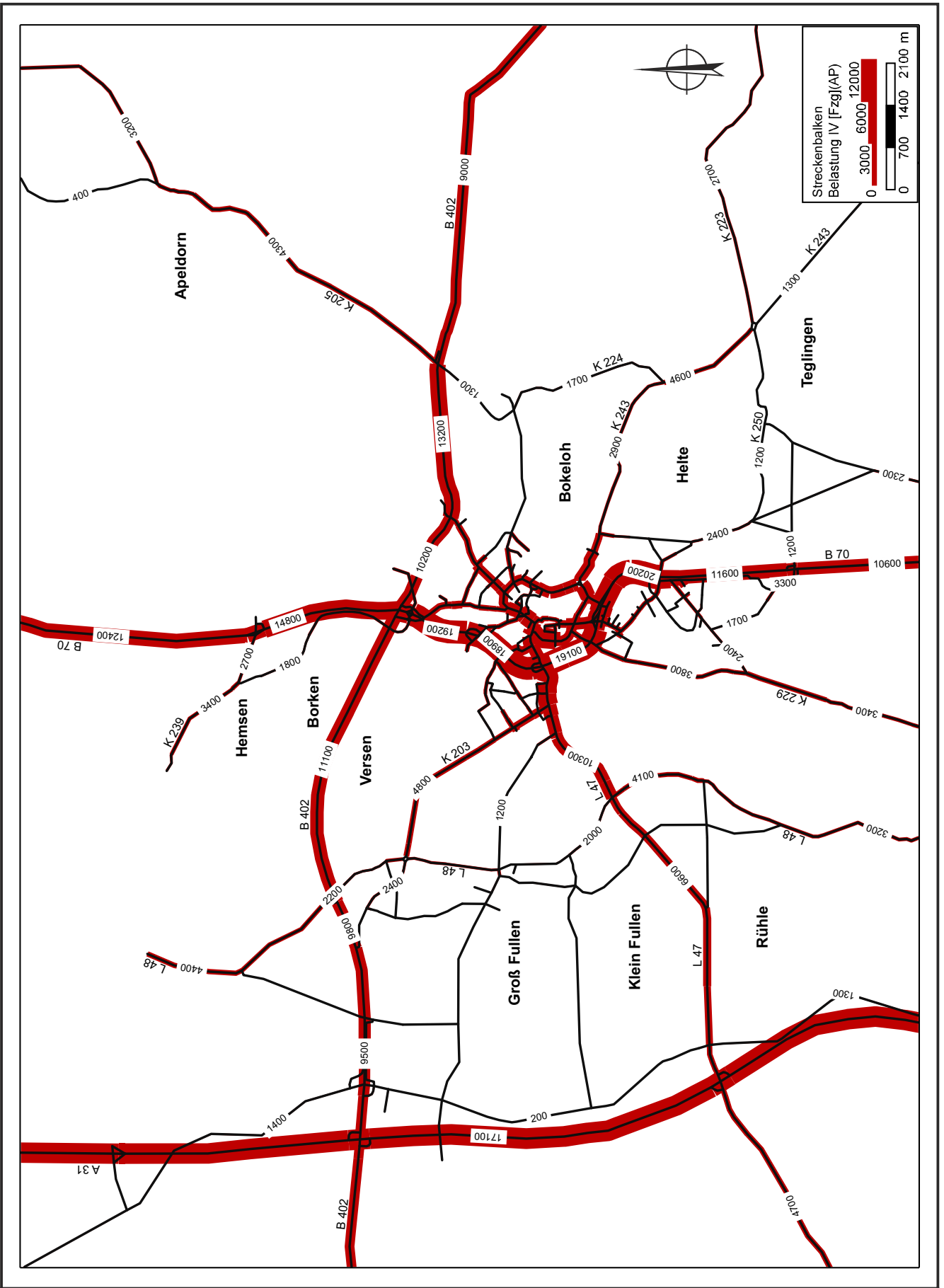


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Analysenetz 2008
Innenbereich**

Datum: 14.08.14

Anlage 7.2



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

Analysenetz 2008
 Außenbereich

Datum: 14.08.14

Anlage 7.1



Innenring abmarkiert;
Reifenabrieb lässt teilweises überfahren,
aber auch teilweise Ablenkung erkennen.



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV, Maßstab 1: 500

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

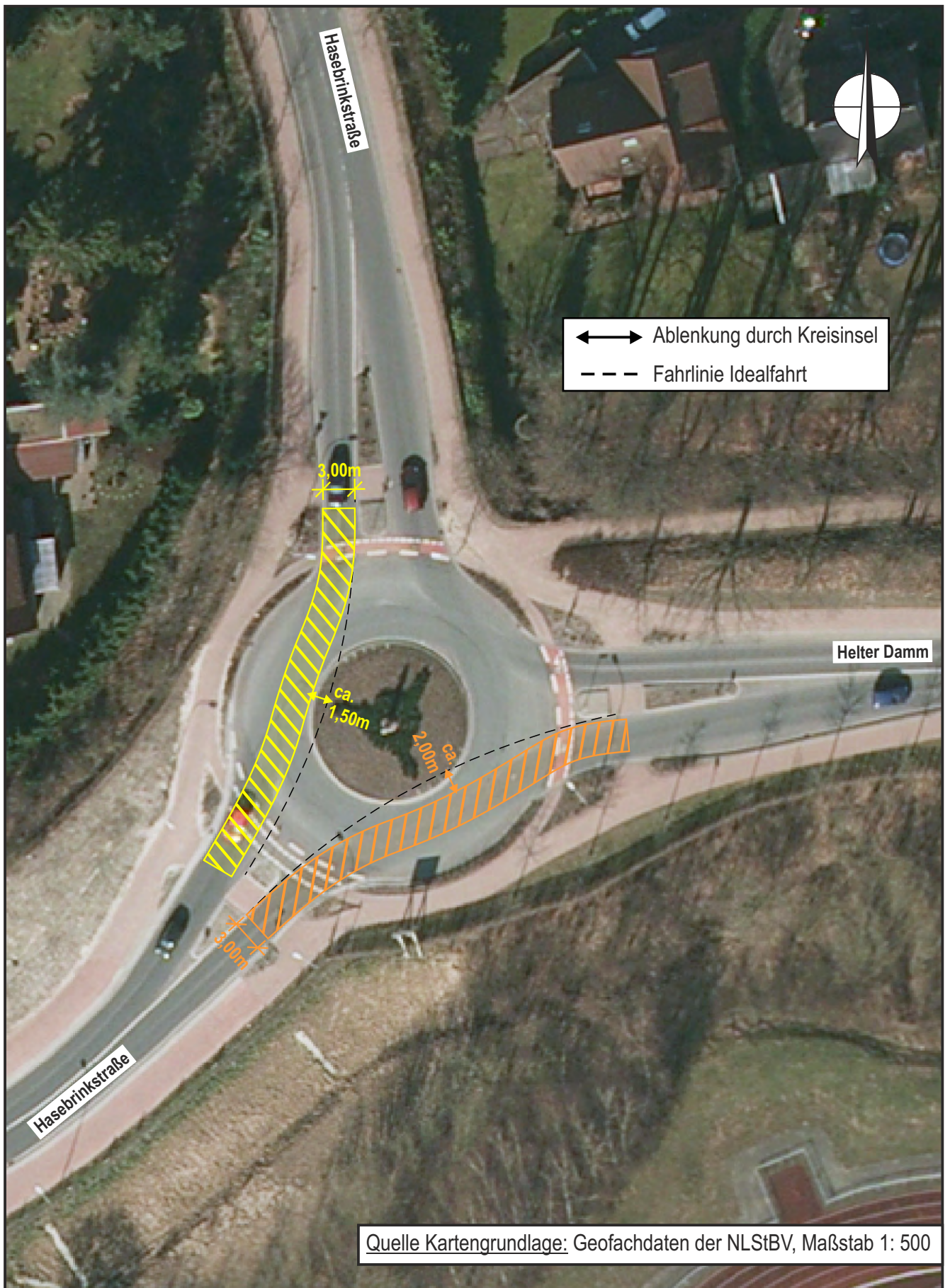


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Luftbild Kreisverkehr Helder Damm / Noldestraße

Datum: 13.02.15

Anlage 6.14



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

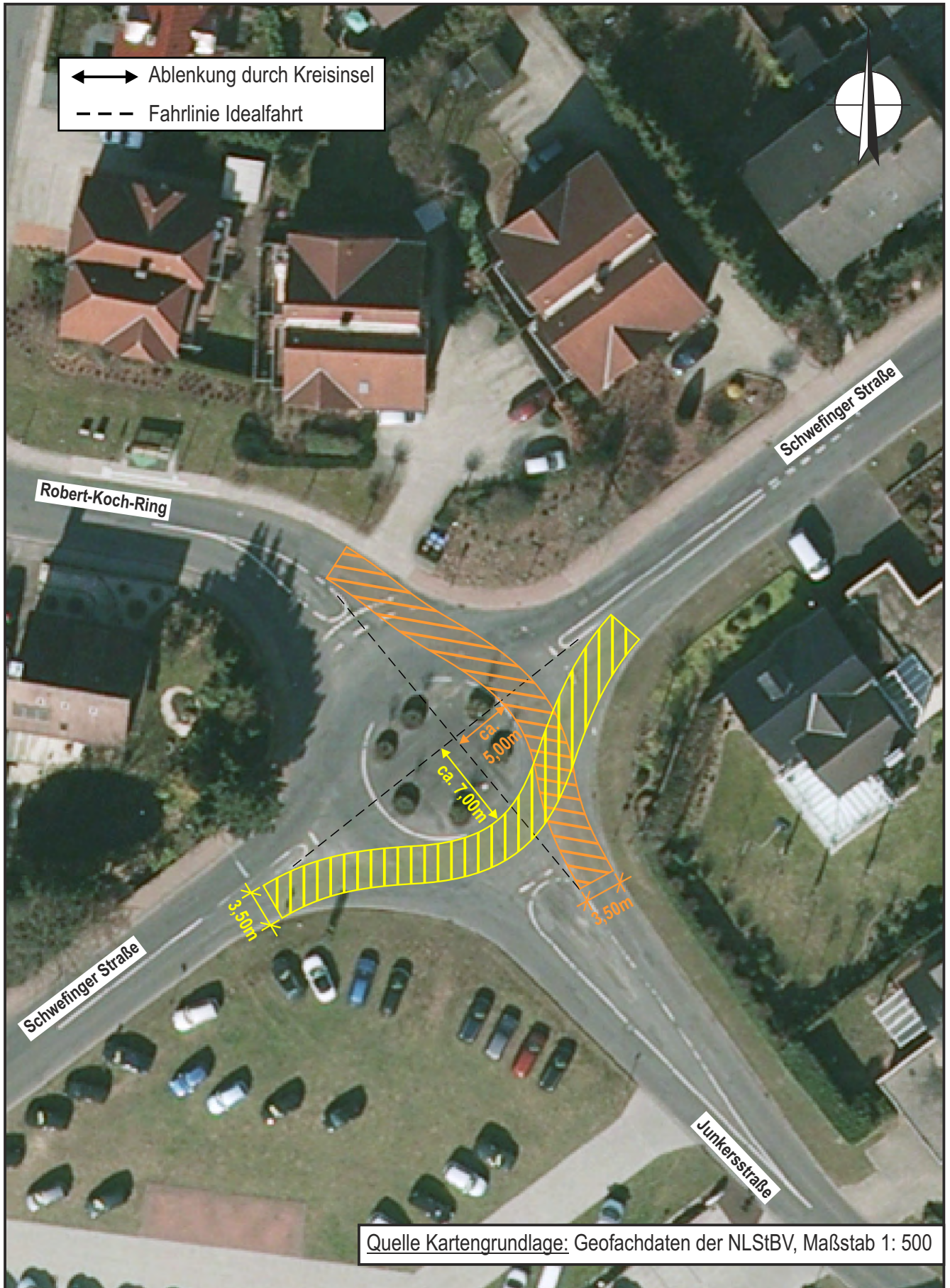


Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Fahrkurven Kreisverkehr
 Hasebrinkstraße / Helder Damm**

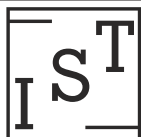
Datum: 13.02.15

Anlage 6.13



Quelle Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV, Maßstab 1: 500

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

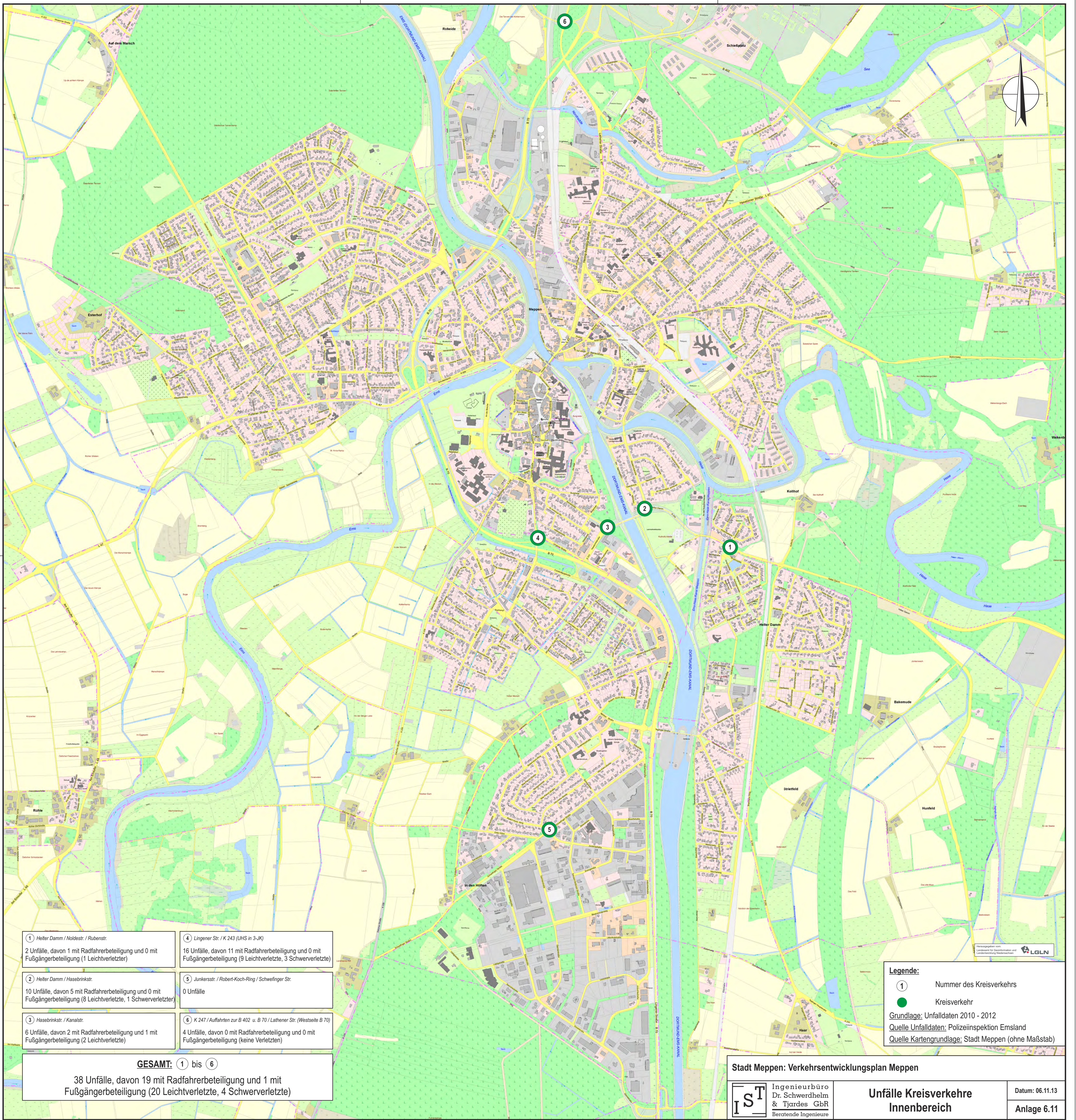


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Fahrkurven Kreisverkehr
Schweifinger Straße / Junkersstraße**

Datum: 13.02.15

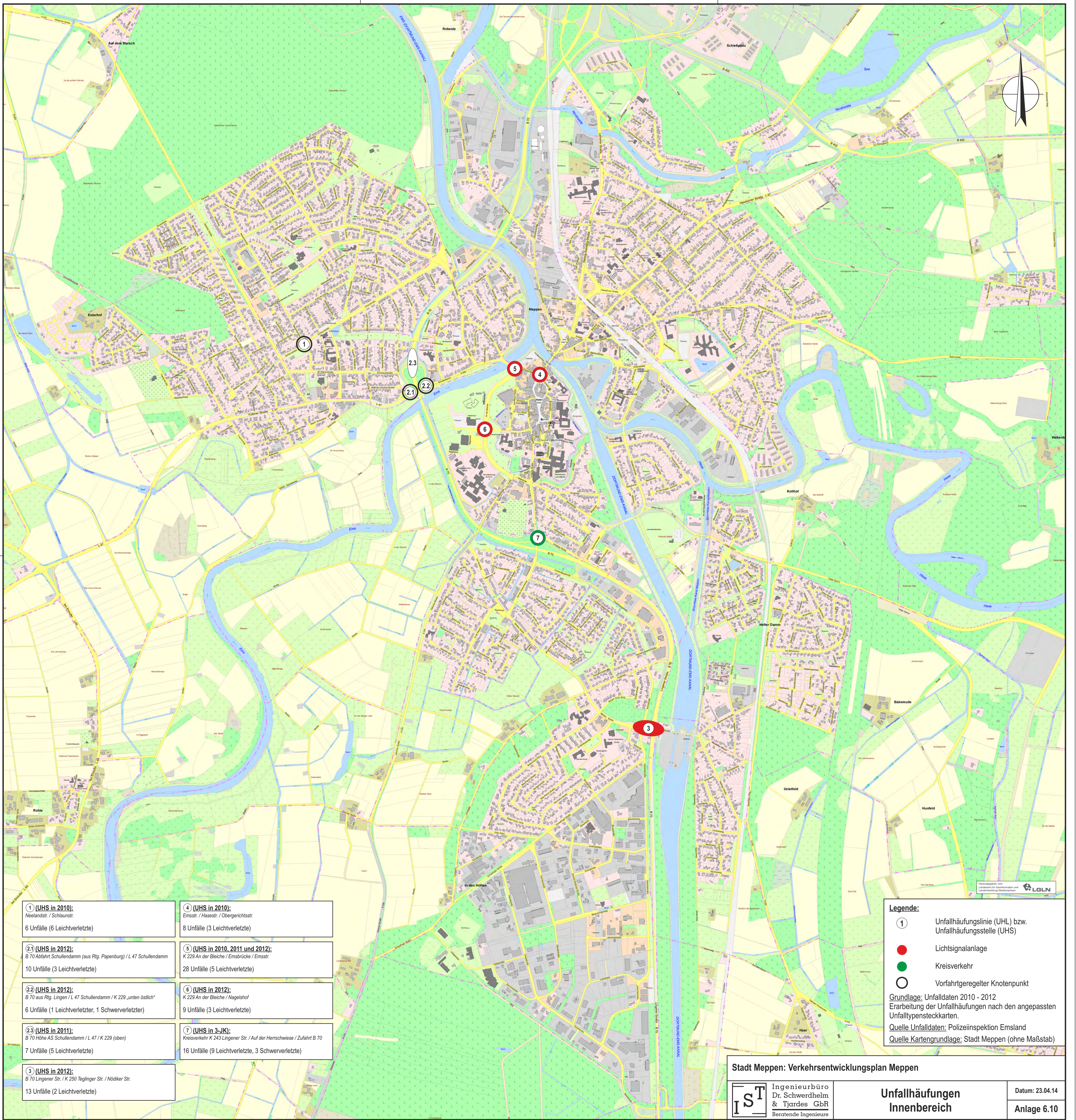
Anlage 6.12



- | | |
|--|---|
| <p>① Helder Damm / Noldestr. / Rubenstr.
2 Unfälle, davon 1 mit Radfahrereteiligung und 0 mit Fußgängerbeteiligung (1 Leichtverletzter)</p> | <p>④ Lingener Str. / K 243 (UHS in 3-JK)
16 Unfälle, davon 11 mit Radfahrereteiligung und 0 mit Fußgängerbeteiligung (9 Leichtverletzte, 3 Schwerverletzte)</p> |
| <p>② Helder Damm / Hasebrinkstr.
10 Unfälle, davon 5 mit Radfahrereteiligung und 0 mit Fußgängerbeteiligung (8 Leichtverletzte, 1 Schwerverletzte)</p> | <p>⑤ Junkerstr. / Robert-Koch-Ring / Schwefinger Str.
0 Unfälle</p> |
| <p>③ Hasebrinkstr. / Kanalstr.
6 Unfälle, davon 2 mit Radfahrereteiligung und 1 mit Fußgängerbeteiligung (2 Leichtverletzte)</p> | <p>⑥ K 247 / Auffahrten zur B 402 u. B 70 / Lathener Str. (Westseite B 70)
4 Unfälle, davon 0 mit Radfahrereteiligung und 0 mit Fußgängerbeteiligung (keine Verletzten)</p> |

GESAMT: ① bis ⑥
38 Unfälle, davon 19 mit Radfahrereteiligung und 1 mit Fußgängerbeteiligung (20 Leichtverletzte, 4 Schwerverletzte)

Legende:
 ① Nummer des Kreisverkehrs
 ● Kreisverkehr
 Grundlage: Unfalldaten 2010 - 2012
 Quelle Unfalldaten: Polizeiinspektion Emsland
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



1 (UHS in 2010):
 Neelandstr. / Schlaunstr.
 6 Unfälle (6 Leichtverletzte)

2.1 (UHS in 2012):
 B 70 Abfahrt Schullendamm (aus Rtg. Papenburg) / L 47 Schullendamm
 10 Unfälle (3 Leichtverletzte)

2.2 (UHS in 2012):
 B 70 aus Rtg. Lingen / L 47 Schullendamm / K 229 „unten östlich“
 6 Unfälle (1 Leichtverletzter, 1 Schwerverletzter)

2.3 (UHS in 2011):
 B 70 Höhe AS Schullendamm / L 47 / K 229 (oben)
 7 Unfälle (5 Leichtverletzte)

3 (UHS in 2012):
 B 70 Lingen Str. / K 250 Teglinger Str. / Nödiker Str.
 13 Unfälle (2 Leichtverletzte)

4 (UHS in 2010):
 Emsstr. / Hasestr. / Obergerichtstr.
 8 Unfälle (3 Leichtverletzte)

5 (UHS in 2010, 2011 und 2012):
 K 229 An der Bleiche / Emsbrücke / Emsstr.
 28 Unfälle (5 Leichtverletzte)

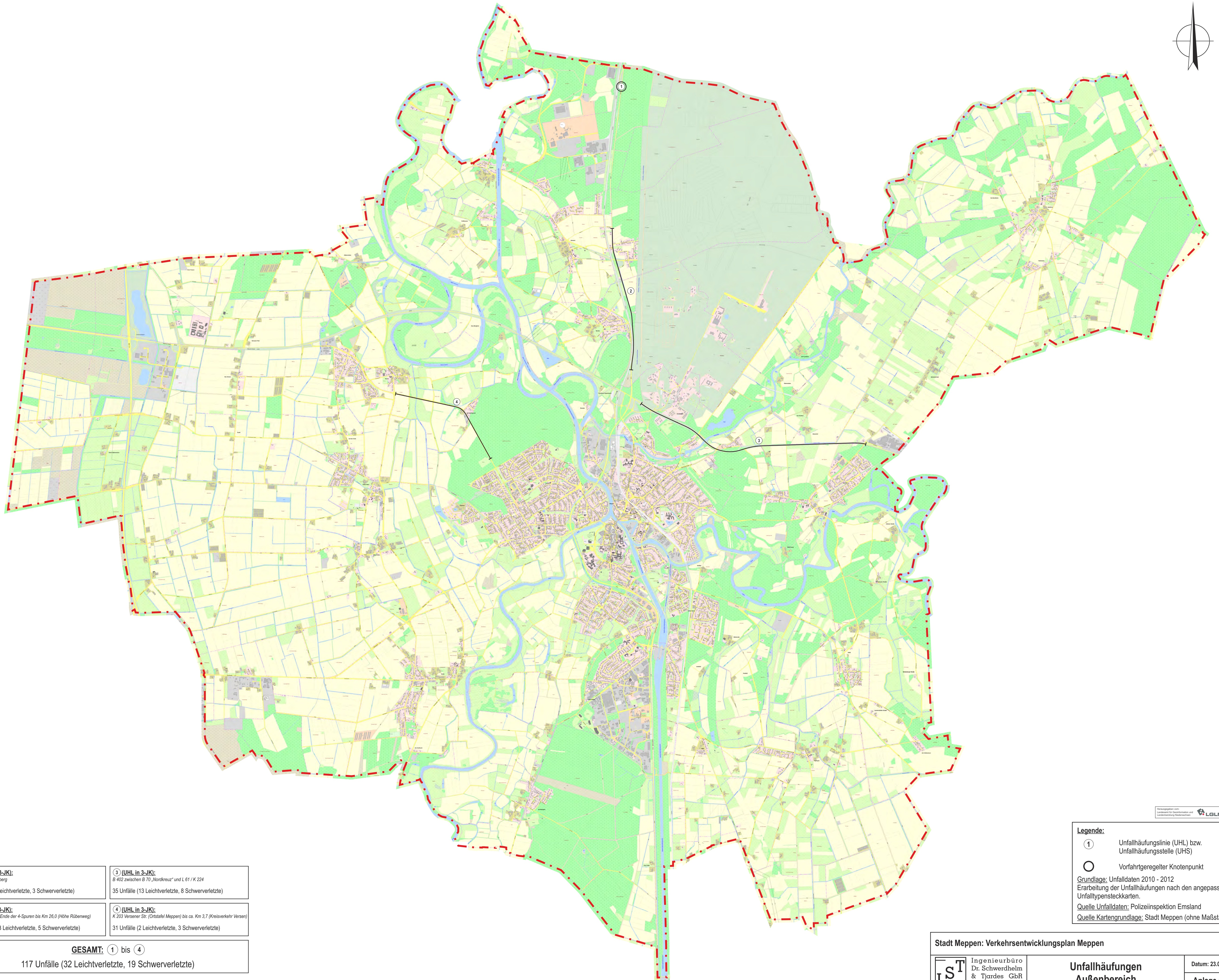
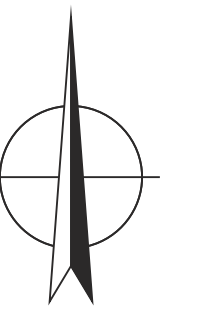
6 (UHS in 2012):
 K 229 An der Bleiche / Nagelshof
 9 Unfälle (3 Leichtverletzte)

7 (UHS in 3-JK):
 Kreisverkehr K 243 Lingen Str. / Auf der Henschwiese / Zufahrt B 70
 16 Unfälle (9 Leichtverletzte, 3 Schwerverletzte)

Legende:

- ① Unfallhäufungslinie (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)
- Lichtsignalanlage
- Kreisverkehr
- Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt

Grundlage: Unfalldaten 2010 - 2012
 Erarbeitung der Unfallhäufungen nach den angepassten Unfalltypensteckarten.
 Quelle Unfalldaten: Polizeiinspektion Emsland
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



① (UHS in 3-JK):
B 70 / Am Riegelberg
9 Unfälle (4 Leichtverletzte, 3 Schwerverletzte)

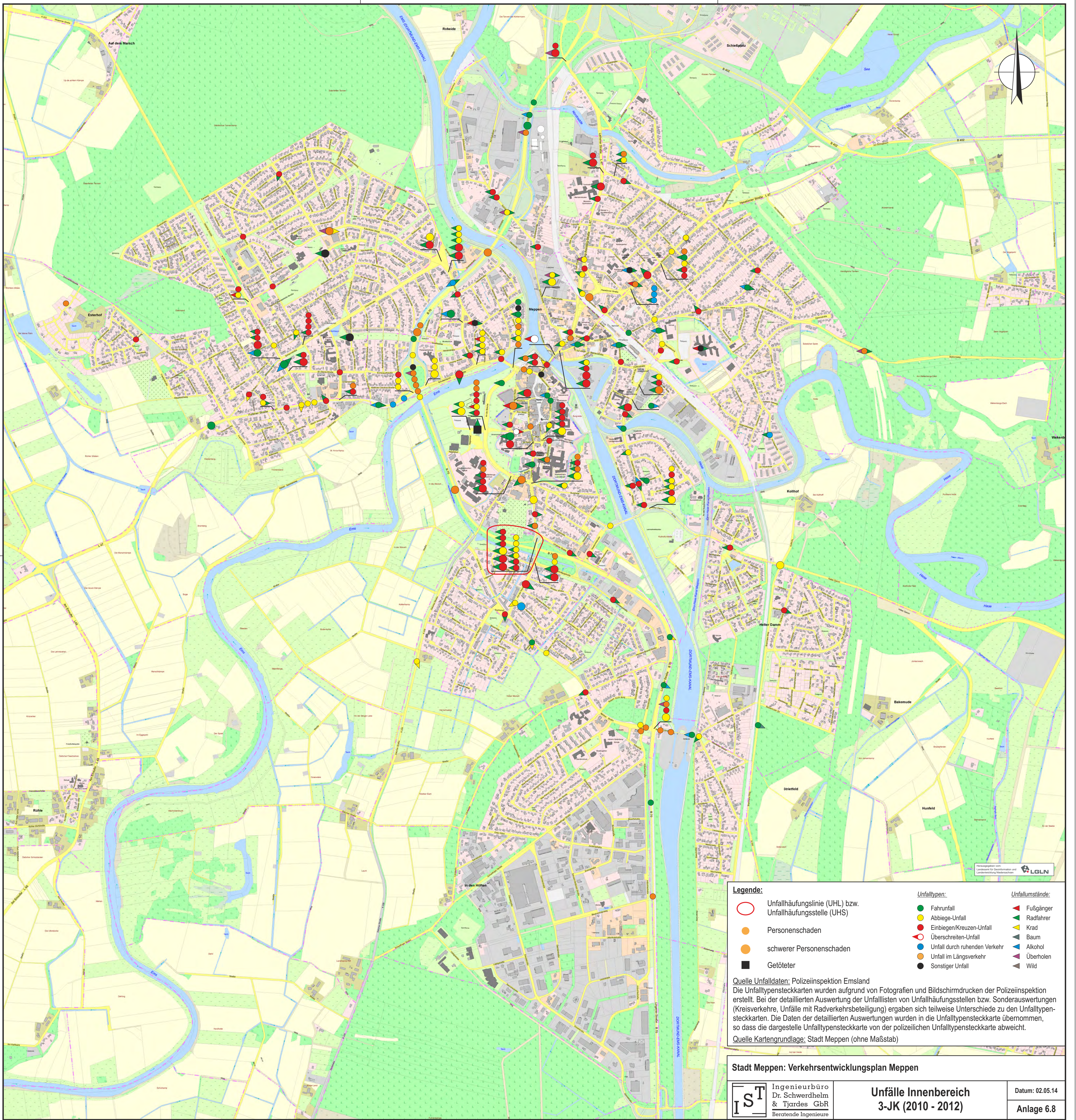
③ (UHL in 3-JK):
B 402 zwischen B 70 „Nordkreuz“ und L 61 / K 224
35 Unfälle (13 Leichtverletzte, 8 Schwerverletzte)

② (UHL in 3-JK):
B 70, nördliches Ende der 4-Spuren bis Km 26,0 (Höhe Rübentweg)
42 Unfälle (13 Leichtverletzte, 5 Schwerverletzte)

④ (UHL in 3-JK):
K 203 Versener Str. (Ortsfahrl Meppen) bis ca. Km 3,7 (Kreisverkehr Versen)
31 Unfälle (2 Leichtverletzte, 3 Schwerverletzte)

GESAMT: ① bis ④
117 Unfälle (32 Leichtverletzte, 19 Schwerverletzte)

Legende:
① Unfallhäufungslinie (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)
○ Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
Grundlage: Unfalldaten 2010 - 2012
Erarbeitung der Unfallhäufungen nach den angepassten Unfalltypensteckkarten.
Quelle Unfalldaten: Polizeiinspektion Emsland
Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Legende:

- Unfallhäufungslinie (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)
- Personenschaden
- schwerer Personenschaden
- Getöteter

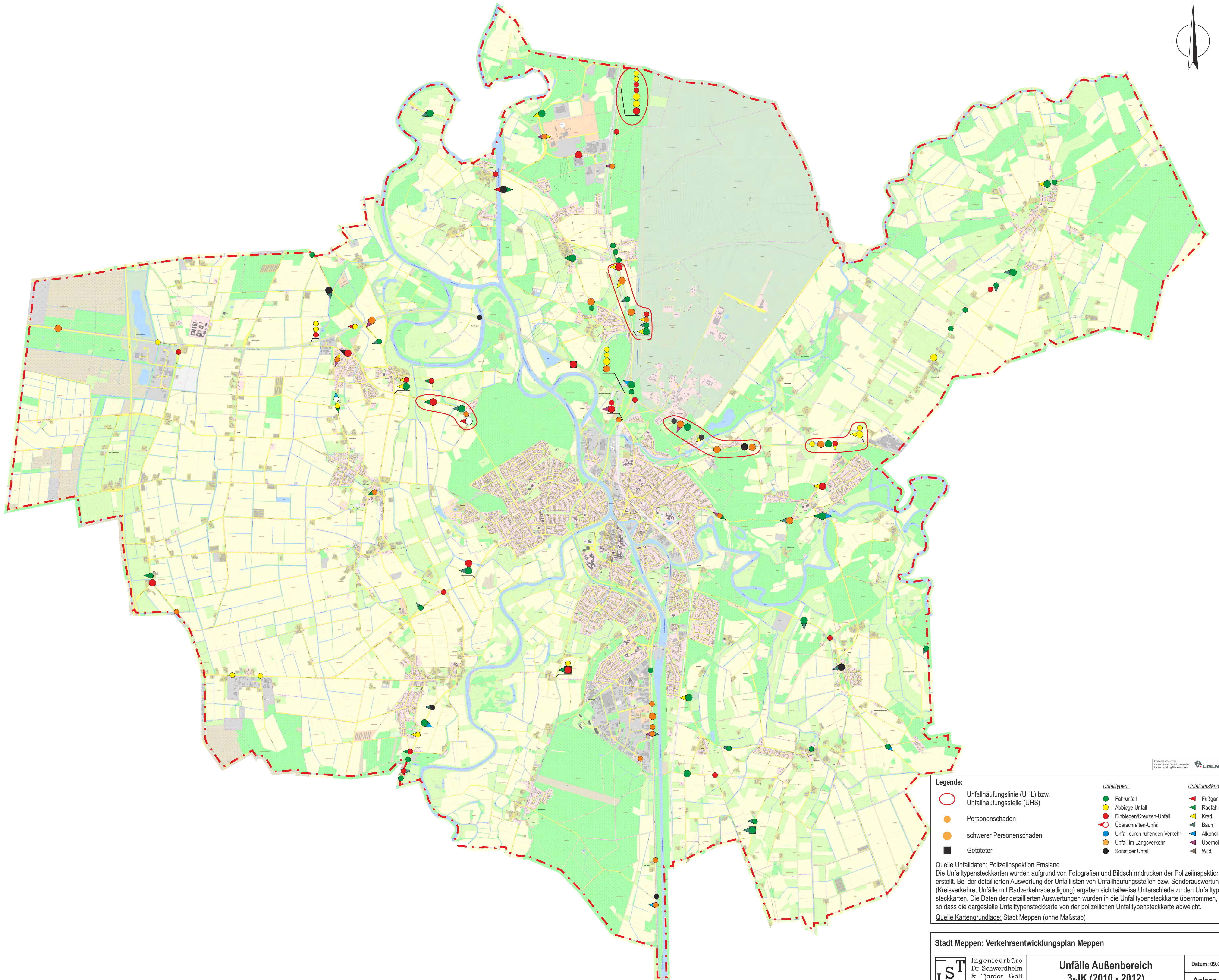
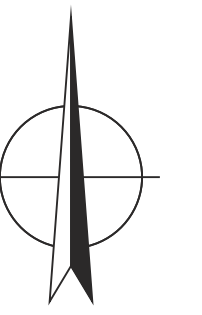
Unfalltypen:

- Fahrnfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- ◡ Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallstände:

- ▲ 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)

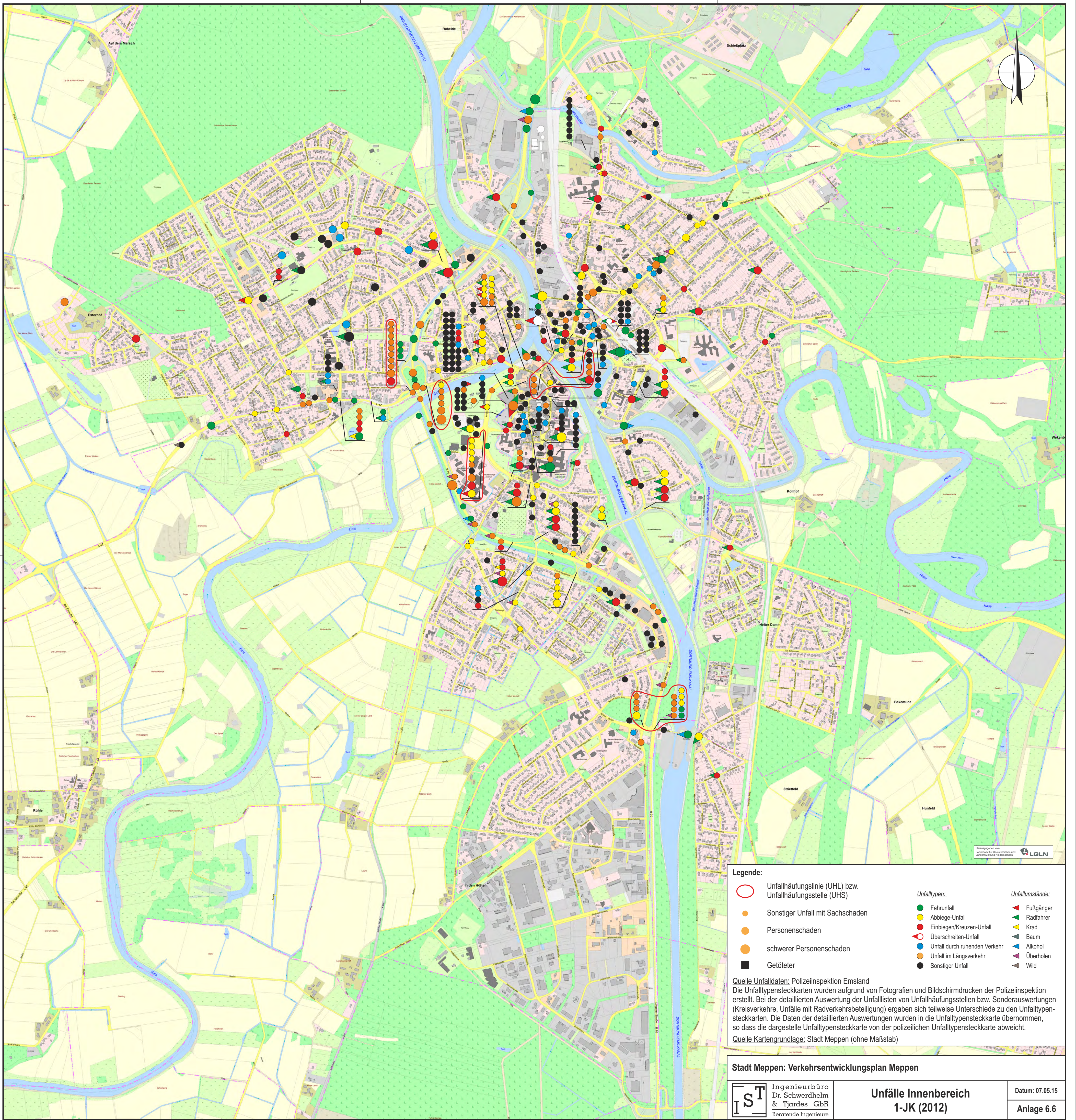


Planungsbüro von
Landschaft für Raumordnung und
Lebensqualität Nordostfalen
LGLN

Legende:		Unfalltypen:	Unfallumstände:		
	Unfallhäufungsline (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)		Fuhrnfall		Fußgänger
	Personenschaden		Abbiege-Unfall		Radfahrer
	schwerer Personenschaden		Einbiegen/Kreuzen-Unfall		Krad
	Getöteter		Überschreiten-Unfall		Baum
			Unfall durch ruhenden Verkehr		Alkohol
			Unfall im Längsverkehr		Überholen
			Sonstiger Unfall		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)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Legende:

- Unfallhäufungslinie (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)
- Sonstiger Unfall mit Sachschaden
- Personenschaden
- schwerer Personenschaden
- Getöteter

Unfalltypen:

- Fahrnfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- ◀ Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallumstände:

- ▲ Fußgänger
- ▲ Radfahrer
- ▲ Krad
- ▲ Baum
- ▲ Alkohol
- ▲ Überholen
- ▲ Wild

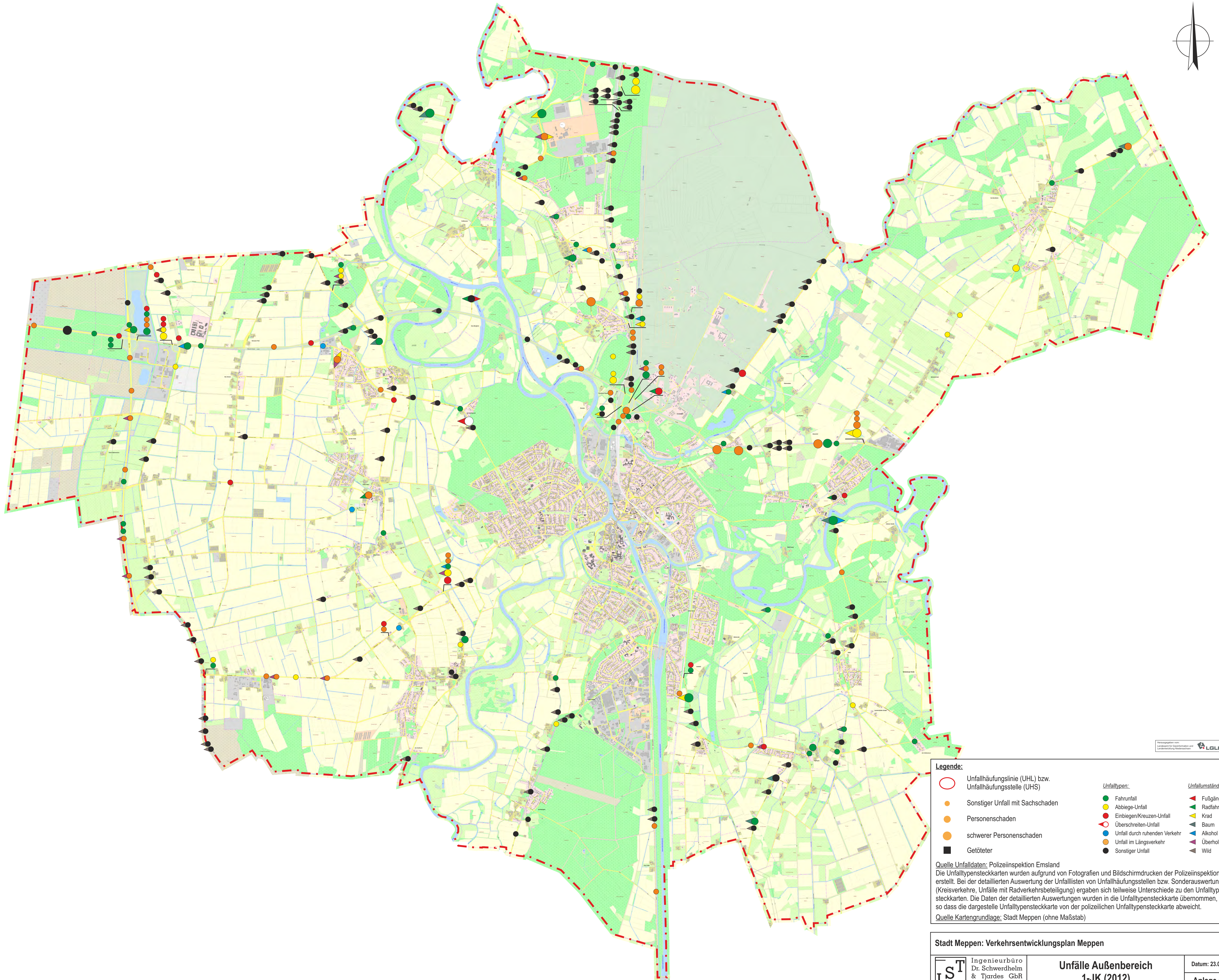
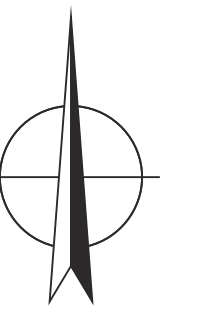
Quelle Unfalldaten: Polizeiinspektion Emsland
 Die Unfalltypensteckkarten wurden aufgrund von Fotografien und Bildschirmdrucken der Polizeiinspektion erstellt. Bei der detaillierten Auswertung der Unfalllisten von Unfallhäufungsstellen bzw. Sonderauswertungen (Kreisverkehre, Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung) 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)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Unfälle Innenbereich
 1-JK (2012)**

Datum: 07.05.15
 Anlage 6.6

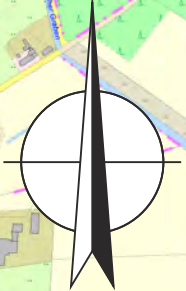
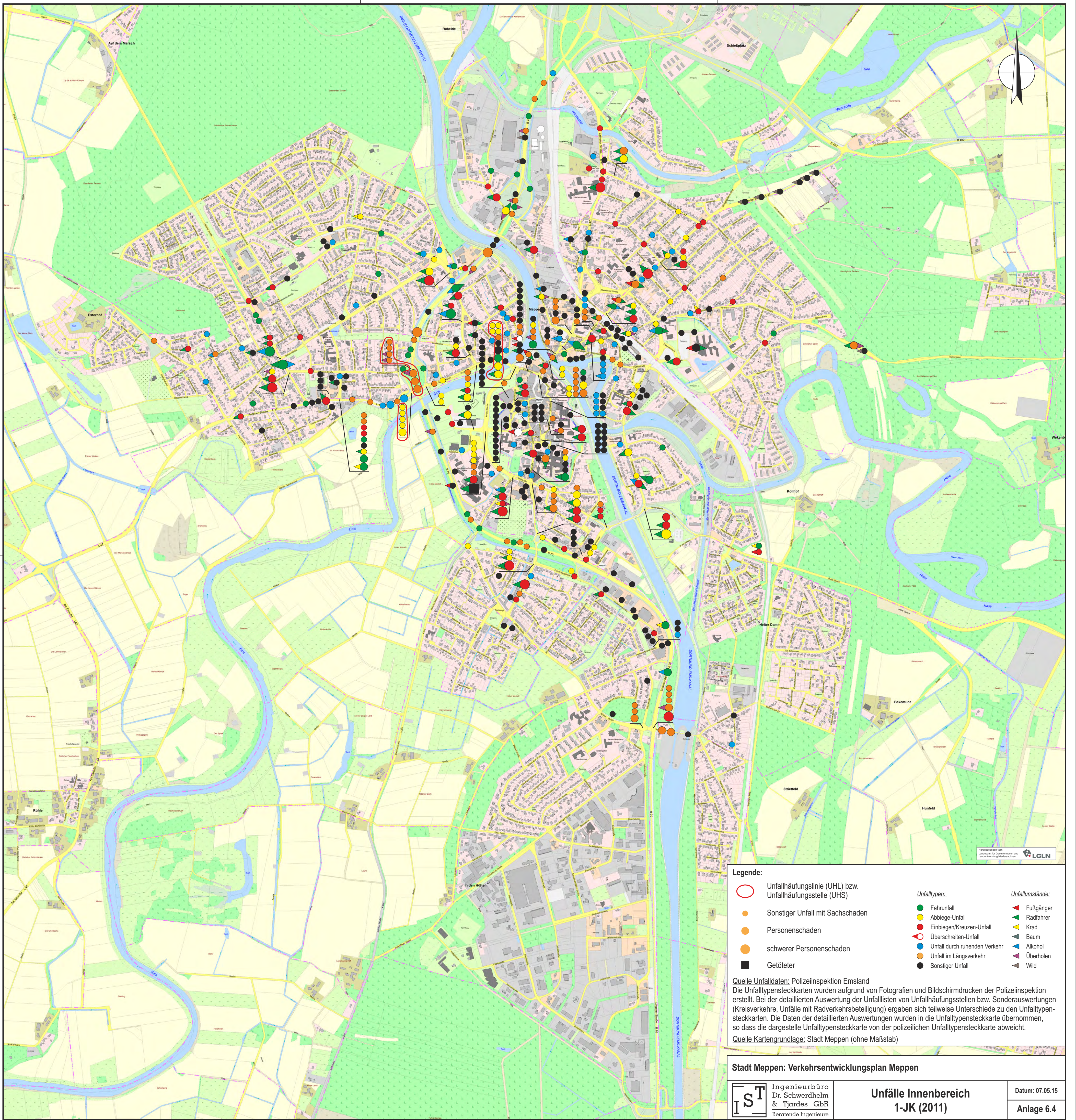


Legende:

Unfallhäufungsline (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)	Unfalltypen:	Unfallumstände:
Sonstiger Unfall mit Sachschaden	Fahrnfall	Fußgänger
Personenschaden	Abbiege-Unfall	Radfahrer
schwerer Personenschaden	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	Krad
Getöteter	Überschreiten-Unfall	Baum
	Unfall durch ruhenden Verkehr	Alkohol
	Unfall im Längsverkehr	Überholen
	Sonstiger Unfall	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)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Legende:

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ Unfallhäufungslinie (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS) ● Sonstiger Unfall mit Sachschaden ● Personenschaden ● schwerer Personenschaden ■ Getöteter | <p><i>Unfalltypen:</i></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><i>Unfallumstände:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Fußgänger ▲ Radfahrer ▲ Krad ▲ Baum ▲ Alkohol ▲ Überholen ▲ Wild |
|---|---|---|

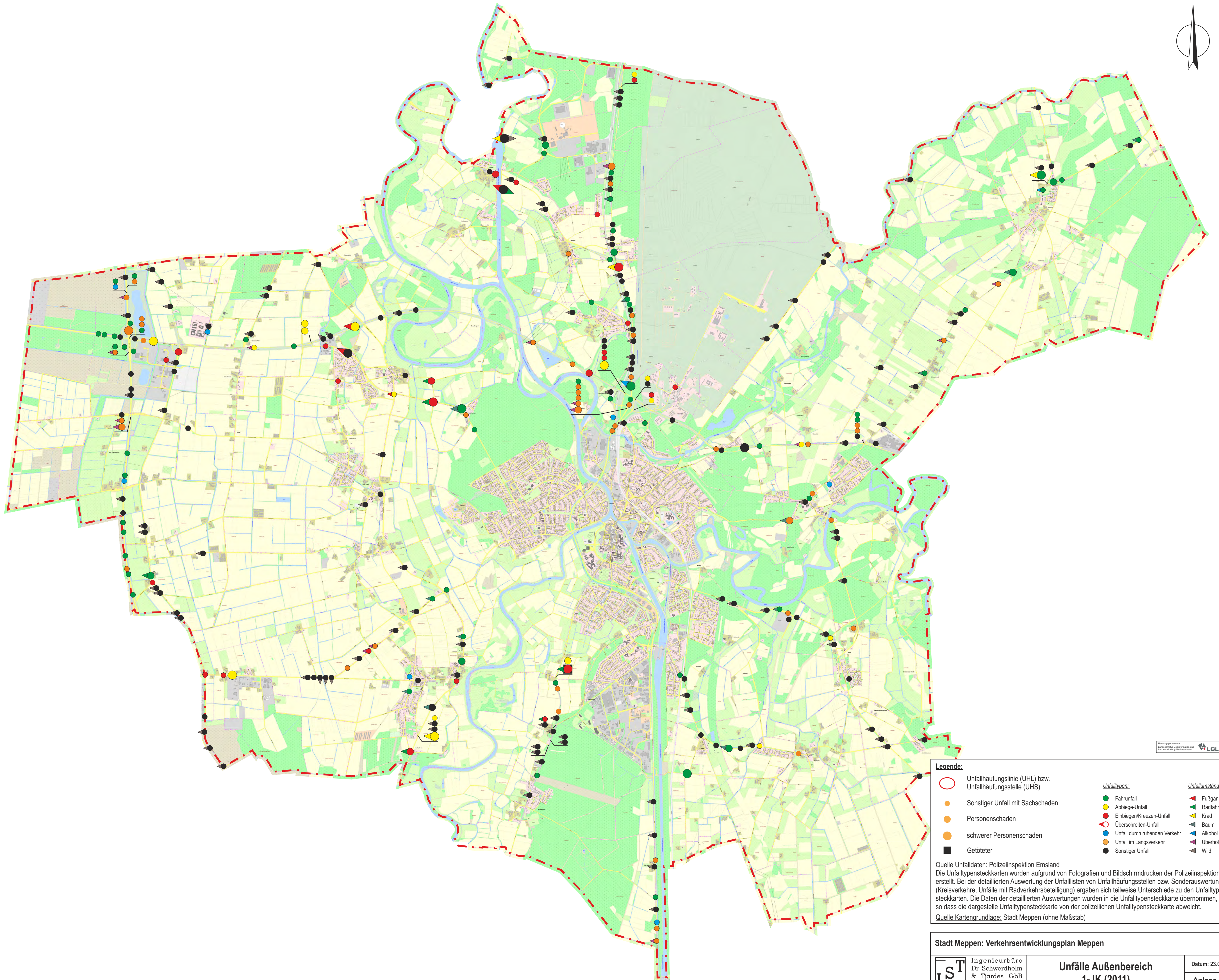
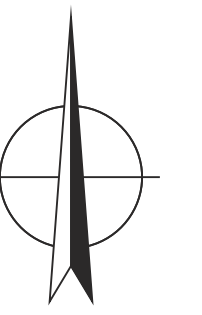
Quelle Unfalldaten: Polizeiinspektion Emsland
 Die Unfalltypensteckkarten wurden aufgrund von Fotografien und Bildschirmdrucken der Polizeiinspektion erstellt. Bei der detaillierten Auswertung der Unfalldaten von Unfallhäufungsstellen bzw. Sonderauswertungen (Kreisverkehre, Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung) 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)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST
 Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Unfälle Innenbereich
 1-JK (2011)**

Datum: 07.05.15
 Anlage 6.4

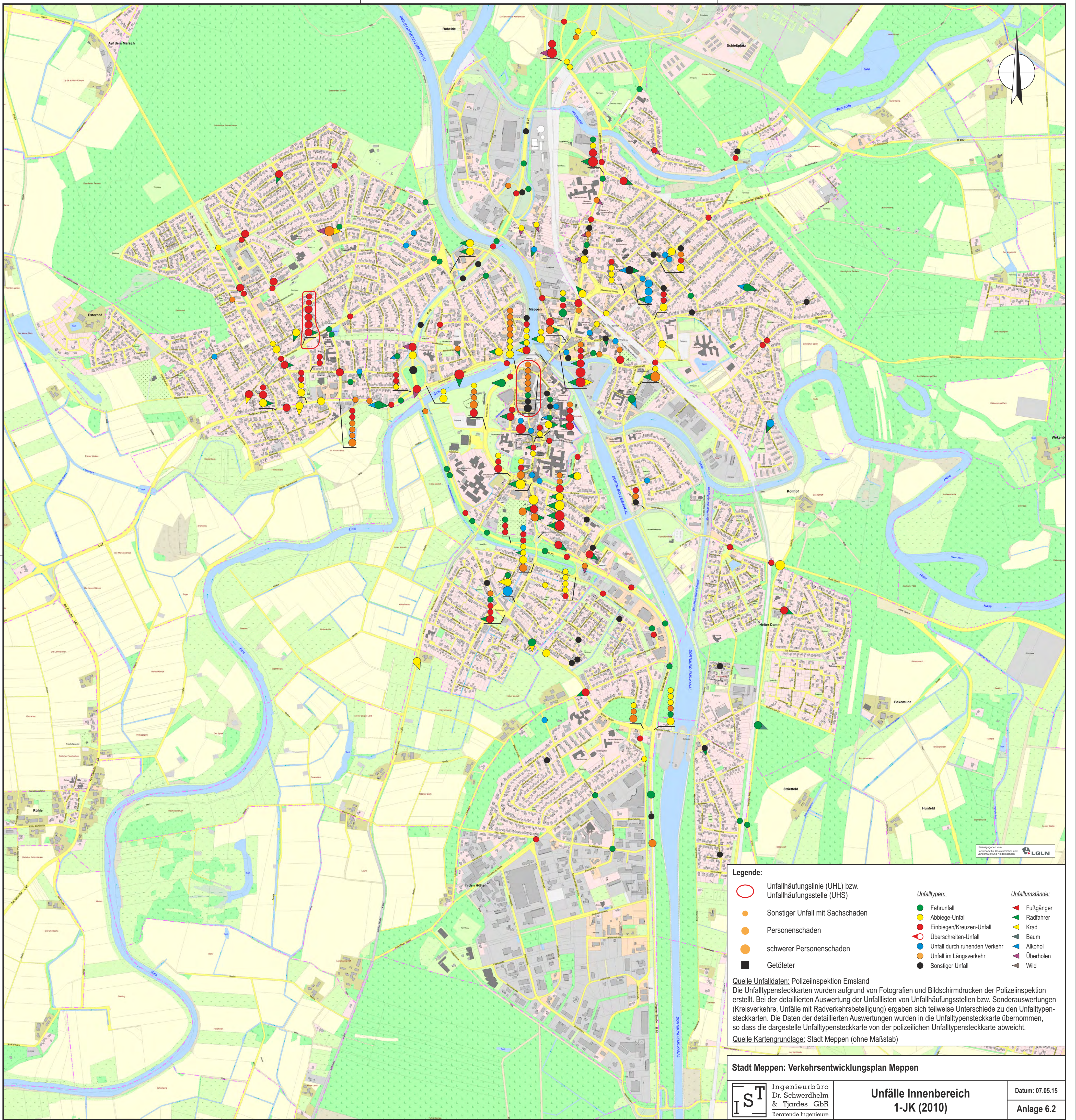


Legende:

Unfallhäufungsline (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)	Unfalltypen:	Unfallumstände:
Sonstiger Unfall mit Sachschaden	Fahrnfall	Fußgänger
Personenschaden	Abbiege-Unfall	Radfahrer
schwerer Personenschaden	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	Krad
Getöteter	Überschreiten-Unfall	Baum
	Unfall durch ruhenden Verkehr	Alkohol
	Unfall im Längsverkehr	Überholen
	Sonstiger Unfall	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)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Legende:

- Unfallhäufungslinie (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)
- Sonstiger Unfall mit Sachschaden
- Personenschaden
- schwerer Personenschaden
- Getöteter

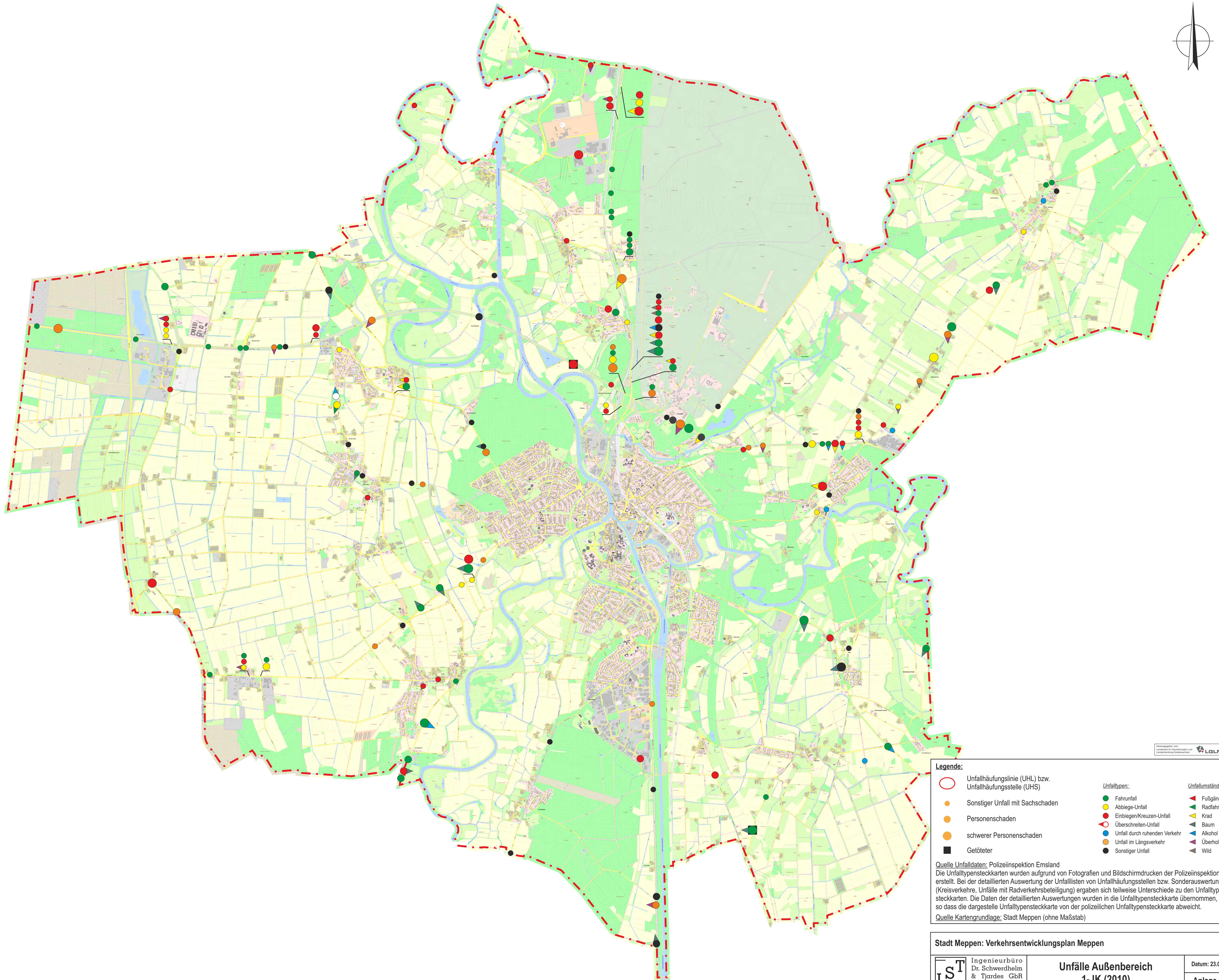
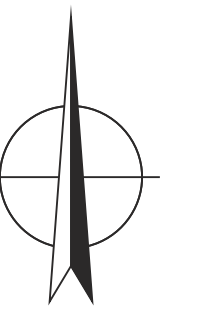
Unfalltypen:

- Fahrnfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- ◀ Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallumstände:

- ▲ 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)



- Legende:**
- Unfallhäufungsline (UHL) bzw. Unfallhäufungsstelle (UHS)
 - Sonstiger Unfall mit Sachschaden
 - Personenschaden
 - schwerer Personenschaden
 - Getöteter
- Unfalltypen:**
- Fahrnfall
 - Abbiege-Unfall
 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall
 - Überschreiten-Unfall
 - Unfall durch ruhenden Verkehr
 - Unfall im Längsverkehr
 - Sonstiger Unfall
- Unfallumstände:**
- ▲ 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)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

Bewertungen der Indikatoren

Nr.	Straße	Abschnitt	Umfeld				FG-LV				FG-QV				Fahrrad	Summe
			Kfz	SV		Ø					Kfz	FB-Breite		Ø		
Außenbereich																
1	Papenbuschstraße	Borken	0	6		3	2	0	1		1	1	2		8	
2	Frankfurter Straße	Versen	0	5		3	0	0	2		1	0		4		
3	Meppener Straße	Versen	0	4		2	2	0	1		1	2		7		
4	Große Straße	Groß Fullen	0	4		2	2	0	4		2	2		8		
5	Apeldorner Hauptstraße	Apeldorn	1	6		4	2	1	2		2	2		10		
6	Römerstraße	Bokeloh	0	6		3	2	0	1		1	2		8		
7	Bawinkeler Damm	Helte	1	2		2	1	1	2		2	1		6		
8	Teglinger Hauptstraße	Teglingen	0	3		2	2	0	1		1	1		6		
9	Dorfstraße	Schwefingen	1	2		2	2	1	2		2	2		8		
10	Am Emsufer	Rühle	1	4		3	2	1	2		2	2		9		
11	Hemsener Straße	Hemsen	0	6		3	2	0	1		1	2		8		
Innenbereich																
12	Fullener Straße	Ortseingang - Versener Straße	4	3		4	1	3	4		4	1		10		
13	Schullendamm	Versener Straße - B 70	5	3		4	1	3	4		4	1		10		
14	Schullendamm	B 70 - Emsstraße	4	3		4	1	3	3		3	1		9		
15	Versener Straße		1	3		2	1	1	1		1	1		5		
16	Esterfelder Stiege	Schillerring - Umlandstraße	2	2		2	1	1	3		2	0		5		
17	Herzog-Arenberg-Straße	G.-Wesener-Str. - Haselünner Straße	0	3		2	2	0	3		2	2		7		
18	Haselünner Straße	G.-Wesener-Str. - Hrzg.-Arenberg-Str.	2	3		3	1	1	1		1	1		6		
19	Hasestraße		5	3		4	0	3	1		2	0		6		
20	Burgstraße		1	3		2	2	1	1		1	0		5		
21	Kuhstraße		2	3		3	0	1	0		1	2		6		
22	Kanalstraße		1	2		2	1	1	2		2	1		6		
23	Hasebrinkstraße - Süd	Helter Damm - Lingener Straße	3	3		3	0	2	1		2	0		5		
24	Hasebrinkstraße - Mitte	Helter Damm - Fasanenstraße	4	3		4	2	2	1		2	0		8		
25	Vitusstraße - Nord	Haselünner Straße - Bokeloher Straße	2	3		3	2	1	4		3	2		10		
26	Bokeloher Straße	Vitusstraße - Margarethenstraße	1	3		2	1	1	0		1	0		4		
27	Hasebrinkstraße - Nord	Bokeloher Straße - August-Priehoff-Str.	2	3		3	1	1	4		3	0		7		
28	Georg-Wesener-Straße	Hrzg.-Arenberg-Straße - Haselünner Str.	1	3		2	1	1	4		3	1		7		
29	Emsbrücke Schullendamm		5	3		4	0	3	4		4	0		8		
30	Emsstraße		4	3		4	0	2	2		2	2		8		
31	Marktstiege	Wallstraße - B 70	1	3		2	1	1	2		2	0		5		
32	Auf der Herrschwiese	B 70 - Nödiker Straße	2	3		3	1	1	4		3	2		9		
33	Nödiker Straße	Robert-Koch-Ring - B 70	1	3		2	1	1	2		2	1		6		
34	Schwefinger Straße	Industriestraße - Borsigstraße	1	4		3	1	1	3		2	1		7		
	Kfz	Kraftfahrzeuge														
	SV	Schwerverkehre (Lkw)														
	FG-LV	Fußgänger-Längsverkehr														
	FG-QV	Fußgänger-Querverkehr														
	FB-Breite	Fahrbahnbreite														





Umfeld: max. 6 Punkte

FG-LV: max. 2 Punkte

FG-QV: max. 4 Punkte

Fahrrad: max. 2 Punkte

Bewertungskennziffern

-  0 - 3 (kein Handlungsbedarf)
-  4 - 6
-  7 - 10
-  11 - 14 (hoher Handlungsbedarf)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

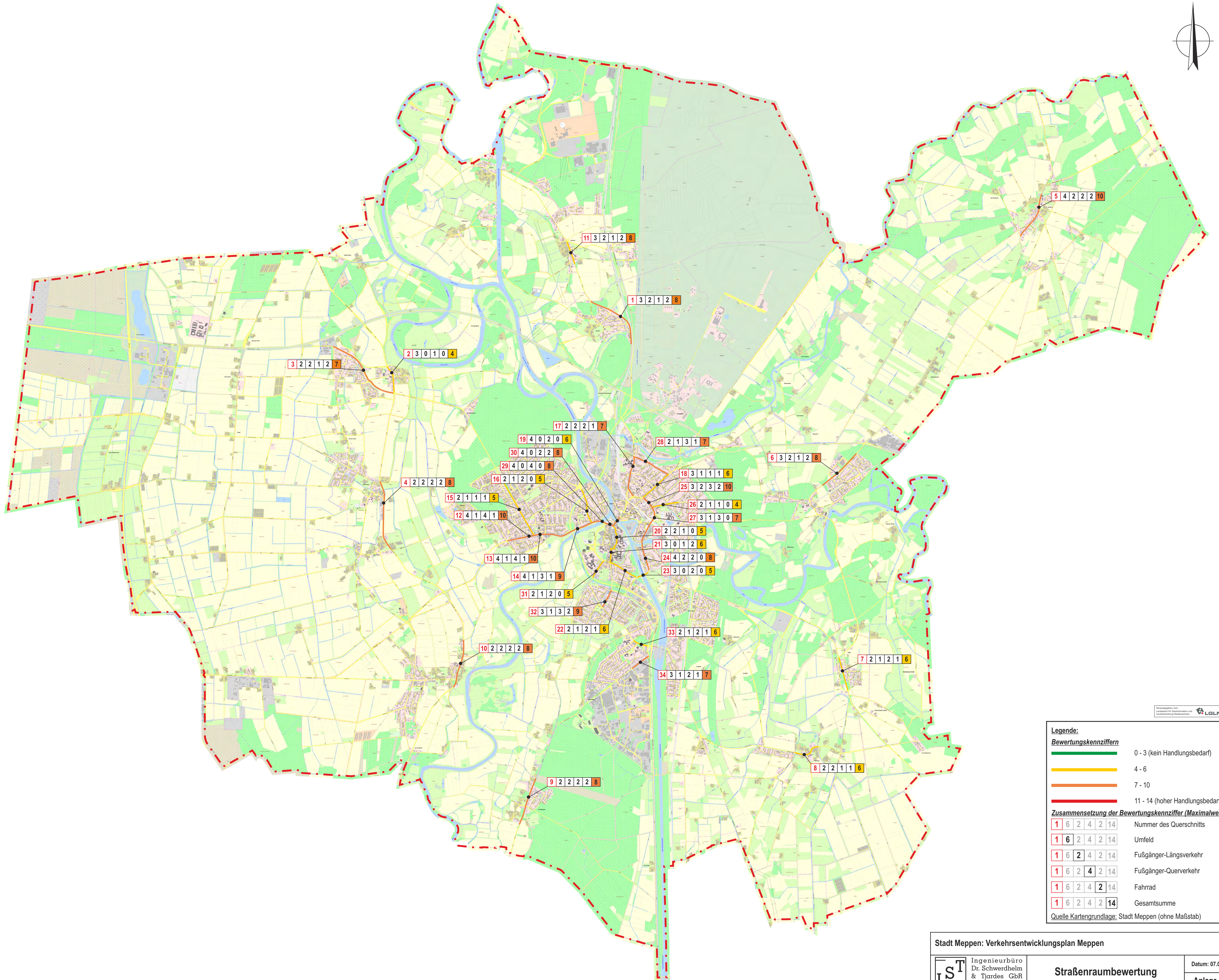
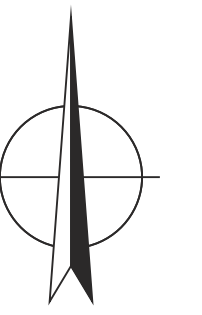


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Straßenraumbewertung
- Tabelle -**

Datum: 24.02.15

Anlage 5.2



Legende:

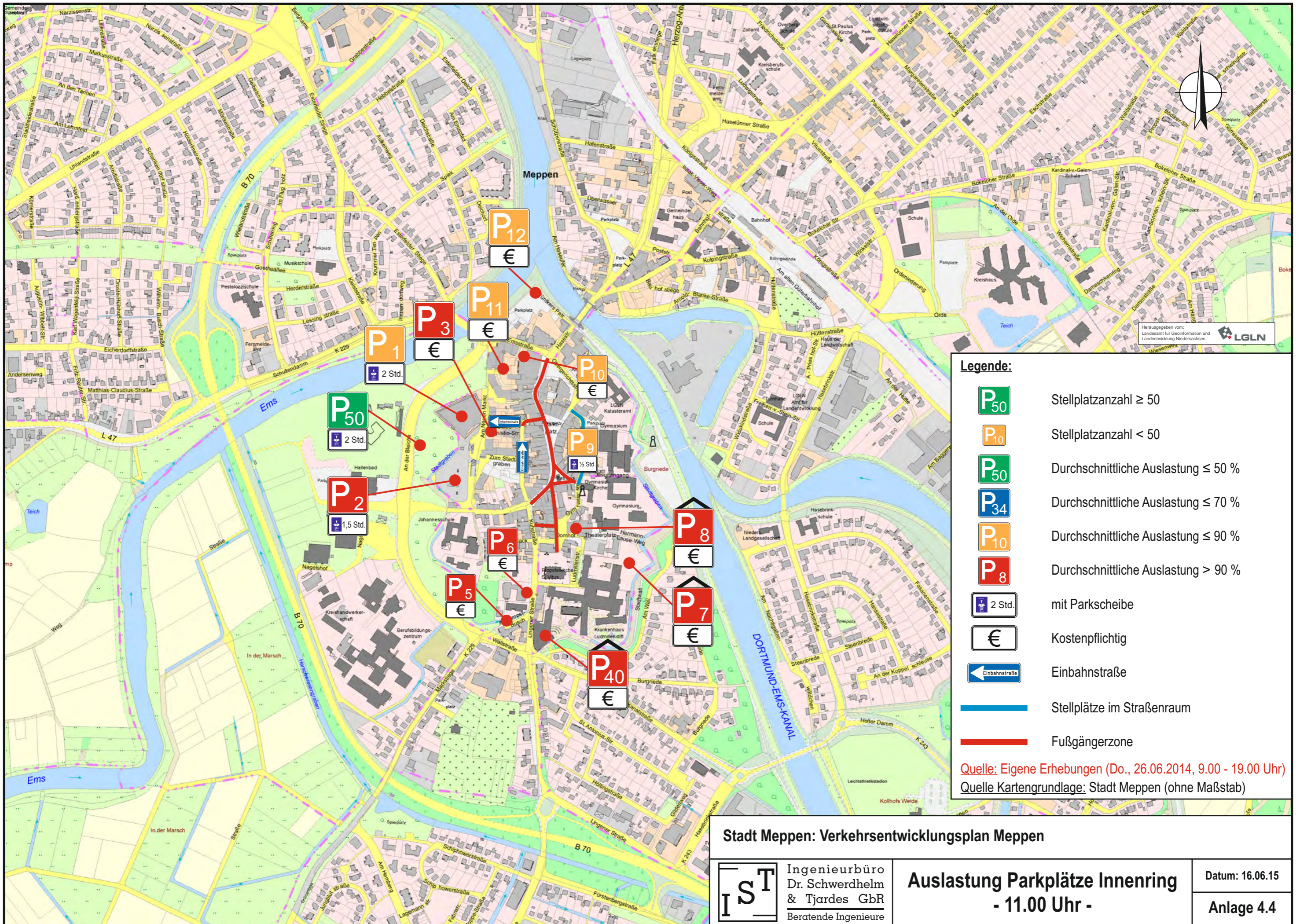
Bewertungskennziffern

- 0-3 0 - 3 (kein Handlungsbedarf)
- 4-6 4 - 6
- 7-10 7 - 10
- 11-14 11 - 14 (hoher Handlungsbedarf)

Zusammensetzung der Bewertungskennziffer (Maximalwerte)

1	6	2	4	2	14	Nummer des Querschnitts
1	6	2	4	2	14	Umfeld
1	6	2	4	2	14	Fußgänger-Längsverkehr
1	6	2	4	2	14	Fußgänger-Querverkehr
1	6	2	4	2	14	Fahrrad
1	6	2	4	2	14	Gesamtsumme

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Legende:

- P₅₀ Stellplatzanzahl ≥ 50
- P₁₀ Stellplatzanzahl < 50
- P₅₀ Durchschnittliche Auslastung ≤ 50 %
- P₃₄ Durchschnittliche Auslastung ≤ 70 %
- P₁₀ Durchschnittliche Auslastung ≤ 90 %
- P₈ Durchschnittliche Auslastung > 90 %
- P 2 Std. mit Parkscheibe
- € Kostenpflichtig
- ← Einbahnstraße Einbahnstraße
- Stellplätze im Straßenraum
- Fußgängerzone

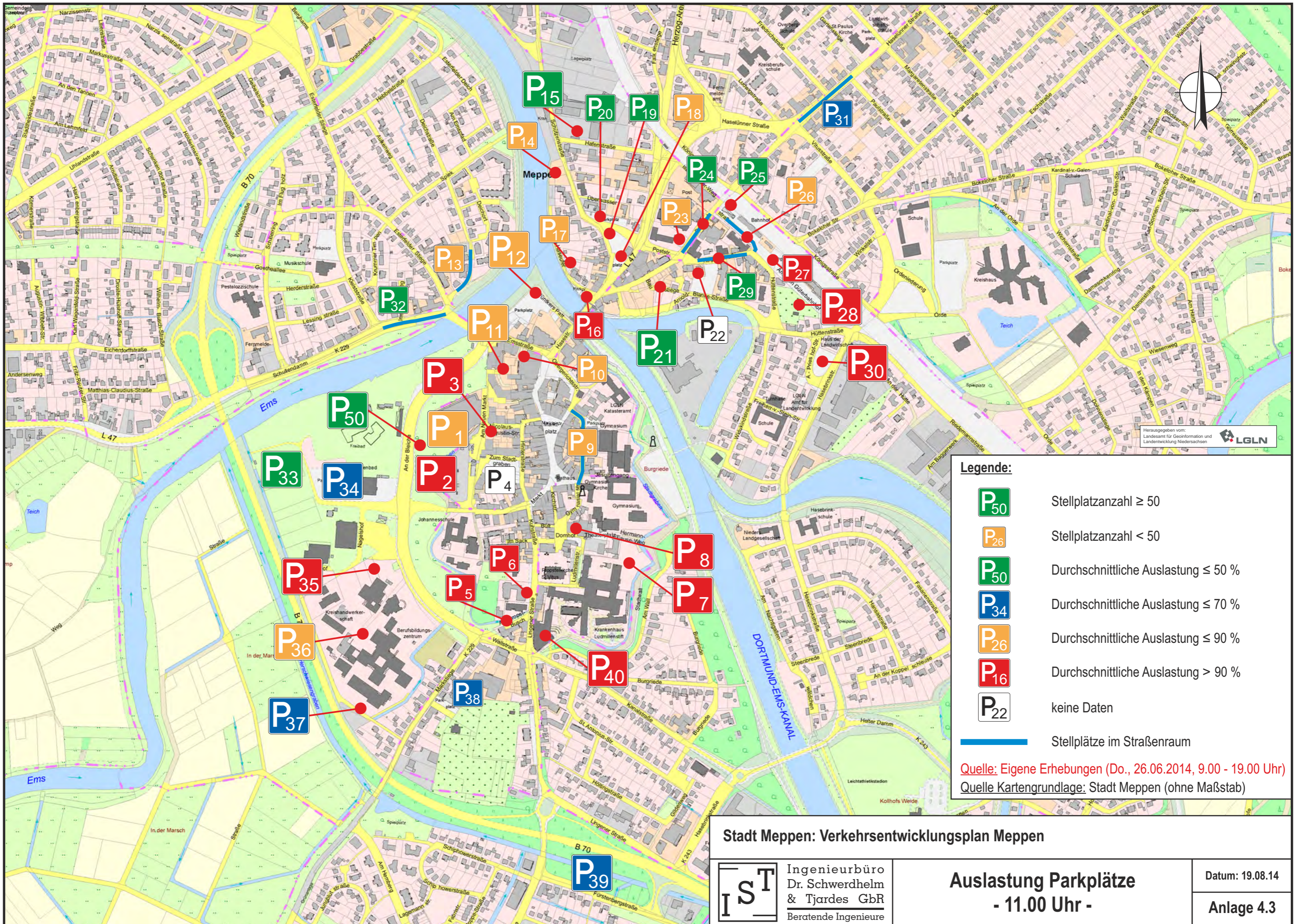
Quelle: Eigene Erhebungen (Do., 26.06.2014, 9.00 - 19.00 Uhr)
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST
 Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Auslastung Parkplätze Innenring
 - 11.00 Uhr -**

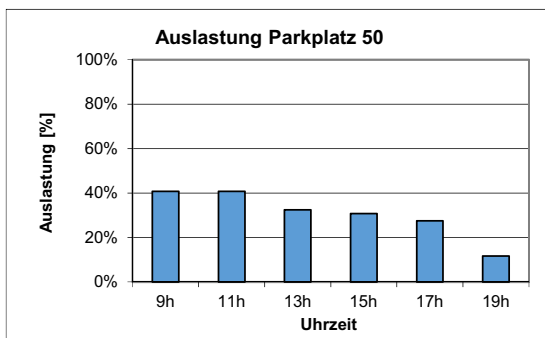
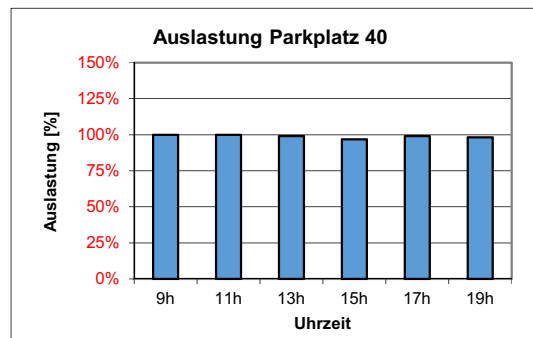
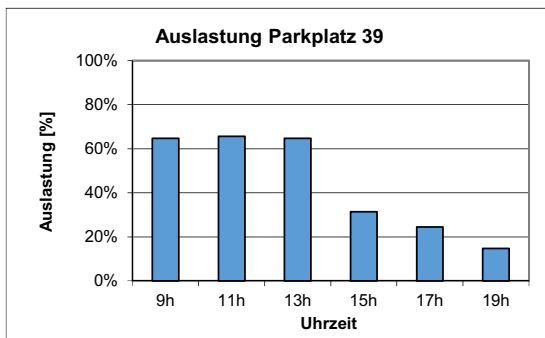
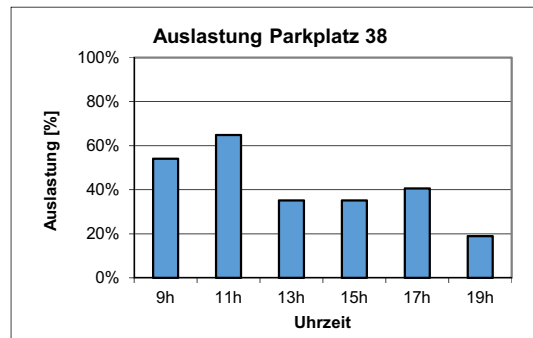
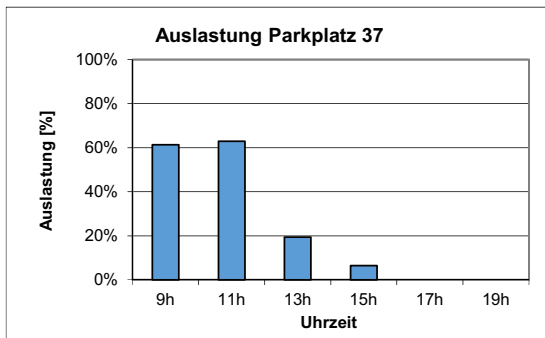
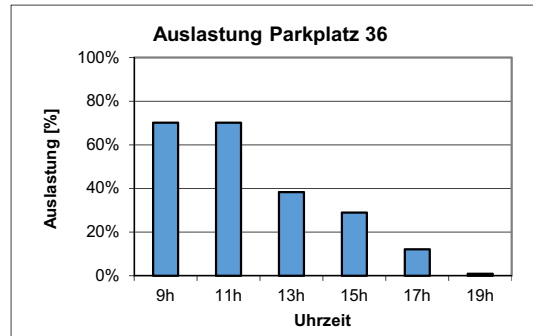
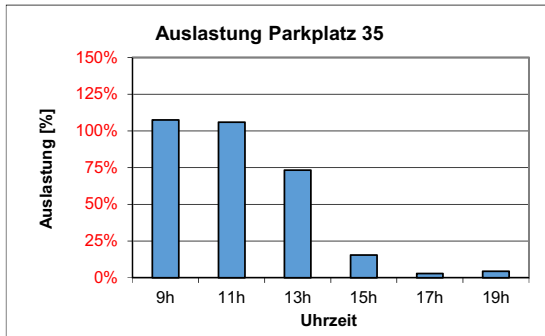
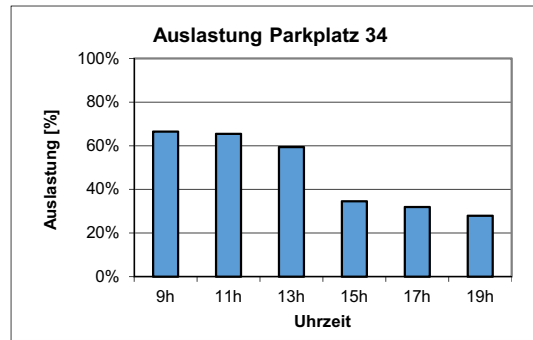
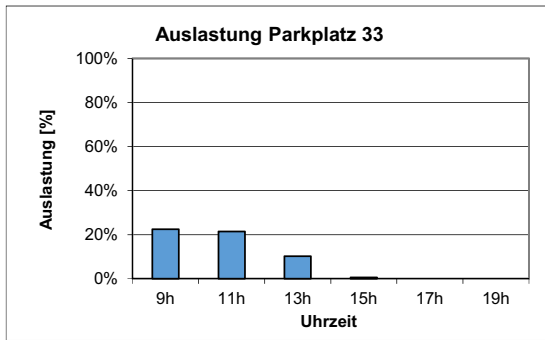
Datum: 16.06.15
 Anlage 4.4



Legende:

- P₅₀ Stellplatzanzahl ≥ 50
- P₂₆ Stellplatzanzahl < 50
- P₅₀ Durchschnittliche Auslastung ≤ 50 %
- P₃₄ Durchschnittliche Auslastung ≤ 70 %
- P₂₆ Durchschnittliche Auslastung ≤ 90 %
- P₁₆ Durchschnittliche Auslastung > 90 %
- P₂₂ keine Daten
- P Stellplätze im Straßenraum

Quelle: Eigene Erhebungen (Do., 26.06.2014, 9.00 - 19.00 Uhr)
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

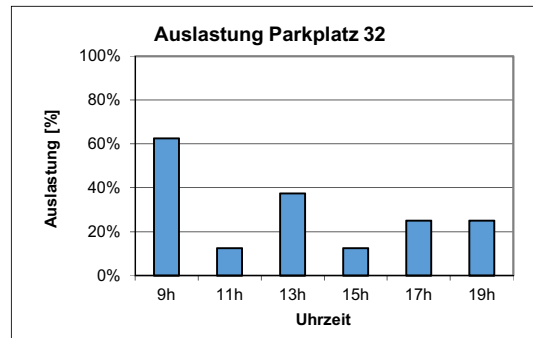
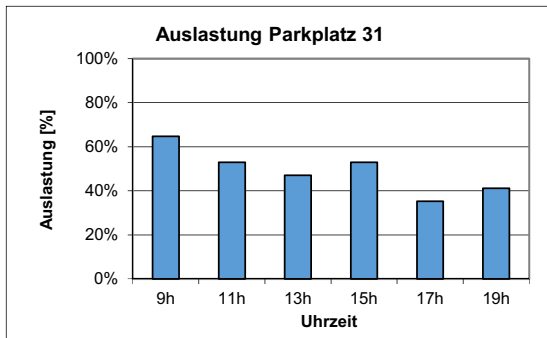
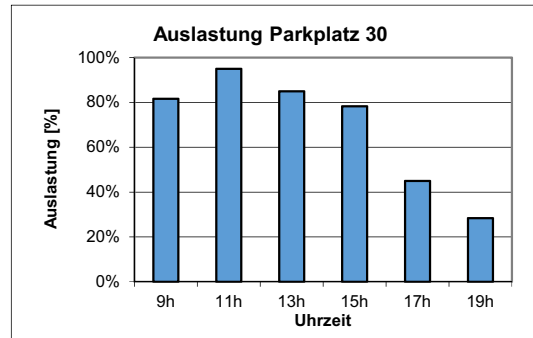
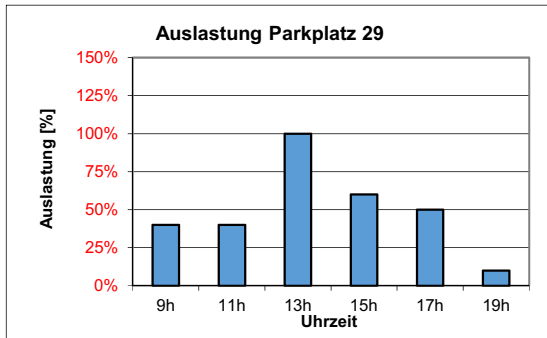
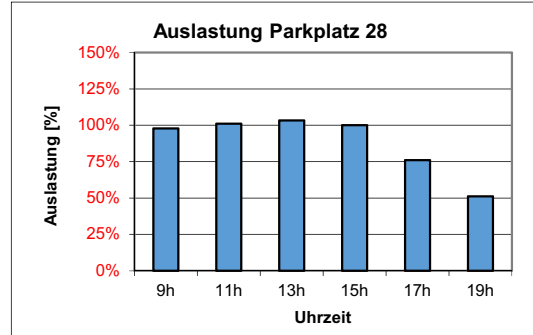
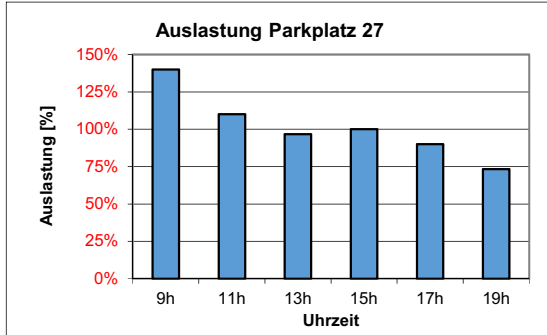
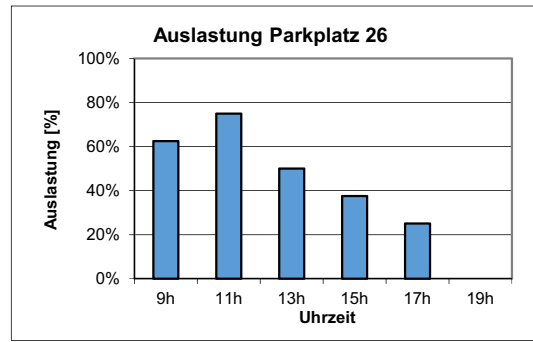
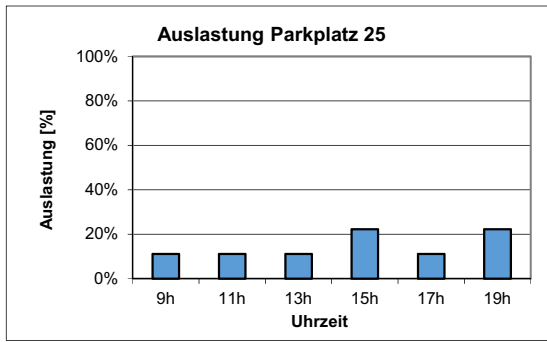


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Auslastung Parkplätze - Diagramme - Seite 5

Datum: 19.08.14

Anlage 4.2.3



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

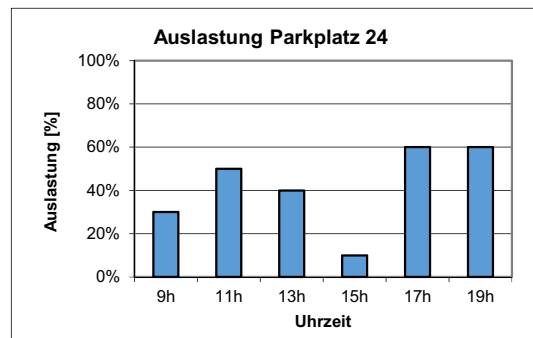
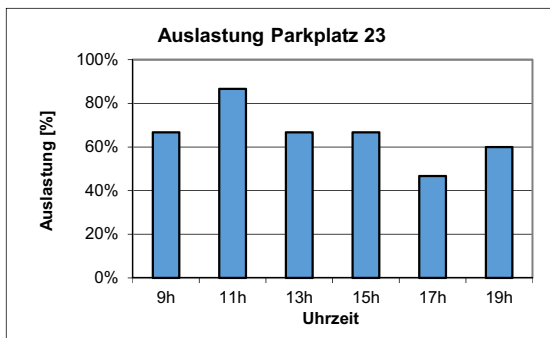
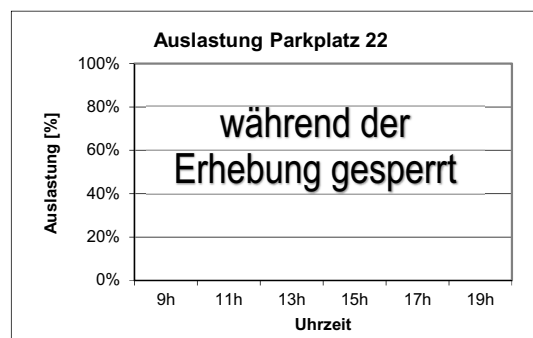
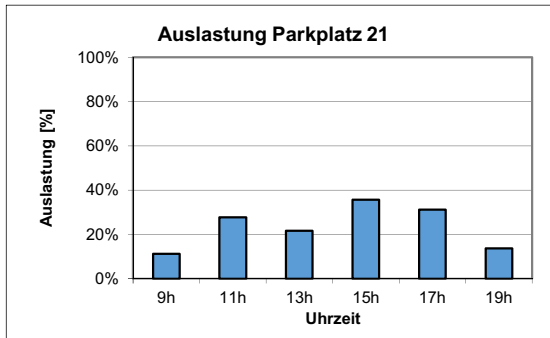
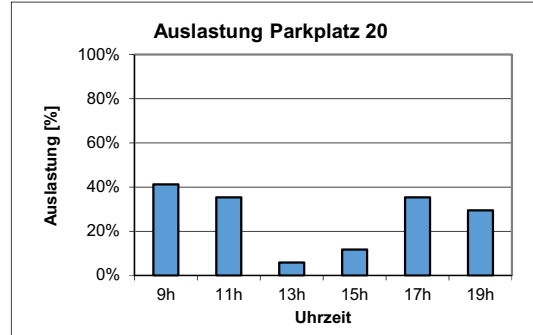
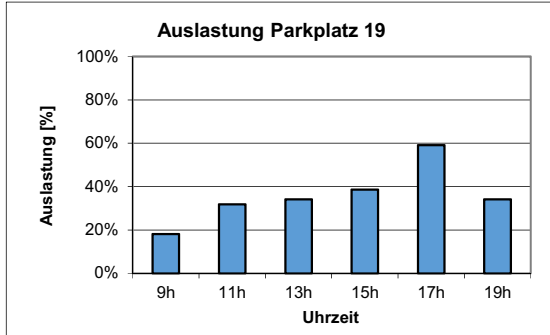
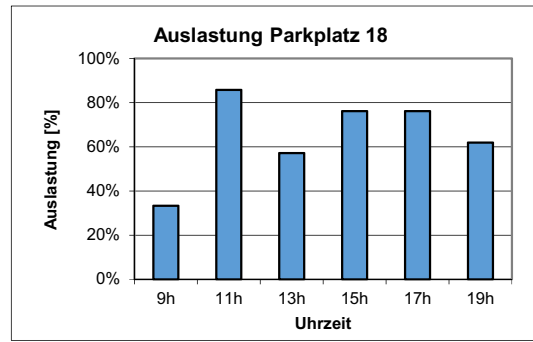
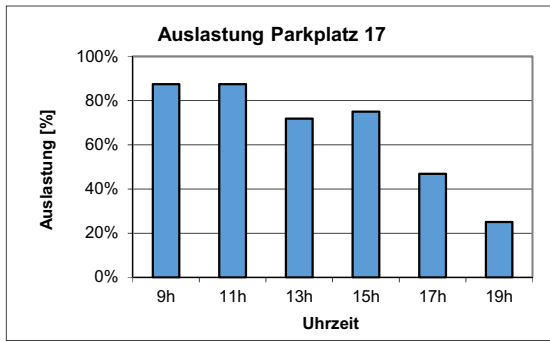


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Auslastung Parkplätze
- Diagramme -
Seite 4

Datum: 19.08.14

Anlage 4.2.3



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

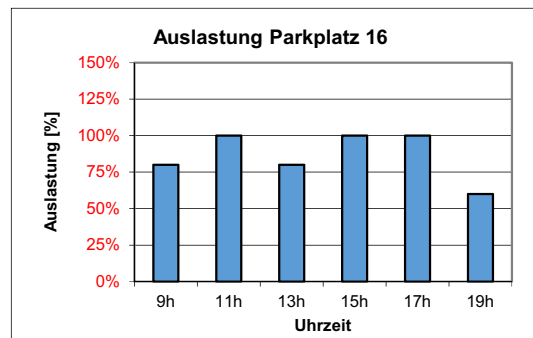
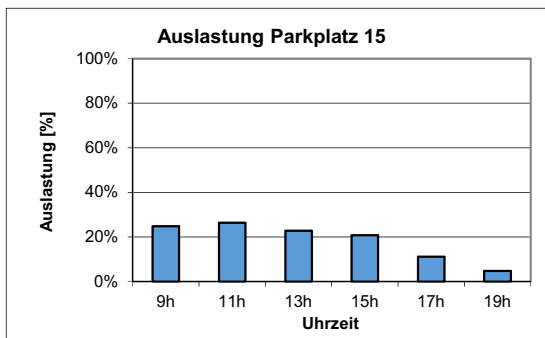
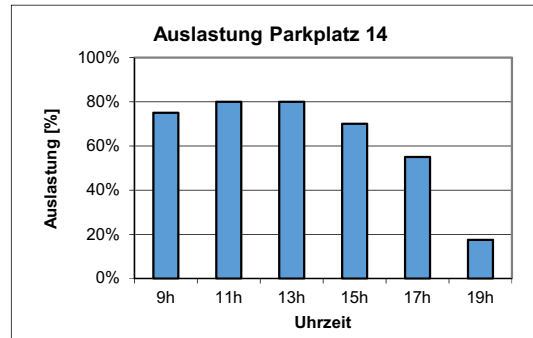
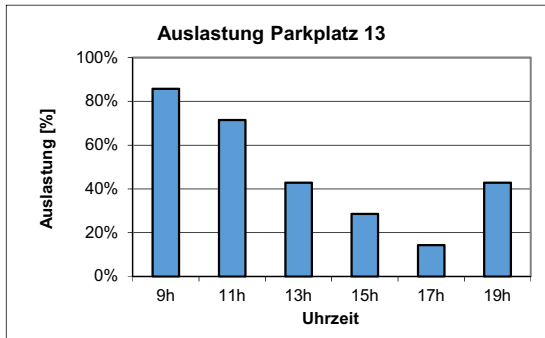
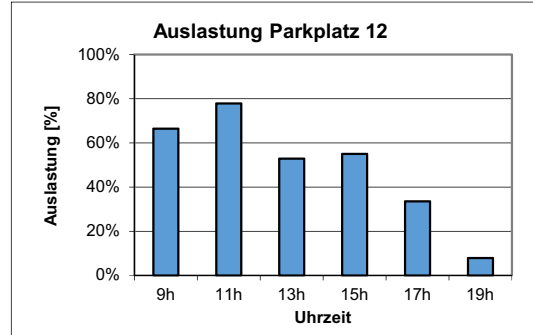
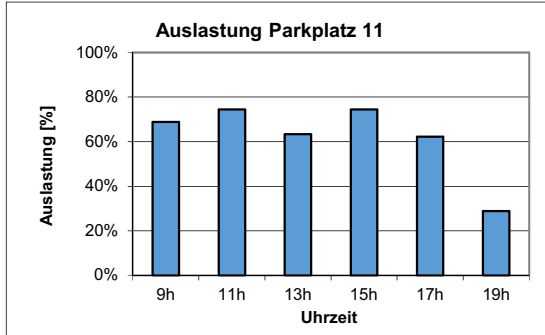
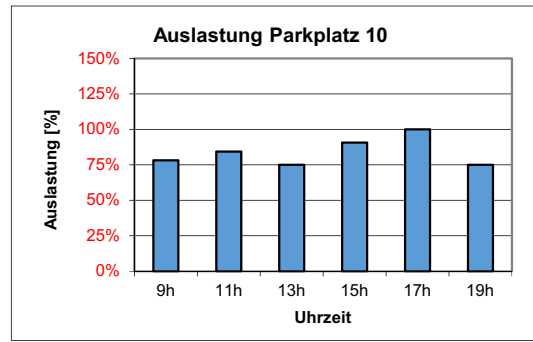
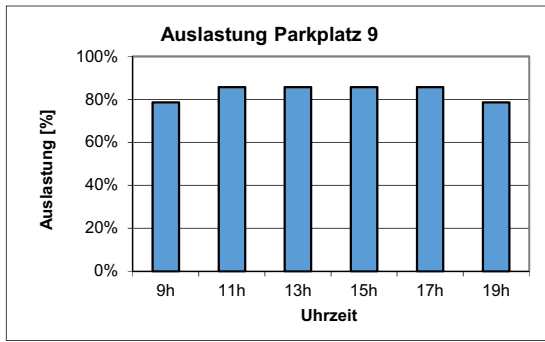


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

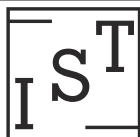
Auslastung Parkplätze - Diagramme - Seite 3

Datum: 19.08.14

Anlage 4.2.3



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

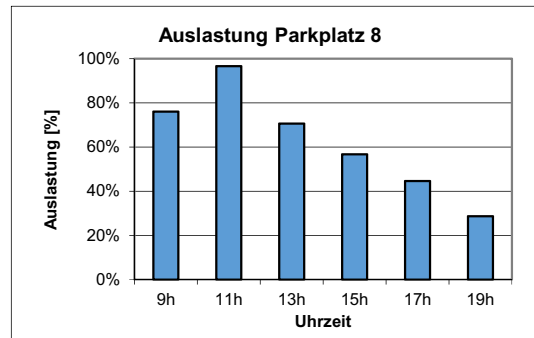
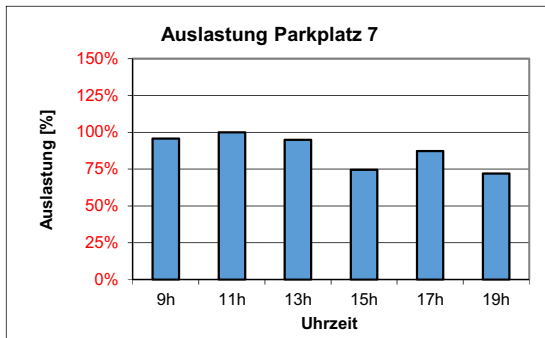
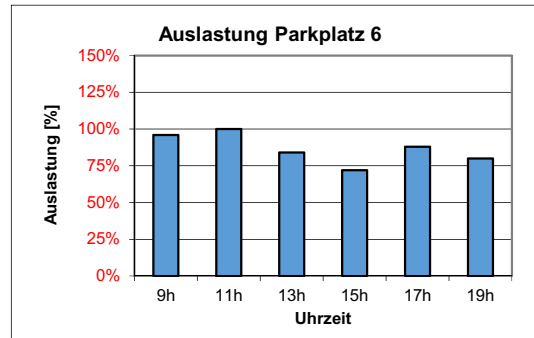
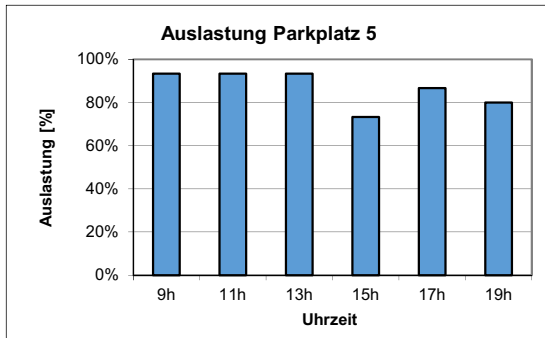
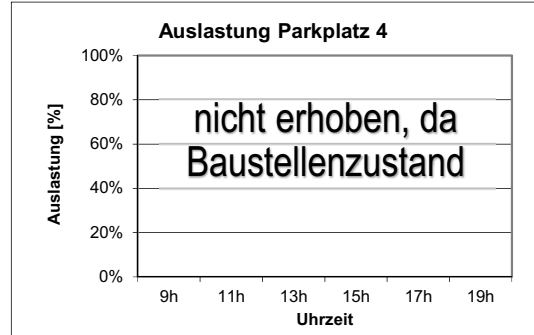
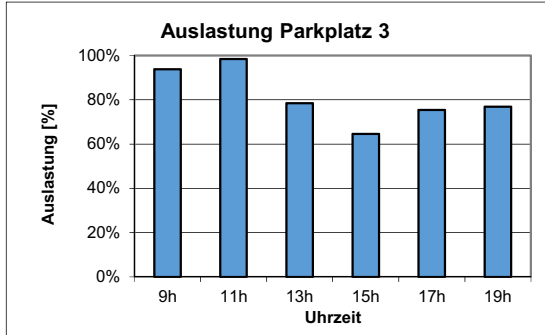
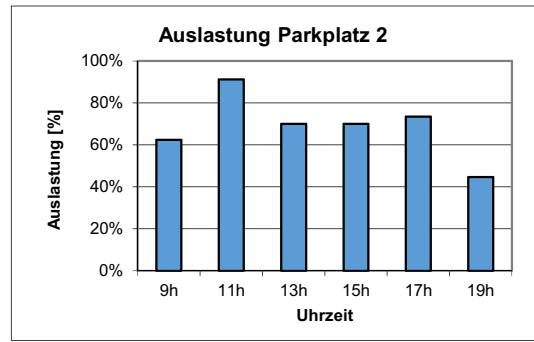
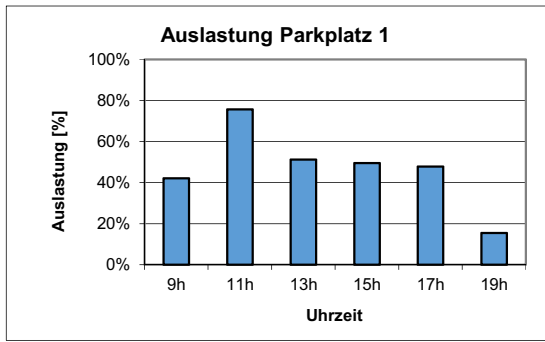


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Auslastung Parkplätze
- Diagramme -
Seite 2

Datum: 19.08.14

Anlage 4.2.3



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Auslastung Parkplätze
- Diagramme -
Seite 1

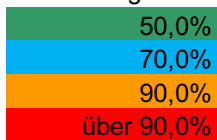
Datum: 19.08.14

Anlage 4.2.3

Auslastung der Parkplätze im Stadtgebiet Meppen

P	Stellplätze	Auslastung Donnerstag, 25.06.2014													
		9h	11h	13h	15h	17h	19h	Ø							
P 1	420	177	42%	318	76%	215	51%	208	50%	201	48%	65	15%	197	47%
P 2	170	106	62%	155	91%	119	70%	119	70%	125	74%	76	45%	117	69%
P 3	65	61	94%	64	98%	51	78%	42	65%	49	75%	50	77%	53	81%
P 4	0	nicht erhoben, da Baustellenzustand													
P 5	15	14	93%	14	93%	14	93%	11	73%	13	87%	12	80%	13	87%
P 6	25	24	96%	25	100%	21	84%	18	72%	22	88%	20	80%	22	87%
P 7	118	113	96%	118	100%	112	95%	88	75%	103	87%	85	72%	103	87%
P 8	150	114	76%	145	97%	106	71%	85	57%	67	45%	43	29%	93	62%
P 9	14	11	79%	12	86%	12	86%	12	86%	12	86%	11	79%	12	83%
P 10	32	25	78%	27	84%	24	75%	29	91%	32	100%	24	75%	27	84%
P 11	90	62	69%	67	74%	57	63%	67	74%	56	62%	26	29%	56	62%
P 12	140	93	66%	109	78%	74	53%	77	55%	47	34%	11	8%	69	49%
P 13	7	6	86%	5	71%	3	43%	2	29%	1	14%	3	43%	3	48%
P 14	40	30	75%	32	80%	32	80%	28	70%	22	55%	7	18%	25	63%
P 15	250	62	25%	66	26%	57	23%	52	21%	28	11%	12	5%	46	18%
P 16	5	4	80%	5	100%	4	80%	5	100%	5	100%	3	60%	4	87%
P 17	32	28	88%	28	88%	23	72%	24	75%	15	47%	8	25%	21	66%
P 18	21	7	33%	18	86%	12	57%	16	76%	16	76%	13	62%	14	65%
P 19	44	8	18%	14	32%	15	34%	17	39%	26	59%	15	34%	16	36%
P 20	17	7	41%	6	35%	1	6%	2	12%	6	35%	5	29%	5	26%
P 21	250	28	11%	69	28%	54	22%	89	36%	78	31%	34	14%	59	23%
P 22	0	während der Erhebung gesperrt													
P 23	15	10	67%	13	87%	10	67%	10	67%	7	47%	9	60%	10	66%
P 24	10	3	30%	5	50%	4	40%	1	10%	6	60%	6	60%	4	42%
P 25	9	1	11%	1	11%	1	11%	2	22%	1	11%	2	22%	1	15%
P 26	8	5	63%	6	75%	4	50%	3	38%	2	25%	0	0%	3	42%
P 27	30	42	140%	33	110%	29	97%	30	100%	27	90%	22	73%	31	102%
P 28	92	90	98%	93	101%	95	103%	92	100%	70	76%	47	51%	81	88%
P 29	10	4	40%	4	40%	10	100%	6	60%	5	50%	1	10%	5	50%
P 30	60	49	82%	57	95%	51	85%	47	78%	27	45%	17	28%	41	69%
P 31	17	11	65%	9	53%	8	47%	9	53%	6	35%	7	41%	8	49%
P 32	8	5	63%	1	13%	3	38%	1	13%	2	25%	2	25%	2	29%
P 33	500	112	22%	107	21%	51	10%	3	1%	0	0%	0	0%	46	9%
P 34	197	131	66%	129	65%	117	59%	68	35%	63	32%	55	28%	94	48%
P 35	135	145	107%	143	106%	99	73%	21	16%	4	3%	6	4%	70	52%
P 36	107	75	70%	75	70%	41	38%	31	29%	13	12%	1	1%	39	37%
P 37	62	38	61%	39	63%	12	19%	4	6%	0	0%	0	0%	16	25%
P 38	37	20	54%	24	65%	13	35%	13	35%	15	41%	7	19%	15	41%
P 39	102	66	65%	67	66%	66	65%	32	31%	25	25%	15	15%	45	44%
P 40	220	220	100%	220	100%	218	99%	213	97%	218	99%	216	98%	218	99%
P 50	120	49	41%	49	41%	39	33%	37	31%	33	28%	14	12%	37	31%
S / Ø		2.056	56%	2.372	65%	1.877	52%	1.614	44%	1.448	40%	950	26%	1.720	47%

Auslastung bis :



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

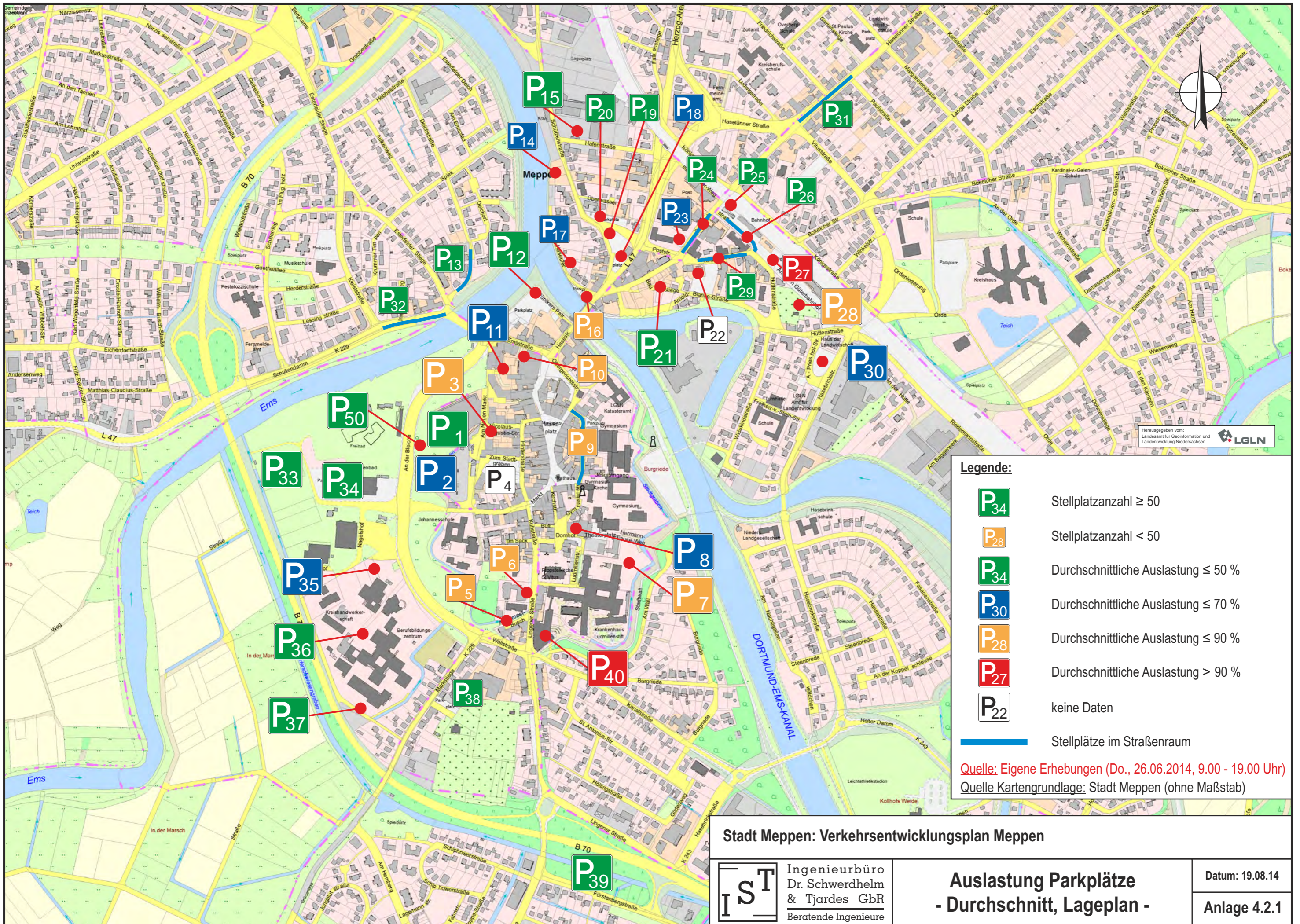


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

**Auslastung Parkplätze
- Tabelle -**

Datum: 19.08.14

Anlage 4.2.2



Legende:

- P₃₄ Stellplatzanzahl ≥ 50
- P₂₈ Stellplatzanzahl < 50
- P₃₄ Durchschnittliche Auslastung ≤ 50 %
- P₃₀ Durchschnittliche Auslastung ≤ 70 %
- P₂₈ Durchschnittliche Auslastung ≤ 90 %
- P₂₇ Durchschnittliche Auslastung > 90 %
- P₂₂ keine Daten
- Stellplätze im Straßenraum

Quelle: Eigene Erhebungen (Do., 26.06.2014, 9.00 - 19.00 Uhr)
Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST
 Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Auslastung Parkplätze
 - Durchschnitt, Lageplan -**

Datum: 19.08.14
 Anlage 4.2.1

ausgewiesenes Stellplatzangebot (öffentlich zugänglich) in Meppen

Bezeichnung	Stellplatzanordnung			Bewirtschaftung			Stellplätze	Stellplätze bei Erhebung	geplante Änderungen	Beschränkungen, Sonstiges
	Parkplatz	Straße	Parkhaus Tiefgarage	frei	Park-scheibe	Park-schein				
P 1 Tiefgarage Kaufland			x		2,0h		420	420		
P 2 Neuer Markt	x				1,5h		170	170		7 bis 20 Uhr
P 3 Nicolaus-Augustin-Straße	x					a	65	65		
P 4 Hinterstraße			x				0	0	100	Neubau Tiefgarage
P 5 Am Probst-Busch		quer				a	15	15		
P 6 Kuhstraße		quer				b	25	25		
P 7 Tiefgarage Ludmillenstift Nord			x			e	118	118	80	
P 8 Parkhaus Domhof			x			p	150	150		
P 9 Burgstraße		längs			0,5h		14	14		werktags 8 bis 18 Uhr
P 10 Emsstraße	x				2,0h	c	32	32		23 Stellplätze kostenpflichtig, 9 Stellplätze mit Parkuhr
P 11 Tiefgarage Emseck			x			p	90	90		
P 12 Püntkers Patt	x					d	140	140		
P 13 Deichstraße		längs		x			7	7		
P 14 Schützenstraße Hafen	x			x			40	40		
P 15 Hafenstraße	x						250	250		vorderer (ca. 130 Stpl.) und hinterer (ca. 120 Stpl.) Parkplatz
P 16 Am Haseufer Süd		quer		x			5	5		
P 17 Am Haseufer Nord	x			x			32	32		Parkplatz in Sackgassenlage, Sackgasse wird beparkt
P 18 Schützenstraße Süd	x				0,5h	a	21	21		inkl. 2 Stellplätze mit Parkscheibe
P 19 Schützenstraße Mitte	x					a	44	44		einige Stellplätze reserviert
P 20 Schützenstraße Nord	x					a	17	17		Parkstandsmarkierungen kaum noch erkennbar
P 21 Tiefgarage MEP			x			p	440	250		Parkdeck 2 während Erhebung geschlossen
P 22 Parkplatz Kolpingstraße	x				0,5h		12	0	-12	wird zur Zeit überbaut
P 23 Parkplatz Bahnhofstraße (bei Polizei)	x					a	15	15		
P 24 Bahnhofstraße Süd		längs			0,5h	a	10	10		4 Stellplätze mit Parkscheibe
P 25 Parkplatz Bahnhofstraße (bei Bahnhof)	x						9	9		Parkdauer 2h, Parkscheibe, hinter Fahrradgebäude
P 26 Bahnhofstraße Nord		längs			0,5h		8	8		
P 27 Parkplatz Bahnhof	x				2,0h		30	30	-10	wird umgestaltet (10x Kiss&Ride, 10x Park&Rail)
P 28 Parkplatz Am alten Güterbahnhof	x			x			96	92		4 Stellplätze durch Bauarbeiten während Erhebung gesperrt
P 29 Kolpingstraße		längs			1,0h		10	10		
P 30 August-Priehof-Straße	x			x			60	60		
P 31 Haselünner Straße		längs			1,0h		17	17		werktags, bis Paulstraße
P 32 Schullendamm		längs			1,5h		8	8		
P 33 Nagelshof West	x			x			500	500		
P 34 Emsbad	x			x	2,0h		197	197		20 Stellplätze mit Parkscheibe (werktags 7 bis 19 Uhr), inkl. 9 kostenpflichtige Stellplätze für Wohnmobile, Parkstandsmarkierungen kaum noch erkennbar
P 35 BBZ Nord	x			x			135	135		inkl. 13 Stellplätzen für BTZ
P 36 BBZ Mitte	x			x			107	107		Parkstandmarkierungen kaum noch erkennbar, nur für Lehrer
P 37 BBZ Süd	x			x			62	62		Parkstandmarkierungen kaum noch erkennbar, nur für Lehrer
P 38 Markstiege, Friedhof	x				2,0h		38	37		Ein Stellplatz blockiert durch ein Paket Steine
P 39 Fürstenbergstraße	x			x			102	102		einige Stellplätze reserviert
P 40 Tiefgarage Ludmillenstift Süd			x			e	220	220		
P 50 Am Wall	x						120	120	-120	Ersatzparkfläche während Bauarbeiten Innenstadt
Summe	24	10	7	12	14	15	3.851	3.644	38	

- a werktags von 7 bis 19 Uhr, 30 Min = 0,25€, Tageshöchstsatz 4,00 €
- b werktags von 9:30 bis 18 Uhr, 30 Min = 0,25€, Tageshöchstsatz 4,00 €
- c werktags von 7 bis 20 Uhr, 30 Min = 0,25€, Tageshöchstsatz 4,00 €
- d Mo -Sa 7 bis 19 Uhr, Do 7 bis 21 Uhr, 30 Min = 0,25 €, Tageshöchstsatz 4,00 €
- e erste 1/2h frei, danach je 30 Min = 0,50 €, Tageshöchstsatz 4,00€
- p Kurzzeitparker: 30 Min = 0,25 €, Tageshöchstsatz 4 €

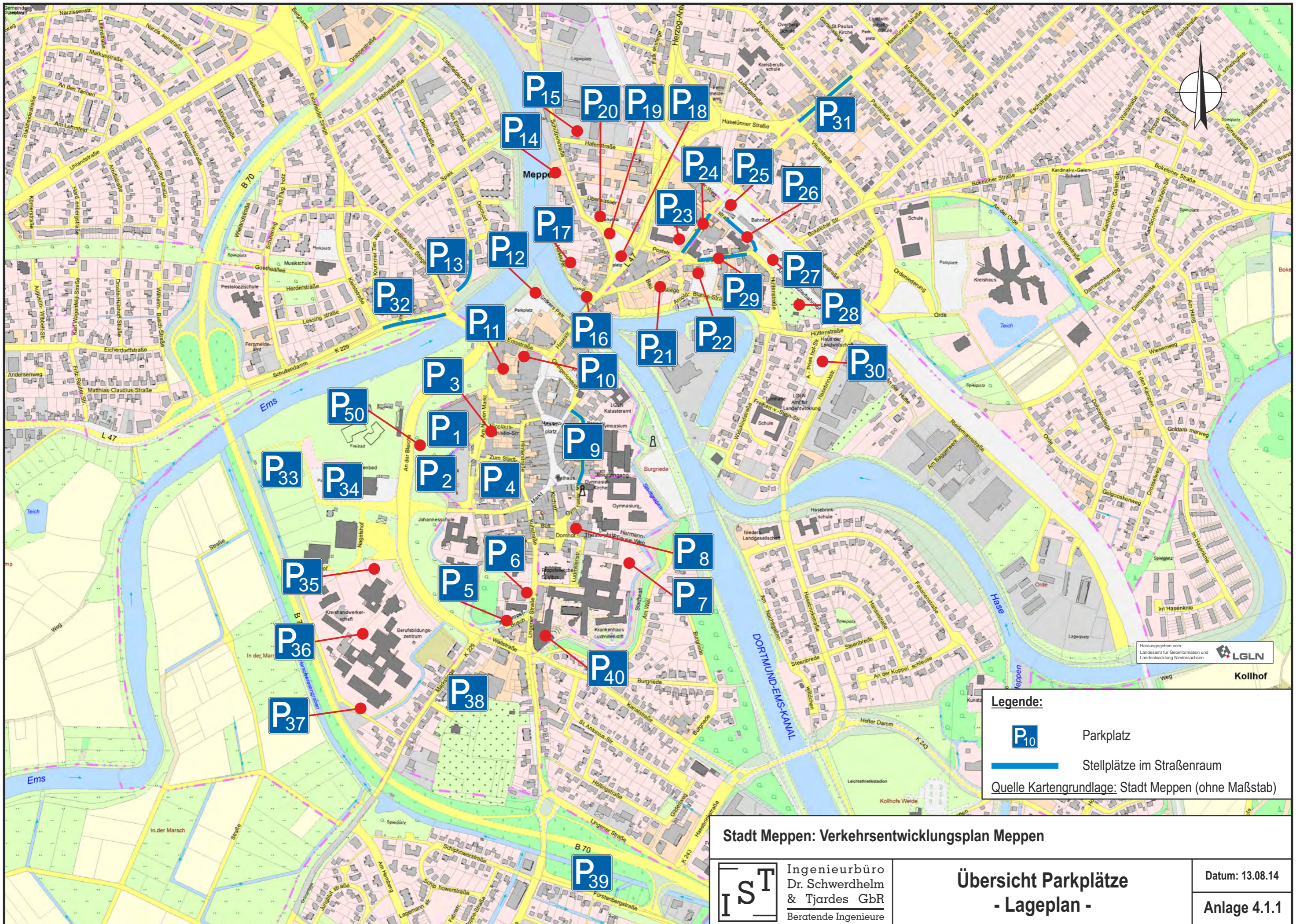
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Übersicht Parkplätze
- Tabelle -

Datum: 19.08.14

Anlage 4.1.2



Herausgegeben vom:
 Landesamt für Geoinformation und
 Landentwicklung Niedersachsen
LGLN
 Kollhof

Legende:

- P₁₀ Parkplatz
- Stellplätze im Straßenraum

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

IST
 Ingenieurbüro
 Dr. Schwerdhelm
 & Tjardes GbR
 Beratende Ingenieure

**Übersicht Parkplätze
 - Lageplan -**

Datum: 13.08.14

Anlage 4.1.1

Fotodokumentation der Haltestellen im Stadtgebiet Meppen

Legende:

FP: Fahrplan
FGU: Fahrgastunterstand
SM: Sitzmöbel
AB: Abfallbehälter
WF: Wartefläche
BL: Beleuchtung
FB: Fahrradbügel
AF: Aufmerksamkeitsfeld
EE: Erhöhter Einstieg
GA: Gehweganschluss
EK: Erkennbarkeit
HF: Haltestellenform

Apeldorn Apeldornerfeld

Richtung Ziel (a)



Foto 01

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 02

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	B



Foto 03

Apeldorn Kirche / Mitte

Richtung Ziel (a)



Foto 04

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	X
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 05



Foto 06

Apeldorn Steingrab

Richtung Ziel (a)



Foto 07

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Ziel (b)



Foto 08

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	B

Bokeloh Bokeloh Siedlung

Richtung Ziel (a)



Foto 09



Foto 10

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	0	X	X	(x)	0	0	0	X	X	B

Richtung Meppen (b)



Foto 12



Foto 11

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	B

Bokeloh Kassehof

Richtung Ziel (a)



Foto 13

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 14

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Bokeloh Kreuzung 1

Richtung Ziel (a) -1-



Foto 15

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B



Foto 16

Richtung Ziel (a) -2-



Foto 17

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Bokeloh Kreuzung 2

Richtung Meppen (b) -1-



Foto 18



Foto 19

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	0	0	X	0	0	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b) -2-



Foto 20

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Bokeloh Kreuzung 3

Richtung Meppen (b) -3-



Foto 21



Foto 22

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	K

Bokeloh Bokeloh Ort

Richtung Ziel (a)



Foto 23

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 24



Foto 25

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	0	X	F

Bokeloh Vogelpohlstraße

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F



Bokeloherfeld Raddefeld

Richtung Ziel (a)



Foto 28

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 29



Foto 30

FP	X
FGU	(x)
SM	(x)
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Bokeloherfeld Bokeloherfeld

Richtung Ziel (a)



Foto 31



Foto 32

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	0	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 33



Foto 34

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	X	B

Borken Borkener Straße / Hofstraße

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 35

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	(x)
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F



Foto 36

Borken Zur Borkener Brücke

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 37

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F

Esterfeld An der Schaftrift

Richtung Ziel (a)



Foto 38

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 39

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Breslauerstraße

Richtung Ziel (a)



FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Ev.-ref. Gemeindehaus

Richtung Ziel (a)



Foto 42

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 43

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Stadtforst / Feuardornweg

Richtung Ziel (a)



Foto 44

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 45

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Friedhof Esterfeld

Richtung Meppen (b)



Foto 46



Foto 47

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	X	X	X	X	B

Esterfeld Fullener Straße

Richtung Ziel (a)



Foto 48



Foto 49

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	X	X	X	0	0	0	X	(x)	B

Richtung Meppen (b)



Foto 50

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	0	0	X	X	B

Esterfeld Marienstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 51

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 52

FP	0
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Mozartstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 53

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 54

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Musikschule

Richtung Ziel (a)



Foto 55

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	(X)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 56

FP	X
FGU	0
SM	X
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Pestalozzischule

Richtung Ziel (a)



Foto 57

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	X
GA	X
EK	X
HF	B



Foto 58

Esterfeld Schlaunstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 59

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 60

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Schönstatt - Kapelle

Richtung Ziel (a)



Foto 61

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 62



Foto 63

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	B

Esterfeld Schullendamm

Richtung Ziel (a)



Foto 64



Foto 65

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	0	0	X	X	B

Richtung Meppen (b)



Foto 66

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Esterfeld Uhlandstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 67

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 68

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Versener Straße

Richtung Ziel (a)



Foto 69

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 70

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Esterfeld Waldstadion

Richtung Ziel (a)



Foto 71

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	B

Richtung Meppen (b)



Foto 72



Foto 73

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	X	(x)	0	0	0	X	(x)	F

Fullen Auf der Heide

Richtung Ziel (a)



Foto 74



Foto 75

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	0	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 76



Foto 77

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	F

Fullen Hagen

Richtung Ziel (a)



Foto 78

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	X
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 79

Fullen Kamp

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Foto 80

Richtung Meppen (b)



Foto 81



Foto 82

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	0	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Fullen Maler Thyen

Richtung Ziel (a)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	(x)
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F



Foto 83

Richtung Meppen (b)



Foto 84



Foto 85

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	X	0	X	0	X	K

Fullen Provinzialstraße Ost

Richtung Meppen (b)



FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	0	X	0	0	0	0	0	X	F



Fullen Schöningsdorf / A31

Richtung Meppen (b)



Foto 88



Foto 89

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	0
WF	(x)
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	B

Fullen Schöningsdorf / Kreuzung

Richtung Meppen (b)



Foto 90

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F



Foto 91

Fullen Tuntel

Richtung Ziel (a)



Foto 92

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	X	0	0	0	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 93

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	0	0	0	0	0	X	(x)	F

Helte Bruns

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 94



Foto 95

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	X
AF	0
EE	X
GA	0
EK	X
HF	B

Helte Feldstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 96

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	0
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 97



Foto 98



Foto 99

FP	(x)
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	B

Helte Kamphaus

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 100

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	X	F



Foto 101

Helte Lammersfelde

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 102

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	X	F

Helte Mühlenmoor

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 103

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(X)
FB	0
AF	0
EE	X
GA	0
EK	X
HF	F



Foto 104

Helte Tönjes / Kirchweg

Richtung Ziel (a)



Foto 105

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 107



Foto 106

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	X
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Hemsen Albers

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	K

Hemsen B70

Richtung Ziel (a)



Foto 109

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	K

Richtung Meppen (b)



Foto 110



Foto 111

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	0	0	0	X	X	F

Hemsen Heidlandstraße

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 112

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F



Foto 113

Hemsen Rübenweg

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Foto 114



Foto 115

Hemsen Schule / Kirche

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Foto 116

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Foto 117

Hemsen Seitenkanal

Richtung (a) Richtung (b)



Foto 118

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	X	0	0	X	X	F



Foto 119

Hemsen In den Vogesen

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 120



Foto 121

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	0	X	F

Holthausen Grütker

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 122

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	0	X	F

Holthausen Osterfeldstraße

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 123

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F



Foto 124

Holthausen Wehrstraße

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 125

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F



Foto 126

Hüntel Abzw. Industriepark

Richtung Ziel (a)



Foto 127

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 128

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Hüntel Brücke

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	X
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F



Foto 129



Foto 130

Hüntel Fa. Lammering

Richtung Ziel (a)



Foto 131

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 132

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Hüntel Fa. Rögelberg

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F



Hüntel Funpark Meppen

Richtung Ziel (a)



Foto 134

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 135

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Hüntel Hünensand

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
x	X	X	X	X	X	0	0	0	0	X	F

Meppen-Süd Teglinger Straße / Bahn

Richtung Ziel (a)



Foto 137

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 138

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F

Meppen-Süd Auf der Herrschwiese

Richtung Ziel (a)



Foto 139

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 140

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Meppen-Süd Borsigstraße

Richtung Meppen (b)



Foto 141

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Meppen-Süd Bramharer Weg

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	X
EE	X
GA	0
EK	X
HF	F

Meppen-Süd Exter Düne

Richtung Ziel (a)



Foto 144

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 145

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Meppen-Süd Feldkamp

Richtung Ziel (a)



Foto 146

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	X
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 147

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	X
GA	0
EK	X
HF	F

Meppen-Süd Gropiusplatz

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 148

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	W



Foto 149

Meppen-Süd Hasebrink / Aldi

Richtung Ziel (a)



Foto 150

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 151

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Meppen-Süd Hasebrink / HansasträÙe

Richtung Ziel (a)



Foto 152

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 153

Meppen-Süd Jugend- und Kulturhästehaus

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 154

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	X	X	0	0	0	X	X	F

Meppen-Süd Landwehr

Richtung Ziel (a)



Foto 155

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 154



Foto 156

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	0	0	0	X	X	B

Meppen-Süd Marktkauf

Richtung Ziel (a)



Foto 157

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 158

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	X
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	B

Meppen-Süd Max-Planck-Straße

Richtung Meppen (b)



Foto 159



Foto 160

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Meppen-Süd Nödiker Straße

Richtung Ziel (a)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 161

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 162

Meppen-Süd Otto-Hahn-Straße

Richtung Meppen (b)



Foto 163

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	X	X	X	X	F

Meppen-Süd Teglinger Straße / Gimpelweg

Richtung Ziel (a)



Foto 164

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 165

Neustadt Dammstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 166

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 167

Neustadt Dürenkämpe

Richtung Ziel (a)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F



Foto 168

Richtung Meppen (b)



Foto 169

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Neustadt Emslandstadion

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 170



Foto 171

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Neustadt Georg-Wesener-Straße

Richtung Ziel (a)



Foto 172

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 173

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Neustadt Görrestraße

Richtung Ziel (a)



Foto 174

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 175



Foto 176

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	0	0	X	X	F

Neustadt Gymn. Marianum

Richtung Ziel (a)



Foto 177

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)

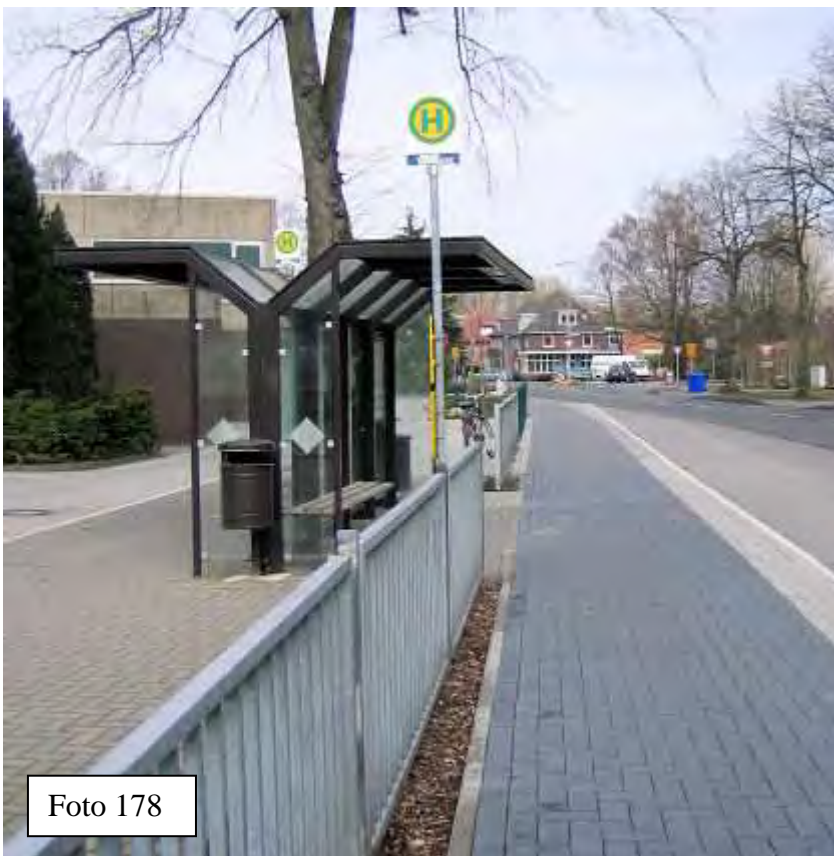


Foto 178

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	X
GA	X
EK	X
HF	B

Neustadt Im Haseknie

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 179



Foto 180

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	0	0	0	X	X	W

Neustadt In den Kämpen

Richtung Ziel (a)



Foto 181

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 182

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Neustadt Kardinal-von-Galen-Schule

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	X	0	0	0	0	X	X	B

Neustadt Kreishaus

Richtung Ziel (a)



Foto 184

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 185

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Neustadt Lathener Straße

Richtung Meppen (b)



Foto 186

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(X)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Neustadt Marienhaus

Richtung Ziel (a)



Foto 187

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 188

Neustadt Mühlenstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 189

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 190

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Neustadt Pauluskirche

Richtung Ziel (a)



Foto 191

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 192

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Neustadt Schlagbrückener Weg

Richtung Ziel (a)



Foto 193

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	(x)
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	(x)
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 194

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Neustadt Waldstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 195

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	(x)
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 196

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	(x)
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 197

Neustadt Windthorststraße

Richtung Ziel (a) Richtung (b)



FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	X	(x)	0	(x)	X	X	X	F

Rühle Abzw. Riedeweg

Richtung Ziel (a)



Foto 199

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 200

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Rühle Dorf / Gaststätte Jasper

Richtung Ziel (a)



Foto 201

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 202

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Rühle Dorfstraße / Am Brink

Richtung Ziel (a)



Foto 203

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 204

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Rühle Dorfstraße / Friese

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Foto 205

Richtung Meppen (b)



Foto 206

Foto 207

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	X	0	0	X	X	F

Rühle Erdölbetriebe

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	0	0	X	0	0	0	0	X	(x)	F

Rühle Mühlenberg

Richtung Ziel (a)



Foto 210

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 211

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Rühle Altes Kraftwerk / RWE

Richtung Ziel (a)



Foto 212



Foto 213

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
(x)	0	0	0	0	0	0	0	X	X	0	B

Richtung Meppen (b)



Foto 214

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	X	B

Schwefingen Schwefingen

Richtung Ziel (a)



Foto 215



Foto 216

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	0	X	(x)	0	0	0	0	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 218



Foto 217

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	0	X	0	0	0	0	X	X	B

Stadtmitte Bahnhof

Richtung Ziel (a)



Foto 219

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	(x)
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B



Foto 220



Foto 221

Stadtmitte Bahnhof

Richtung Meppen (b)



Foto 222

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B



Foto 223

Stadtmitte Bahnhof Unterführung

Richtung Ziel (a)



Foto 224

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b)



Foto 225

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

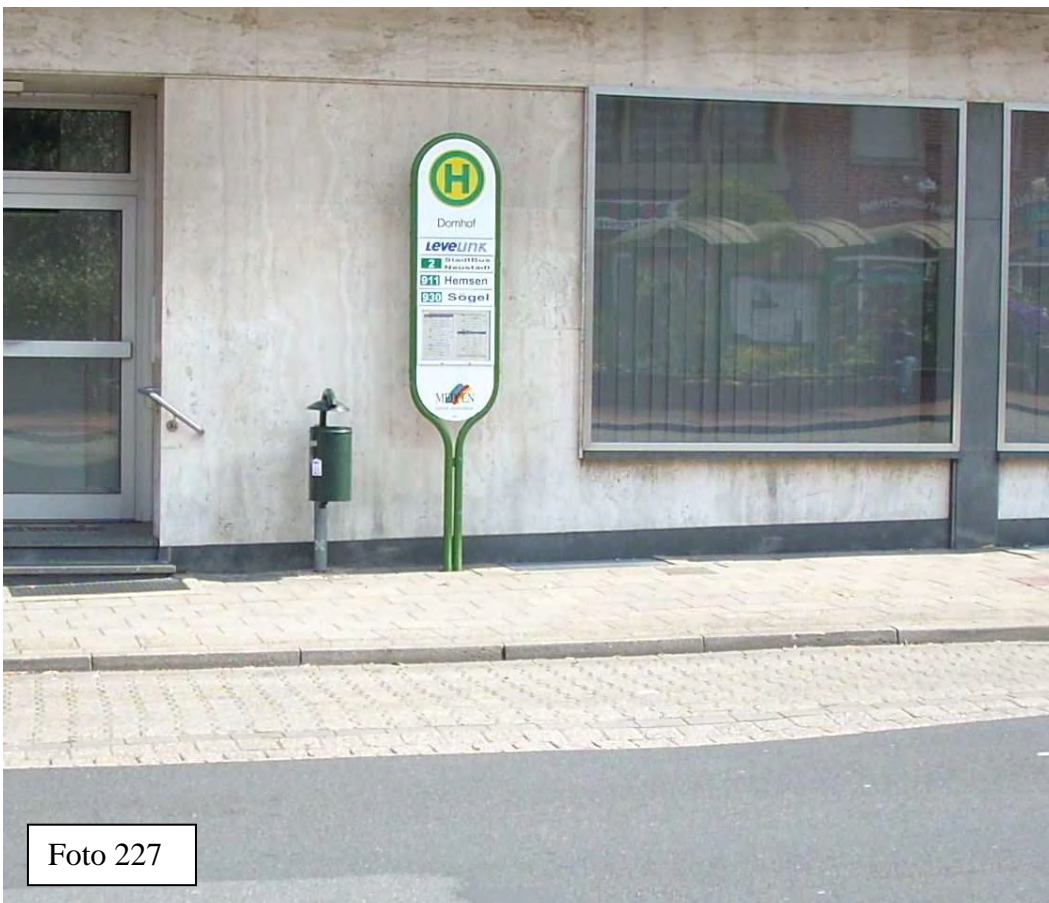
Stadtmitte Domhof

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	X	X	X	0	0	0	X	X	K

Stadtmitte Emsbrücke

Richtung Ziel (a)



Foto 228

FP	X
FGU	0
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 229

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	0	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Stadtmitte Emsstraße / Volksbank

Richtung Ziel (a)



Foto 230

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F



Foto 231

Stadtmitte Friedhof Markstiege

Richtung Ziel (a)



Foto 232

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	B

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	0
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F



Foto 233

Stadtmitte Poststraße / Nightlife

Richtung Ziel (a)



Foto 234

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 235

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Stadtmitte Wallstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 236

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 237

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	0	0	0	X	X	F

Stadtmitte Windthorstplatz

Richtung Ziel (a)



Foto 238



Foto 239

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	X	X	0	0	X	X	B

Richtung Meppen (b)



Foto 240

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B



Foto 241

Stadtmitte Busbahnhof (ZOB) und Bussteig 9

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 242

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	(x)	X	X	X	X	0	0	0	X	X	W



Foto 243

Stadtmitte ZOB Bussteig B

Richtung Ziel (a)



Foto 244



Foto 245

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	B

Stadtmitte ZOB Bussteig A

Richtung Ziel (a)



Foto 246

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B



Foto 247

Teglingen Siedlung Balkenrien

Richtung Ziel (a)



Foto 248

FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	X
EE	X
GA	0
EK	(x)
HF	K

Richtung Meppen (b)



Foto 250



Foto 249

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	K

Teglingen Bauer Jansen

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 251

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F

Teglingen Diekstraße

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	X
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	0
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Teglingen Haar

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 254



Foto 255

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	X
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	K

Teglingen Kirche

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 256

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	(x)	0	0	0	X	X	F

Teglingen Molkerei

Richtung Ziel (a)



Foto 257

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	X	0	0	X	X	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F



Foto 258

Versen Abbemühlen

Richtung Ziel (a)



Foto 259

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	B

Richtung Meppen (b)



Foto 260

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	X
AF	0
EE	X
GA	0
EK	X
HF	B

Versen Auf dem Marsch

Richtung Ziel (a)

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	0	0	X	X	0	0	0	0	X	X	B



Foto 261

Richtung Meppen (b)



Foto 262

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	X	X	X	0	X	0	0	(x)	X	B

Versen Frankfurter Straße

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	X
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	(x)
EK	X
HF	K

Versen JVA

Richtung Ziel (a)



Foto 265

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 266

FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF
X	X	0	0	X	X	0	0	0	X	X	B

Versen Pappelallee

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



Foto 267



Foto 268

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	X
FB	X
AF	0
EE	X
GA	(x)
EK	X
HF	F

Versen Zuschläge / Dr. Eberle Straße

Richtung Ziel (a)



Foto 269

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)

FP	X
FGU	X
SM	X
AB	X
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	B



Foto 270

Esterfeld Händelstraße

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Sanddornstraße

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	X
HF	F

Foto 273



Foto 274

Esterfeld Zur Waldbühne

Richtung Ziel (a)



Foto 275

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	X
EE	X
GA	0
EK	X
HF	K

Richtung Meppen (b)



Foto 276

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	0
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Tulpenstraße

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	X
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(X)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Weinhaus Hülsmann

Richtung Ziel (a)



Foto 279

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	X
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 280

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(X)
FB	0
AF	X
EE	X
GA	X
EK	X
HF	F

Esterfeld Rotdornweg

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	X
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	(x)
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	X
HF	F

Meppen-Süd Junkersstraße

Richtung Ziel (a) Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	0
EK	(x)
HF	F

Foto 283



Foto 284

Esterfeld Schumannstraße

Richtung Ziel (a)



Foto 285

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Richtung Meppen (b)



Foto 286

FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	0
EE	0
GA	X
EK	(x)
HF	F

Meppen-Süd Backemuder Straße

Richtung Ziel (a)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	X
EE	X
GA	0
EK	X
HF	F

Richtung Meppen (b)



FP	X
FGU	0
SM	0
AB	0
WF	0
BL	0
FB	0
AF	X
EE	X
GA	0
EK	X
HF	K

Anlage 3.16 – ÖPNV: Fotodokumentation

Seite 1 – 128

Abkürzungen

FP	Fahrplan	
FGU	Fahrgastunterstand	
SM	Sitzmöbel	
AB	Abfallbehälter	
WF	Wartefläche	(x) Seitenraum breit genug, aber keine richtige Wartefläche
BL	Beleuchtung	(x) Beleuchtung in der Nähe vorhanden, aber Beleuchtung selbst fragwürdig
FB	Fahrradbügel	
AF	Aufmerksamkeitsfeld	
GA	Gehweganschluss	(x) Gehweganschluss eingeschränkt
EK	Erkennbarkeit	(x) Erkennbarkeit eingeschränkt
HF	Haltestellenform	B Busbucht
EE	Erhöhter Einstieg	F Fahrbahnhalt
		K Kaphaltestelle
		W Wendeanlage
N7	Haltestelle der Nachteile	

Vorhandensein der Ausstattungsmerkmale

Hinfahrt

Anzahl Teilhaltestellen: 125

vorhandene Ausstattung:	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK
x	114	41	42	47	83	32	9	6	14	80	93
(x)	1	2	0	0	3	45	2	2	0	2	29
gesamt [%]	92,0	34,4	33,6	37,6	68,8	61,6	8,8	6,4	11,2	65,6	97,6

Rückfahrt

Anzahl Teilhaltestellen: 129

vorhandene Ausstattung:	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK
x	122	72	71	69	100	44	15	12	21	82	107
(x)	1	2	1	0	2	42	1	2	0	3	22
gesamt [%]	95,3	57,4	55,8	53,5	79,1	66,7	12,4	10,9	16,3	65,9	100,0

Gesamt:

Anzahl Teilhaltestellen: 254

vorhandene Ausstattung:	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK
x	236	113	113	116	183	76	24	18	35	162	200
(x)	2	4	1	0	5	87	3	4	0	5	51
gesamt [%]	93,7	46,1	44,9	45,7	74,0	64,2	10,6	8,7	13,8	65,7	98,8

Hinfahrt			Mindestausstattung						Sonstiges						N7	
Hst-Nr.	Ort	Haltestelle	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF		
8793	a	Apeldorn	Apeldornerfeld	x	0	0	0	0	0	0	0	x	x	F		
8792	a	Apeldorn	Kirche / Mitte	x	0	0	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8791	a	Apeldorn	Steingrab	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	B	
8786	a	Bokeloh	Bokeloh Ort	x	0	0	0	0	x	0	0	0	0	(x)	F	
8787	a	Bokeloh	Bokeloh Siedlung	x	x	0	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
8879	a	Bokeloh	Kossehof	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	F	
8801	a	Bokeloh	Kreuzung 1	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	B	
8801	a	Bokeloh	Kreuzung 2	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	B	
8880	a	Bokeloh	Vogelpohlstraße	x	0	0	0	x	x	0	0	0	0	x	F	
8789	a	Bokeloherfeld	Bokeloherfeld	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	F	
8790	a	Bokeloherfeld	Raddefeld	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	F	
8869	a	Borken	Borkener Straße / Hofstraße	x	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	F	
6008	a	Borken	Zur Borkener Brücke	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
9919	a	Esterfeld	An der Schaftrift	0	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
9920	a	Esterfeld	Breslauerstraße	0	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8823	a	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
9852		Esterfeld	Friedhof Esterfeld	Haltestelle nur auf Rückfahrt												
8810	a	Esterfeld	Fullener Straße	x	0	0	x	x	x	0	0	0	x	(x)	B	
9900	a	Esterfeld	Marienstraße	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8821	a	Esterfeld	Musikschule	x	0	0	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
9865	a	Esterfeld	Pestalozzischule	x	0	0	0	x	x	0	0	x	x	x	B	
9921	a	Esterfeld	Schlaunstraße	0	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	
8822	a	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	B	
8807	a	Esterfeld	Schullendamm	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	B	x
8825	a	Esterfeld	Stadtforst/ Feuedornweg	x	0	0	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
9930	a	Esterfeld	Uhlandstraße	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
9559	a	Esterfeld	Versener Straße	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
8824	a	Esterfeld	Waldstadion	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
8815	a	Fullen	Auf der Heide	x	x	x	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8812	a	Fullen	Hagen	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
8813	a	Fullen	Kamp	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8814	a	Fullen	Maler Thyen	x	0	0	0	(x)	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8877	a	Fullen	Provinzialstraße Ost	x	x	x	0	x	0	0	0	0	0	x	F	
8820	a	Fullen	Schöningsdorf / A 31	x	x	x	0	(x)	0	0	0	0	0	x	B	
7000	a	Fullen	Schöningsdorf / Kreuzung	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	F	
8818	a	Fullen	Tuntel	x	x	x	x	x	0	x	0	0	0	x	F	
8872	a	Helte	Bruns	x	x	0	x	x	x	x	0	x	0	x	B	
8871	a	Helte	Feldstraße	x	x	x	x	x	x	0	x	x	0	x	B	
8874	a	Helte	Kamphaus	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	F	
6012	a	Helte	Lammersfelde	x	x	x	x	x	0	0	0	0	0	x	F	
8870	a	Helte	Mühlenmoor	x	x	x	x	x	(x)	0	0	x	0	x	F	
8873	a	Helte	Tönjes / Kirchweg	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	0	(x)	B	
8863	a	Hemsen	Albers	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	K	
8833	a	Hemsen	B70	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	K	
8862	a	Hemsen	Heidlandstraße	x	x	x	0	x	(x)	0	0	0	0	x	F	
8861	a	Hemsen	In den Vogesen	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	0	x	F	
8860	a	Hemsen	Rübenweg	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	F	
8832	a	Hemsen	Schule / Kirche	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	F	
8859	a	Hemsen	Seitenkanal	x	x	x	x	x	(x)	x	0	0	x	x	F	
8867	a	Holthausen	Grütker	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	0	x	F	
8866	a	Holthausen	Osterfeldstraße	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	F	
8868	a	Holthausen	Wehrstraße	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
6006	a	Hüntel	Abzw. Industriepark	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
8865	a	Hüntel	Brücke	x	x	x	x	x	0	x	0	0	0	x	F	
6007	a	Hüntel	Fa. Lammering	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
6005	a	Hüntel	Fa. Rögelberg	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
6004	a	Hüntel	Funpark Meppen	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8864	a	Hüntel	Hünensand	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	F	
8843	a	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8838		Meppen-Süd	Borsigstraße	Haltestelle nur auf Rückfahrt												
9435	a	Meppen-Süd	Bramharer Weg	x	x	x	0	x	x	0	x	x	0	x	F	

Hinfahrt			Mindestausstattung						Sonstiges						N7	
Hst-Nr.	Ort	Haltestelle	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF		
8803	a	Meppen-Süd	Exter Düne	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8834	a	Meppen-Süd	Feldkamp	0	0	0	0	x	0	0	0	x	0	x	F	
7044	a	Meppen-Süd	Gropiusplatz	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	W	
9972	a	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi	x	0	0	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
8781	a	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastr.	x	0	0	x	x	x	0	0	0	x	x	F	
7043	a	Meppen-Süd	Jugend- u. Kulturgästehaus	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	
8841	a	Meppen-Süd	Landwehr	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	
8804		Meppen-Süd	Marktkauf	Haltestelle nur auf Rückfahrt												
8840		Meppen-Süd	Max-Planck-Straße	Haltestelle nur auf Rückfahrt												
8842	a	Meppen-Süd	Nödiker Str.	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	x	F	
8839		Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße	Haltestelle nur auf Rückfahrt												
7705	a	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	F	
9931	a	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Bahn	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8848	a	Neustadt	Dammstraße	0	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	F	
9515	a	Neustadt	Dürenkämpe	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	F	
8830	a	Neustadt	Emslandstadion	Haltestelle nur auf Rückfahrt												
8847	a	Neustadt	Georg-Wesener-Straße	0	0	0	0	0	x	0	0	0	x	x	B	
8785	a	Neustadt	Görrestraße	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	x	F	
8796	a	Neustadt	Gymn.Marianum	x	0	0	x	0	0	0	0	0	x	x	F	
8845	a	Neustadt	Im Haseknie	Haltestelle nur auf Rückfahrt												
8849	a	Neustadt	In den Kämpen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	F	
8780	a	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	B	
7074	a	Neustadt	Kreishaus	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	
9916	a	Neustadt	Marienhaus	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8846	a	Neustadt	Mühlenstraße	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	(x)	F	
8782	a	Neustadt	Pauluskirche	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
9516	a	Neustadt	Schlagbrückener Weg	x	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	x	F	
8784	a	Neustadt	Waldstraße	x	0	0	0	x	(x)	0	(x)	x	x	x	F	
8783	a	Neustadt	Windthorststraße	x	0	0	0	x	(x)	0	(x)	x	x	x	F	
8808	a	Rühle	Abzw. Riedeweg	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
8806	a	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE	(x)	0	0	0	0	0	0	0	x	x	0	B	x
8799	a	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	(x)	B	
8852	a	Rühle	Dorfstraße / Am Brink	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8853	a	Rühle	Dorfstraße / Friese	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8878	a	Rühle	Erdölbetriebe	x	x	x	0	x	0	0	0	0	0	x	F	
8809	a	Rühle	Mühlenberg	x	0	0	0	x	0	0	0	0	0	x	B	
8802	a	Schwefingen	Schwefingen	x	x	x	0	x	(x)	0	0	0	0	x	F	
8779	a	Stadtmitte	Bahnhof	x	x	x	x	x	x	(x)	0	0	x	x	B	x
8795	a	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	F	
8778	a	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)	x	(x)	x	x	x	x	0	0	0	x	x	W	
8794	a	Stadtmitte	Domhof	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
8797	a	Stadtmitte	Emsbrücke	x	0	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
9441	a	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank	x	0	0	0	0	x	0	0	0	x	(x)	F	x
8811	a	Stadtmitte	Friedhof Markstiege	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
9971	a	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	x
8876	a	Stadtmitte	Wallstraße	x	0	0	x	x	x	0	0	0	x	x	B	
8777	a	Stadtmitte	Windthorstplatz	x	x	x	x	x	x	x	0	0	x	x	B	
7720	a	Stadtmitte	ZOB Bussteig 9	x	(x)	x	x	x	x	0	0	0	x	x	W	
9853	a	Stadtmitte	ZOB Bussteig A	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	B	
7721	a	Stadtmitte	ZOB Bussteig B	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
8875	a	Teglingen	Bauer Jansen	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
6013	a	Teglingen	Diekstraße	x	x	x	x	x	(x)	x	0	0	0	x	F	
8857	a	Teglingen	Haar	x	x	x	x	x	x	x	0	0	x	x	K	
8855	a	Teglingen	Kirche	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8854	a	Teglingen	Molkerei	x	x	x	x	x	0	x	0	0	x	x	F	
8856	a	Teglingen	Siedlung Balkenrien	0	0	0	0	x	(x)	0	x	x	0	(x)	K	
8829	a	Versen	Abbemühlen	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	(x)	B	
8827	a	Versen	Auf dem Marsch	x	0	0	x	x	0	0	0	0	x	x	B	
8828	a	Versen	Frankfurter Straße	x	0	0	x	0	0	0	0	0	x	(x)	F	

Hinfahrt			Mindestausstattung						Sonstiges						
Hst-Nr.	Ort	Haltestelle	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF	N7
8819	a	Versen	JVA	x	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
8816	a	Versen	Pappelallee	x	x	x	x	x	x	0	x	(x)	x	F	
6001	a	Versen	Zuschläge / Dr. Eberle Str.	x	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
5088	a	Esterfeld	Händelstraße	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	x	F
5089		Esterfeld	Sanddornstraße	Haltestelle nur auf Rückfahrt											
5090	a	Esterfeld	Zur Waldbühne	x	0	0	0	x	0	0	x	x	0	x	K
5091	a	Esterfeld	Tulpenstraße	x	0	0	0	0	x	0	0	0	x	x	F
5092	a	Esterfeld	Weinhaus Hülsmann	x	0	0	0	x	x	0	x	x	x	x	F
5093	a	Esterfeld	Rotdornweg	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F
5094		Meppen-Süd	Junkersstraße	Haltestelle nur auf Rückfahrt											
8850	a	Esterfeld	Schumannstraße	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	(x)	F
10107	a	Meppen-Süd	Backemuder Straße	x	0	0	0	0	0	0	x	x	0	x	F

Haltestellennummer ohne Bezeichnung "a": gleiche Haltestelle wie Hinfahrt

Rückfahrt			Mindestausstattung						Sonstiges						
Hst-Nr.	Ort	Haltestelle	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF	N7
8793	b	Apeldorn	Apeldornerfeld	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	B	
8792	b	Apeldorn	Kirche / Mitte	x	x	x	x	x	x	x	0	0	x	x	F
8791	b	Apeldorn	Steingrab	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	B
8786	b	Bokeloh	Bokeloh Ort	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	0	x	F
8787	b	Bokeloh	Bokeloh Siedlung	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	0	x	B
8879	b	Bokeloh	Kossehof	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	F
8801	b	Bokeloh	Kreuzung1	x	x	0	0	x	0	0	0	0	x	x	F
8801	b	Bokeloh	Kreuzung2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	B
8801	b	Bokeloh	Kreuzung3	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	K
8880	b	Bokeloh	Vogelpohlstraße	x	0	0	x	x	(x)	0	0	0	0	x	F
8789	b	Bokeloherfeld	Bokeloherfeld	x	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	B
8790	b	Bokeloherfeld	Raddefeld	x	(x)	(x)	0	x	0	0	0	0	0	x	F
8869	b	Borken	Borkener Straße / Hofstraße	x	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	F
6008	b	Borken	Zur Borkener Brücke	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F
9919	b	Esterfeld	An der Schaftrift	x	0	0	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F
9920	b	Esterfeld	Breslauerstraße	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F
8823	b	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F
9852	b	Esterfeld	Friedhof Esterfeld	x	x	x	x	x	x	0	x	x	x	x	B
8810	b	Esterfeld	Fullener Straße	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	B
9900	b	Esterfeld	Marienstraße	0	x	x	x	x	x	0	x	x	x	x	F
8821	b	Esterfeld	Musikschule	x	0	x	0	x	x	0	0	0	x	x	F
9921	b	Esterfeld	Schlaunstraße	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F
8822	b	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B
8807	b	Esterfeld	Schullendamm	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	B
8825	b	Esterfeld	Stadtsforst/Feuerdornweg	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F
9930	b	Esterfeld	Uhlandstraße	x	x	x	x	x	x	0	x	x	x	x	F
9559	b	Esterfeld	Versener Straße	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	B
8824	b	Esterfeld	Waldstadion	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	(x)	F
8815	b	Fullen	Auf der Heide	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	F
8812	b	Fullen	Hagen	x	x	x	x	x	0	x	0	0	x	x	F
8813	b	Fullen	Kamp	x	x	0	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F
8814	b	Fullen	Maler Thyen	x	x	x	x	x	x	x	0	x	0	x	K
8877	b	Fullen	Provinzialstraße Ost	x	x	x	0	x	0	0	0	0	0	x	F
8820	b	Fullen	Schöningsdorf / A31	x	x	x	0	(x)	0	0	0	0	0	x	B
7000	b	Fullen	Schöningsdorf / Kreuzung	x	x	x	x	x	0	0	0	0	0	x	F
8818	b	Fullen	Tuntel	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	(x)	F
8872	b	Helte	Bruns	x	x	x	x	x	x	x	0	x	0	x	B
8871	b	Helte	Feldstraße	(x)	x	x	x	x	x	0	x	x	x	x	B
8874	b	Helte	Kamphaus	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	F
6012	b	Helte	Lammersfelde	x	x	x	x	x	0	0	0	0	0	x	F
8870	b	Helte	Mühlenmoor	x	x	x	x	x	(x)	0	0	x	0	x	F
8873	b	Helte	Tönjes / Kirchweg	x	x	x	x	x	x	x	0	0	x	x	B
8863	b	Hemsen	Albers	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	K
8833	b	Hemsen	B70	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	F
8862	b	Hemsen	Heidlandstraße	x	x	x	0	x	(x)	0	0	0	0	x	F
8861	b	Hemsen	In den Vogesen	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	0	x	F
8860	b	Hemsen	Rübenweg	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	F
8832	b	Hemsen	Schule / Kirche	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	0	(x)	F
8859	b	Hemsen	Seitenkanal	x	x	x	x	x	(x)	x	0	0	x	x	F
8867	b	Holthausen	Grütker	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	0	x	F
8866	b	Holthausen	Osterfeldstraße	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	F
8868	b	Holthausen	Wehrstraße	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F
6006	b	Hüntel	Abzw. Industriepark	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F
8865	b	Hüntel	Brücke	x	x	x	x	x	0	x	0	0	0	x	F
6007	b	Hüntel	Fa. Lammering	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F
6005	b	Hüntel	Fa. Rögelberg	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F
6004	b	Hüntel	Funpark Meppen	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	F
8864	b	Hüntel	Hünensand	x	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	F
8843	b	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F
8838	b	Meppen-Süd	Borsigstraße	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F
9435	b	Meppen-Süd	Bramharer Weg	x	x	x	0	x	0	0	x	x	0	x	F

Rückfahrt				Mindestausstattung						Sonstiges						N7
Hst-Nr.	Ort	Haltestelle	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF		
8803	b	Meppen-Süd	Exter Düne	x	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F		
8834	b	Meppen-Süd	Feldkamp	x	x	x	x	x	0	0	0	x	0	x	F	
7044	b	Meppen-Süd	Gropiusplatz	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	W	
9972	b	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8781	b	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastr.	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	
7043	b	Meppen-Süd	Jugend- u. Kulturgästehaus	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	
8841	b	Meppen-Süd	Landwehr	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	B	
8804	b	Meppen-Süd	Marktkauf	x	x	x	x	x	(x)	x	x	x	x	x	B	
8840	b	Meppen-Süd	Max-Planck-Straße	x	x	x	x	0	0	0	0	0	x	x	F	
8842	b	Meppen-Süd	Nödiker Str.	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8839	b	Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße	x	x	x	x	x	x	0	x	x	x	x	F	
7705	b	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	F	
9931	b	Meppen-Süd	TeglingerStr. / Bahn	x	x	x	x	x	x	0	x	x	x	x	F	
8848	b	Neustadt	Dammstraße	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	F	
9515	b	Neustadt	Dürenkämpfe	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	F	
8830	b	Neustadt	Emslandstadion	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8847	b	Neustadt	Georg-Wesener-Straße	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	x	B	
8785	b	Neustadt	Görrestraße	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	F	
8796	b	Neustadt	Gymn.Marianum	x	x	x	x	x	x	0	0	x	x	x	B	
8845	b	Neustadt	Im Haseknie	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	W	
8849	b	Neustadt	In den Kämpen	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	F	
8780	b	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	B	
7074	b	Neustadt	Kreishaus	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
9916	b	Neustadt	Marienhaus	x	0	0	0	x	x	0	0	0	x	x	F	
8846	b	Neustadt	Mühlenstraße	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	F	
8782	b	Neustadt	Pauluskirche	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
9516	b	Neustadt	Schlagbrückener Weg	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8784	b	Neustadt	Waldstraße	x	0	0	0	x	(x)	0	(x)	x	x	x	F	
8783	b	Neustadt	Windthorststraße	x	0	0	0	x	(x)	0	(x)	x	x	x	F	
8808	b	Rühle	Abzw. Riedeweg	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	F	
8806	b	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE	x	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	B	
8799	b	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper	x	x	x	x	x	0	0	0	0	x	x	B	
8852	b	Rühle	Dorfstraße / Am Brink	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8853	b	Rühle	Dorfstraße / Friese	x	x	x	x	x	(x)	x	0	0	x	x	F	
8878	b	Rühle	Erdölbetriebe	x	x	0	0	x	0	0	0	0	x	(x)	F	
8809	b	Rühle	Mühlenberg	x	0	0	0	x	0	0	0	0	x	x	B	
8802	b	Schwefingen	Schwefingen	x	x	x	0	x	0	0	0	0	x	x	B	
8779	b	Stadtmitte	Bahnhof	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	B	
8795	b	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung	x	0	0	0	x	(x)	0	0	0	x	(x)	F	
8778	b	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)	x	(x)	x	x	x	x	0	0	0	x	x	W	
8794	b	Stadtmitte	Domhof	x	0	0	x	x	x	0	0	0	x	x	K	
8797	b	Stadtmitte	Emsbrücke	x	x	x	0	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
9441	b	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank	0	0	0	0	0	x	0	0	0	x	(x)	F	
8811	b	Stadtmitte	Friedhof Markstiege	x	0	x	x	x	x	0	0	0	x	x	F	
9971	b	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife	0	0	0	x	x	x	0	0	0	x	(x)	F	
8876	b	Stadtmitte	Wallstraße	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	F	
8777	b	Stadtmitte	Windthorstplatz	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	x	B	
8875	b	Teglingen	Bauer Jansen	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
6013	b	Teglingen	Diekstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F	
8857	b	Teglingen	Haar	x	x	x	x	x	x	x	0	0	x	x	K	
8855	b	Teglingen	Kirche	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	F	
8854	b	Teglingen	Molkerei	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	(x)	F	
8856	b	Teglingen	Siedlung Balkenrien	x	x	x	x	x	x	0	x	x	x	x	K	
8829	b	Versen	Abbermühlen	x	x	x	x	x	x	x	0	x	0	x	B	
8827	b	Versen	Auf dem Marsch	x	x	x	x	x	0	x	0	0	(x)	x	B	
8828	b	Versen	Frankfurter Straße	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	(x)	x	K	
8819	b	Versen	JVA	x	x	0	0	x	x	0	0	0	x	x	B	
8816	b	Versen	Pappelallee	x	x	x	x	(x)	x	x	0	x	(x)	(x)	F	
6001	b	Versen	Zuschläge / Dr. Eberle Str.	x	x	x	x	x	(x)	0	0	0	x	x	B	
5088	b	Esterfeld	Händelstraße	x	0	0	0	0	x	0	0	0	x	x	F	
5089	b	Esterfeld	Sanddornstraße	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	0	x	F	
5090	b	Esterfeld	Zur Waldbühne	x	0	0	0	x	0	0	x	x	x	x	F	
5091	b	Esterfeld	Tulpenstraße	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	x	F	
5092	b	Esterfeld	Weinhaus Hülsmann	x	0	0	0	x	(x)	0	x	x	x	x	F	

Rückfahrt			Mindestausstattung							Sonstiges						
Hst-Nr.	Ort	Haltestelle	FP	FGU	SM	AB	WF	BL	FB	AF	EE	GA	EK	HF	N7	
5093	b	Esterfeld Rotdornweg	x	0	0	0	0	(x)	0	0	0	x	x	F		
5094	b	Meppen-Süd Junkersstraße	x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(x)	F		
8850	b	Esterfeld Schumannstraße	x	0	0	0	0	0	0	0	0	x	(x)	F		
10107	b	Meppen-Süd Backemuder Straße	x	0	0	0	0	0	0	x	x	0	x	K		

Anlage 3.15 – ÖPNV: Ausstattung der Haltestellen

Seite 1 – 5



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdthelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Fahrpläne Stadtlinien

Anlage 3.14

Datum: 24.02.15

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Der Fahrplan ist gültig ab
29.11.2014

Die Fahrpreise im Überblick:
www.levelink.de/pdf_files/fsb.pdf



1 Esterfeld/Mitte ▶ Stadtmitte		2 Neustadt ▶ Stadtmitte		3 Esterfeld/Nord ▶ Stadtmitte		4 Nödike ▶ Stadtmitte		5 Feldkamp/Schleuse ▶ Stadtmitte	
Montag - Samstag		Montag - Samstag		Montag - Samstag		Montag - Samstag		Mo-Fr Montag - Samstag	
Friedhof Esterfeld	8:49 ... 17:49	Im Haseknie	8:19 ... 17:19	Sanddomstraße	8:21 ... 17:21	Marktkauf	8:21 8:51 ... 17:21 17:51	ZOB Nagelshof B	7:46 - -
An der Schaftrift	8:50 17:50	In den Kämpen	8:20 17:20	Schumannstraße	8:22 17:22	Borsigstraße	8:22 8:52 17:22 17:52	Teglinger Str./Bahn	8:49 ... 17:49
Breslauer Straße	8:51 17:51	Dammstraße	8:21 17:21	Händelstraße	8:23 17:23	Junkersstraße	8:23 8:53 17:23 17:53	Tegl.Str./Gimpelweg	8:49 17:49
Schumannstraße	8:52 alle 17:52	Göresstraße	8:22 17:22	Zur Waldbühne	8:24 alle 17:24	Otto-Hahn-Straße	8:24 8:54 alle 17:24 17:54	Backemuder Straße	8:50 17:50
Händelstraße	8:53 17:53	Waldstraße	8:23 alle 17:23	Tulpenstraße	8:25 17:25	Max-Planck-Straße	8:25 8:55 17:25 17:55	Bramharer Weg	8:51 alle 17:51
Schlaunstraße	8:55 60 17:55	Windthorststraße	8:24 17:24	Weinhaus Hülsmann	8:26 17:26	Landwehr	8:26 8:56 30 17:26 17:56	Feldkamp	8:52 alle 17:52
Marienstraße	8:56 17:56	Georg-Wesener-Str.	8:25 60 17:25	Rotdornweg	8:27 17:27	Nödiker Straße	8:27 8:57 17:27 17:57	Gropiusplatz	7:53 8:53 60 17:53
Uhlandstraße	8:57 Min. 17:57	Emslandstadion	8:26 17:26	Schönstatt-Kapelle	8:28 17:28	Auf d. Herschwiese	8:28 8:58 Min. 17:28 17:58	Jugendgästehaus	7:54 8:54 Min. 17:54
Schönstatt-Kapelle	8:58 17:58	Gymn. Marianum	8:27 Min. 17:27	Musikschule	8:29 17:29	Friedhof Markstiege	8:29 8:59 17:29 17:59	Hasebrink/Hansastr.	7:55 8:55 17:55
Musikschule	8:59 17:59	Mühlenstraße	8:28 17:28	Windthorstplatz	8:33 ... 17:33	Domhof	8:30 9:00 17:30 18:00	Hasebrink/Aldi	7:56 8:56 17:56
Windthorstplatz	9:03 ... 18:03	Marienhause	8:28 17:28	Domhof	8:34 17:34	Windthorstplatz	8:33 9:03 ... 17:33 18:03	Bahnhof	7:59 8:59 17:59
Domhof	9:04 18:04	Unterf.Herzogstr.	8:29 17:29					Windthorstplatz	8:03 9:03 ... 18:03
		Windthorstplatz	8:33 ... 17:33					Domhof	8:04 9:04 18:04
		Domhof	8:34 17:34						

Der Umstieg zwischen den Linien erfolgt am Windthorstplatz.

1 Stadtmittel ▶ Esterfeld/Mitte		2 Stadtmittel ▶ Neustadt		3 Stadtmittel ▶ Esterfeld/Nord		4 Stadtmittel ▶ Nödike		5 Stadtmittel ▶ Feldkamp/Schleuse	
Montag - Samstag		Montag - Samstag		Montag - Samstag		Montag - Samstag		Montag - Samstag	
Windthorstplatz	8:33 ... 17:33	Domhof	8:00 18:00	Windthorstplatz	9:03 ... 18:03	Windthorstplatz	8:03 8:33 ... 17:03 17:33	Domhof	8:30 9:30 17:30
Domhof	8:34 17:34	Windthorstplatz	8:03 ... 18:03	Domhof	9:04 18:04	Domhof	8:04 8:34 17:04 17:34	Windthorstplatz	8:33 9:33 ... 17:33
Wallstraße	8:35 17:35	Unterf.Herzogstr.	8:05 18:05	Wallstraße	9:05 18:05	Friedhof Markstiege	8:05 8:35 17:05 17:35	Bahnhof	8:35 9:35 17:35
ZOB Nagelshof A	8:36 17:36	Marienhause	8:06 18:06	ZOB Nagelshof A	9:06 18:06	Auf d. Herschwiese	8:06 8:36 17:06 17:36	Hasebrink/Aldi	8:36 9:36 17:36
Musikschule	8:38 17:38	Mühlenstraße	8:06 18:06	Musikschule	9:08 18:08	Nödiker Straße	8:07 8:37 alle 17:07 17:37	Hasebrink/Hansastr.	8:37 9:37 alle 17:37
Schönstatt-Kapelle	8:39 alle 17:39	Gymn. Marianum	8:07 alle 18:07	Schönstatt-Kapelle	9:09 alle 18:09	Landwehr	8:08 8:38 30 17:08 17:38	Jugendgästehaus	8:38 9:38 17:38
Uhlandstraße	8:40 17:40	Emslandstadion*	8:08 18:08	Rotdornweg	9:09 60 18:09	Marktkauf*	8:09 8:39 17:09 17:39	Gropiusplatz*	8:38 9:38 60 17:38
Marienstraße	8:41 17:41	Georg-Wesener-Str.	8:09 60 18:09	Weinhaus Hülsmann	9:10 18:10	Borsigstraße*	8:10 8:40 Min. 17:10 17:40	Feldkamp*	8:40 9:40 17:40
Schlaunstraße	8:41 Min. 17:41	Windthorststraße	8:10 18:10	Tulpenstraße	9:11 Min. 18:11	Nödiker Straße*	8:11 8:41 17:11 17:41	Bramharer Weg	8:41 9:41 Min. 17:41
Händelstraße	8:43 17:43	Waldstraße	8:11 Min. 18:11	Zur Waldbühne	9:12 18:12	Otto-Hahn-Straße*	8:12 8:42 17:12 17:42	Backemuder Straße	8:41 9:41 17:41
Schumannstraße	8:44 17:44	Göresstraße	8:12 18:12	Händelstraße	9:13 18:13	Max-Planck-Straße*	8:13 8:43 17:13 17:43	Tegl.Str./Gimpelweg	8:42 9:42 17:42
Breslauer Straße	8:45 17:45	Dammstraße	8:13 18:13	Schumannstraße	9:14 18:14	Landwehr*	8:14 8:44 ... 17:14 17:44	Teglinger Str./Bahn	8:43 9:43 ... 17:43
An der Schaftrift	8:46 17:46	In den Kämpen	8:14 18:14	Sanddomstraße	9:15 ... 18:15				
Friedhof Esterfeld	8:47 ... 17:47	Im Haseknie	8:15 ... 18:15						

Wichtige Hinweise:

Zeichenerklärung: * = Bus hält nur zum Ausstieg

An Sonn- und Feiertagen werden keine Fahrten durchgeführt.

Sofern Heilig Abend und Silvester nicht auf einen Sonntag fallen, Fahrplan wie samstags mit Betriebschluss um 13:03 Uhr.

Quelle: **LEVELINK**
Bahnhofstraße 41, 49716 Meppen
Tel. 05931-3060, Fax -5019
E-Mail: info@levelink.de - www.levelink.de

Hinfahrt (Meppen Richtung Ziel)

- 1 Esterfeld/Mitte-Stadtmitte
- 2 Neustadt-Stadtmitte
- 3 Esterfeld/Nord-Stadtmitte
- 4 Nödike-Stadtmitte
- 5 Feldkamp/Schleuse-Stadtmitte
- 177 Meppen-Bawinkel
- 178 Meppen-Hemsen-Meppen
- 701 Meppen-Nordhorn-Meppen
- 911 Hemsen-Meppen
- 919 Emmeln-Meppen
- 922 Meppen-Emmen
- 926 Versen-Meppen
- 927 Schöninghsdorf-Meppen
- 929 Twist-Meppen
- 930 Soegel-Meppen
- 933 Meppen-Haselünne
- 900 Geeste-Meppen
- 906 Bramhar-Meppen
- N7 Nachteule

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Montag bis Freitag an Schultagen																		Summe
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933	900	906		
8793	a	Apeldorn	Apeldornerfeld													10				10	
8792	a	Apeldorn	Kirche / Mitte													11				11	
8791	a	Apeldorn	Steingrab													11				11	
8786	a	Bokeloh	Bokeloh Ort													6	14			20	
8787	a	Bokeloh	Bokeloh Siedlung													6	14			20	
8879	a	Bokeloh	Kossehof													6	14			20	
8801	a	Bokeloh	Kreuzung 1 / 2 / 3													11	46			57	
8880	a	Bokeloh	Vogelpohlstraße													6	14			20	
8789	a	Bokeloherfeld	Bokeloherfeld													11				11	
8790	a	Bokeloherfeld	Raddefeld													11				11	
8869	a	Borken	Borkener Straße / Hofstraße								11		3							14	
6008	a	Borken	Zur Borkener Brücke								11									11	
9919	a	Esterfeld	An der Schaftrift	10																10	
9920	a	Esterfeld	Breslauer Straße	10																10	
8823	a	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus													11				11	
9852	a	Esterfeld	Friedhof Esterfeld	10																10	
8810	a	Esterfeld	Fullener Straße											5	15					20	
9900	a	Esterfeld	Marienstraße	10																10	
8821	a	Esterfeld	Musikschule	10	10											11				31	
9865	a	Esterfeld	Pestalozzischule														1		1	2	
9921	a	Esterfeld	Schlaunstraße	10																10	
8822	a	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle	10	10											11				31	
8807	a	Esterfeld	Schullendamm													7	15		10	32	
8825	a	Esterfeld	Stadtforst / Feudornweg													11				11	
9930	a	Esterfeld	Uhlandstraße	10																10	
9559	a	Esterfeld	Versener Straße													11				11	
8824	a	Esterfeld	Waldstadion													11	1			12	
8815	a	Fullen	Auf der Heide													7				7	
8812	a	Fullen	Hagen													7				7	
8813	a	Fullen	Kamp													7				7	
8814	a	Fullen	Maler Thyen													7				7	
8877	a	Fullen	Provinzialstraße Ost													1				1	
8820	a	Fullen	Schöninghsdorf / A31													1				1	
7000	a	Fullen	Schöninghsdorf / Kreuzung													1				1	
8818	a	Fullen	Tuntel													1				1	
8872	a	Helte	Bruns						9											9	
8871	a	Helte	Feldstraße						9											9	
8874	a	Helte	Kamphaus						7											7	
6012	a	Helte	Lammersfelde						9											9	
8870	a	Helte	Mühlenmoor						9											9	
8873	a	Helte	Tönjes / Kirchweg						9											9	
8863	a	Hemsen	Albers							9										9	
8833	a	Hemsen	B70									3								3	
8862	a	Hemsen	Heidlandstraße							9										9	
8861	a	Hemsen	In den Vogesen							8										8	
8860	a	Hemsen	Rübenweg							8										8	
8832	a	Hemsen	Schule / Kirche							9		3								12	
8859	a	Hemsen	Seitenkanal							11										11	
8867	a	Holthausen	Grütker							9										9	
8866	a	Holthausen	Osterfeldstraße							9										9	
8868	a	Holthausen	Wehrstraße							9										9	
6006	a	Hüntel	Abzw. Industriepark										3							3	
8865	a	Hüntel	Brücke							9										9	
6007	a	Hüntel	Fa. Lammering										3							3	

Hinfahrt (Meppen Richtung Ziel)

- 1 Esterfeld/Mitte-Stadtmitte
- 2 Neustadt-Stadtmitte
- 3 Esterfeld/Nord-Stadtmitte
- 4 Nödike-Stadtmitte
- 5 Feldkamp/Schleuse-Stadtmitte
- 177 Meppen-Bawinkel
- 178 Meppen-Hemsen-Meppen
- 701 Meppen-Nordhorn-Meppen
- 911 Hemsen-Meppen
- 919 Emmeln-Meppen
- 922 Meppen-Emmen
- 926 Versen-Meppen
- 927 Schöninghsdorf-Meppen
- 929 Twist-Meppen
- 930 Soegel-Meppen
- 933 Meppen-Haselünne
- 900 Geeste-Meppen
- 906 Bramhar-Meppen
- N7 Nachteule

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Montag bis Freitag an Schultagen																		Summe							
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933	900	906									
6005	a	Hüntel	Fa. Rögelberg																3									3
6004	a	Hüntel	Funpark Meppen																3									3
8864	a	Hüntel	Hünensand									9																9
8843	a	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese					20																				20
8838	a	Meppen-Süd	Borsigstraße					20																				20
9435	a	Meppen-Süd	Bramharer Weg					10																				10
8803	a	Meppen-Süd	Exter Düne									6																6
8834	a	Meppen-Süd	Feldkamp					10																				10
7044	a	Meppen-Süd	Gropiusplatz					11																				11
9972	a	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi					11																		2		13
8781	a	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastrasse					11																				11
7043	a	Meppen-Süd	Jugend- u. Kulturhäusle					11																				11
8841	a	Meppen-Süd	Landwehr					20																				20
8804	a	Meppen-Süd	Marktkauf					20					6															26
8840	a	Meppen-Süd	Max-Planck-Straße					20																				20
8842	a	Meppen-Süd	Nödiker Straße					20																				20
8839	a	Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße					20																				20
7705	a	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg					10	5																			15
9931	a	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Bahn					10																				10
8848	a	Neustadt	Dammstraße		10																							10
9515	a	Neustadt	Dürenkämpfe																						10	44		54
8830	a	Neustadt	Emslandstadion		10								1															11
8847	a	Neustadt	Georg-Wesener-Straße		10																							10
8785	a	Neustadt	Görrestraße		10																							10
8796	a	Neustadt	Gymn. Marianum		10				3	3	2	5		4	1	1	7	4	2	4							46	
8845	a	Neustadt	Im Haseknäe		10																							10
8849	a	Neustadt	In den Kämpen		10																							10
8780	a	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule						3	3												2				4	12	
7074	a	Neustadt	Kreishaus																							5	44	49
9916	a	Neustadt	Marienhaus		10								4													4	2	20
8846	a	Neustadt	Mühlenstraße		10								1													1		12
8782	a	Neustadt	Pauluskirche																							5	45	50
9516	a	Neustadt	Schlagbrückener Weg																							10	44	54
8784	a	Neustadt	Waldstraße		10																							10
8783	a	Neustadt	Windthorststraße		10																							10
8808	a	Rühle	Abzw. Riedeweg																							15		15
8806	a	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE																								12	12
8799	a	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper																									0
8853	a	Rühle	Dorfstraße / Friese																									0
8852	a	Rühle	Dorfstraße/ Am Brink																							12		12
8878	a	Rühle	Erdölbetriebe																							15		15
8809	a	Rühle	Mühlenberg																							3		3
8802	a	Schwefingen	Schwefingen										8															8
8779	a	Stadtmitte	Bahnhof					11	14	10	8	3	12	4	5	12	6	45	13	12							155	
8795	a	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung		10								4															20
8778	a	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)					3	3	3	2																	27
8794	a	Stadtmitte	Domhof	10	10	10	20	11	10	7		2	11		6	13	8	44	10	8							180	
8797	a	Stadtmitte	Emsbrücke					10	6	7																44	13	82
9441	a	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank																									0
8811	a	Stadtmitte	Friedhof Marktsteige				20								5	12												37
9971	a	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife																									0
8876	a	Stadtmitte	Wallstraße					10	7	6			2													44	10	79
8777	a	Stadtmitte	Windthorstplatz	10	10	10	20	11	10	7		2	11		6	13	8	44	10	8							180	
7720	a	Stadtmitte	ZOB Bussteig 9																							3		3

Hinfahrt (Meppen Richtung Ziel)

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|-----------------------|
| 1 | Esterfeld/Mitte-Stadtmitte | 919 | Emmeln-Meppen |
| 2 | Neustadt-Stadtmitte | 922 | Meppen-Emmen |
| 3 | Esterfeld/Nord-Stadtmitte | 926 | Versen-Meppen |
| 4 | Nödike-Stadtmitte | 927 | Schöninghsdorf-Meppen |
| 5 | Feldkamp/Schleuse-Stadtmitte | 929 | Twist-Meppen |
| 177 | Meppen-Bawinkel | 930 | Soegel-Meppen |
| 178 | Meppen-Hemsen-Meppen | 933 | Meppen-Haselünne |
| 701 | Meppen-Nordhorn-Meppen | 900 | Geeste-Meppen |
| 911 | Hemsen-Meppen | 906 | Bramhar-Meppen |
| | | N7 | Nachteule |

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Montag bis Freitag an Schultagen																	Summe						
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933	900	906							
9853	a	Stadtmitte ZOB Bussteig A														11					1	44	9	1	66	
7721	a	Stadtmitte ZOB Bussteig B					1																			1
8875	a	Teglingen Bauer Jansen																								0
6013	a	Teglingen Diekstraße																						4	4	
8857	a	Teglingen Haar						5																13	18	
8855	a	Teglingen Kirche						5																11	16	
8854	a	Teglingen Molkerei						5																13	18	
8856	a	Teglingen Siedlung Balkenrien						5																13	18	
8829	a	Versen Abbemühlen														11										11
8827	a	Versen Auf dem Marsch														11										11
8828	a	Versen Frankfurter Straße														11										11
8819	a	Versen JVA																5								5
8816	a	Versen Pappelallee																8								8
6001	a	Versen Zuschläge / Dr. Eberle Straße																7								7
8850	a	Esterfeld Schumannstraße	10		10																					20
5088	a	Esterfeld Händelstraße	10		10																					20
5089	a	Esterfeld Sanddornstraße			10																					10
5090	a	Esterfeld Zur Waldbühne			10																					10
5091	a	Esterfeld Tulpenstraße			10																					10
5092	a	Esterfeld Weinhaus Hülsmann			10																					10
5093	a	Esterfeld Rotdornweg			10																					10
5094	a	Meppen-Süd Junkersstraße					20																			20
10107	a	Meppen-Süd Backemüder Straße					10																			10

Hinfahrt (Meppen Richtung Ziel)

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|----------------------|
| 1 | Esterfeld/Mitte-Stadtmitte | 919 | Emmeln-Meppen |
| 2 | Neustadt-Stadtmitte | 922 | Meppen-Emmen |
| 3 | Esterfeld/Nord-Stadtmitte | 926 | Versen-Meppen |
| 4 | Nödiike-Stadtmitte | 927 | Schöningsdorf-Meppen |
| 5 | Feldkamp/Schleuse-Stadtmitte | 929 | Twist-Meppen |
| 177 | Meppen-Bawinkel | 930 | Soegel-Meppen |
| 178 | Meppen-Hemsen-Meppen | 933 | Meppen-Haselünne |
| 701 | Meppen-Nordhorn-Meppen | 900 | Geeste-Meppen |
| 911 | Hemsen-Meppen | 906 | Bramhar-Meppen |
| | | N7 | Nachteule |

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Samstags (schulunabhängig)														Summe						
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930		933	900	906	N7		
9853	a	Stadtmitte ZOB Bussteig A																30	7			42	
7721	a	Stadtmitte ZOB Bussteig B																					0
8875	a	Teglingen Bauer Jansen																					0
6013	a	Teglingen Diekstraße																					0
8857	a	Teglingen Haar							3												6		9
8855	a	Teglingen Kirche							3												6		9
8854	a	Teglingen Molkerei							3												5		8
8856	a	Teglingen Siedlung Balkenrien							3												6		9
8829	a	Versen Abbemühlen													5								5
8827	a	Versen Auf dem Marsch													5								5
8828	a	Versen Frankfurter Straße													5								5
8819	a	Versen JVA															2						2
8816	a	Versen Pappelallee															3						3
6001	a	Versen Zuschläge / Dr. Eberle Straße															3						3
8850	a	Esterfeld Schumannstraße	10		10																		20
5088	a	Esterfeld Händelstraße	10		10																		20
5089	a	Esterfeld Sanddornstraße			10																		10
5090	a	Esterfeld Zur Waldbühne			10																		10
5091	a	Esterfeld Tulpenstraße			10																		10
5092	a	Esterfeld Weinhaus Hülsmann			10																		10
5093	a	Esterfeld Rotdornweg			10																		10
5094	a	Meppen-Süd Junkersstraße				20																	20
10107	a	Meppen-Süd Backemuder Straße					10																10

Hinfahrt (Meppen Richtung Ziel)

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|-----------------------|
| 1 | Esterfeld/Mitte-Stadtmitte | 919 | Emmeln-Meppen |
| 2 | Neustadt-Stadtmitte | 922 | Meppen-Emmen |
| 3 | Esterfeld/Nord-Stadtmitte | 926 | Versen-Meppen |
| 4 | Nödkie-Stadtmitte | 927 | Schöninghsdorf-Meppen |
| 5 | Feldkamp/Schleuse-Stadtmitte | 929 | Twist-Meppen |
| 177 | Meppen-Bawinkel | 930 | Soegel-Meppen |
| 178 | Meppen-Hemsen-Meppen | 933 | Meppen-Haselünne |
| 701 | Meppen-Nordhorn-Meppen | 900 | Geeste-Meppen |
| 911 | Hemsen-Meppen | 906 | Bramhar-Meppen |
| | | N7 | Nachteule |

Nr.	Sonn- und Feiertags			Summe	Nr.	Feriendage (Montag - Freitag)														Summe																		
	933	906	900			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930		933	900	906															
9853	a	12		12	9853	a																	11										45	11	1	68		
7721	a			0	7721	a																														0		
8875	a			0	8875	a																														0		
6013	a			0	6013	a																													3	3		
8857	a		2	2	8857	a								5																					13	18		
8855	a		2	2	8855	a								5																					11	16		
8854	a		2	2	8854	a								5																					13	18		
8856	a		2	2	8856	a								5																					13	18		
8829	a			0	8829	a																		11												11		
8827	a			0	8827	a																		11												11		
8828	a			0	8828	a																		11												11		
8819	a			0	8819	a																														3	3	
8816	a			0	8816	a																														5	5	
6001	a			0	6001	a																														5	5	
8850	a			0	8850	a	10		10																											20	20	
5088	a			0	5088	a	10		10																												20	20
5089	a			0	5089	a			10																												10	10
5090	a			0	5090	a			10																												10	10
5091	a			0	5091	a			10																												10	10
5092	a			0	5092	a			10																												10	10
5093	a			0	5093	a			10																												10	10
5094	a			0	5094	a				20																											20	20
10107	a			0	10107	a					10																										10	10

Rückfahrt (Ziel Richtung Meppen)

- 1 Stadtmittte-Esterfeld/Mitte
- 2 Stadtmittte-Neustadt
- 3 Stadtmittte-Esterfeld/Nord
- 4 Stadtmittte-Nöddike
- 5 Stadtmittte-Feldkamp/Schleuse
- 177 Meppen-Bawinkel
- 178 Meppen-Hemsen-Meppen
- 701 Meppen-Nordhorn-Meppen
- 911 Hemsen-Meppen
- 919 Emmeln-Meppen
- 922 Meppen-Emmen
- 926 Versen-Meppen
- 927 Versen-Meppen
- 929 Twist-Meppen
- 930 Soegel-Meppen
- 933 Meppen-Haselünne
- 900 Osterbrock-Teglingen-Meppen
- 906 Osterbrock-Gr.Hesepe-Meppen
- N7 Nachteule

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Montag bis Freitag an Schultagen																	Summe
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933	900	906	
8793	b	Apeldorn	Apeldorferfeld													9				9
8792	b	Apeldorn	Kirche / Mitte													11				11
8791	b	Apeldorn	Steingrab													10				10
8786	b	Bokeloh	Bokeloh Ort													7	14			21
8787	b	Bokeloh	Bokeloh Siedlung													7	14			21
8879	b	Bokeloh	Kossehof													6	14			20
8801	b	Bokeloh	Kreuzung 1 / 2 / 3													10	45			55
8880	b	Bokeloh	Vogelpohlstraße													6	14			20
8789	b	Bokeloherfeld	Bokeloherfeld													10				10
8790	b	Bokeloherfeld	Raddefeld													10				10
8869	b	Borken	Borkener Straße / Hofstraße							10		3								13
6008	b	Borken	Zur Borkener Brücke							10										10
9919	b	Esterfeld	An der Schafrift	10																10
9920	b	Esterfeld	Breslauer Straße	10																10
8823	b	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus										9							9
9852	b	Esterfeld	Friedhof Esterfeld	10																10
8810	b	Esterfeld	Fullener Straße											5	14					19
9900	b	Esterfeld	Marienstraße	10																10
8821	b	Esterfeld	Musikschule	10		10							9							29
9865	b	Esterfeld	Pestalozzischule															1		1
9921	b	Esterfeld	Schlaunstraße	10																10
8822	b	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle	10		10							9							29
8807	b	Esterfeld	Schullendamm											6	14			13		33
8825	b	Esterfeld	Stadtforst / Feuertornweg										9							9
9930	b	Esterfeld	Umlandstraße	10																10
9559	b	Esterfeld	Versener Straße										9							9
8824	b	Esterfeld	Waldstadion										9							9
8815	b	Fullen	Auf der Heide											6						6
8812	b	Fullen	Hagen											6						6
8813	b	Fullen	Kamp											5						5
8814	b	Fullen	Maler Thyen											6						6
8877	b	Fullen	Provinzialstraße Ost											1						1
8820	b	Fullen	Schöningsdorf / A31											1						1
7000	b	Fullen	Schöningsdorf / Kreuzung											1						1
8818	b	Fullen	Tuntel											1						1
8872	b	Helte	Bruns						10											10
8871	b	Helte	Feldstraße						10											10
8874	b	Helte	Kamphaus						7											7
6012	b	Helte	Lammersfelde						9											9
8870	b	Helte	Mühlenmoor						9											9
8873	b	Helte	Tönjes / Kirchweg						9											9
8863	b	Hemsen	Albers							8										8
8833	b	Hemsen	B70								3									3
8862	b	Hemsen	Heidlandstraße							8										8
8861	b	Hemsen	In den Vogesen							7										7
8860	b	Hemsen	Rübenweg							7										7
8832	b	Hemsen	Schule / Kirche							8	3									11
8859	b	Hemsen	Seitenkanal							10										10
8867	b	Holthausen	Grütker							8										8
8866	b	Holthausen	Osterfeldstraße							8										8
8868	b	Holthausen	Wehrstraße							8										8
6006	b	Hüntel	Abzw. Industriepark								4									4
8865	b	Hüntel	Brücke							8										8
6007	b	Hüntel	Fa. Lammering								4									4

Rückfahrt (Ziel Richtung Meppen)

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|-----------------------------|
| 1 | Stadtmitte-Esterfeld/Mitte | 919 | Emmeln-Meppen |
| 2 | Stadtmitte-Neustadt | 922 | Meppen-Emmen |
| 3 | Stadtmitte-Esterfeld/Nord | 926 | Versen-Meppen |
| 4 | Stadtmitte-Nödike | 927 | Versen-Meppen |
| 5 | Stadtmitte-Feldkamp/Schleuse | 929 | Twist-Meppen |
| 177 | Meppen-Bawinkel | 930 | Soegel-Meppen |
| 178 | Meppen-Hemsen-Meppen | 933 | Meppen-Haselünne |
| 701 | Meppen-Nordhorn-Meppen | 900 | Osterbrock-Teglingen-Meppen |
| 911 | Hemsen-Meppen | 906 | Osterbrock-Gr.Hesepe-Meppen |
| | | N7 | Nachteule |

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Montag bis Freitag an Schultagen																	Summe						
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933	900	906							
6005	b	Hüntel	Fa. Rögelberg																4							4
6004	b	Hüntel	Funpark Meppen																4							4
8864	b	Hüntel	Hünensand								8															8
8843	b	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese					20																		20
8838	b	Meppen-Süd	Borsigstraße					0																		0
9435	b	Meppen-Süd	Bramharer Weg						10																	10
8803	b	Meppen-Süd	Exter Düne									4														4
8834	b	Meppen-Süd	Feldkamp						0																	0
7044	b	Meppen-Süd	Gropiusplatz						0																	0
9972	b	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi						10																	10
8781	b	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastraße						10																	10
7043	b	Meppen-Süd	Jugend- u. Kultur Gästehaus						10																	10
8841	b	Meppen-Süd	Landwehr						20																	20
8804	b	Meppen-Süd	Marktkauf						0			4														4
8840	b	Meppen-Süd	Max-Planck-Straße						0																	0
8842	b	Meppen-Süd	Nödiker Straße						20																	20
8839	b	Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße						0																	0
7705	b	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg						10	6																16
9931	b	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Bahn						10																	10
8848	b	Neustadt	Dammstraße		11																					11
9515	b	Neustadt	Dürenkämpe																			8	45			53
8830	b	Neustadt	Emslandstadion		11																					11
8847	b	Neustadt	Georg-Wesener-Straße		11																					11
8785	b	Neustadt	Görrestraße		11																					11
8796	b	Neustadt	Gymn. Marianum		11					1	1	2	6		3	2								4	2	35
8845	b	Neustadt	Im Haseknie		11																					11
8849	b	Neustadt	In den Kämpfen		11																					11
8780	b	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule							1	1											1			2	5
7074	b	Neustadt	Kreishaus																				8	45		53
9916	b	Neustadt	Marienhaus		11								6										3	3		23
8846	b	Neustadt	Mühlenstraße		11								6													17
8782	b	Neustadt	Pauluskirche																				7	43		50
9516	b	Neustadt	Schlagbrückener Weg																				8	45		53
8784	b	Neustadt	Waldstraße		11																					11
8783	b	Neustadt	Windthorststraße		11																					11
8808	b	Rühle	Abzw. Riedeweg																				14			14
8806	b	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE																						14	14
8799	b	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper																						13	13
8853	b	Rühle	Dorfstraße / Friese																							0
8852	b	Rühle	Dorfstraße/ Am Brink																							15
8878	b	Rühle	Erdölbetriebe																				15			14
8809	b	Rühle	Mühlenberg																							0
8802	b	Schwefingen	Schwefingen										6													6
8779	b	Stadtmitte	Bahnhof						10	13	9	6	4	9	3	4	14	7	45	14	15					153
8795	b	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung		11								6	1									3			21
8778	b	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)						3	2	2	1	11			5	2	4			3					33
8794	b	Stadtmitte	Domhof	10	11	10	20	10	12	6		2	10			5	12	4			10	6				128
8797	b	Stadtmitte	Emsbrücke						12	7	6		1								1	3	1			31
9441	b	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank																							0
8811	b	Stadtmitte	Friedhof Marktstiege						20									10								30
9971	b	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife																							0
8876	b	Stadtmitte	Wallstraße	10		10			13	7	7		8			1									1	57
8777	b	Stadtmitte	Windthorstplatz	10	11	10	20	10	12	6		2	10			5	13	5	44	10	6				174	
7720	b	Stadtmitte	ZOB Bussteig 9																				3			3

Rückfahrt (Ziel Richtung Meppen)

- 1 Stadtmitte-Esterfeld/Mitte
- 2 Stadtmitte-Neustadt
- 3 Stadtmitte-Esterfeld/Nord
- 4 Stadtmitte-Nödiike
- 5 Stadtmitte-Feldkamp/Schleuse
- 177 Meppen-Bawinkel
- 178 Meppen-Hemsen-Meppen
- 701 Meppen-Nordhorn-Meppen
- 911 Hemsen-Meppen
- 919 Emmeln-Meppen
- 922 Meppen-Emmen
- 926 Versen-Meppen
- 927 Versen-Meppen
- 929 Twist-Meppen
- 930 Soegel-Meppen
- 933 Meppen-Haselünne
- 900 Osterbrock-Teglingen-Meppen
- 906 Osterbrock-Gr.Hesepe-Meppen
- N7 Nachteule

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Montag bis Freitag an Schultagen														Summe				
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930		933	900	906	
9853	b	Stadtmitte	ZOB Bussteig A	10		10														4	24
7721	b	Stadtmitte	ZOB Bussteig B										1								1
8875	b	Teglingen	Bauer Jansen																		0
6013	b	Teglingen	Diekstraße																	15	15
8857	b	Teglingen	Haar						6											16	22
8855	b	Teglingen	Kirche						6											15	21
8854	b	Teglingen	Molkerei						6											16	22
8856	b	Teglingen	Siedlung Balkenrien						6											16	22
8829	b	Versen	Abbemühlen										11								11
8827	b	Versen	Auf dem Marsch										9								9
8828	b	Versen	Frankfurter Straße										9								9
8819	b	Versen	JVA												3						3
8816	b	Versen	Pappelallee												6						6
8850	b	Esterfeld	Schumannstraße	10		10															20
5088	b	Esterfeld	Händelstraße	10		10															20
5089	b	Esterfeld	Sanddornstraße			10															10
5090	b	Esterfeld	Zur Waldbühne			10															10
5091	b	Esterfeld	Tulpenstraße			10															10
5092	b	Esterfeld	Weinhaus Hülsmann			10															10
5093	b	Esterfeld	Rotdornweg			10															10
5094	b	Meppen-Süd	Junkersstraße				0														0
10107	b	Meppen-Süd	Backemuder Straße				10														10

Rückfahrt (Ziel Richtung Meppen)

- 1 Stadtmitte-Esterfeld/Mitte
- 2 Stadtmitte-Neustadt
- 3 Stadtmitte-Esterfeld/Nord
- 4 Stadtmitte-Nödiike
- 5 Stadtmitte-Feldkamp/Schleuse
- 177 Meppen-Bawinkel
- 178 Meppen-Hemsen-Meppen
- 701 Meppen-Nordhorn-Meppen
- 911 Hemsen-Meppen
- 919 Emmeln-Meppen
- 922 Meppen-Emmen
- 926 Versen-Meppen
- 927 Versen-Meppen
- 929 Twist-Meppen
- 930 Soegel-Meppen
- 933 Meppen-Haselünne
- 900 Osterbrock-Teglingen-Meppen
- 906 Osterbrock-Gr.Hesepe-Meppen
- N7 Nachteule

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Samstags (schulunabhängig)																	Summe			
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933	900	906		N7		
8793	b	Apeldorn Apeldornerfeld														2							2
8792	b	Apeldorn Kirche / Mitte														2							2
8791	b	Apeldorn Steingrab														2							2
8786	b	Bokeloh Bokeloh Ort														2	9						11
8787	b	Bokeloh Bokeloh Siedlung														2	9						11
8879	b	Bokeloh Kossehof														2	9						11
8801	b	Bokeloh Kreuzung 1 / 2 / 3														2	30						32
8880	b	Bokeloh Vogelpohlstraße														2	9						11
8789	b	Bokeloherfeld Bokeloherfeld														2							2
8790	b	Bokeloherfeld Raddefeld														2							2
8869	b	Borken Borkener Straße / Hofstraße									4												4
6008	b	Borken Zur Borkener Brücke									4												4
9919	b	Esterfeld An der Schaftrift	10																				10
9920	b	Esterfeld Breslauer Straße	10																				10
8823	b	Esterfeld Ev.-ref. Gemeindehaus															5						5
9852	b	Esterfeld Friedhof Esterfeld	10																				10
8810	b	Esterfeld Fullener Straße														1	7						8
9900	b	Esterfeld Marienstraße	10																				10
8821	b	Esterfeld Musikschule	10	10													5						25
9865	b	Esterfeld Pestalozzischule																					0
9921	b	Esterfeld Schlaunstraße	10																				10
8822	b	Esterfeld Schönstatt-Kapelle	10	10													5						25
8807	b	Esterfeld Schullendamm														1	7		4		5		17
8825	b	Esterfeld Stadtforst / Feuerdornweg															5						5
9930	b	Esterfeld Uhlandstraße	10																				10
9559	b	Esterfeld Versener Straße															5						5
8824	b	Esterfeld Waldstadion															5						5
8815	b	Fullen Auf der Heide														2							2
8812	b	Fullen Hagen														2							2
8813	b	Fullen Kamp														2							2
8814	b	Fullen Maler Thyen														2							2
8877	b	Fullen Provinzialstraße Ost																					0
8820	b	Fullen Schöninghsdorf / A31																					0
7000	b	Fullen Schöninghsdorf / Kreuzung																					0
8818	b	Fullen Tuntel																					0
8872	b	Helte Bruns								4													4
8871	b	Helte Feldstraße								4													4
8874	b	Helte Kamphaus								4													4
6012	b	Helte Lammersfelde								4													4
8870	b	Helte Mühlenmoor								4													4
8873	b	Helte Tönjes / Kirchweg								4													4
8863	b	Hemsen Albers									3												3
8833	b	Hemsen B70										1											1
8862	b	Hemsen Heidlandstraße									3												3
8861	b	Hemsen In den Vogesen									3												3
8860	b	Hemsen Rübenweg									3												3
8832	b	Hemsen Schule / Kirche									4												4
8859	b	Hemsen Seitenkanal									4												4
8867	b	Holthausen Grütker									3												3
8866	b	Holthausen Osterfeldstraße									3												3
8868	b	Holthausen Wehrstraße									3												3
6006	b	Hüntel Abzw. Industriepark																					0
8865	b	Hüntel Brücke									3												3
6007	b	Hüntel Fa. Lammering																					0

Rückfahrt (Ziel Richtung Meppen)

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|-----------------------------|
| 1 | Stadtmitte-Esterfeld/Mitte | 919 | Emmeln-Meppen |
| 2 | Stadtmitte-Neustadt | 922 | Meppen-Emmen |
| 3 | Stadtmitte-Esterfeld/Nord | 926 | Versen-Meppen |
| 4 | Stadtmitte-Nödiike | 927 | Versen-Meppen |
| 5 | Stadtmitte-Feldkamp/Schleuse | 929 | Twist-Meppen |
| 177 | Meppen-Bawinkel | 930 | Soegel-Meppen |
| 178 | Meppen-Hemsen-Meppen | 933 | Meppen-Haselünne |
| 701 | Meppen-Nordhorn-Meppen | 900 | Osterbrock-Teglingen-Meppen |
| 911 | Hemsen-Meppen | 906 | Osterbrock-Gr.Hesepe-Meppen |
| | | N7 | Nachteule |

Nr.	Ort	Haltestelle / Linie	Abfahrten Samstags (schulunabhängig)															Summe			
			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933		900	906	N7
9853	b	Stadtmitte ZOB Bussteig A	10		10																20
7721	b	Stadtmitte ZOB Bussteig B																			0
8875	b	Teglingen Bauer Jansen																			0
6013	b	Teglingen Diekstraße																		7	7
8857	b	Teglingen Haar						3												7	10
8855	b	Teglingen Kirche						3												7	10
8854	b	Teglingen Molkerei						3												7	10
8856	b	Teglingen Siedlung Balkenrien						3												7	10
8829	b	Versen Abbemühlen											5								5
8827	b	Versen Auf dem Marsch											5								5
8828	b	Versen Frankfurter Straße											5								5
8819	b	Versen JVA												2							2
8816	b	Versen Pappelallee												2							2
8850	b	Esterfeld Schumannstraße	10		10																20
5088	b	Esterfeld Händelstraße	10		10																20
5089	b	Esterfeld Sanddornstraße			10																10
5090	b	Esterfeld Zur Waldbühne			10																10
5091	b	Esterfeld Tulpenstraße			10																10
5092	b	Esterfeld Weinhaus Hülsmann			10																10
5093	b	Esterfeld Rotdornweg			10																10
5094	b	Meppen-Süd Junkersstraße				0															0
10107	b	Meppen-Süd Backemuder Straße				10															10

Rückfahrt (Ziel Richtung Meppen)

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|-----------------------------|
| 1 | Stadtmitte-Esterfeld/Mitte | 919 | Emmeln-Meppen |
| 2 | Stadtmitte-Neustadt | 922 | Meppen-Emmen |
| 3 | Stadtmitte-Esterfeld/Nord | 926 | Versen-Meppen |
| 4 | Stadtmitte-Nödiike | 927 | Versen-Meppen |
| 5 | Stadtmitte-Feldkamp/Schleuse | 929 | Twist-Meppen |
| 177 | Meppen-Bawinkel | 930 | Soegel-Meppen |
| 178 | Meppen-Hemsen-Meppen | 933 | Meppen-Haselünne |
| 701 | Meppen-Nordhorn-Meppen | 900 | Osterbrock-Teglingen-Meppen |
| 911 | Hemsen-Meppen | 906 | Osterbrock-Gr.Hesepe-Meppen |
| | | N7 | Nachteule |

Nr.	Sonn- und Feiertags			Summe	Nr.	Feriendtage (Montag - Freitag)																Summe				
	933	906	900			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930	933	900		906			
8793	b			0	8793	b																8				8
8792	b			0	8792	b																8				8
8791	b			0	8791	b																7				7
8786	b	2		2	8786	b																6	15			21
8787	b	2		2	8787	b																6	15			21
8879	b	2		2	8879	b																6	15			21
8801	b	12		12	8801	b																7	45			52
8880	b	2		2	8880	b																6	15			21
8789	b			0	8789	b																7				7
8790	b			0	8790	b																7				7
8869	b			0	8869	b																9	3			12
6008	b			0	6008	b																9				9
9919	b			0	9919	b	10																			10
9920	b			0	9920	b	10																			10
8823	b			0	8823	b																9				9
9852	b			0	9852	b	10																			10
8810	b			0	8810	b																5	12			17
9900	b			0	9900	b	10																			10
8821	b			0	8821	b	10		10													9				29
9865	b			0	9865	b																		1		1
9921	b			0	9921	b	10																			10
8822	b			0	8822	b	10		10													9				29
8807	b			0	8807	b																5	12		11	28
8825	b			0	8825	b																9				9
9930	b			0	9930	b	10																			10
9559	b			0	9559	b																9				9
8824	b			0	8824	b																9				9
8815	b			0	8815	b																	4			4
8812	b			0	8812	b																	4			4
8813	b			0	8813	b																	4			4
8814	b			0	8814	b																	4			4
8877	b			0	8877	b																				0
8820	b			0	8820	b																				0
7000	b			0	7000	b																				0
8818	b			0	8818	b																				0
8872	b			0	8872	b																9				9
8871	b			0	8871	b																9				9
8874	b			0	8874	b																6				6
6012	b			0	6012	b																8				8
8870	b			0	8870	b																8				8
8873	b			0	8873	b																8				8
8863	b			0	8863	b																7				7
8833	b			0	8833	b																	2			2
8862	b			0	8862	b																7				7
8861	b			0	8861	b																6				6
8860	b			0	8860	b																6				6
8832	b			0	8832	b																8	3			11
8859	b			0	8859	b																9				9
8867	b			0	8867	b																7				7
8866	b			0	8866	b																7				7
8868	b			0	8868	b																7				7
6006	b			0	6006	b																	4			4
8865	b			0	8865	b																7				7
6007	b			0	6007	b																	4			4

Rückfahrt (Ziel Richtung Meppen)

- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|-----------------------------|
| 1 | Stadtmitte-Esterfeld/Mitte | 919 | Emmeln-Meppen |
| 2 | Stadtmitte-Neustadt | 922 | Meppen-Emmen |
| 3 | Stadtmitte-Esterfeld/Nord | 926 | Versen-Meppen |
| 4 | Stadtmitte-Nödiike | 927 | Versen-Meppen |
| 5 | Stadtmitte-Feldkamp/Schleuse | 929 | Twist-Meppen |
| 177 | Meppen-Bawinkel | 930 | Soegel-Meppen |
| 178 | Meppen-Hemsen-Meppen | 933 | Meppen-Haselünne |
| 701 | Meppen-Nordhorn-Meppen | 900 | Osterbrock-Teglingen-Meppen |
| 911 | Hemsen-Meppen | 906 | Osterbrock-Gr.Hesepe-Meppen |
| | | N7 | Nachteule |

Nr.	Sonn- und Feiertags			Summe	Nr.	Ferienstage (Montag - Freitag)														Summe				
	933	906	900			1	2	3	4	5	177	178	701	911	919	922	926	929	930		933	900	906	
9853	b			0	9853	b	10		10														2	22
7721	b			0	7721	b																		0
8875	b			0	8875	b																		0
6013	b		2	2	6013	b																	13	13
8857	b		2	2	8857	b							6										14	20
8855	b		2	2	8855	b							6										13	19
8854	b		2	2	8854	b							6										14	20
8856	b		2	2	8856	b							6										14	20
8829	b			0	8829	b														9				9
8827	b			0	8827	b														9				9
8828	b			0	8828	b														9				9
8819	b			0	8819	b																3		3
8816	b			0	8816	b																4		4
8850	b			0	8850	b	10		10															20
5088	b			0	5088	b	10		10															20
5089	b			0	5089	b			10															10
5090	b			0	5090	b			10															10
5091	b			0	5091	b			10															10
5092	b			0	5092	b			10															10
5093	b			0	5093	b			10															10
5094	b			0	5094	b				0														0
10107	b			0	10107	b					10													10

Hinfahrt			Abfahrten pro Tag an				
Nr.	Ort	Haltestelle	Schultagen	Samstagen	Sonn- und Feiertagen	Ferientagen	
8793	a	Apeldorn	Apeldornerfeld	10	2	0	8
8792	a	Apeldorn	Kirche / Mitte	11	2	0	8
8791	a	Apeldorn	Steingrab	11	2	0	8
8786	a	Bokeloh	Bokeloh Ort	20	11	3	21
8787	a	Bokeloh	Bokeloh Siedlung	20	11	3	21
8879	a	Bokeloh	Kossehof	20	11	3	21
8801	a	Bokeloh	Kreuzung 1 / 2 / 3	57	32	12	53
8880	a	Bokeloh	Vogelpohlstraße	20	11	3	21
8789	a	Bokeloherfeld	Bokeloherfeld	11	2	0	8
8790	a	Bokeloherfeld	Raddefeld	11	2	0	8
8869	a	Borken	Borkener Straße / Hofstraße	14	5	0	14
6008	a	Borken	Zur Borkener Brücke	11	5	0	11
9919	a	Esterfeld	An der Schaftrift	10	10	0	10
9920	a	Esterfeld	Breslauer Straße	10	10	0	10
8823	a	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus	11	5	0	11
9852	a	Esterfeld	Friedhof Esterfeld	10	10	0	10
8810	a	Esterfeld	Fullener Straße	20	11	0	17
9900	a	Esterfeld	Marienstraße	10	10	0	10
8821	a	Esterfeld	Musikschule	31	25	0	31
9865	a	Esterfeld	Pestalozzischule	2	0	0	1
9921	a	Esterfeld	Schlaunstraße	10	10	0	10
8822	a	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle	31	25	0	31
8807	a	Esterfeld	Schullendamm	32	21	0	28
8825	a	Esterfeld	Stadtforst / Feudornweg	11	5	0	11
9930	a	Esterfeld	Umlandstraße	10	10	0	10
9559	a	Esterfeld	Versener Straße	11	5	0	11
8824	a	Esterfeld	Waldstadion	12	5	0	11
8815	a	Fullen	Auf der Heide	7	3	0	5
8812	a	Fullen	Hagen	7	3	0	5
8813	a	Fullen	Kamp	7	3	0	5
8814	a	Fullen	Maler Thyen	7	3	0	5
8877	a	Fullen	Provinzialstraße Ost	1	0	0	0
8820	a	Fullen	Schöningsdorf / A31	1	0	0	0
7000	a	Fullen	Schöningsdorf / Kreuzung	1	0	0	0
8818	a	Fullen	Tuntel	1	0	0	0
8872	a	Helte	Bruns	9	4	0	9
8871	a	Helte	Feldstraße	9	4	0	9
8874	a	Helte	Kamphaus	7	4	0	7
6012	a	Helte	Lammersfelde	9	4	0	9
8870	a	Helte	Mühlenmoor	9	4	0	9
8873	a	Helte	Tönjes / Kirchweg	9	4	0	9
8863	a	Hemsen	Albers	9	5	0	9
8833	a	Hemsen	B70	3	0	0	2
8862	a	Hemsen	Heidlandstraße	9	5	0	9
8861	a	Hemsen	In den Vogesen	8	5	0	8
8860	a	Hemsen	Rübenweg	8	5	0	8
8832	a	Hemsen	Schule / Kirche	12	5	0	12
8859	a	Hemsen	Seitenkanal	11	5	0	11
8867	a	Holthausen	Grütker	9	5	0	9
8866	a	Holthausen	Osterfeldstraße	9	5	0	9
8868	a	Holthausen	Wehrstraße	9	5	0	9
6006	a	Hüntel	Abzw. Industriepark	3	0	0	3
8865	a	Hüntel	Brücke	9	5	0	9
6007	a	Hüntel	Fa. Lammering	3	0	0	3
6005	a	Hüntel	Fa. Rögelberg	3	0	0	3
6004	a	Hüntel	Funpark Meppen	3	0	0	3
8864	a	Hüntel	Hünensand	9	5	0	9
8843	a	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese	20	20	0	20
8838	a	Meppen-Süd	Borsigstraße	20	20	0	20
9435	a	Meppen-Süd	Bramharer Weg	10	10	0	10
8803	a	Meppen-Süd	Exter Düne	6	1	0	5
8834	a	Meppen-Süd	Feldkamp	10	10	0	10
7044	a	Meppen-Süd	Gropiusplatz	11	10	0	10
9972	a	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi	13	10	0	10
8781	a	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastraße	11	10	0	10
7043	a	Meppen-Süd	Jugend- u. Kultur Gästehaus	11	10	0	10
8841	a	Meppen-Süd	Landwehr	20	20	0	20
8804	a	Meppen-Süd	Marktkauf	26	21	0	25
8840	a	Meppen-Süd	Max-Planck-Straße	20	20	0	20
8842	a	Meppen-Süd	Nödiker Straße	20	20	0	20
8839	a	Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße	20	20	0	20
7705	a	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg	15	13	0	15
9931	a	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Bahn	10	10	0	10
8848	a	Neustadt	Dammstraße	10	10	0	10
9515	a	Neustadt	Dürenkämpe	54	32	12	53

Hinfahrt			Abfahrten pro Tag an				
Nr.	Ort	Haltestelle	Schultagen	Samstagen	Sonn- und Feiertagen	Ferientagen	
8830	a	Neustadt	Emslandstadion	11	10	0	11
8847	a	Neustadt	Georg-Wesener-Straße	10	10	0	10
8785	a	Neustadt	Görrestraße	10	10	0	10
8796	a	Neustadt	Gymn. Marianum	46	15	0	24
8845	a	Neustadt	Im Haseknie	10	10	0	10
8849	a	Neustadt	In den Kämpfen	10	10	0	10
8780	a	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule	12	0	0	1
7074	a	Neustadt	Kreishaus	49	32	12	50
9916	a	Neustadt	Marienhaus	20	10	0	18
8846	a	Neustadt	Mühlenstraße	12	10	0	12
8782	a	Neustadt	Pauluskirche	50	32	12	50
9516	a	Neustadt	Schlagbrückener Weg	54	32	12	53
8784	a	Neustadt	Waldstraße	10	10	0	10
8783	a	Neustadt	Windthorststraße	10	10	0	10
8808	a	Rühle	Abzw. Riedeweg	15	8	0	13
8806	a	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE	12	12	2	12
8799	a	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper	0	18	7	13
8853	a	Rühle	Dorfstraße / Friese	0	0	0	0
8852	a	Rühle	Dorfstraße/ Am Brink	12	8	0	11
8878	a	Rühle	Erdölbetriebe	15	8	0	13
8809	a	Rühle	Mühlenberg	3	0	0	2
8802	a	Schwefingen	Schwefingen	8	1	0	5
8779	a	Stadtmitte	Bahnhof	155	95	16	151
8795	a	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung	20	10	0	17
8778	a	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)	27	0	0	11
8794	a	Stadtmitte	Domhof	180	134	16	188
8797	a	Stadtmitte	Emsbrücke	82	51	12	79
9441	a	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank	0	5	0	0
8811	a	Stadtmitte	Friedhof Markstiege	37	32	0	37
9971	a	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife	0	5	0	0
8876	a	Stadtmitte	Wallstraße	79	51	13	81
8777	a	Stadtmitte	Windthorstplatz	180	134	16	188
7720	a	Stadtmitte	ZOB Bussteig 9	3	0	0	0
9853	a	Stadtmitte	ZOB Bussteig A	66	42	12	68
7721	a	Stadtmitte	ZOB Bussteig B	1	0	0	0
8875	a	Teglingen	Bauer Jansen	0	0	0	0
6013	a	Teglingen	Diekstraße	4	0	0	3
8857	a	Teglingen	Haar	18	9	2	18
8855	a	Teglingen	Kirche	16	9	2	16
8854	a	Teglingen	Molkerei	18	8	2	18
8856	a	Teglingen	Siedlung Balkenrien	18	9	2	18
8829	a	Versen	Abbermühlen	11	5	0	11
8827	a	Versen	Auf dem Marsch	11	5	0	11
8828	a	Versen	Frankfurter Straße	11	5	0	11
8819	a	Versen	JVA	5	2	0	3
8816	a	Versen	Pappelallee	8	3	0	5
6001	a	Versen	Zuschläge / Dr. Eberle Straße	7	3	0	5
8850	a	Esterfeld	Schumannstraße	20	20	0	20
5088	a	Esterfeld	Händelstraße	20	20	0	20
5089	a	Esterfeld	Sanddornstraße	10	10	0	10
5090	a	Esterfeld	Zur Waldbühne	10	10	0	10
5091	a	Esterfeld	Tulpenstraße	10	10	0	10
5092	a	Esterfeld	Weinhaus Hülsmann	10	10	0	10
5093	a	Esterfeld	Rotdornweg	10	10	0	10
5094	a	Meppen-Süd	Junkersstraße	20	20	0	20
10107	a	Meppen-Süd	Backemuder Straße	10	10	0	10

Rückfahrt			Abfahrten pro Tag an				
Nr.	Ort	Haltestelle	Schultagen	Samstagen	Sonn- und Feiertagen	Ferientagen	
8793	b	Apeldorn	Apeldornerfeld	9	2	0	8
8792	b	Apeldorn	Kirche / Mitte	11	2	0	8
8791	b	Apeldorn	Steingrab	10	2	0	7
8786	b	Bokeloh	Bokeloh Ort	21	11	2	21
8787	b	Bokeloh	Bokeloh Siedlung	21	11	2	21
8879	b	Bokeloh	Kossehof	20	11	2	21
8801	b	Bokeloh	Kreuzung 1 / 2 / 3	55	32	12	52
8880	b	Bokeloh	Vogelpohlstraße	20	11	2	21
8789	b	Bokeloherfeld	Bokeloherfeld	10	2	0	7
8790	b	Bokeloherfeld	Raddefeld	10	2	0	7
8869	b	Borken	Borkener Straße / Hofstraße	13	4	0	12
6008	b	Borken	Zur Borkener Brücke	10	4	0	9
9919	b	Esterfeld	An der Schaftrift	10	10	0	10
9920	b	Esterfeld	Breslauer Straße	10	10	0	10
8823	b	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus	9	5	0	9
9852	b	Esterfeld	Friedhof Esterfeld	10	10	0	10
8810	b	Esterfeld	Fullener Straße	19	8	0	17
9900	b	Esterfeld	Marienstraße	10	10	0	10
8821	b	Esterfeld	Musikschule	29	25	0	29
9865	b	Esterfeld	Pestalozzischule	1	0	0	1
9921	b	Esterfeld	Schlaunstraße	10	10	0	10
8822	b	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle	29	25	0	29
8807	b	Esterfeld	Schullendamm	33	17	0	28
8825	b	Esterfeld	Stadtforst / Feudornweg	9	5	0	9
9930	b	Esterfeld	Umlandstraße	10	10	0	10
9559	b	Esterfeld	Versener Straße	9	5	0	9
8824	b	Esterfeld	Waldstadion	9	5	0	9
8815	b	Fullen	Auf der Heide	6	2	0	4
8812	b	Fullen	Hagen	6	2	0	4
8813	b	Fullen	Kamp	5	2	0	4
8814	b	Fullen	Maler Thyen	6	2	0	4
8877	b	Fullen	Provinzialstraße Ost	1	0	0	0
8820	b	Fullen	Schöninghsdorf / A31	1	0	0	0
7000	b	Fullen	Schöninghsdorf / Kreuzung	1	0	0	0
8818	b	Fullen	Tuntel	1	0	0	0
8872	b	Helte	Bruns	10	4	0	9
8871	b	Helte	Feldstraße	10	4	0	9
8874	b	Helte	Kamphaus	7	4	0	6
6012	b	Helte	Lammersfelde	9	4	0	8
8870	b	Helte	Mühlenmoor	9	4	0	8
8873	b	Helte	Tönjes / Kirchweg	9	4	0	8
8863	b	Hemsen	Albers	8	3	0	7
8833	b	Hemsen	B70	3	1	0	2
8862	b	Hemsen	Heidlandstraße	8	3	0	7
8861	b	Hemsen	In den Vogesen	7	3	0	6
8860	b	Hemsen	Rübenweg	7	3	0	6
8832	b	Hemsen	Schule / Kirche	11	4	0	11
8859	b	Hemsen	Seitenkanal	10	4	0	9
8867	b	Holthausen	Grütker	8	3	0	7
8866	b	Holthausen	Osterfeldstraße	8	3	0	7
8868	b	Holthausen	Wehrstraße	8	3	0	7
6006	b	Hüntel	Abzw. Industriepark	4	0	0	4
8865	b	Hüntel	Brücke	8	3	0	7
6007	b	Hüntel	Fa. Lammering	4	0	0	4
6005	b	Hüntel	Fa. Rögelberg	4	0	0	4
6004	b	Hüntel	Funpark Meppen	4	0	0	4
8864	b	Hüntel	Hünensand	8	3	0	7
8843	b	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese	20	20	0	20
8838	b	Meppen-Süd	Borsigstraße	0	0	0	0
9435	b	Meppen-Süd	Bramharer Weg	10	10	0	10
8803	b	Meppen-Süd	Exter Düne	4	1	0	3
8834	b	Meppen-Süd	Feldkamp	0	0	0	0
7044	b	Meppen-Süd	Gropiusplatz	0	0	0	0
9972	b	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi	10	10	0	10
8781	b	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastraße	10	10	0	10
7043	b	Meppen-Süd	Jugend- u. Kultur Gästehaus	10	10	0	10
8841	b	Meppen-Süd	Landwehr	20	20	0	20
8804	b	Meppen-Süd	Marktkauf	4	1	0	3
8840	b	Meppen-Süd	Max-Planck-Straße	0	0	0	0
8842	b	Meppen-Süd	Nödiker Straße	20	20	0	20
8839	b	Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße	0	0	0	0
7705	b	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg	16	13	0	16
9931	b	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Bahn	10	10	0	10
8848	b	Neustadt	Dammstraße	11	11	0	11
9515	b	Neustadt	Dürenkämpe	53	32	12	51

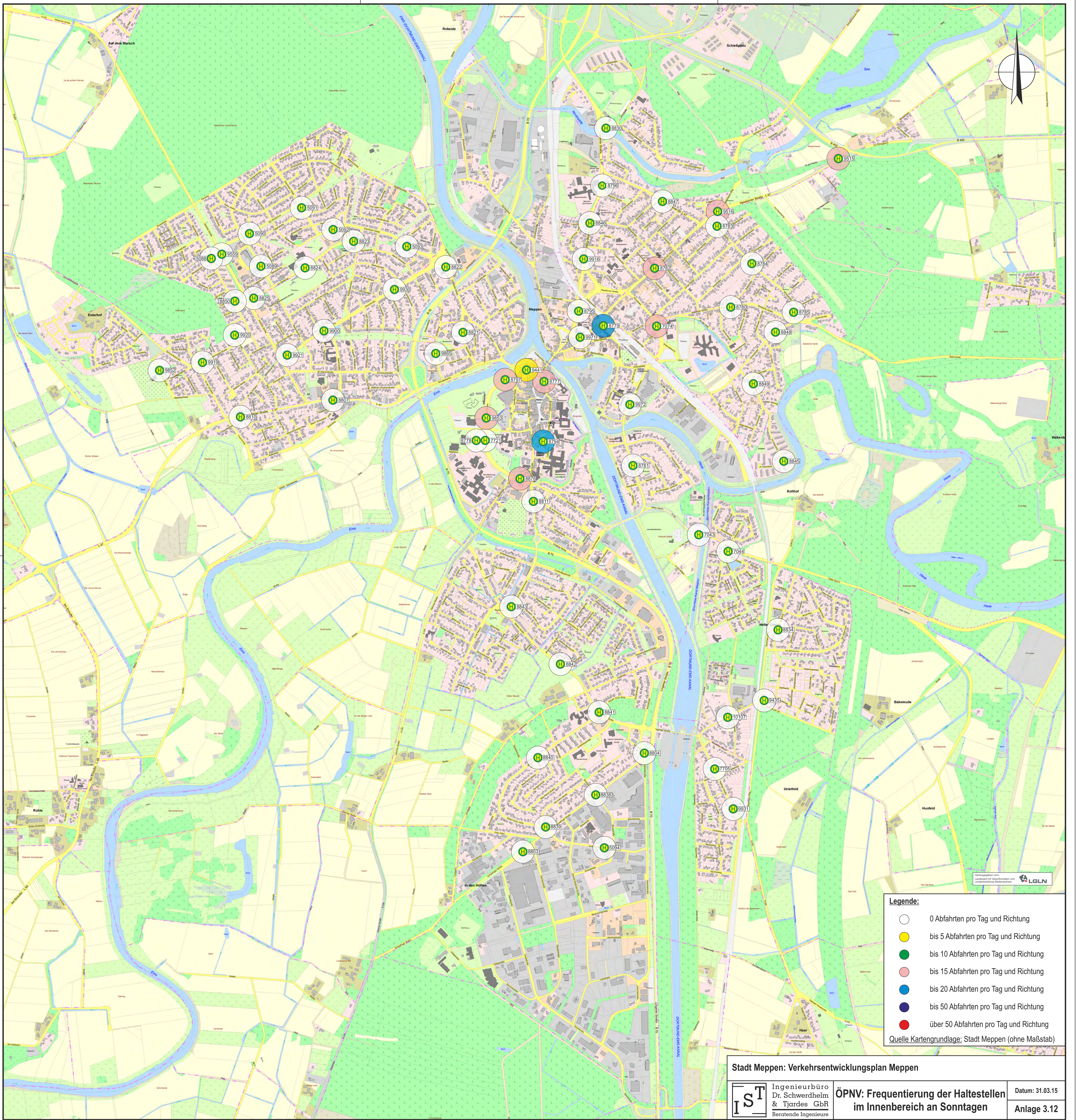
Rückfahrt			Abfahrten pro Tag an				
Nr.	Ort	Haltestelle	Schultagen	Samstagen	Sonn- und Feiertagen	Ferientagen	
8830	b	Neustadt	Emslandstadion	11	11	0	11
8847	b	Neustadt	Georg-Wesener-Straße	11	11	0	11
8785	b	Neustadt	Görrestraße	11	11	0	11
8796	b	Neustadt	Gymn. Marianum	35	19	0	26
8845	b	Neustadt	Im Haseknie	11	11	0	11
8849	b	Neustadt	In den Kämpfen	11	11	0	11
8780	b	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule	5	0	0	1
7074	b	Neustadt	Kreishaus	53	32	12	52
9916	b	Neustadt	Marienhaus	23	11	0	17
8846	b	Neustadt	Mühlenstraße	17	11	0	16
8782	b	Neustadt	Pauluskirche	50	32	12	52
9516	b	Neustadt	Schlagbrückener Weg	53	32	12	51
8784	b	Neustadt	Waldstraße	11	11	0	11
8783	b	Neustadt	Windthorststraße	11	11	0	11
8808	b	Rühle	Abzw. Riedeweg	14	7	0	13
8806	b	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE	14	12	2	12
8799	b	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper	13	4	0	11
8853	b	Rühle	Dorfstraße / Friese	0	0	0	0
8852	b	Rühle	Dorfstraße/ Am Brink	15	7	0	13
8878	b	Rühle	Erdölbetriebe	14	7	0	13
8809	b	Rühle	Mühlenberg	0	0	0	0
8802	b	Schwefingen	Schwefingen	6	2	0	4
8779	b	Stadtmitte	Bahnhof	153	93	16	145
8795	b	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung	21	13	0	18
8778	b	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)	33	7	0	19
8794	b	Stadtmitte	Domhof	128	102	3	128
8797	b	Stadtmitte	Emsbrücke	31	14	0	26
9441	b	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank	0	5	0	0
8811	b	Stadtmitte	Friedhof Markstiege	30	27	0	30
9971	b	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife	0	5	0	0
8876	b	Stadtmitte	Wallstraße	57	38	0	55
8777	b	Stadtmitte	Windthorstplatz	174	133	15	176
7720	b	Stadtmitte	ZOB Bussteig 9	3	0	0	0
9853	b	Stadtmitte	ZOB Bussteig A	24	20	0	22
7721	b	Stadtmitte	ZOB Bussteig B	1	0	0	0
8875	b	Teglingen	Bauer Jansen	0	0	0	0
6013	b	Teglingen	Diekstraße	15	7	2	13
8857	b	Teglingen	Haar	22	10	2	20
8855	b	Teglingen	Kirche	21	10	2	19
8854	b	Teglingen	Molkerei	22	10	2	20
8856	b	Teglingen	Siedlung Balkenrien	22	10	2	20
8829	b	Versen	Abbermühlen	11	5	0	9
8827	b	Versen	Auf dem Marsch	9	5	0	9
8828	b	Versen	Frankfurter Straße	9	5	0	9
8819	b	Versen	JVA	3	2	0	3
8816	b	Versen	Pappelallee	6	2	0	4
8850	b	Esterfeld	Schumannstraße	20	20	0	20
5088	b	Esterfeld	Händelstraße	20	20	0	20
5089	b	Esterfeld	Sanddornstraße	10	10	0	10
5090	b	Esterfeld	Zur Waldbühne	10	10	0	10
5091	b	Esterfeld	Tulpenstraße	10	10	0	10
5092	b	Esterfeld	Weinhaus Hülsmann	10	10	0	10
5093	b	Esterfeld	Rotdornweg	10	10	0	10
5094	b	Meppen-Süd	Junkersstraße	0	0	0	0
10107	b	Meppen-Süd	Backemuder Straße	10	10	0	10

Beide Richtungen gesamt			Abfahrten pro Tag an			
Nr.	Ort	Haltestelle	Schultagen	Samstagen	Sonn- und Feiertagen	Ferientagen
8793	Apeldorn	Apeldornerfeld	19	4	0	16
8792	Apeldorn	Kirche / Mitte	22	4	0	16
8791	Apeldorn	Steingrab	21	4	0	15
8786	Bokeloh	Bokeloh Ort	41	22	5	42
8787	Bokeloh	Bokeloh Siedlung	41	22	5	42
8879	Bokeloh	Kossehof	40	22	5	42
8801	Bokeloh	Kreuzung 1 / 2 / 3	112	64	24	105
8880	Bokeloh	Vogelpohlstraße	40	22	5	42
8789	Bokeloherfeld	Bokeloherfeld	21	4	0	15
8790	Bokeloherfeld	Raddefeld	21	4	0	15
8869	Borken	Borkener Straße / Hofstraße	27	9	0	26
6008	Borken	Zur Borkener Brücke	21	9	0	20
9919	Esterfeld	An der Schaftrift	20	20	0	20
9920	Esterfeld	Breslauer Straße	20	20	0	20
8823	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus	20	10	0	20
9852	Esterfeld	Friedhof Esterfeld	20	20	0	20
8810	Esterfeld	Fullener Straße	39	19	0	34
9900	Esterfeld	Marienstraße	20	20	0	20
8821	Esterfeld	Musikschule	60	50	0	60
9865	Esterfeld	Pestalozzischule	3	0	0	2
9921	Esterfeld	Schlaunstraße	20	20	0	20
8822	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle	60	50	0	60
8807	Esterfeld	Schullendamm	65	38	0	56
8825	Esterfeld	Stadtforst / Feuertornweg	20	10	0	20
9930	Esterfeld	Umlandstraße	20	20	0	20
9559	Esterfeld	Versener Straße	20	10	0	20
8824	Esterfeld	Waldstadion	21	10	0	20
8815	Fullen	Auf der Heide	13	5	0	9
8812	Fullen	Hagen	13	5	0	9
8813	Fullen	Kamp	12	5	0	9
8814	Fullen	Maler Thyen	13	5	0	9
8877	Fullen	Provinzialstraße Ost	2	0	0	0
8820	Fullen	Schöningsdorf / A31	2	0	0	0
7000	Fullen	Schöningsdorf / Kreuzung	2	0	0	0
8818	Fullen	Tuntel	2	0	0	0
8872	Helte	Bruns	19	8	0	18
8871	Helte	Feldstraße	19	8	0	18
8874	Helte	Kamphaus	14	8	0	13
6012	Helte	Lammersfelde	18	8	0	17
8870	Helte	Mühlenmoor	18	8	0	17
8873	Helte	Tönjes / Kirchweg	18	8	0	17
8863	Hemsen	Albers	17	8	0	16
8833	Hemsen	B70	6	1	0	4
8862	Hemsen	Heidlandstraße	17	8	0	16
8861	Hemsen	In den Vogesen	15	8	0	14
8860	Hemsen	Rübenweg	15	8	0	14
8832	Hemsen	Schule / Kirche	23	9	0	23
8859	Hemsen	Seitenkanal	21	9	0	20
8867	Holthausen	Grütker	17	8	0	16
8866	Holthausen	Osterfeldstraße	17	8	0	16
8868	Holthausen	Wehrstraße	17	8	0	16
6006	Hüntel	Abzw. Industriepark	7	0	0	7
8865	Hüntel	Brücke	17	8	0	16
6007	Hüntel	Fa. Lammering	7	0	0	7
6005	Hüntel	Fa. Rögelberg	7	0	0	7
6004	Hüntel	Funpark Meppen	7	0	0	7
8864	Hüntel	Hünensand	17	8	0	16
8843	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese	40	40	0	40
8838	Meppen-Süd	Borsigstraße	20	20	0	20
9435	Meppen-Süd	Bramharer Weg	20	20	0	20
8803	Meppen-Süd	Exter Düne	10	2	0	8
8834	Meppen-Süd	Feldkamp	10	10	0	10
7044	Meppen-Süd	Gropiusplatz	11	10	0	10
9972	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi	23	20	0	20
8781	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastraße	21	20	0	20
7043	Meppen-Süd	Jugend- u. Kultur Gästehaus	21	20	0	20
8841	Meppen-Süd	Landwehr	40	40	0	40
8804	Meppen-Süd	Marktkauf	30	22	0	28
8840	Meppen-Süd	Max-Planck-Straße	20	20	0	20
8842	Meppen-Süd	Nödiker Straße	40	40	0	40
8839	Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße	20	20	0	20
7705	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg	31	26	0	31
9931	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Bahn	20	20	0	20
8848	Neustadt	Dammstraße	21	21	0	21
9515	Neustadt	Dürenkämpe	107	64	24	104

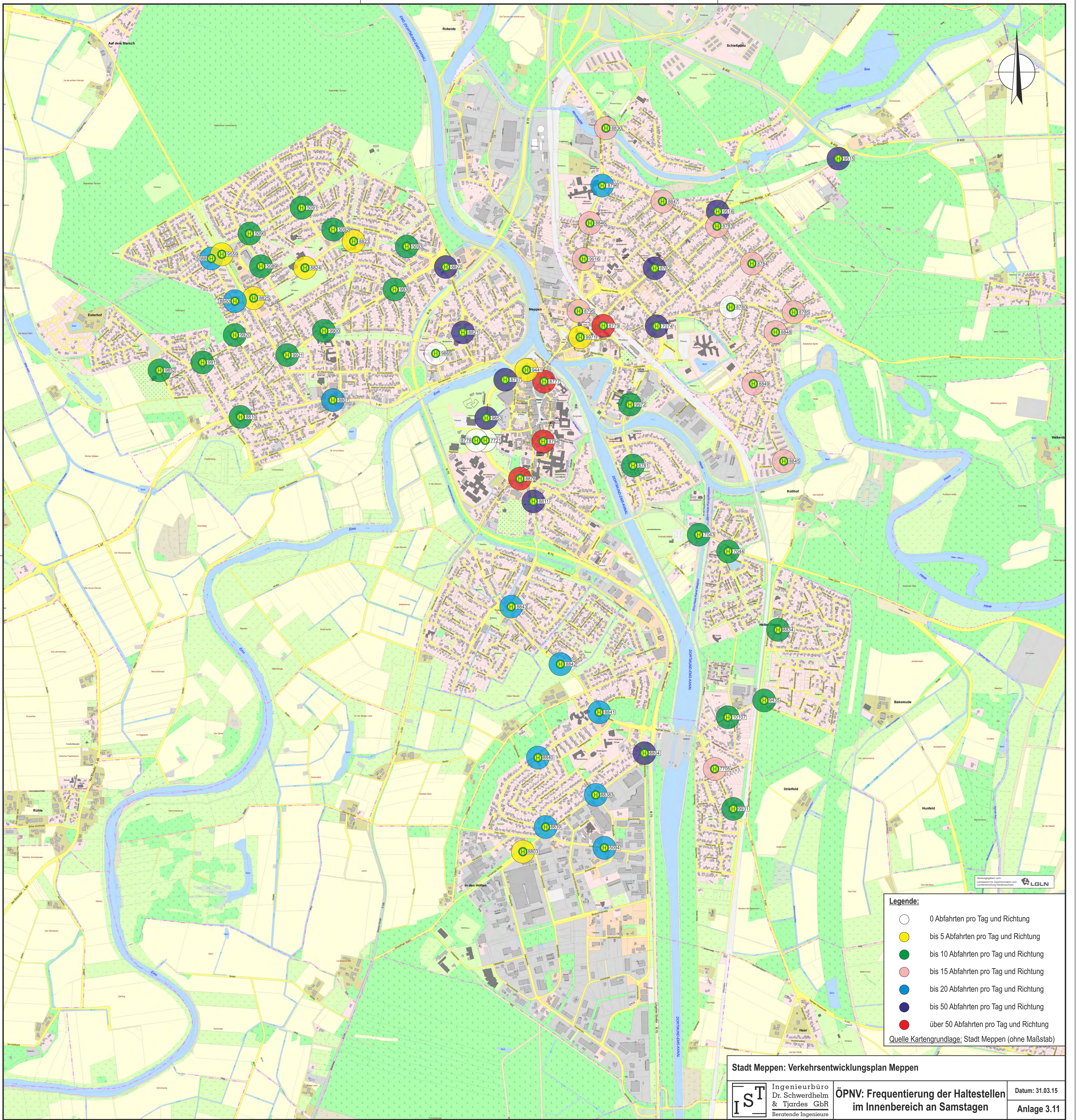
Beide Richtungen gesamt			Abfahrten pro Tag an			
Nr.	Ort	Haltestelle	Schultagen	Samstagen	Sonn- und Feiertagen	Ferientagen
8830	Neustadt	Emslandstadion	22	21	0	22
8847	Neustadt	Georg-Wesener-Straße	21	21	0	21
8785	Neustadt	Görrestraße	21	21	0	21
8796	Neustadt	Gymn. Marianum	81	34	0	50
8845	Neustadt	Im Haseknie	21	21	0	21
8849	Neustadt	In den Kämpfen	21	21	0	21
8780	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule	17	0	0	2
7074	Neustadt	Kreishaus	102	64	24	102
9916	Neustadt	Marienhaus	43	21	0	35
8846	Neustadt	Mühlenstraße	29	21	0	28
8782	Neustadt	Pauluskirche	100	64	24	102
9516	Neustadt	Schlagbrückener Weg	107	64	24	104
8784	Neustadt	Waldstraße	21	21	0	21
8783	Neustadt	Windthorststraße	21	21	0	21
8808	Rühle	Abzw. Riedeweg	29	15	0	26
8806	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE	26	24	4	24
8799	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper	13	22	7	24
8853	Rühle	Dorfstraße / Friese	0	0	0	0
8852	Rühle	Dorfstraße/ Am Brink	27	15	0	24
8878	Rühle	Erdölbetriebe	29	15	0	26
8809	Rühle	Mühlenberg	3	0	0	2
8802	Schwefingen	Schwefingen	14	3	0	9
8779	Stadtmitte	Bahnhof	308	188	32	296
8795	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung	41	23	0	35
8778	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)	60	7	0	30
8794	Stadtmitte	Domhof	308	236	19	316
8797	Stadtmitte	Emsbrücke	113	65	12	105
9441	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank	0	10	0	0
8811	Stadtmitte	Friedhof Markstiege	67	59	0	67
9971	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife	0	10	0	0
8876	Stadtmitte	Wallstraße	136	89	13	136
8777	Stadtmitte	Windthorstplatz	354	267	31	364
7720	Stadtmitte	ZOB Bussteig 9	6	0	0	0
9853	Stadtmitte	ZOB Bussteig A	90	62	12	90
7721	Stadtmitte	ZOB Bussteig B	2	0	0	0
8875	Teglingen	Bauer Jansen	0	0	0	0
6013	Teglingen	Diekstraße	19	7	2	16
8857	Teglingen	Haar	40	19	4	38
8855	Teglingen	Kirche	37	19	4	35
8854	Teglingen	Molkerei	40	18	4	38
8856	Teglingen	Siedlung Balkenrien	40	19	4	38
8829	Versen	Abbemühlen	22	10	0	20
8827	Versen	Auf dem Marsch	20	10	0	20
8828	Versen	Frankfurter Straße	20	10	0	20
8819	Versen	JVA	8	4	0	6
8816	Versen	Pappelallee	14	5	0	9
6001	Versen	Zuschläge / Dr. Eberle Straße	7	3	0	5
8850	Esterfeld	Schumannstraße	40	40	0	40
5088	Esterfeld	Händelstraße	40	40	0	40
5089	Esterfeld	Sanddornstraße	20	20	0	20
5090	Esterfeld	Zur Waldbühne	20	20	0	20
5091	Esterfeld	Tulpenstraße	20	20	0	20
5092	Esterfeld	Weinhaus Hülsmann	20	20	0	20
5093	Esterfeld	Rotdornweg	20	20	0	20
5094	Meppen-Süd	Junkersstraße	20	20	0	20
10107	Meppen-Süd	Backemuder Straße	20	20	0	20

Anlage 3.13 – ÖPNV: Abfahrten an Haltestellen

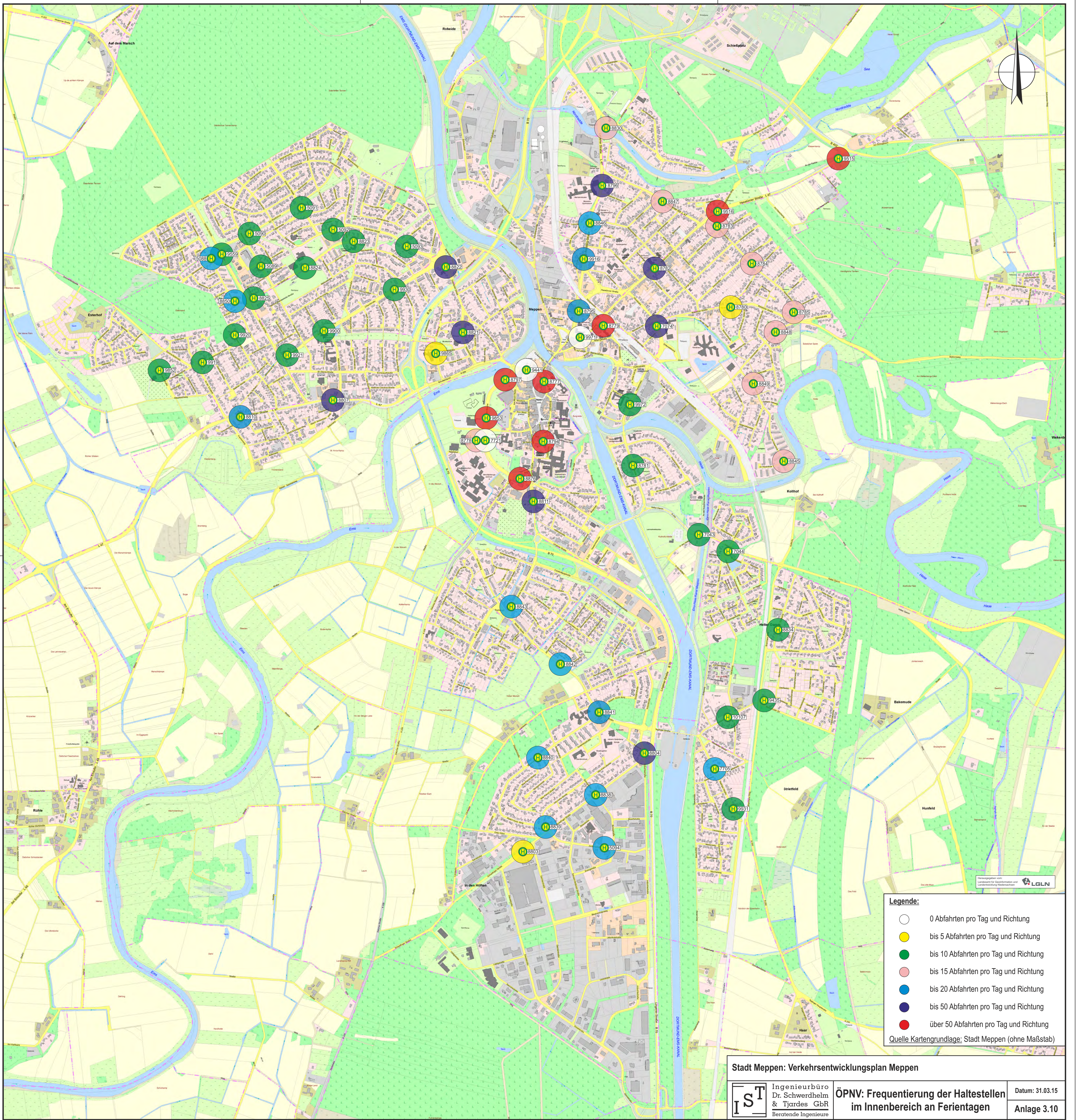
Seite 1 – 24



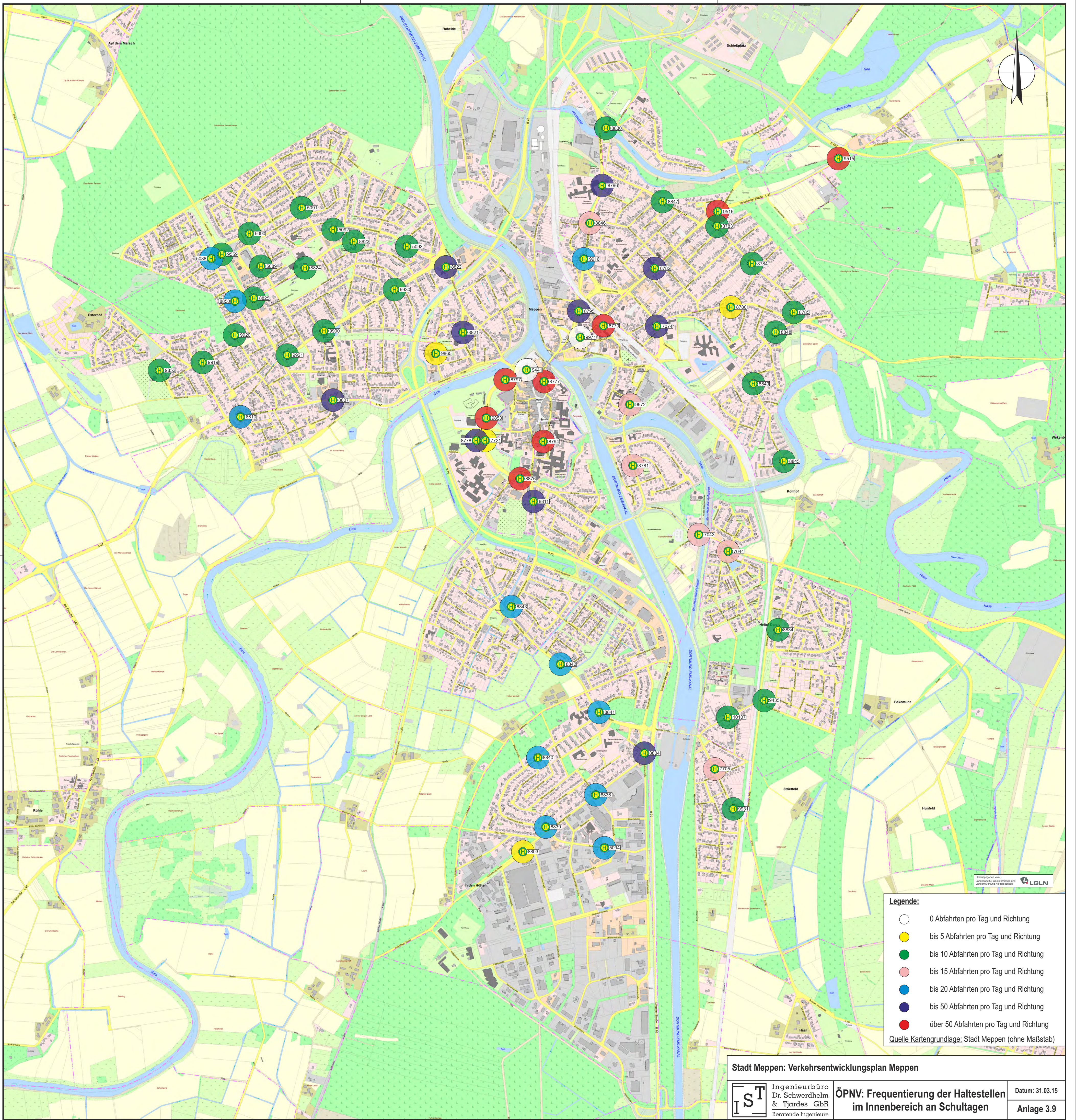
- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



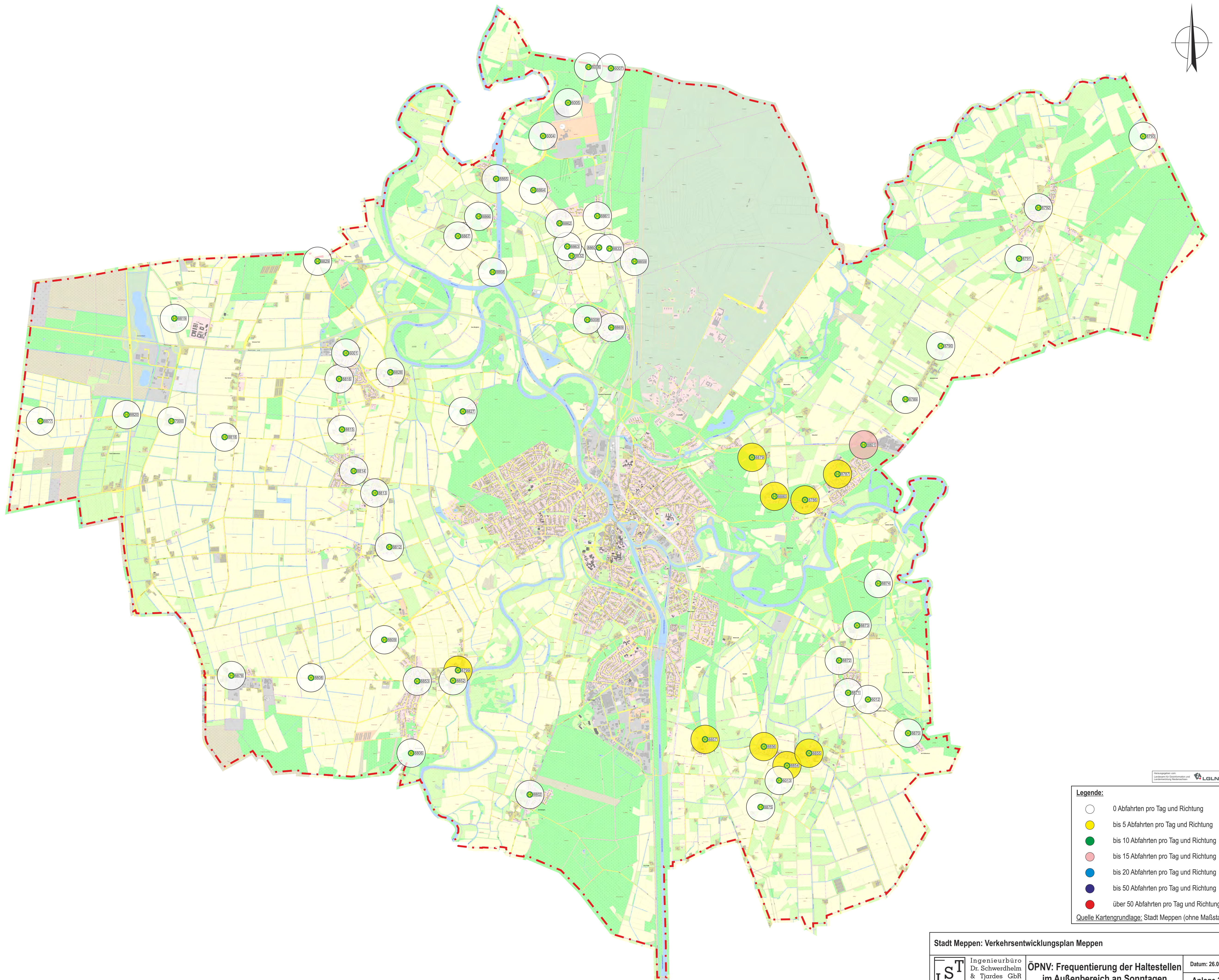
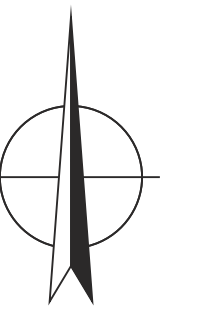
- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

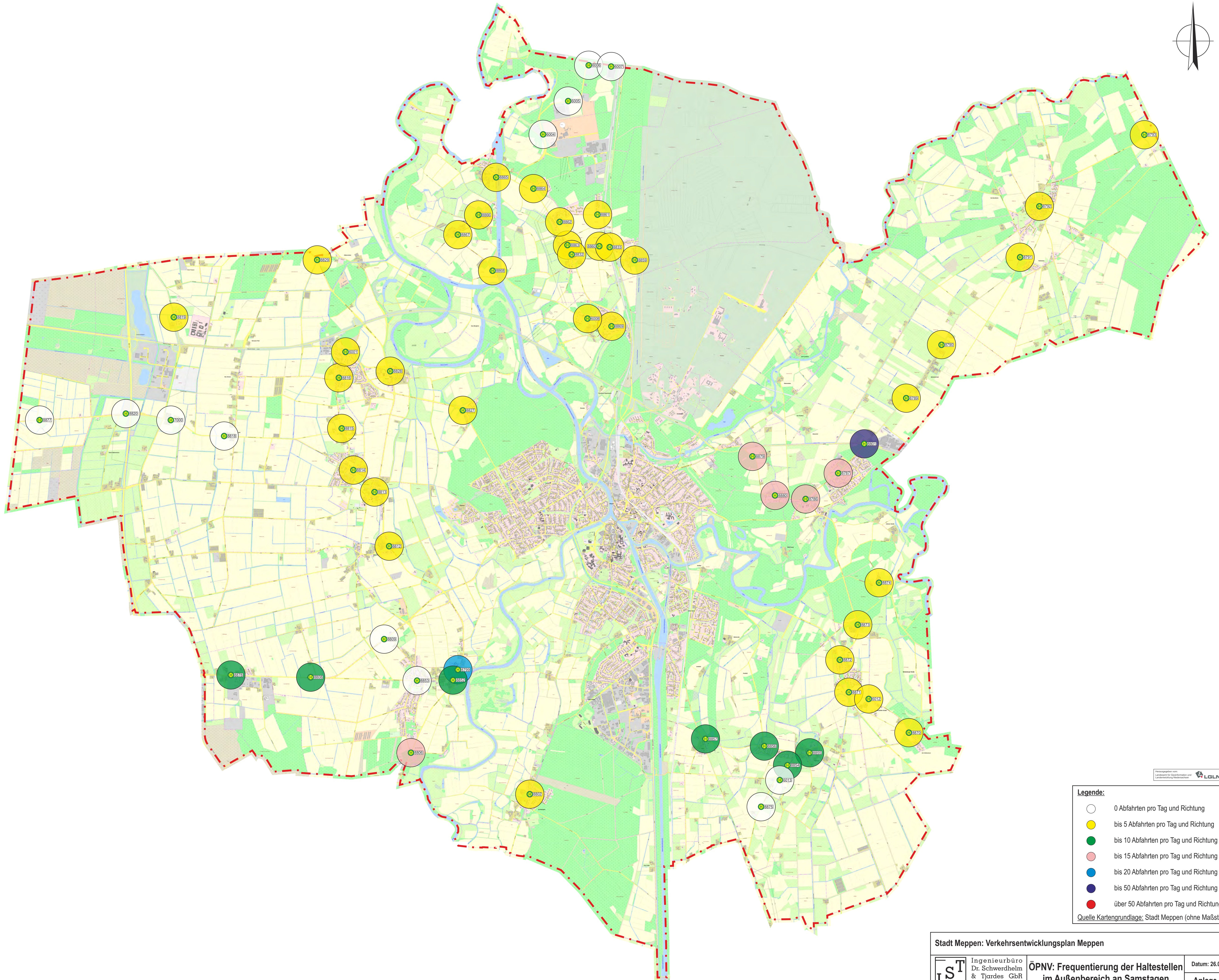
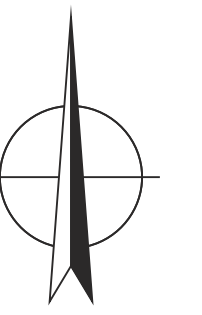


- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

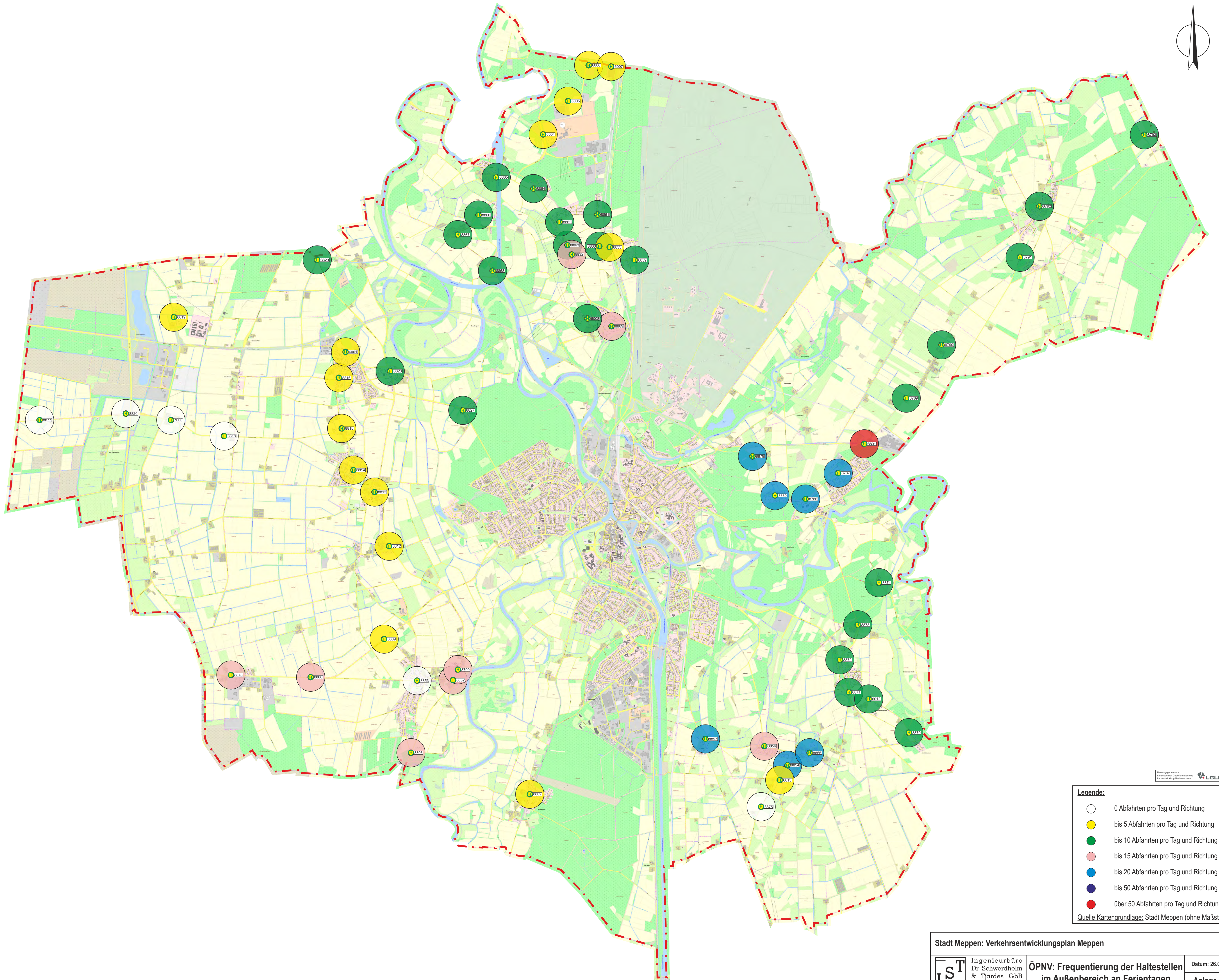
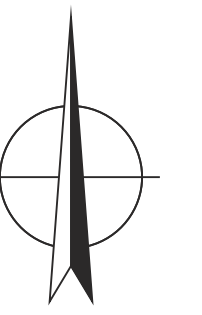


- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

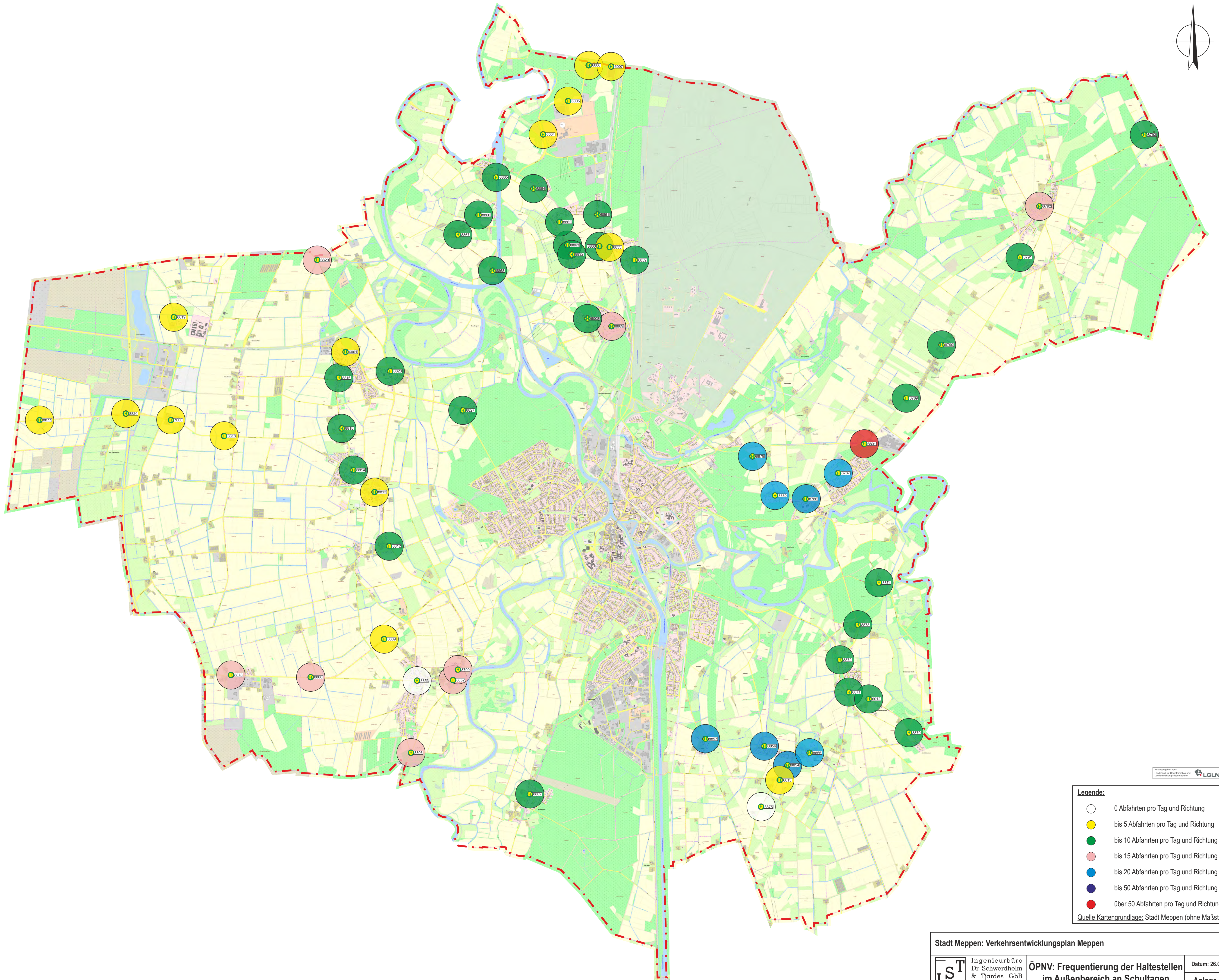
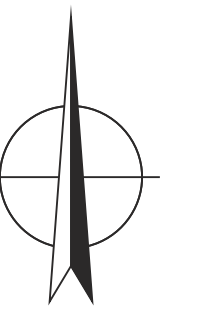




- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

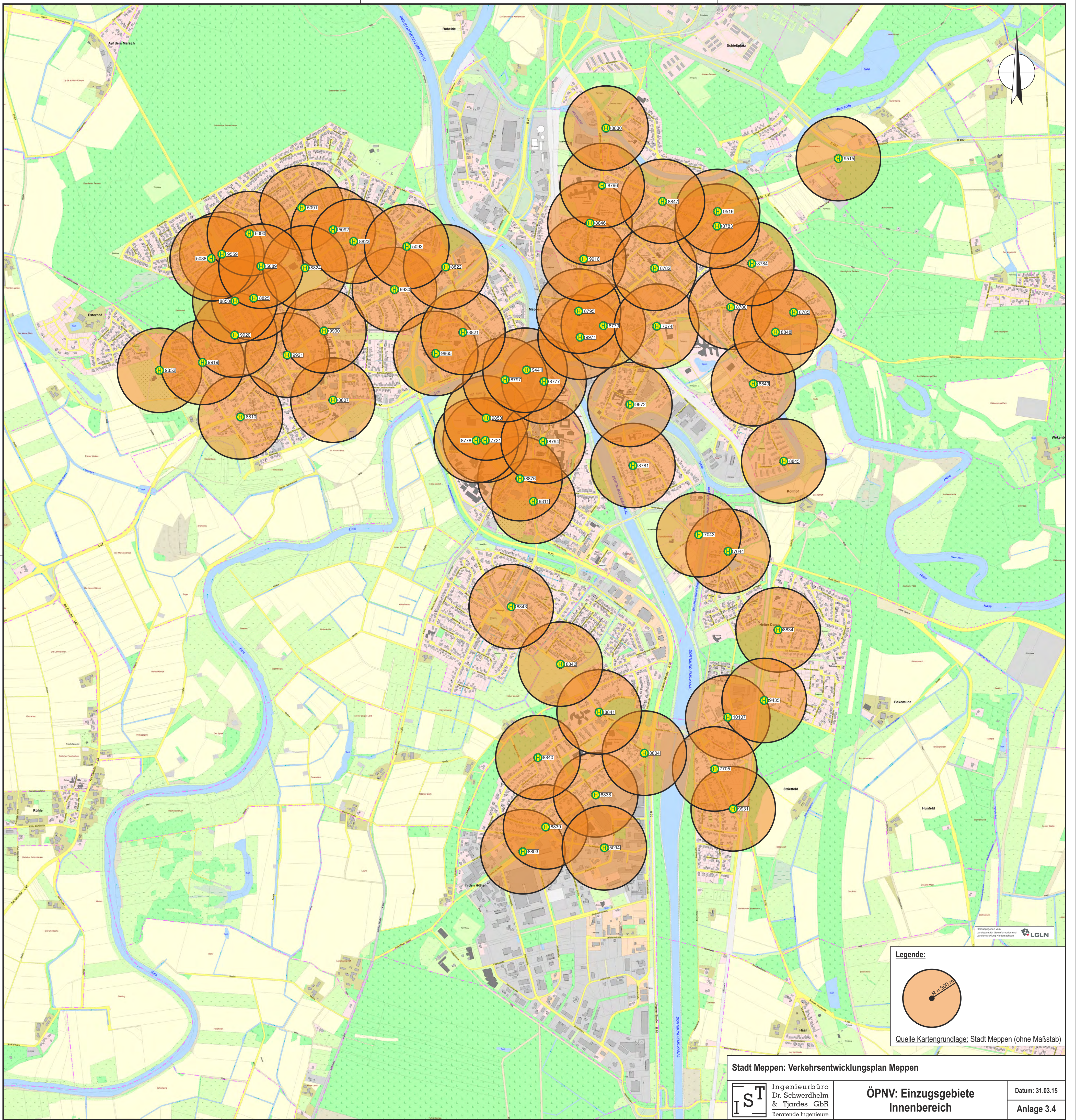


- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



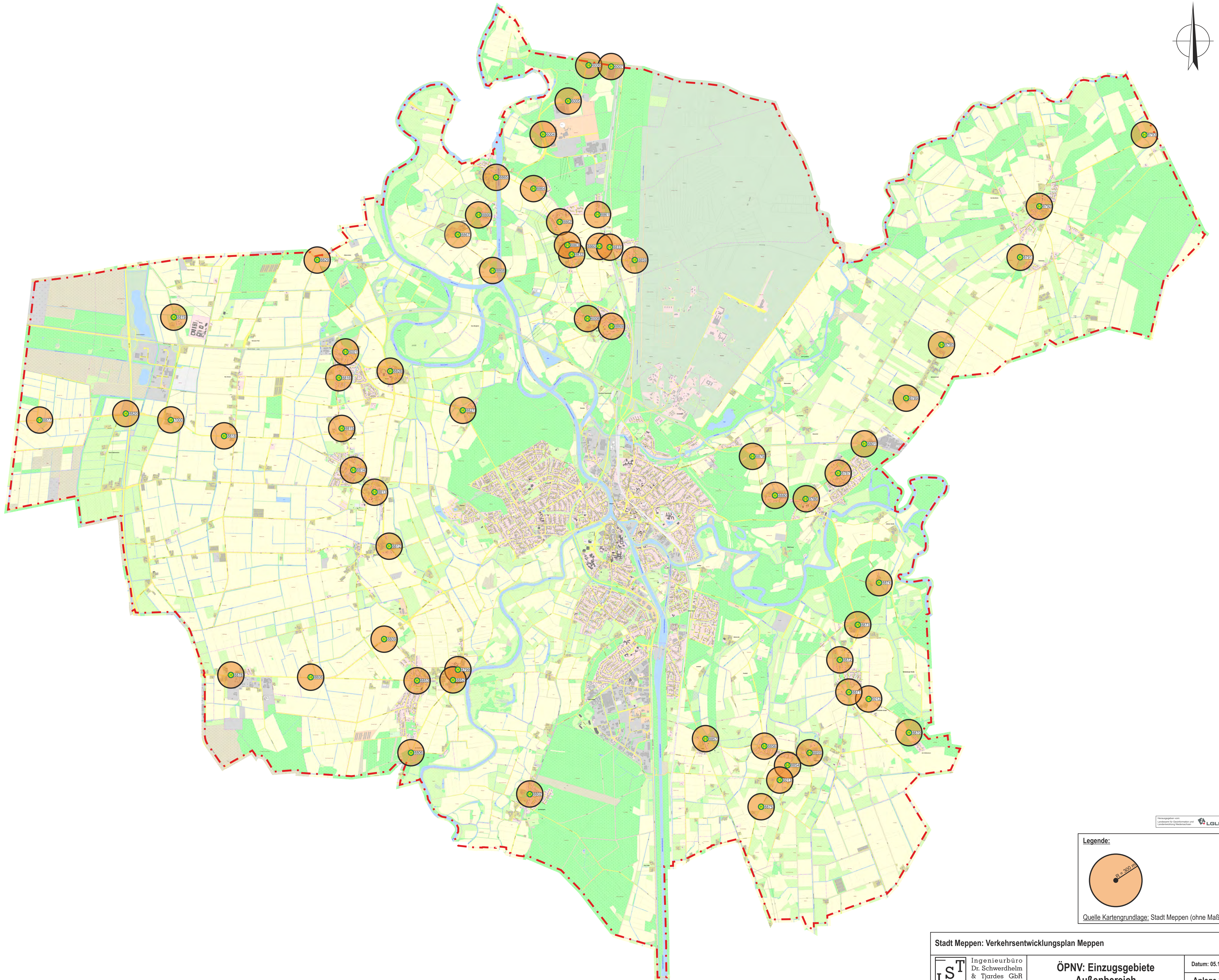
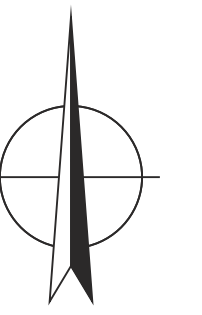
Herangezogen vom
Landesamt für Geoinformation und
Landentwicklung Niedersachsen LGLN

- Legende:**
- 0 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 5 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 10 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 15 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 20 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - bis 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
 - über 50 Abfahrten pro Tag und Richtung
- Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



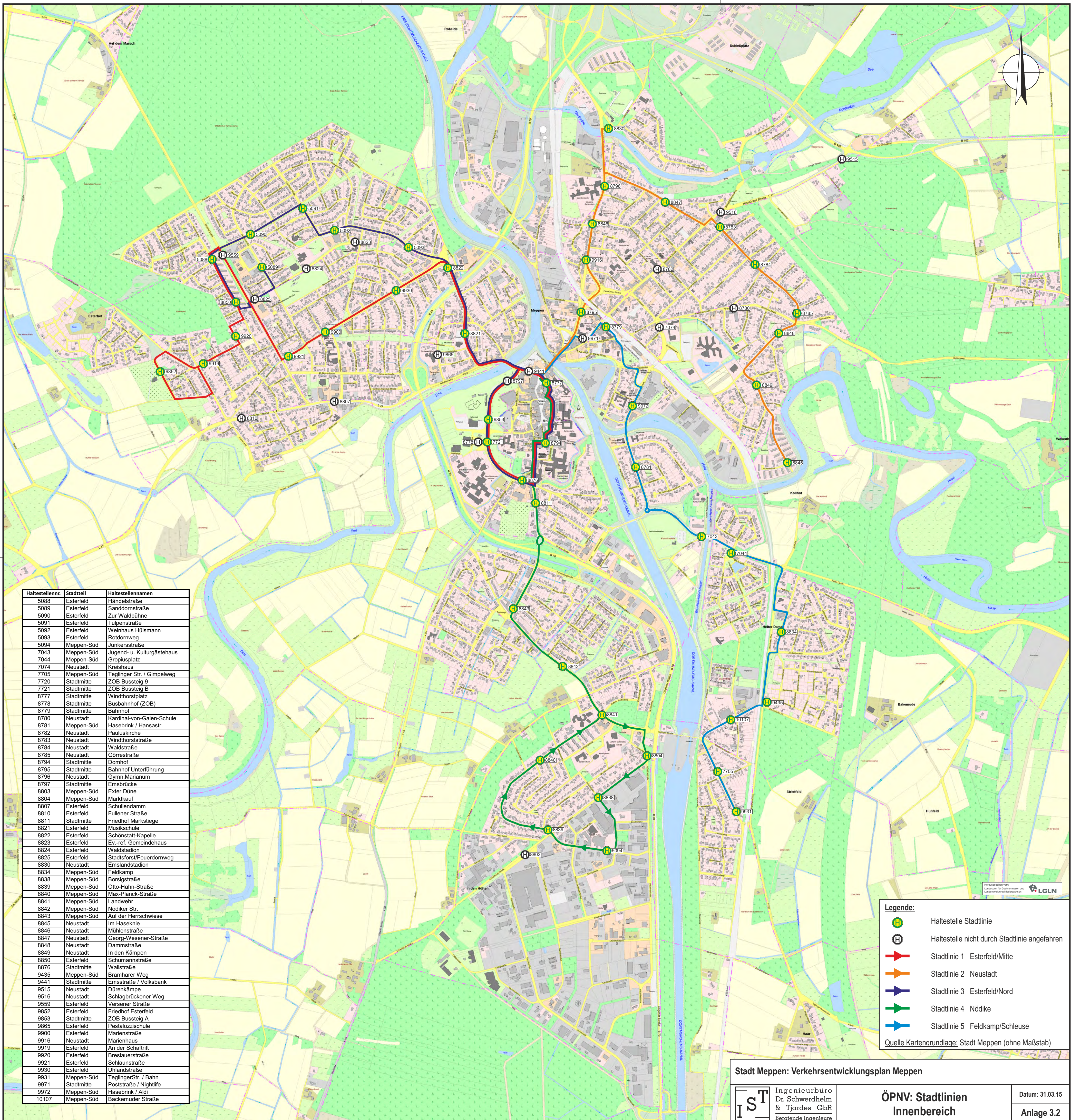
Legende:

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Legende:

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

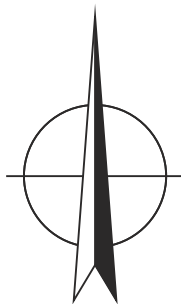


Haltestellennr.	Stadtteil	Haltestellenamen
5088	Esterfeld	Händelstraße
5089	Esterfeld	Sanddomstraße
5090	Esterfeld	Zur Waldbühne
5091	Esterfeld	Tulpenstraße
5092	Esterfeld	Weinhaus Hülsmann
5093	Esterfeld	Rotdornweg
5094	Meppen-Süd	Junkersstraße
7043	Meppen-Süd	Jugend- u. Kulturgästehaus
7044	Meppen-Süd	Gropiusplatz
7074	Neustadt	Kreishaus
7705	Meppen-Süd	Teglinger Str. / Gimpelweg
7720	Stadtmitte	ZOB Bussteig 9
7721	Stadtmitte	ZOB Bussteig B
8777	Stadtmitte	Windthorstplatz
8778	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)
8779	Stadtmitte	Bahnhof
8780	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule
8781	Meppen-Süd	Hasebrink / Hansastr.
8782	Neustadt	Pauluskirche
8783	Neustadt	Windthorststraße
8784	Neustadt	Waldstraße
8785	Neustadt	Görrestraße
8794	Stadtmitte	Domhof
8795	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung
8796	Neustadt	Gymn. Marianum
8797	Stadtmitte	Emsbrücke
8803	Meppen-Süd	Exter Düne
8804	Meppen-Süd	Marktkauf
8807	Esterfeld	Schullendamm
8810	Esterfeld	Fullener Straße
8811	Stadtmitte	Friedhof Markstiege
8821	Esterfeld	Musikschule
8822	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle
8823	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus
8824	Esterfeld	Waldstadion
8825	Esterfeld	Stadtsforst/Feuerdornweg
8830	Neustadt	Emslandstadion
8834	Meppen-Süd	Feldkamp
8838	Meppen-Süd	Borsigstraße
8839	Meppen-Süd	Otto-Hahn-Straße
8840	Meppen-Süd	Max-Planck-Straße
8841	Meppen-Süd	Landwehr
8842	Meppen-Süd	Nödiker Str.
8843	Meppen-Süd	Auf der Herrschwiese
8845	Neustadt	Im Haseknäe
8846	Neustadt	Mühlenstraße
8847	Neustadt	Georg-Wiesener-Straße
8848	Neustadt	Dammstraße
8849	Neustadt	In den Kämpen
8850	Esterfeld	Schumannstraße
8876	Stadtmitte	Wallstraße
9435	Meppen-Süd	Bramharer Weg
9441	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank
9515	Neustadt	Dürenkämpe
9516	Neustadt	Schlagbrückener Weg
9559	Esterfeld	Versener Straße
9852	Esterfeld	Friedhof Esterfeld
9853	Stadtmitte	ZOB Bussteig A
9865	Esterfeld	Pestalozzischule
9900	Esterfeld	Marienstraße
9916	Neustadt	Marienhaus
9919	Esterfeld	An der Schafritzt
9920	Esterfeld	Breslauerstraße
9921	Esterfeld	Schlaunstraße
9930	Esterfeld	Uhländstraße
9931	Meppen-Süd	TeglingerStr. / Bahn
9971	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife
9972	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi
10107	Meppen-Süd	Backemuder Straße

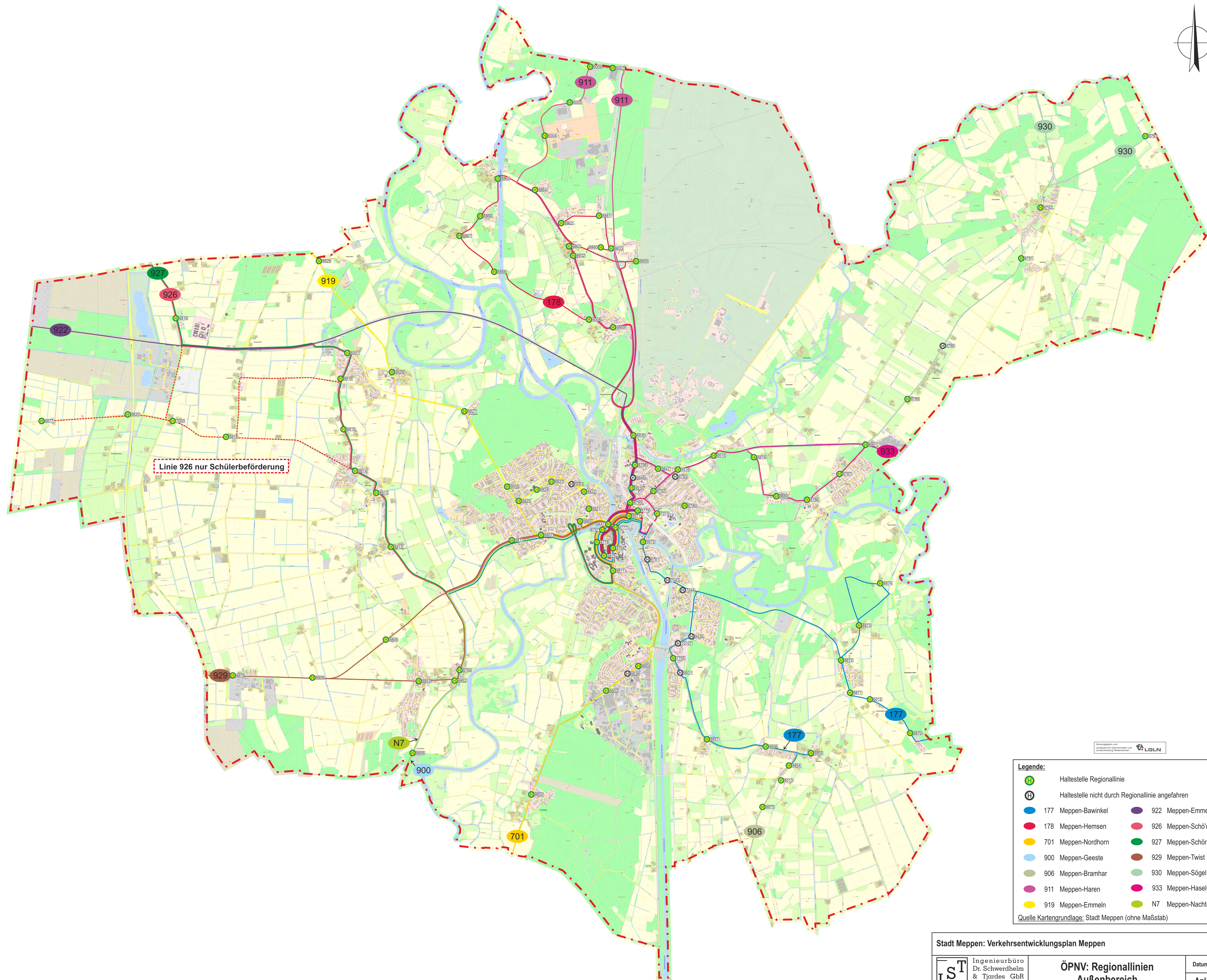
Legende:

- Haltestelle Stadtlinie
- Haltestelle nicht durch Stadtlinie angefahren
- Stadtlinie 1 Esterfeld/Mitte
- Stadtlinie 2 Neustadt
- Stadtlinie 3 Esterfeld/Nord
- Stadtlinie 4 Nödike
- Stadtlinie 5 Feldkamp/Schleuse

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



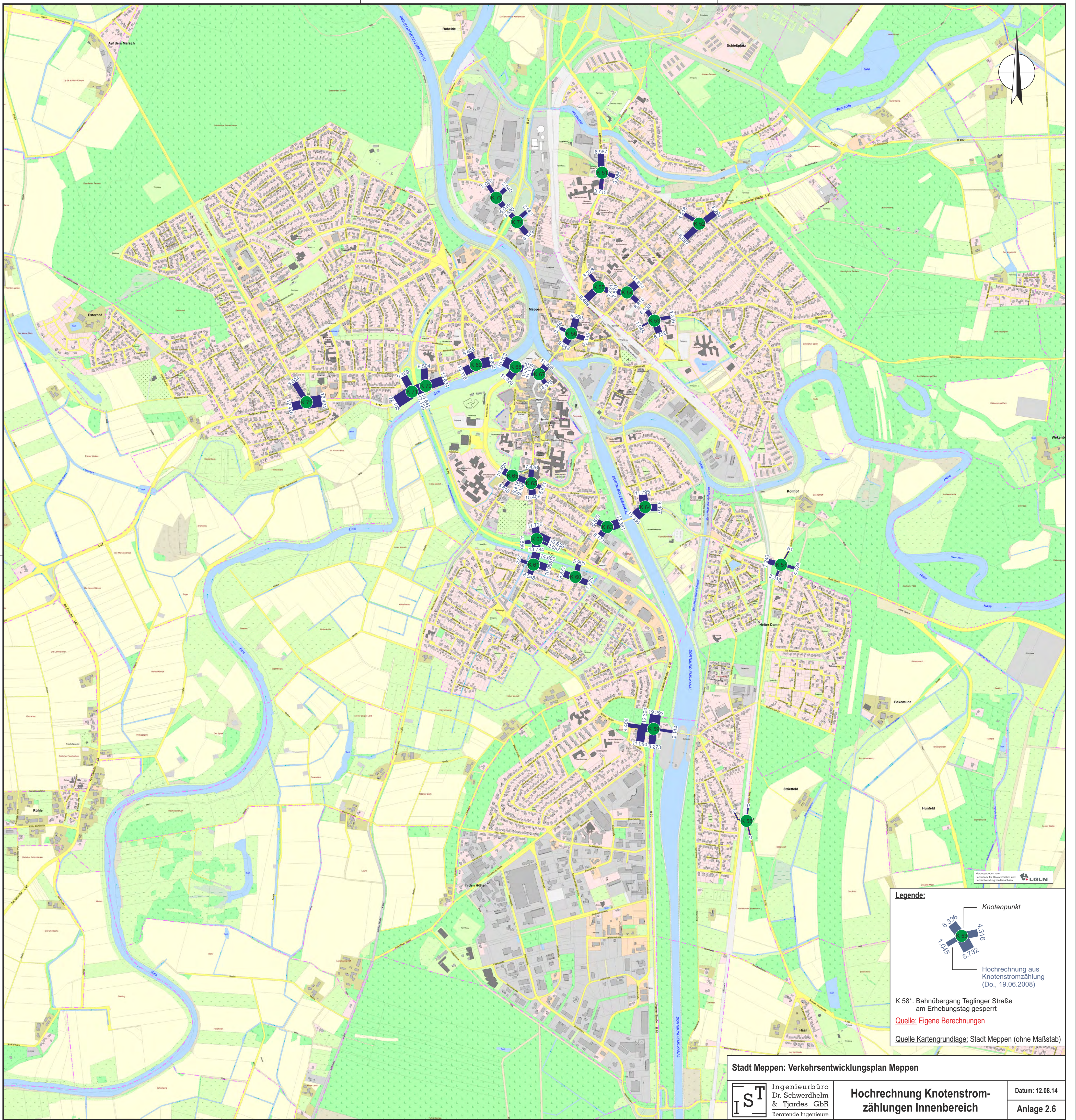
Haltestellenr.	Stadtteil	Haltestellenamen
6001	Versen	Zuschläge / Dr. Eberle Str.
6004	Hüntel	Funpark Meppen
6005	Hüntel	Fa. Rögelsberg
6006	Hüntel	Abzw. Industriepark
6007	Hüntel	Fa. Lammring
6008	Borken	Zur Borkener Brücke
6012	Helte	Lammersfeld
6013	Teglingen	Diakstraße
7000	Fullen	Schö'dorf / Kreuzung
7043	Meppen-Süd	Jugend- u. Kulturhäusle
7044	Meppen-Süd	Gropiusplatz
7074	Neustadt	Kreishaus
7705	Meppen-Süd	Teglinger Straße / Gimpelweg
8777	Stadtmitte	Windthorstplatz
8778	Stadtmitte	Busbahnhof (ZOB)
8779	Stadtmitte	Bahnhof
8780	Neustadt	Kardinal-von-Galen-Schule
8781	Meppen-Süd	Hasebrink / HansasträÙe
8782	Neustadt	Pauluskirche
8783	Neustadt	Windthorststraße
8786	Bokeloh	Bokeloh Ort
8787	Bokeloh	Bokeloh Siedlung
8789	Bokeloh	Bokelohfeld
8790	Bokeloh	Raddefeld
8791	Apeldorn	Steingrab
8792	Apeldorn	Kirche / Mitte
8793	Apeldorn	Apeldornfeld
8794	Stadtmitte	Domhof
8795	Stadtmitte	Bahnhof Unterführung
8796	Neustadt	Gymnasium Marianum
8797	Stadtmitte	Emsbrücke
8799	Rühle	Dorf / Gaststätte Jasper
8801	Bokeloh	Kreuzung 1
8801	Bokeloh	Kreuzung 2
8801	Bokeloh	Kreuzung 3
8802	Schweflingen	Schweflingen
8803	Meppen-Süd	Exter Düne
8804	Meppen-Süd	Marktkauf
8806	Rühle	Altes Kraftwerk / RWE
8807	Esterfeld	Schullendamm
8808	Rühle	Abzw. Riedeweg
8809	Rühle	Mühlenberg
8810	Esterfeld	Fullener Straße
8811	Stadtmitte	Friedhof Marktstege
8812	Fullen	Hagen
8813	Fullen	Kamp
8814	Fullen	Maler Thyen
8815	Fullen	Auf der Heide
8816	Versen	Pappelallee
8818	Fullen	Tuntel
8819	Versen	JVA
8820	Fullen	Schö'dorf / A 31
8821	Esterfeld	Musikschule
8822	Esterfeld	Schönstatt-Kapelle
8823	Esterfeld	Ev.-ref. Gemeindehaus
8824	Esterfeld	Waldstadion
8825	Esterfeld	Stadtforst / Feuerdornweg
8827	Versen	Auf dem Marsch
8828	Versen	Frankfurter Straße
8829	Versen	Abbermühlen
8830	Neustadt	Emslandstadion
8832	Hemsen	Schule / Kirche
8833	Hemsen	B 70
8838	Meppen-Süd	Borsigstraße
8846	Neustadt	Mühlenstraße
8847	Neustadt	Georg-Wesener-StraÙe
8852	Rühle	Dorfstraße / Am Brink
8853	Rühle	Dorfstraße / Friese
8854	Teglingen	Molkerei
8855	Teglingen	Kirche
8856	Teglingen	Siedlung Balkenrien
8857	Teglingen	Haar
8859	Hemsen	Am Seitenkanal
8860	Hemsen	Rübenweg
8861	Hemsen	In den Vogesen
8862	Hemsen	Heidlandstraße
8863	Hemsen	Albers
8864	Hüntel	Hünensand
8865	Hüntel	Brücke
8866	Holthausen	Osterfeldstraße
8867	Holthausen	Grützer
8868	Holthausen	Wehrstraße
8869	Borken	Borkener Straße / Hofstraße
8870	Helte	Mühlenmoor
8871	Helte	Feldstraße
8872	Helte	Bruns
8873	Helte	Tönjes / Kirchweg
8874	Helte	Kamphaus
8875	Teglingen	Bauer Jansen
8876	Stadtmitte	Wallstraße
8877	Fullen	Provinzialstraße Ost
8878	Rühle	Erdölbetriebe
8879	Bokeloh	Kossehof
8880	Bokeloh	Vogelpohstraße
9441	Stadtmitte	Emsstraße / Volksbank
9515	Neustadt	Durenkämpfe
9516	Neustadt	Schlagbrückener Weg
9559	Esterfeld	Versener Straße
9665	Esterfeld	Prekatozischeule
9916	Neustadt	Marienhaus
9931	Meppen-Süd	Teglinger Straße / Bahn
9971	Stadtmitte	Poststraße / Nightlife
9972	Meppen-Süd	Hasebrink / Aldi



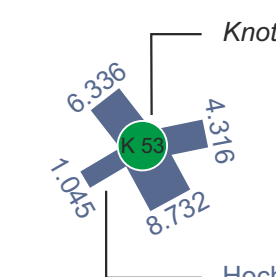
Legende:

	Haltestelle Regionallinie		922 Meppen-Emmen
	Haltestelle nicht durch Regionallinie angefahren		926 Meppen-Schö'dorf
	177 Meppen-Bawinkel		927 Meppen-Schöningsdorf
	178 Meppen-Hemsen		929 Meppen-Twist
	701 Meppen-Nordhorn		930 Meppen-Sögel
	900 Meppen-Geeste		911 Meppen-Haren
	906 Meppen-Bramhar		933 Meppen-Haselünne
	919 Meppen-Emmeln		N7 Meppen-Nachteule

Quelle: Kartengrundlage; Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Legende:



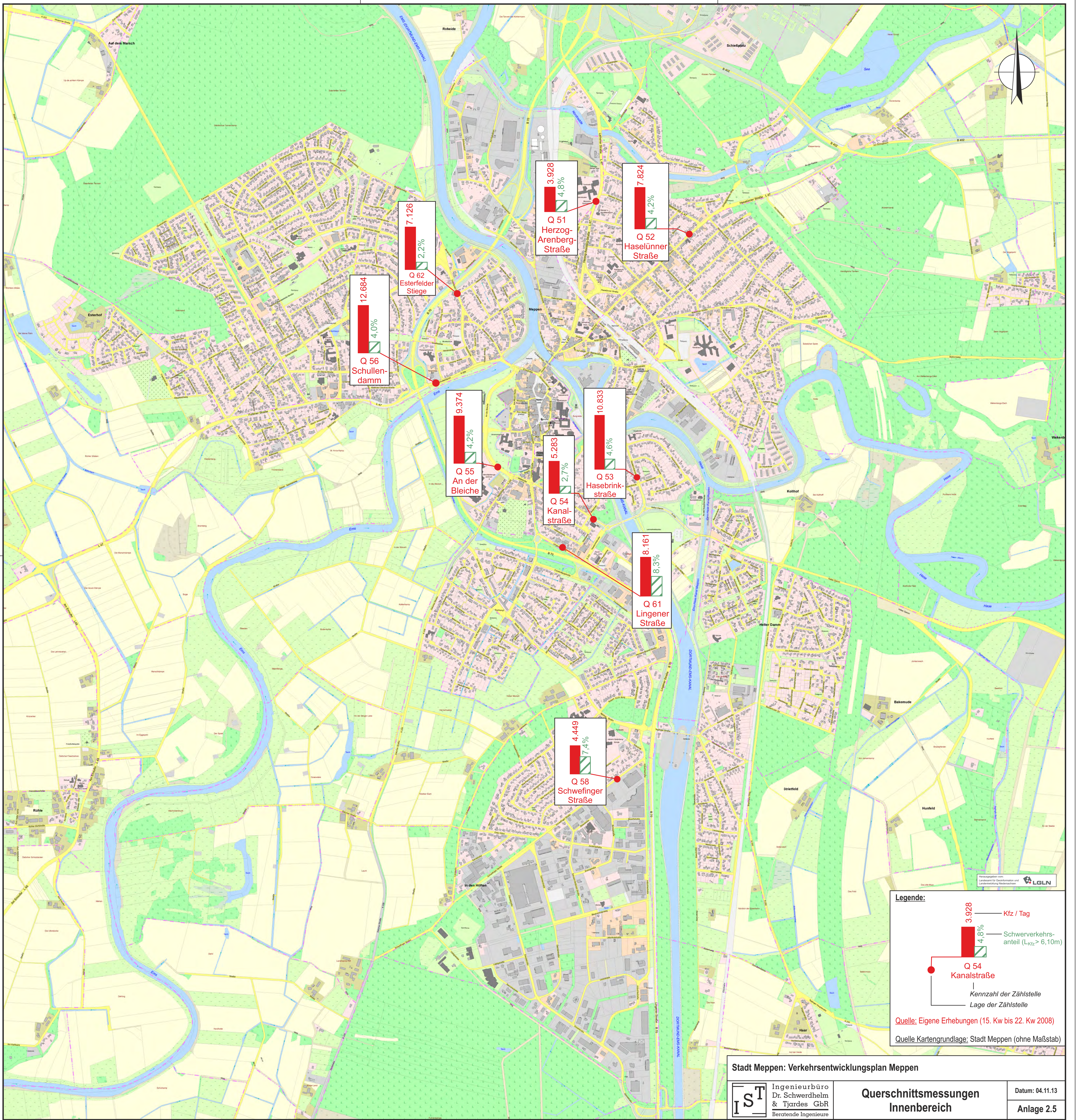
Knotenpunkt

Hochrechnung aus Knotenstromzählung (Do., 19.06.2008)

K 58*: Bahnübergang Teglinger Straße am Erhebungstag gesperrt

Quelle: Eigene Berechnungen

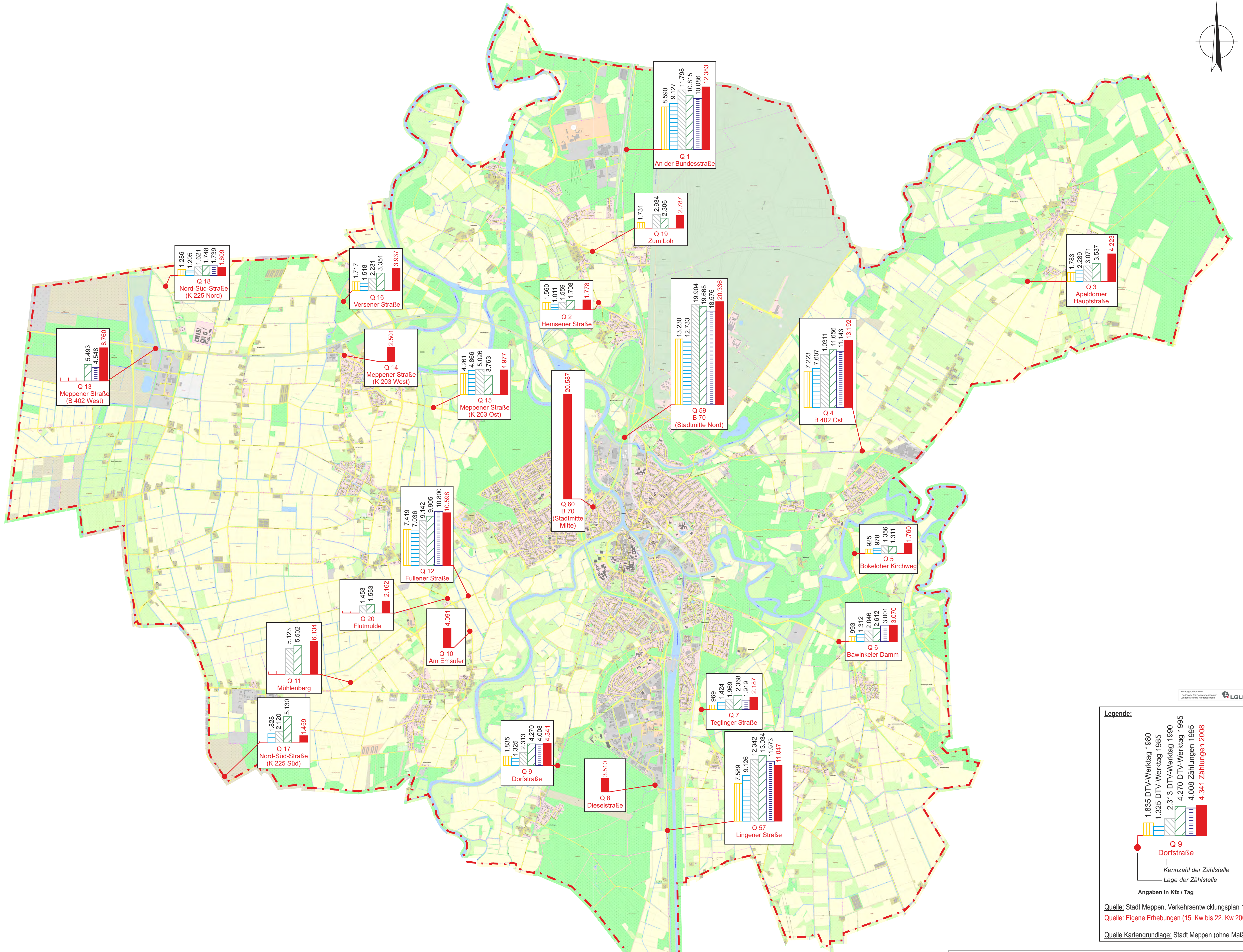
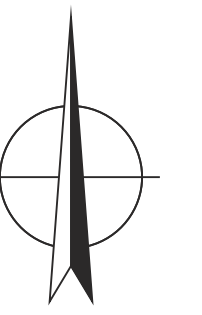
Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Legende:

- Kfz / Tag
- Schwerverkehrsanteil (L_{Kfz} > 6,10m)
- Q 54 Kanalstraße
- Kennzahl der Zählstelle
- Lage der Zählstelle

Quelle: Eigene Erhebungen (15. Kw bis 22. Kw 2008)
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



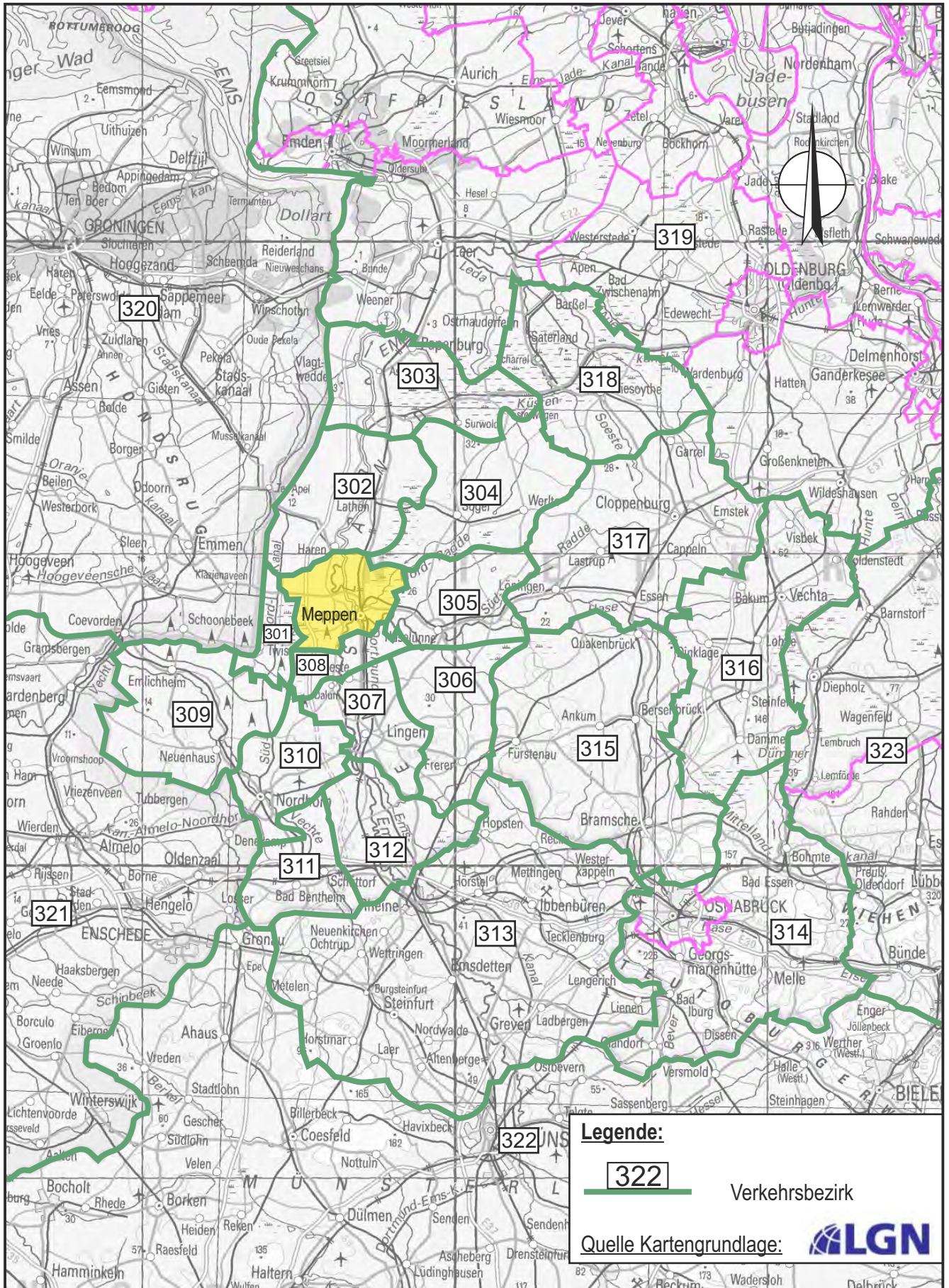
Legende:

1.835 DTV-Werktag 1980
 1.325 DTV-Werktag 1980
 2.313 DTV-Werktag 1990
 4.270 DTV-Werktag 1995
 4.008 Zählungen 1995
 4.341 Zählungen 2008

Q 9 Dorfstraße
 Kennzahl der Zählstelle
 Lage der Zählstelle

Angaben in Kfz / Tag

Quelle: Stadt Meppen, Verkehrsentwicklungsplan 1995
 Quelle: Eigene Erhebungen (15. Kw bis 22. Kw 2008)
 Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen

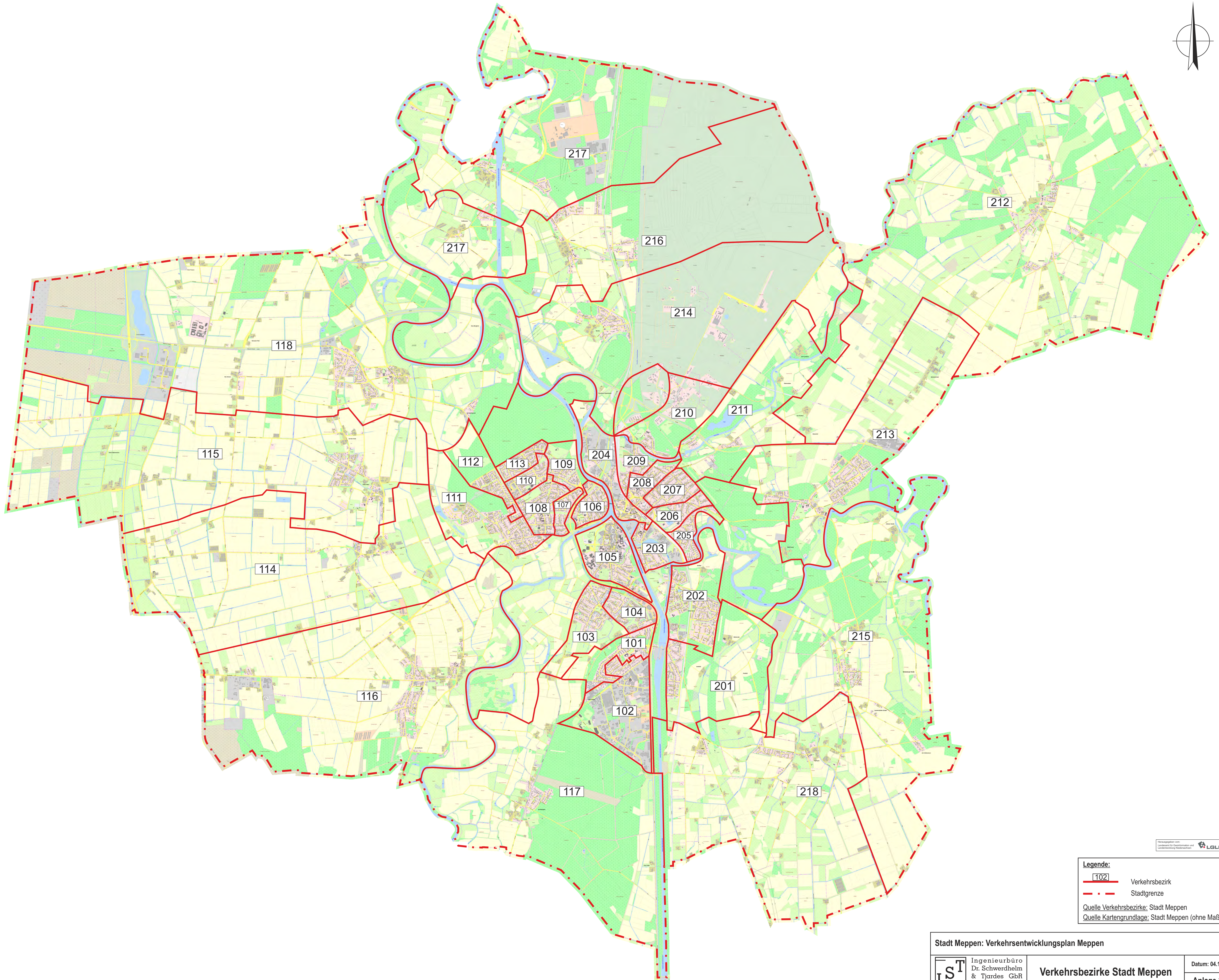
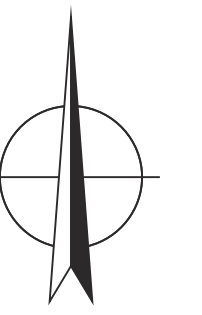


Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

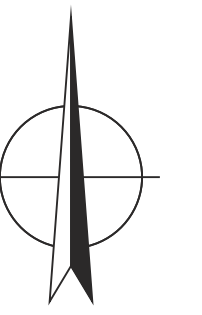
Verkehrsbezirke Umland

Datum: 04.11.13

Anlage 2.3



Legende:
[102] Verkehrsbezirk
- - - - - Stadtgrenze
Quelle Verkehrsbezirke: Stadt Meppen
Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Querschnittsmessungen

Nr.	Bezeichnung
Q1	An der Bundesstraße (B 70 Nord)
Q2	Hensener Straße
Q3	Apeldorner Hauptstraße (K 205)
Q4	B 402 Ost
Q5	Bokeloher Kirchweg
Q6	Bawinkeler Damm
Q7	Teglinger Straße
Q8	Lingener Straße (B 70 Süd)
Q9	Dorfstraße
Q10	Am Emsufer (L 48 Süd)
Q11	Mühlenberg (L 47 West)
Q12	Fullener Straße (L 47 Ost)
Q13	Meppener Straße (B 402 West)
Q14	Meppener Straße (K 203 West)
Q15	Meppener Straße (K 203 Ost)
Q16	Versener Straße (L 48 Nord)
Q17	Nord-Süd-Straße (K 225 Süd)
Q18	Nord-Süd-Straße (K 225 Nord)
Q19	Zum Loh
Q20	Flutruide (L 48 Mitte)

Q51	Herzog-Arenberg-Straße
Q52	Haselinner Straße
Q53	Haselbrinkstraße
Q54	Kanalstraße
Q55	An der Bleiche
Q56	Schullendamm
Q57	Dieselstraße
Q58	Schwefinger Straße
Q59	B 70 / Stadtmitte Nord
Q60	B 70 / Stadtmitte Mitte
Q61	Lingener Straße
Q62	Esterfelder Stege

Q70 Goetheallee (Nur Radfahrer und Fußgänger)

Knotenstromzählungen

Nr.	Bezeichnung
K1	Hensener Straße / Zum Loh
K2	Slavener Straße / Berßener Straße
K3	B 402 / Am Geelen
K4	B 402 / Haselinner Straße
K5	B 70 / B 402, Anschlussstelle West
K6	B 70 / B 402, Anschlussstelle Ost
K7	Lathener Straße / Lathener Straße
K8	Bawinkler Damm / Bokeloher Kirchweg
K9	Bawinkler Damm / Lehrter Straße
K10	Teglinger Hauptstraße / Osterbroker Straße
K11	B 70 / Dieselstraße, Anschlussstelle Ost
K12	B 70 / Dieselstraße, Anschlussstelle West
K13	Mühlenberg / Am Emsufer
K14	Frankfurter Straße / Meppener Straße

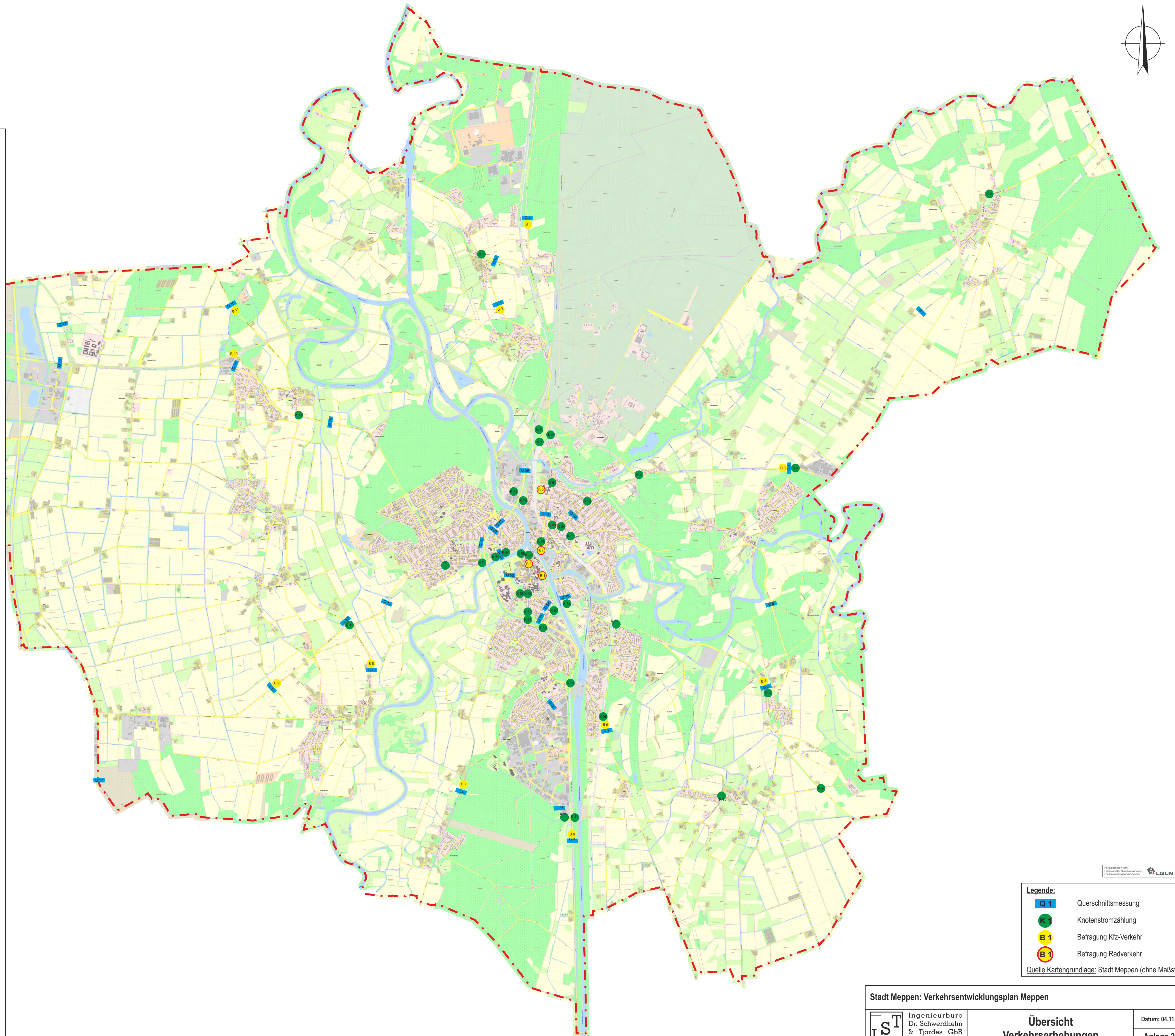
K51	Lathener Straße / Georg-Wesener-Straße
K52	Haselinner Straße / Georg-Wesener Straße
K53	Bokeloher Straße / Vlusstraße
K54	Haselinner Straße / Vlusstraße
K55	Herzog-Arenberg-Straße / Haselinner Straße
K56	Herzog-Arenberg-Straße / Poststraße
K57	Heller Damm / Bramharer Weg
K58	Teglinger Straße / Bramharer Weg
K59	Lingener Straße / Teglinger Straße
K60	Fürslenbergstraße / Anschlussstelle B 70
K61	Fürslenbergstraße / Auf der Herrschwiese
K62	Lingener Straße / Auf der Herrschwiese
K63	Haselbrinkstraße / Kanalstraße
K64	Heller Damm / Haselbrinkstraße
K65	Lingener Straße / Kanalstraße
K66	Wallestraße / Marktstege
K67	Emsestraße / Obergerichtsstraße
K68	Emsestraße / An der Bleiche
K69	Schullendamm / Keislerstraße
K70	B 70 / Schullendamm, Anschlussstelle Ost
K71	B 70 / Schullendamm, Anschlussstelle West
K72	Schullendamm / Versener Straße
K73	B 70 / Schützenhof, Anschlussstelle West
K74	B 70 / Schützenhof, Anschlussstelle Ost

Befragungen Kfz-Verkehr

Nr.	Bezeichnung
B1	An der Bundesstraße (B 70, nördlich)
B2	Papenbuschstraße
B3	B 402, E 233 (östlich)
B4	Bawinkler Damm
B5	Teglinger Straße
B6	B 70 (südlich)
B7	Dorfstraße
B8	Am Emsufer (L 48)
B9	Mühlenberg (L 47)
B10	Meppener Straße (B 402, E 233 westlich)
B11	Frankfurter Straße (L 48)

Befragungen Radverkehr

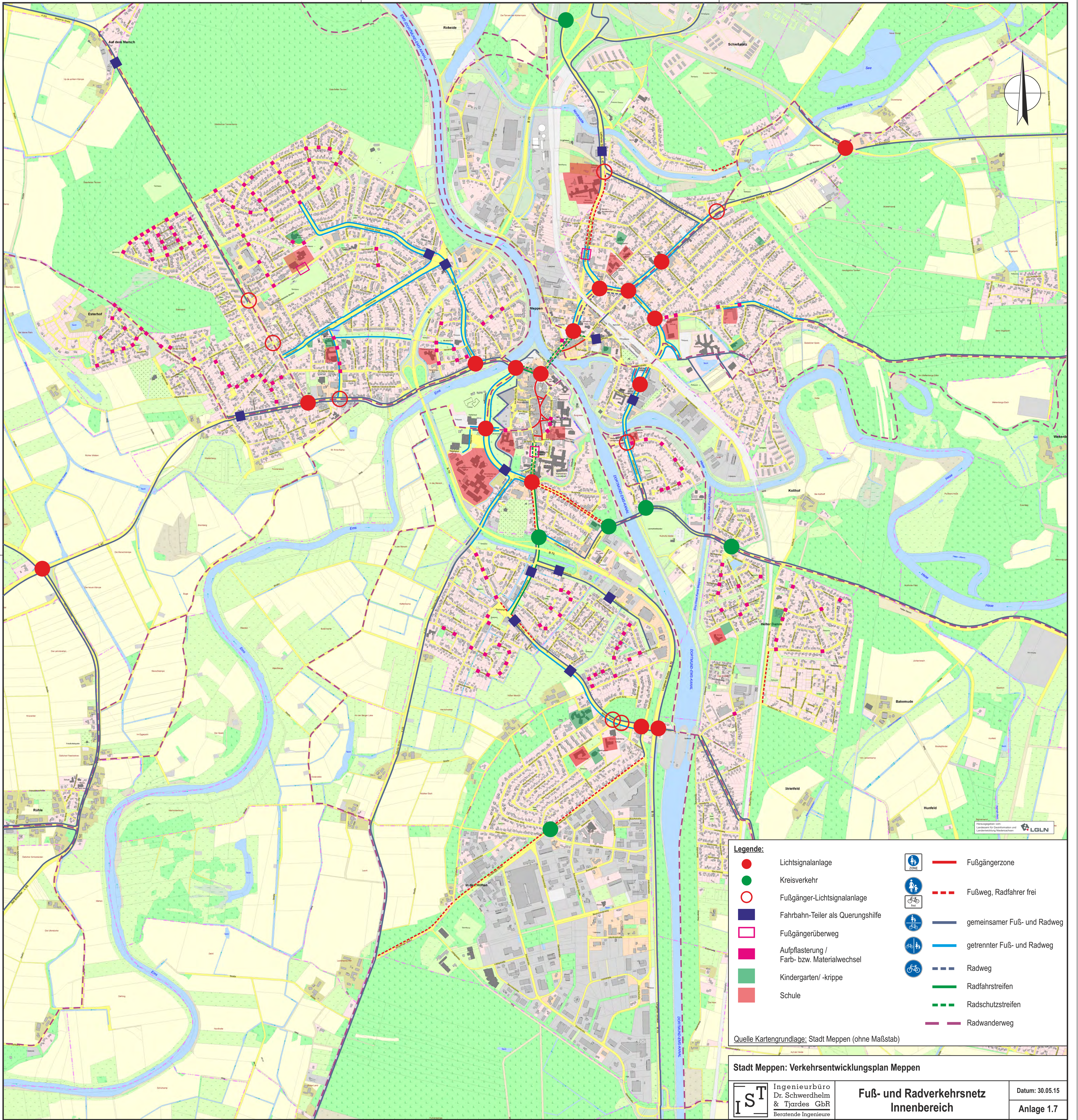
Nr.	Bezeichnung
B1	Windhorstymasium
B2	Marianum
B3	Fußgängerzone Windhorstplatz
B4	MEP



Legende:

- Q 1 Querschnittsmessung
- Knotenstromzählung
- Befragung Kfz-Verkehr
- Befragung Radverkehr

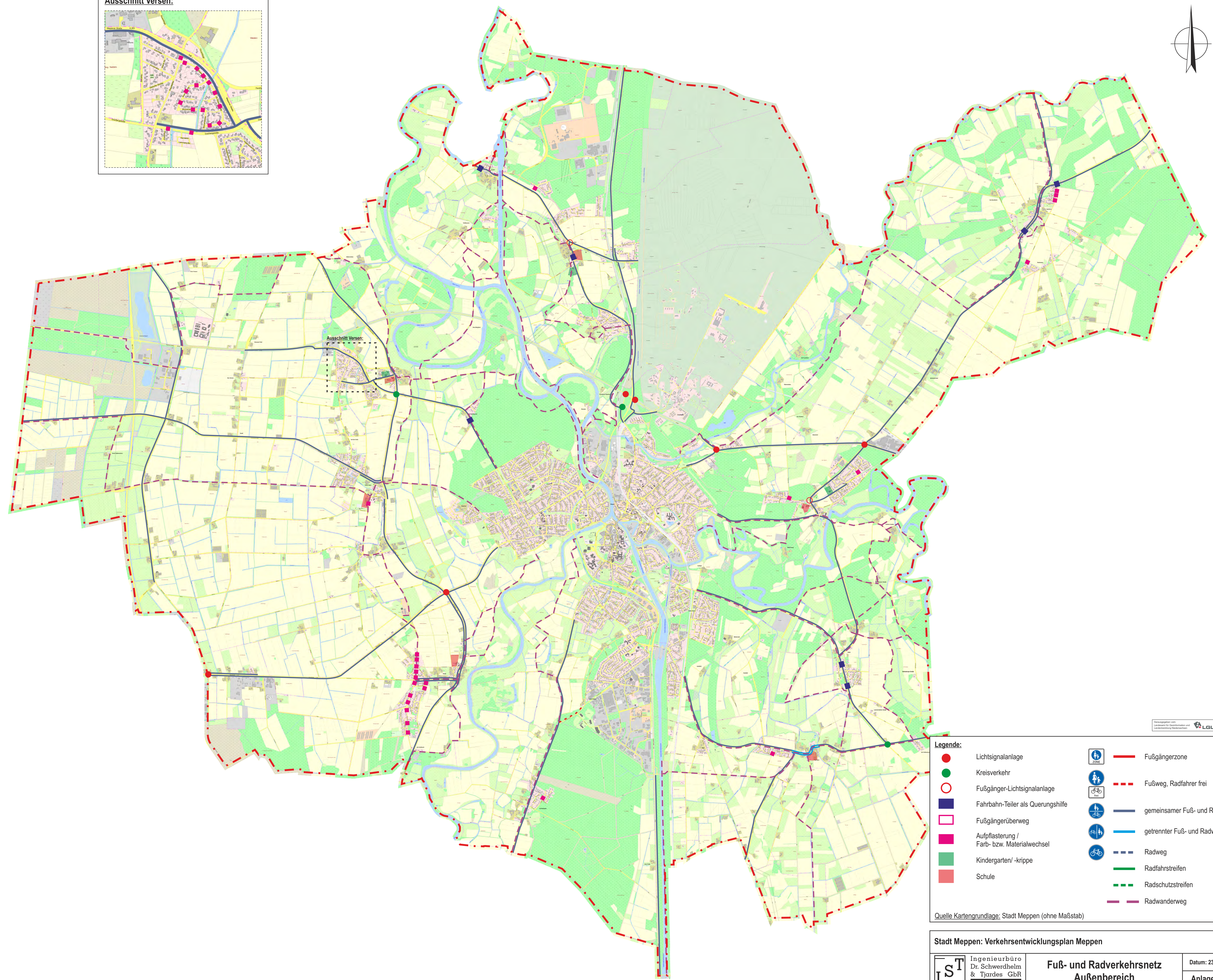
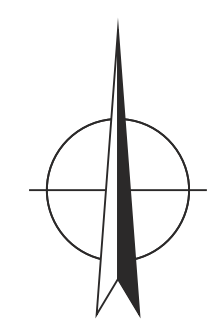
Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



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)

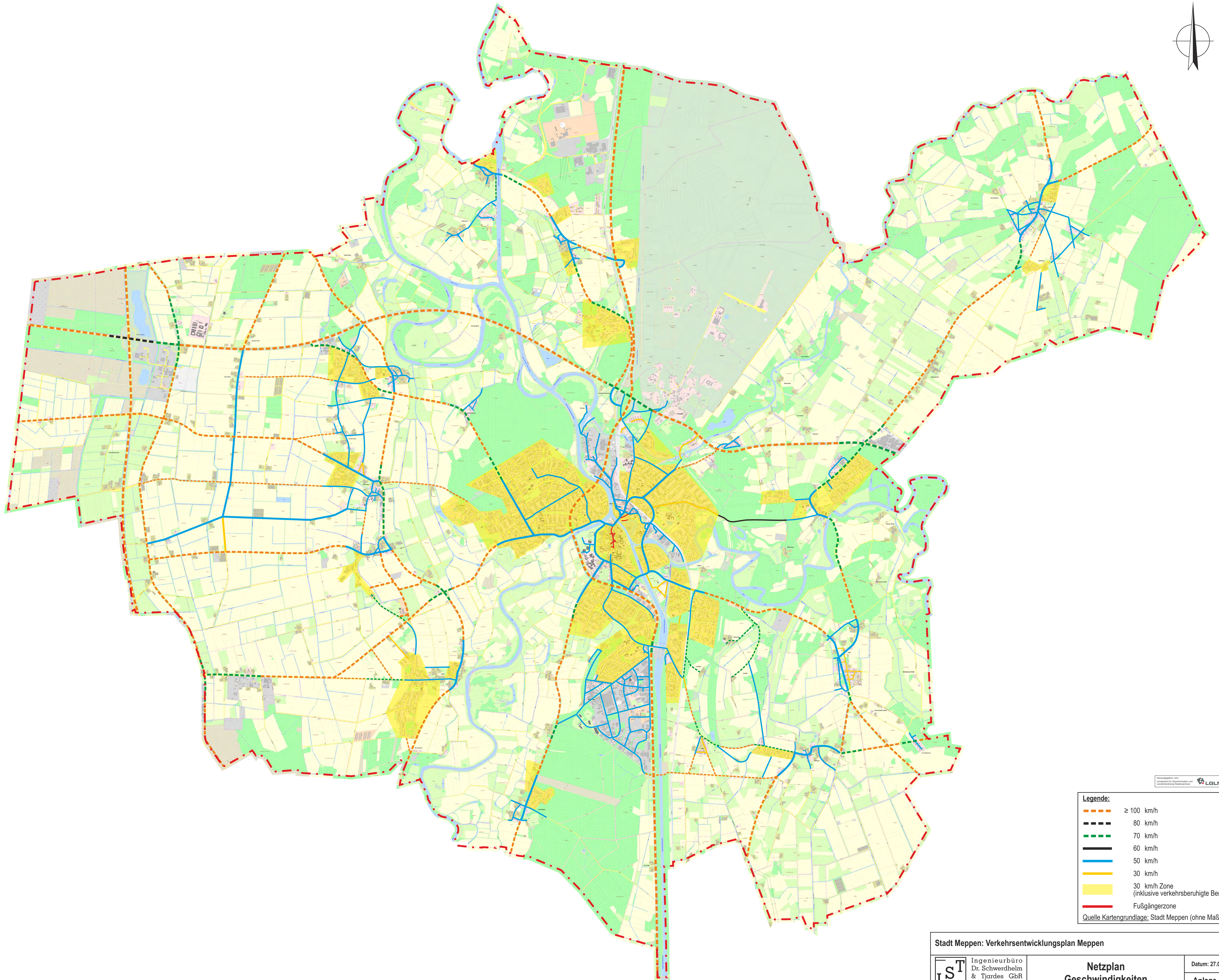
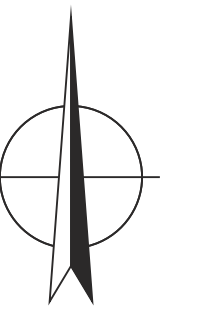


Legende:

	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)

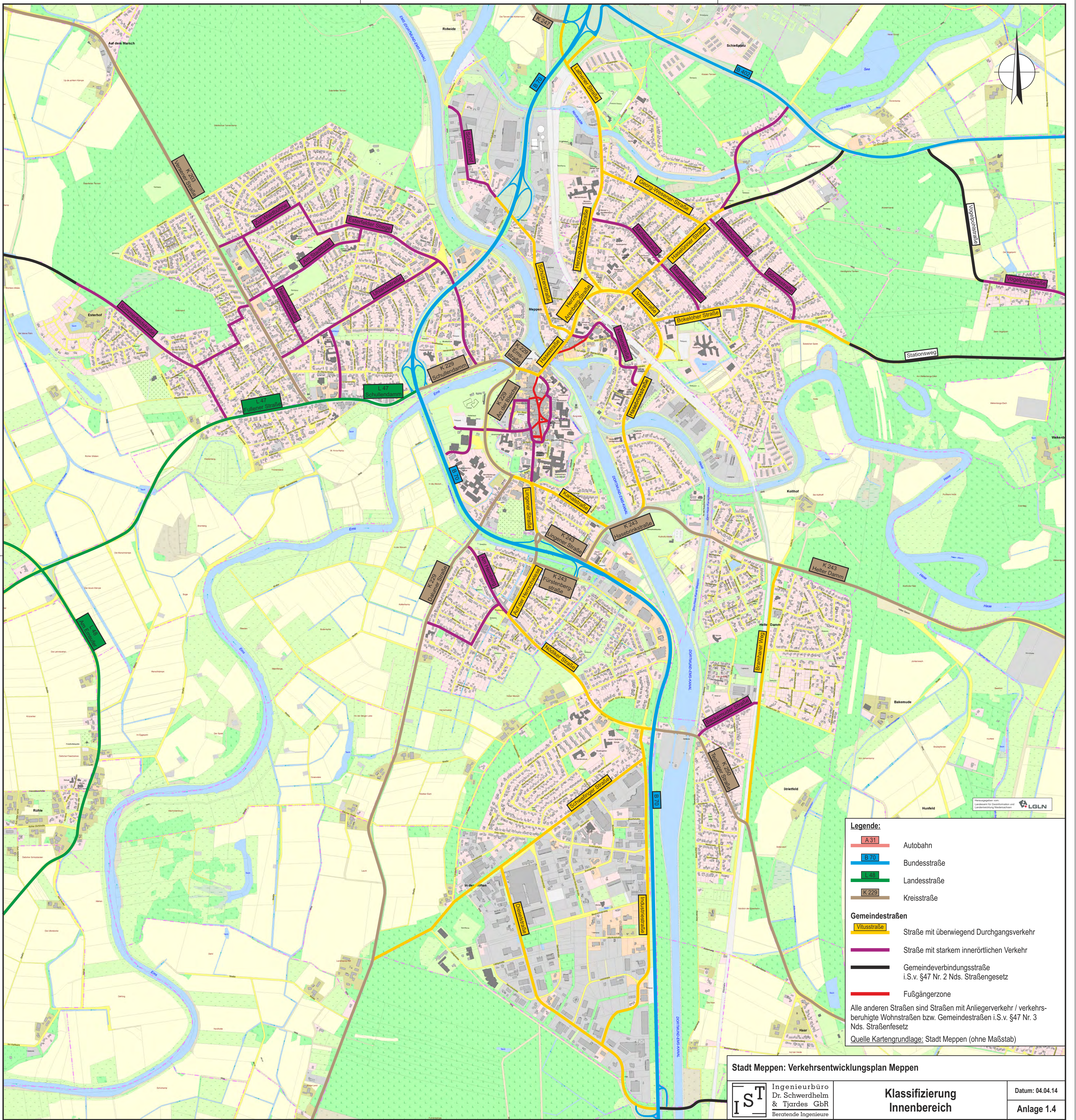
Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Heruntergeladen von
Landrat von Osnabrück und
Landesregierung Niedersachsen



- 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)



Legende:

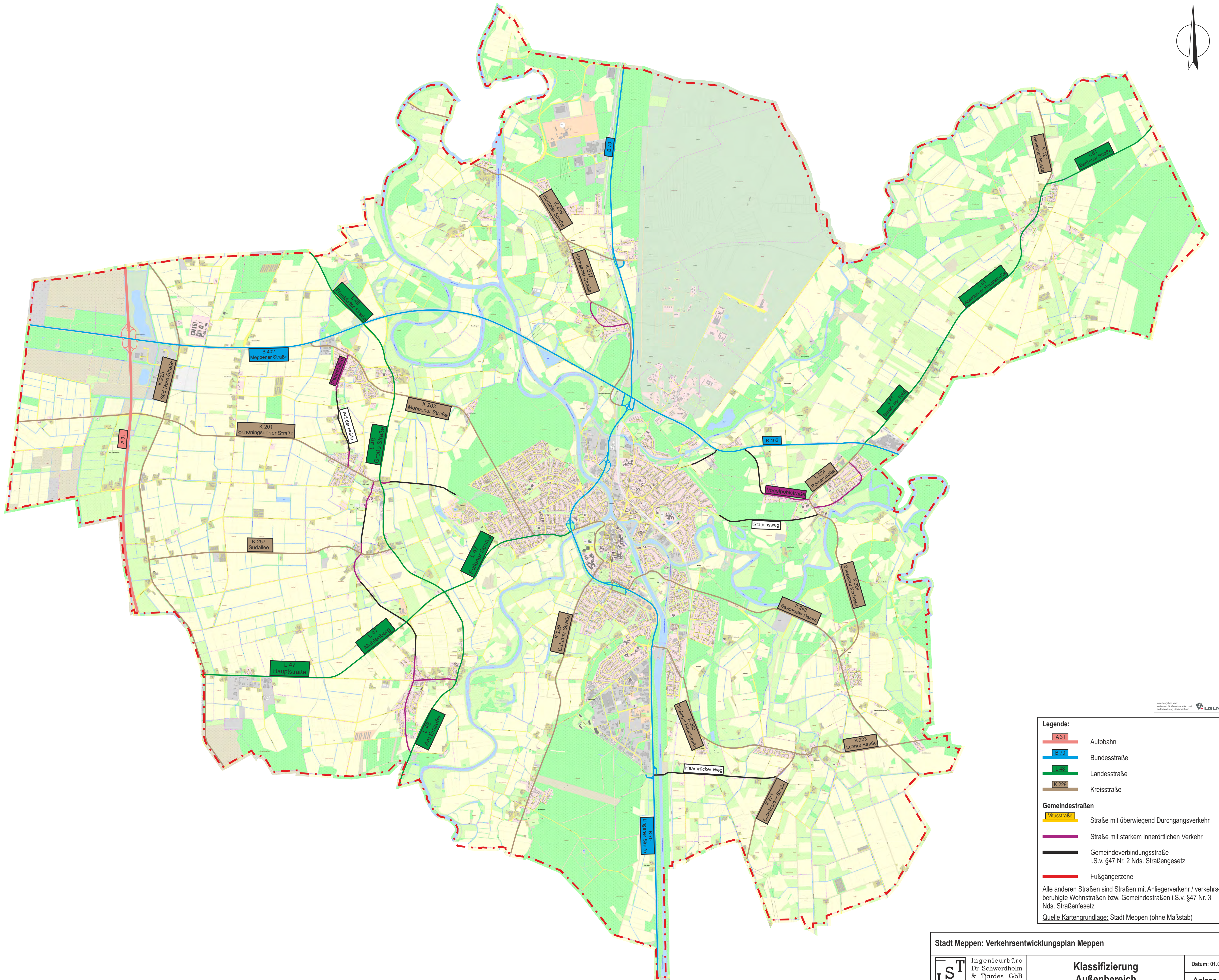
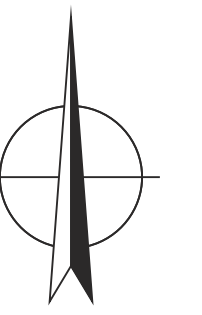
- A 31 Autobahn
- B 70 Bundesstraße
- L 47 Landesstraße
- K 229 Kreisstraße

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)



Legende:

- A 31 Autobahn
- B 70 Bundesstraße
- L 48 Landesstraße
- K 229 Kreisstraße

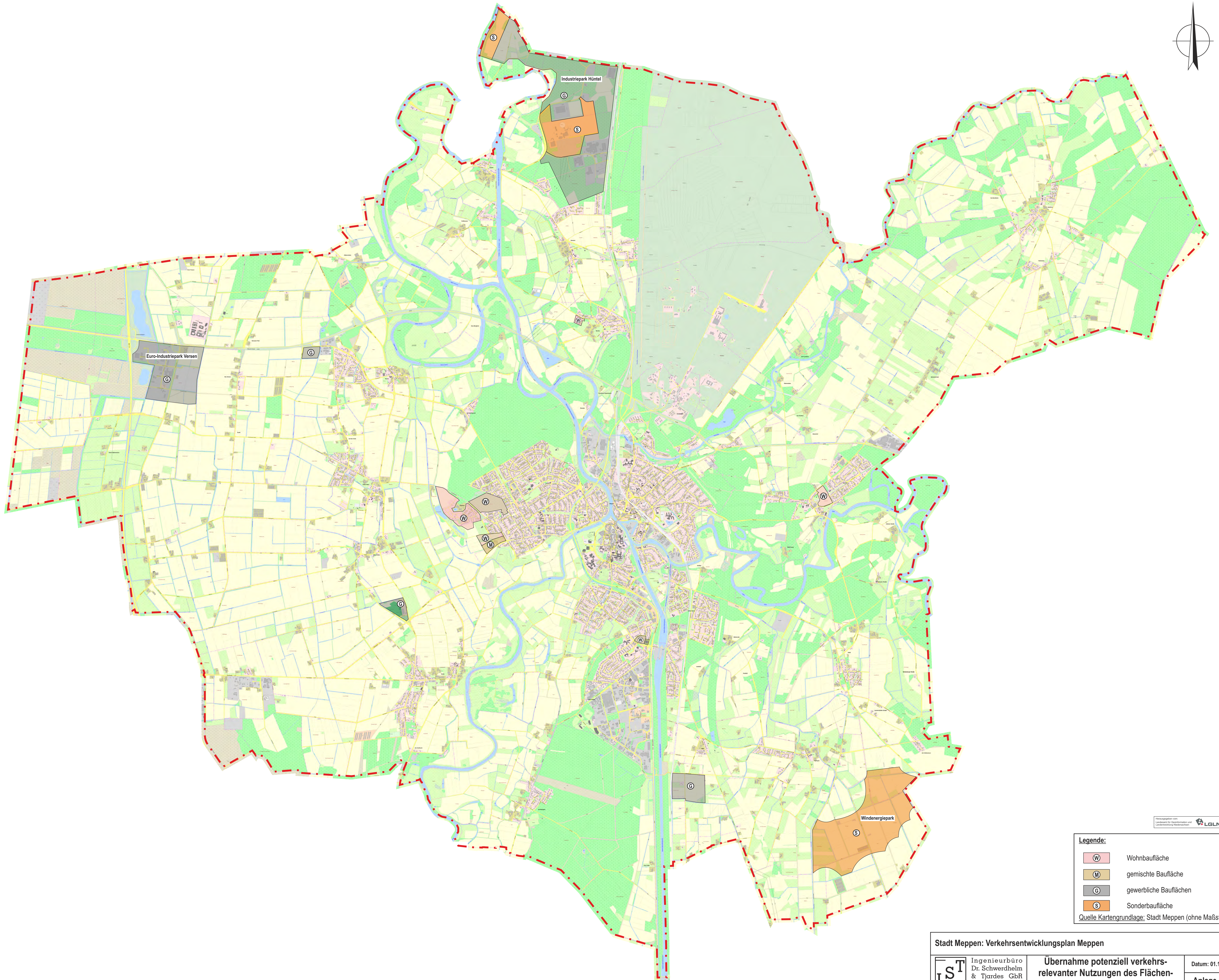
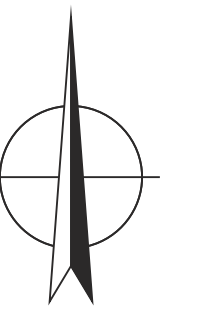
Gemeindestraßen

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

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

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)

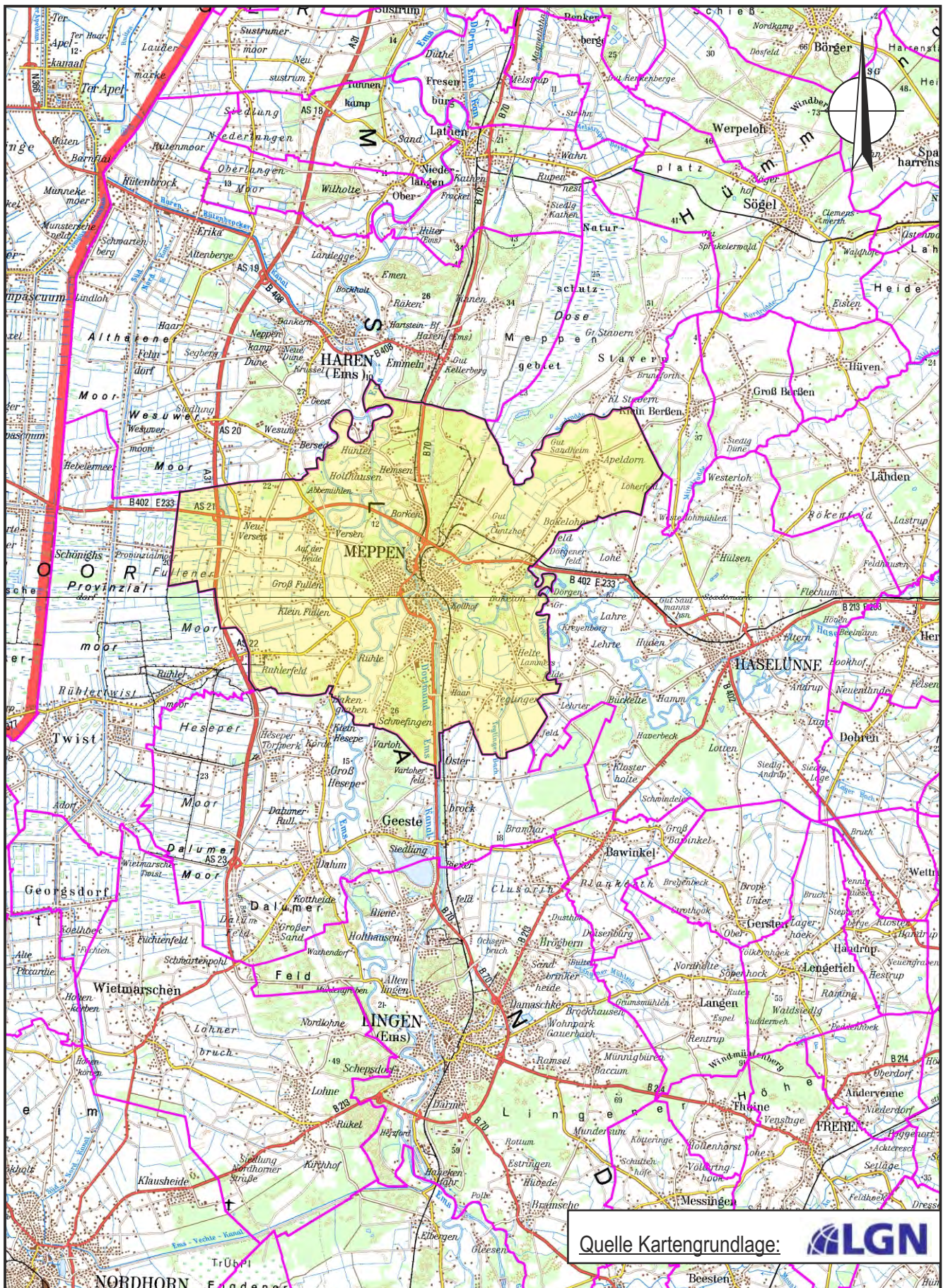




Legende:

W	Wohnbaufläche
M	gemischte Baufläche
G	gewerbliche Bauflächen
S	Sonderbaufläche

Quelle Kartengrundlage: Stadt Meppen (ohne Maßstab)



Quelle Kartengrundlage: **ILGN**

Stadt Meppen: Verkehrsentwicklungsplan Meppen



Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Übersichtskarte

Datum: 05.07.13

Anlage 1.1