



# Gemeinde Nottuln Integriertes Verkehrskonzept

Analysebetrachtungen und Planfalluntersuchung

16.11.2010

- Zwischenergebnisse -



## Gliederung

- Analysebetrachtungen
- Verkehrsmodell – Grundlagen und Planfälle
- weiteres Vorgehen

## Analysebetrachtungen – Grundlagenermittlung



### ■ Verkehrserhebung:

- 22 Knotenpunkte
- 15-19 Uhr

### ■ Verkehrsbefragung:

- 7 Querschnitte
- 15-19 Uhr

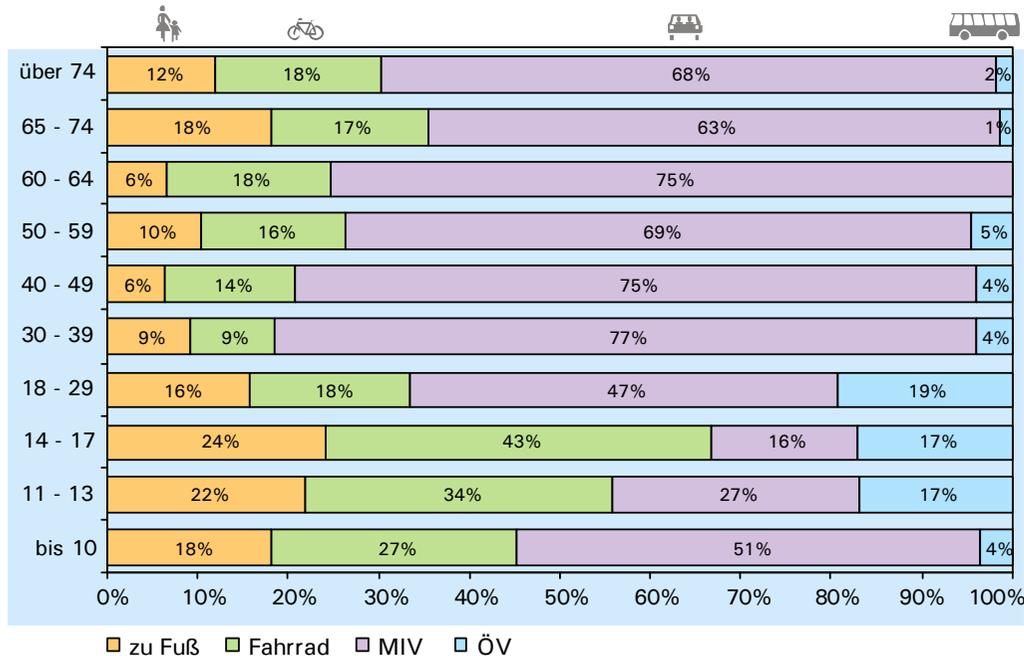
### ■ Haushaltsbefragung:

- 6.000 Fragebögen

### ■ Durchführung:

- Schüler Gymnasium Nottuln
- Polizei Coesfeld
- Gemeinde Nottuln

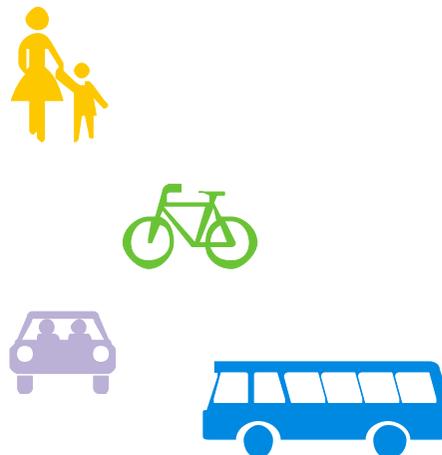
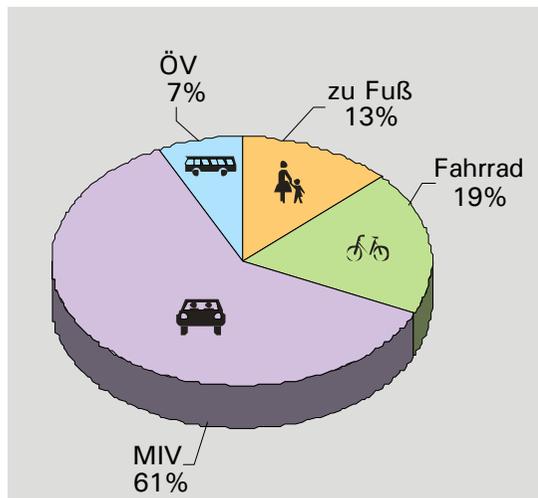
## Analysebetrachtungen – Mobilitätsverhalten



### ■ Mobilitätsverhalten

#### (Haushalt- und Verkehrsbefragung):

- hoher Motorisierungsgrad
- viele Wege werden allein zurückgelegt (Pkw)
- überwiegend junge Menschen nutzen den ÖV (Ausbildung)
- im Alter hohe Mobilität (ÖV hat kaum Bedeutung)
- häufige Verkehrszwecke sind Freizeit und Versorgung
- Nottulner sind mit dem Verkehrsangebot (Angebot ÖPNV, Radfahrer, Parken im Ortskern von Nottuln) zufrieden



# Analysebetrachtungen – Sensibilitätsanalyse

Ortsteil/ Straßenabschnitt	Bewertung	Handlungsbedarf	Reduzierung der Verkehrsbelastung	städtetypische Integration (Gestaltung, Geschwindigkeit)
<b>Nottuln</b>				
Daruper Str./Potthof	sensibel	hoch	erfüllt (Bau OU Nottuln)	erforderlich
Hagenstr./Heriburgstr.	sensibel bis sehr sensibel	mittel	nicht möglich	sinnvoll
Oberstockumer Weg	sensibel	gering	möglich (Netzergänzungen)	erfolgt
Niederstockumer Weg	sensibel bis sehr sensibel	gering	möglich (Netzergänzungen)	erfolgt
Rudolph-Harbig-Str.	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Dülmener Str.	sensibel bis sehr sensibel	mittel	nicht möglich	sinnvoll
Schapidtener Str.	sensibel	hoch	nicht möglich	erforderlich
Havixbecker Straße	sensibel*	hoch	nicht möglich	erforderlich
Olympiastr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Bodelschwinghstr.	sensibel	gering**	nicht möglich	erfolgt
Steinstr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Antonistr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Lerchenhain	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Burgstraße	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Stiftstraße	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Stiftsplatz	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Kirchplatz	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Schlaunstraße	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
<b>Darup</b>				
Coesfelder Str.	sensibel	hoch	erfüllt (Bau OU Darup)	erforderlich
Roruper Str.	sensibel	gering	erfüllt (Bau OU Darup)	sinnvoll
Billerbecker Str.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
<b>Schapidetten</b>				
Roxeler Str. - Nord	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Roxeler Str. - Ost	sehr sensibel	mittel	nicht möglich	erforderlich
<b>Appelhülsen</b>				
Bahnhofstr.	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Münsterstr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
KP Münsterstr./Bahnhofstr.	sensibel***	hoch	nicht möglich	erforderlich

ung



\* aufgrund der straßenräumlichen Situation (fehlende Fußgänger- und Radverkehrsanlagen) wird der Straßenraum als sensibel definiert und ein entsprechender Handlungsbedarf abgeleitet

\*\* nach Auswertung der Ergebnisse des Verkehrsmodells kann sich zukünftig eine höherer Handlungsbedarf bzw. eine städtebauliche Integration ergeben

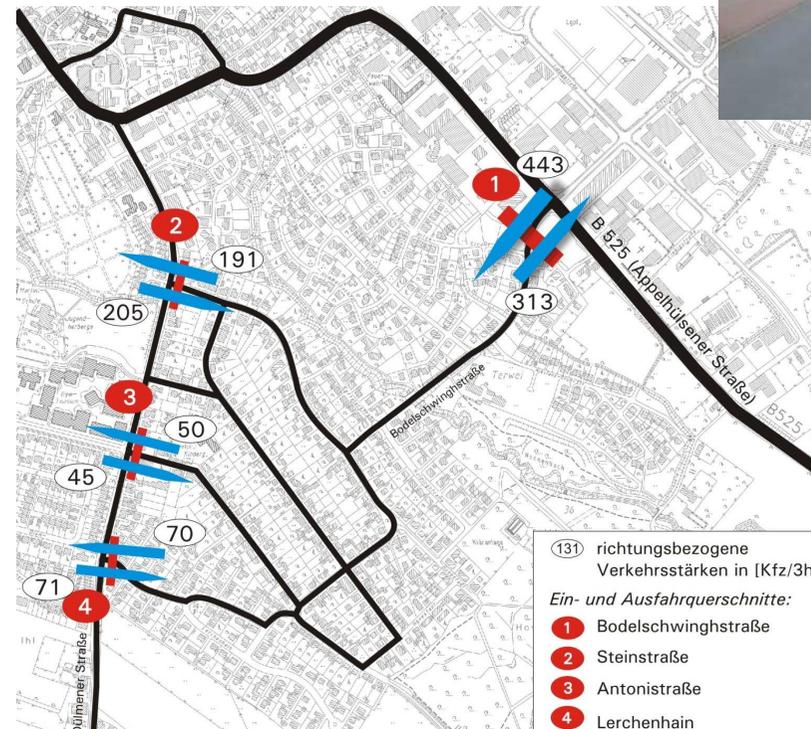
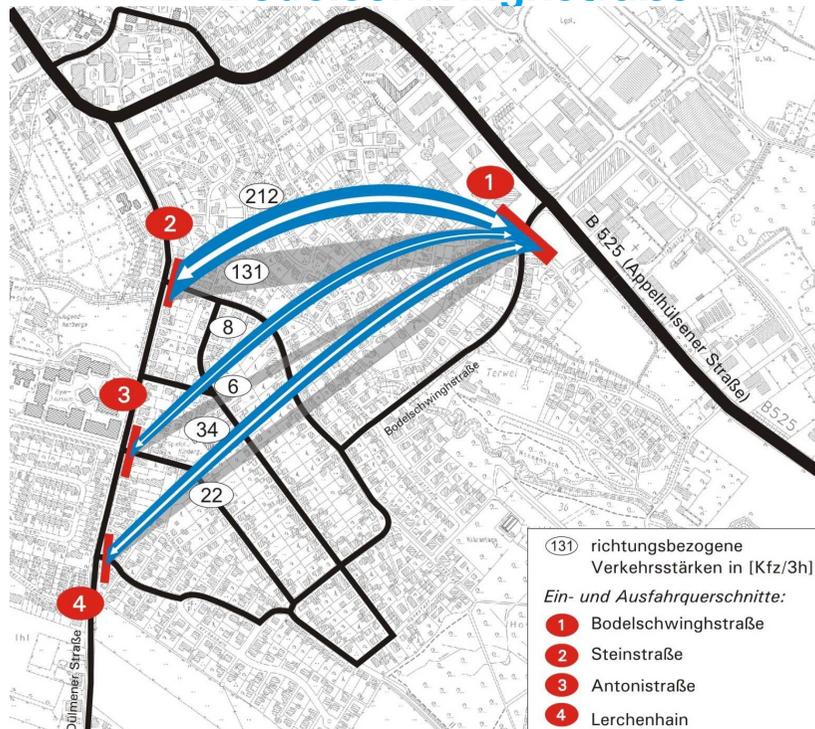
\*\*\* Überdimensionierung des Knotenpunktes, schlechte Überquerungsqualität und Begehbarkeit des Knotenpunktes für Fußgänger und Radfahrer

B  
– kaum sensibel –

– relativ sensibel –

# Analysebetrachtungen – Durchgangsverkehr

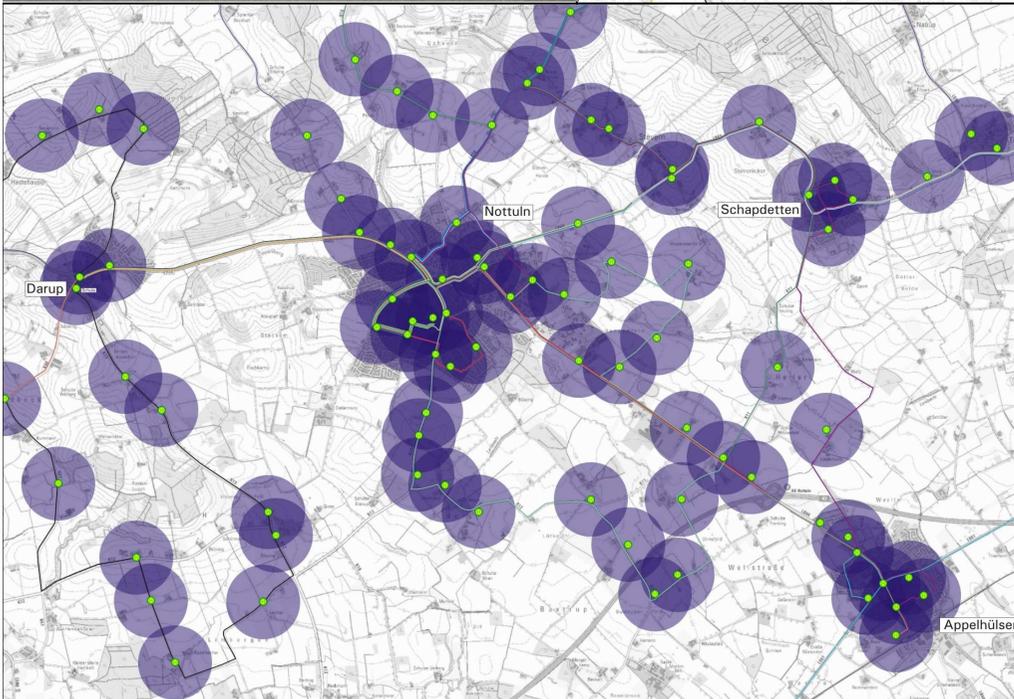
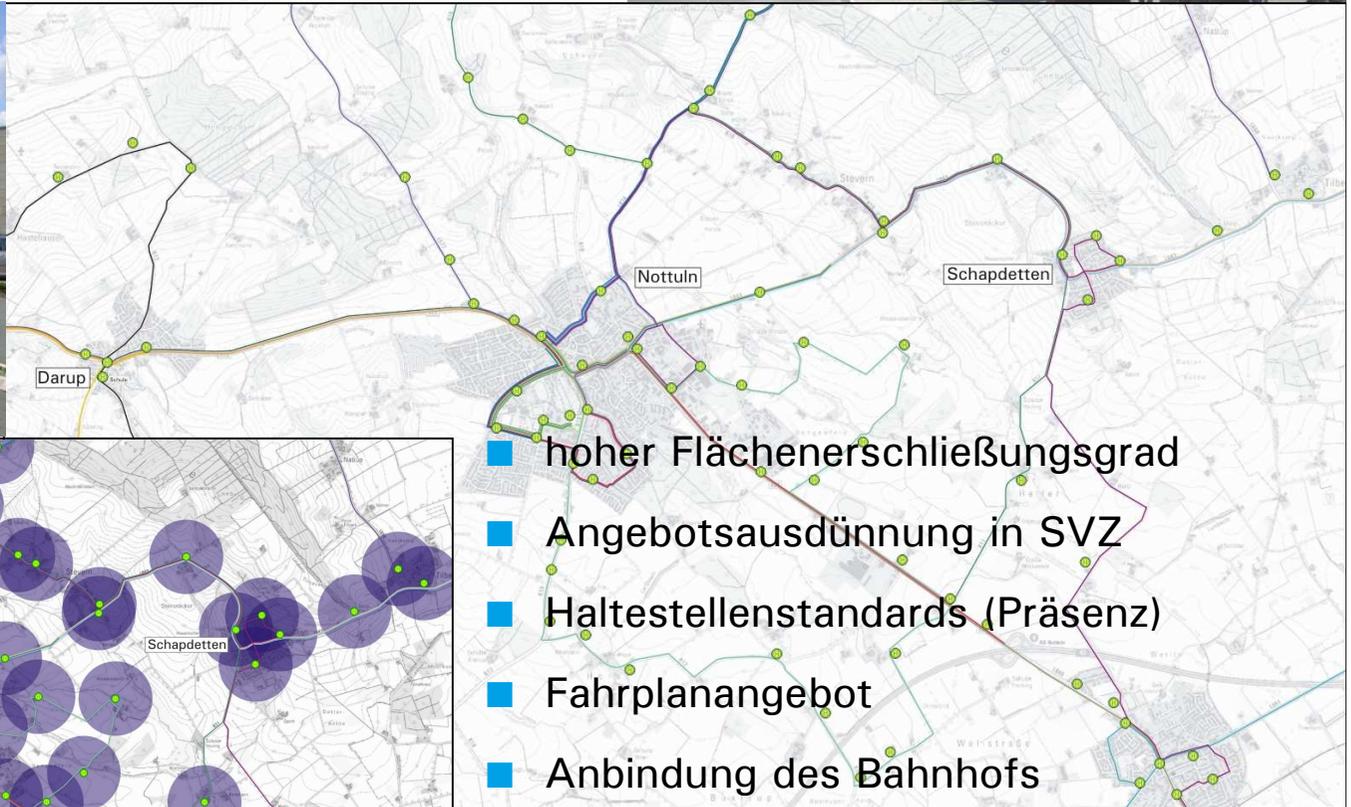
## Bodelschwingstraße



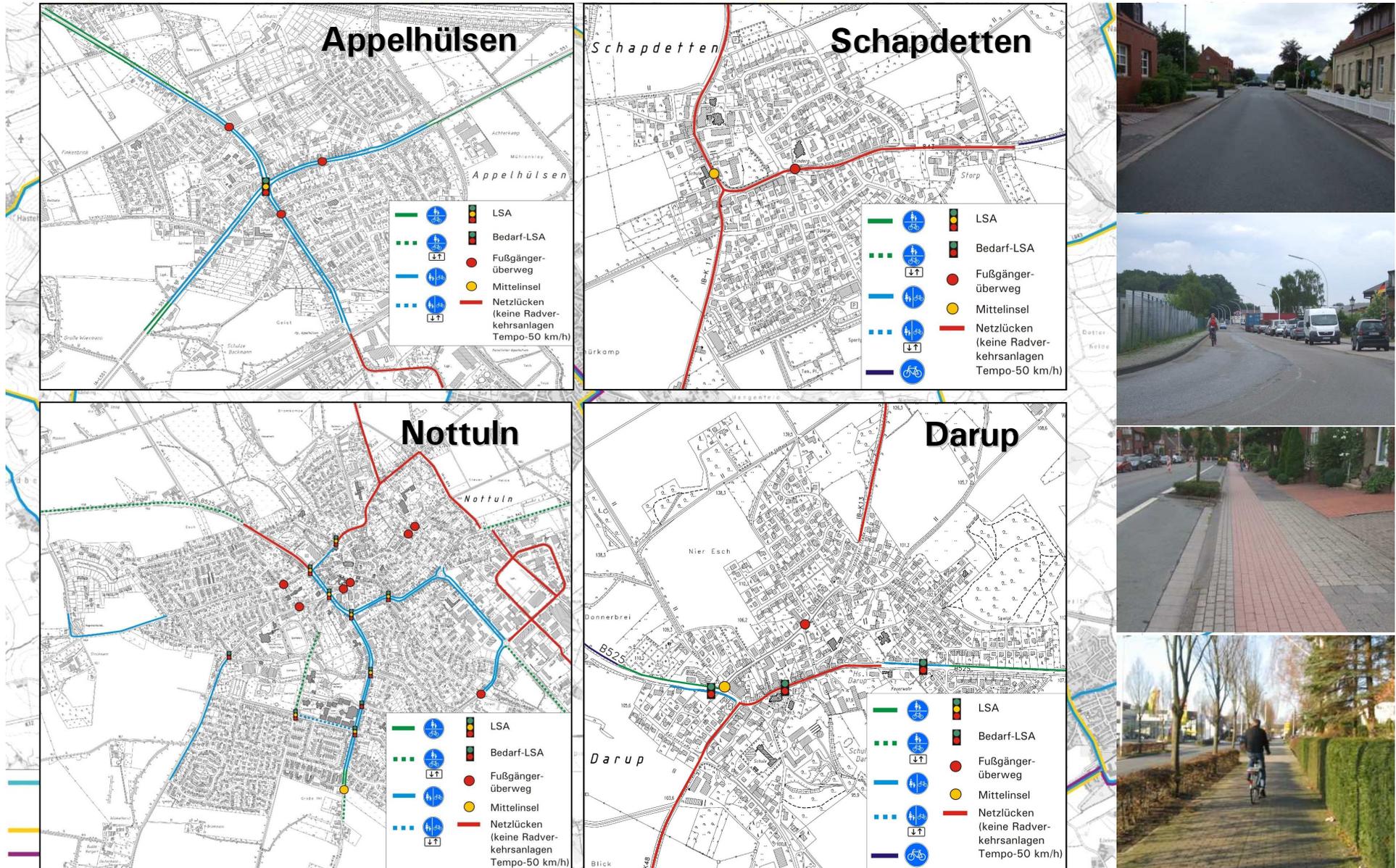
- Kennzeichenerfassung im Nachmittagszeitraum von 15-18 Uhr an 4 Querschnitten (inkl. Freizeit- und Versorgungsverkehr sowie Bringen und Holen)
- etwa 23 % Durchgangsverkehr (DV = 413 Kfz/3h)
- etwa 77 % Quell- und Zielverkehr (QV = 625 Kfz/3h; ZV = 763 Kfz/3h)

# Analysebetrachtungen – ÖPNV

## Liniennetz und Erschließungsqualität



# Analysebetrachtungen – Radverkehr



## Analysebetrachtungen – Ortsteilwerkstätte

### Schapdetten

- Durchgangsverkehr in den Wohnquartieren
- Verkehrssicherheit (zu hohes Geschwindigkeitsniveau)
- ÖPNV
- Parken im Bereich der Schule

### Appelhülsen

- Überquerbarkeit (z. B. Lindenstraße) und Anbindung des Sportzentrums an die Lindenstraße
- Durchgangsverkehr (insbesondere Schleichverkehre)
- Knotenpunkt Münsterstraße/Bahnhofstraße
- ÖPNV
- Bahnübergang (Straßenbeschaffenheit, Umgehung)
- Touristischer Radverkehr
- Fußwegverbindung zwischen den Wohnquartieren Alte Landstraße und Bakenstraße

### Darup

- Darup als „Tempo-30-Zone“
- Coesfelder Straße
- Roruper Straße
- Billerbecker Straße
- ÖPNV-Anbindung
- Kindergarten „Am Hagenbach“
- Durchgangsverkehr in den Wohnquartieren
- Schulwegsicherung/Gehwege

### Nottuln

- Verkehrsbelastung der westlichen Wohnquartiere
- fahrradfreundliches Nottuln
- Beschilderung („Schilderwald“)
- Optimierung von Lichtsignalanlagen/Infrastruktur
- Verkehrssicherheit
- Parken in der Innenstadt
- Oberflächenbeschaffenheit im Ortskern (behindertengerechter Ortskern)
- Lärmbelastung
- Parken im Oberstockumer Weg
- Bodelschwinghstraße
- P + R Parkplatz („Mitfahrer-Parkplatz“ an der B 525)

### ■ Ziel:

- Ergänzung der Analyseergebnisse
- Öffentlichkeitsbeteiligung (Transparenz)
- Diskussion von Lösungsansätzen

### ■ Fazit:

- Potenziale und Defizite
- überwiegend positive Resonanz
- Filtern und Prüfen



# Analysebetrachtungen

## Zusammenfassung



- Stagnation der Verkehrsbelastungen (keine allg. Verkehrszunahme für die Prognose 2025)
- gute Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes
- hohes Geschwindigkeitsniveau
- Überdimensionierung von Knotenpunkten (nicht-motorisierte Individualverkehr ist beeinträchtigt; Unfallpotenziale)



- Fahrplanangebot (Attraktivität der Bürgerbusse; Anbindung an den Bhf.)
- Präsenz, Service, Öffentlichkeitsarbeit (Haltestellen, Mobilitätsberatung)



- Netzlücken; Wegweisung
- Breiten der Verkehrsanlagen z. T. nicht StVO konform
- Oberflächenbeschaffenheit, Überquerbarkeit (Überquerungshilfen; Lichtsignalanlagen; Schulwegsicherung)



- Präsenz, Service, Öffentlichkeitsarbeit



## Verkehrsmodell - Netz

- 53 Bezirke:
  - Bewohner
  - Arbeitsplätze, Schulen
  - Einzelhandel
  - Freizeit
  - Gewerbe
- 6 Straßentypen:
  - BAB, B, K + L, G, HVS, S
  - Merkmale: Kapazität und Reisegeschwindigkeit
- Datengrundlagen:
  - Haushaltsbefragung
  - Verkehrsbefragung
  - Kommunalprofil
  - Ortsbesichtigungen



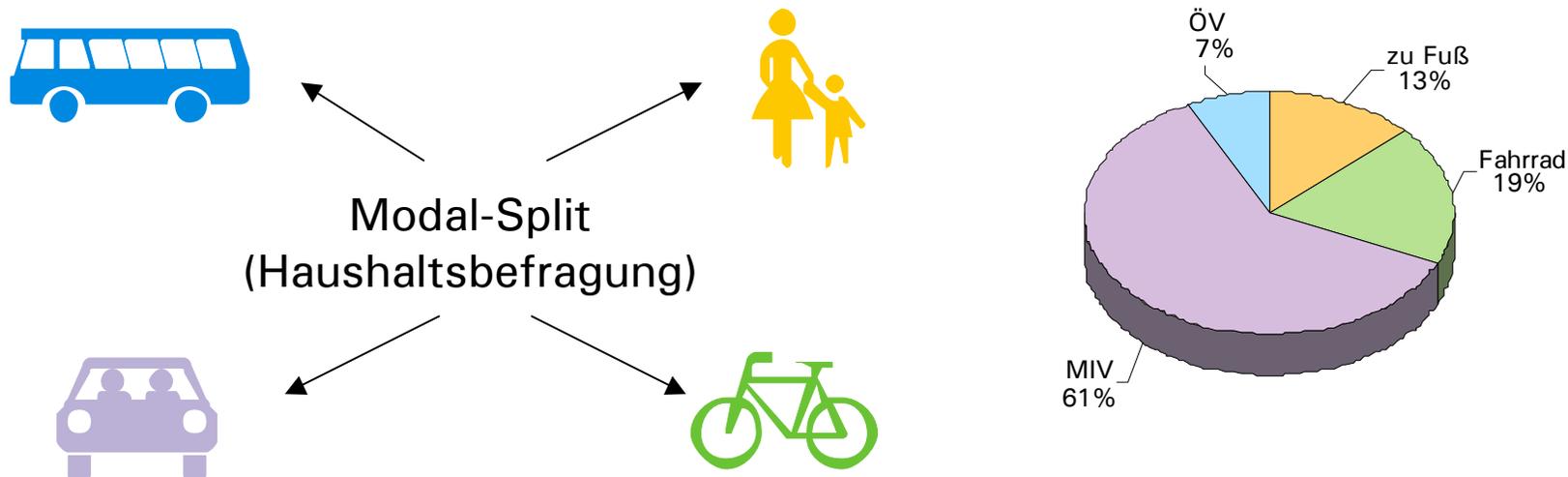
## Verkehrsmodell - Grundlagen

### ■ Verkehrserzeugung:

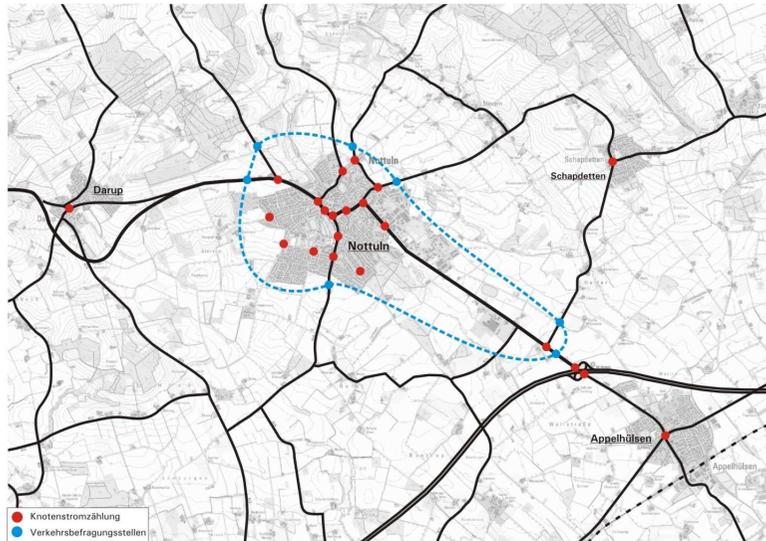
- Verkehrsmatrix aus Haushalts- und Verkehrsbefragung

### ■ Verkehrsumlegung:

- Analyse 2010: heutiges Straßennetz; heutige Verkehrsbelastungen
- Prognose 2025: heutiges Netz; zukünftige Verkehrsbelastungen (Planungsnullfall 2025) -> Beurteilungsmaßstab
- Planfälle 2025: zukünftiges Netz; zukünftige Verkehrsbelastungen



## Verkehrsmodell - Grenzen



### Verkehrserhebung:

- 22 Knotenpunkte
- 15-19 Uhr

### Verkehrsbefragung:

- 7 Querschnitte
- 15-19 Uhr

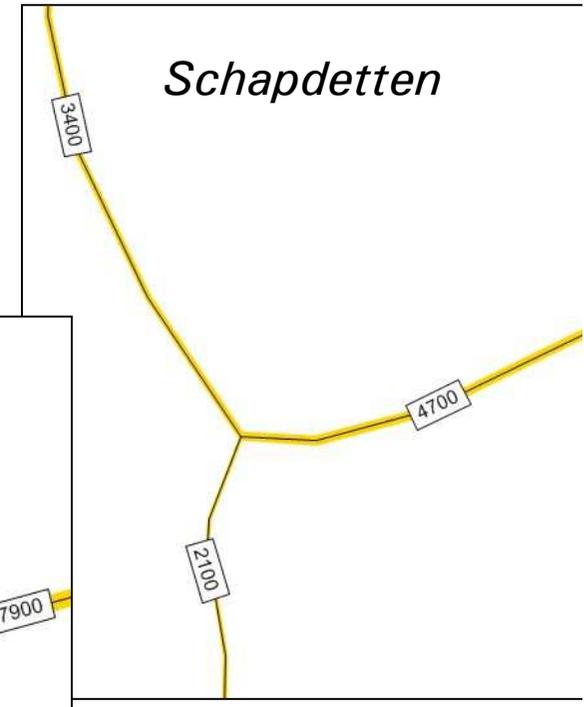
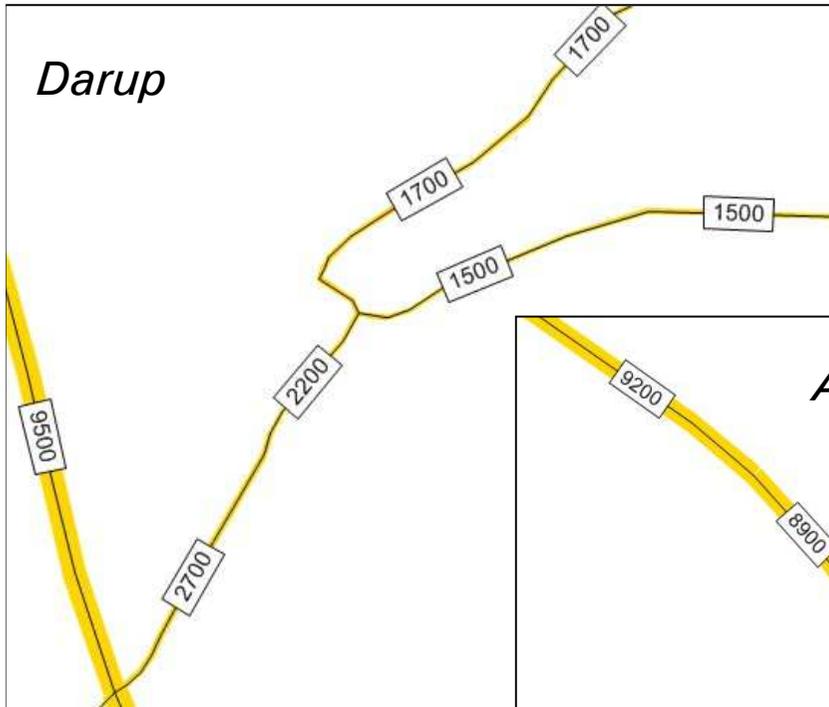
### ■ Grenzen des Verkehrsmodells:

- Detaillierungsgrad: Vereinfachungen und Zusammenfassungen können zu Abweichungen von der Realität führen
- nur Berücksichtigung von verkehrswichtigen Straßen möglich (keine Erschließungsstraßen)
- nicht alle Fahrbeziehungen können abgebildet werden; Konzentration des Verkehrs auf das vorhandene Netz → tendenzielle Mehrbelastung
- Modell bietet keine Ansätze für Detaillösungen – Signalsteuerungen für Knotenpunkte
- Verkehrsmodell stellt lediglich ein Hilfsmittel für die Bearbeitung und Bewertung verkehrsplanerischer Maßnahmen dar



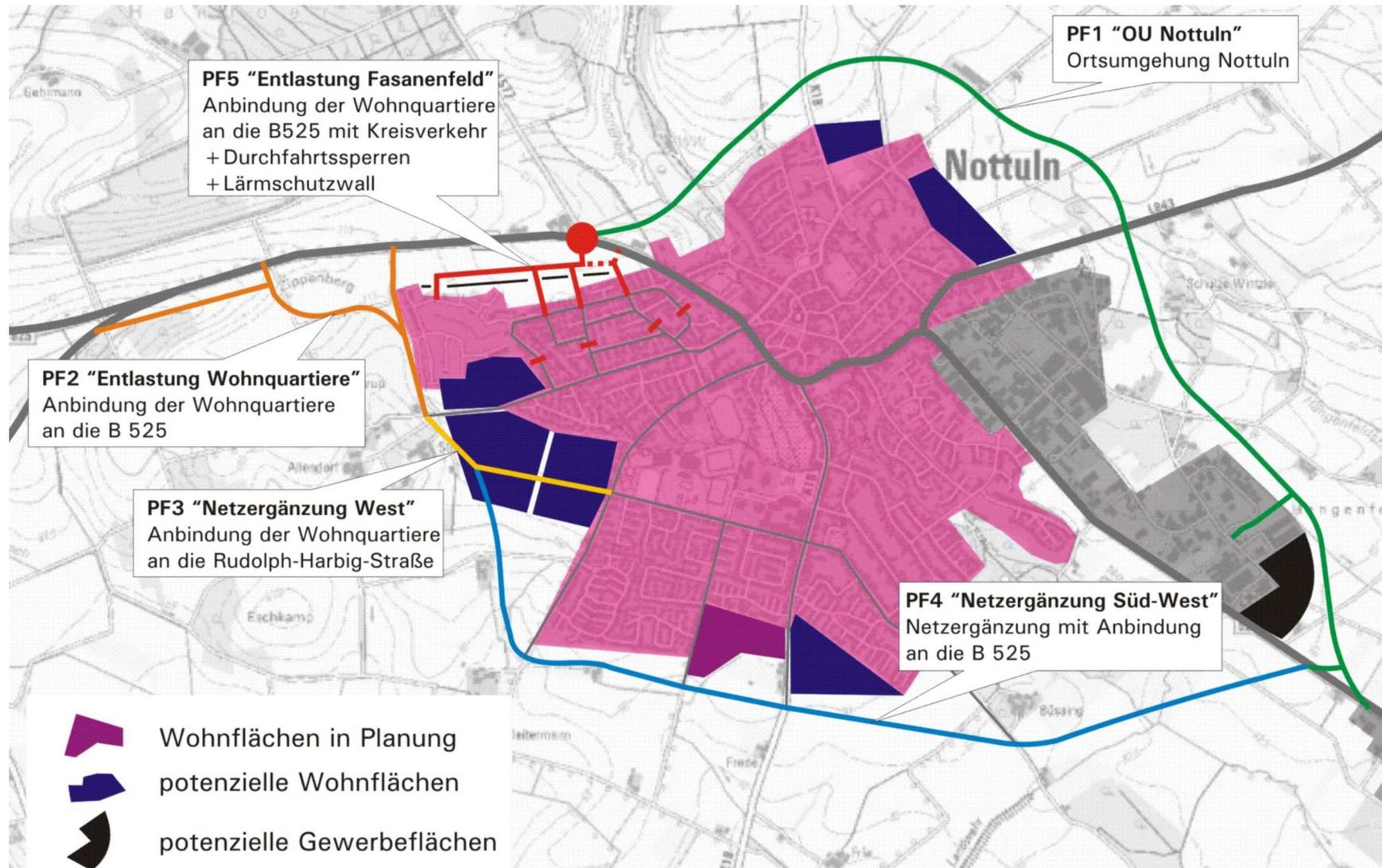
# Verkehrsmodell – Analyse 2010

## Betrachtung der Ortsteile

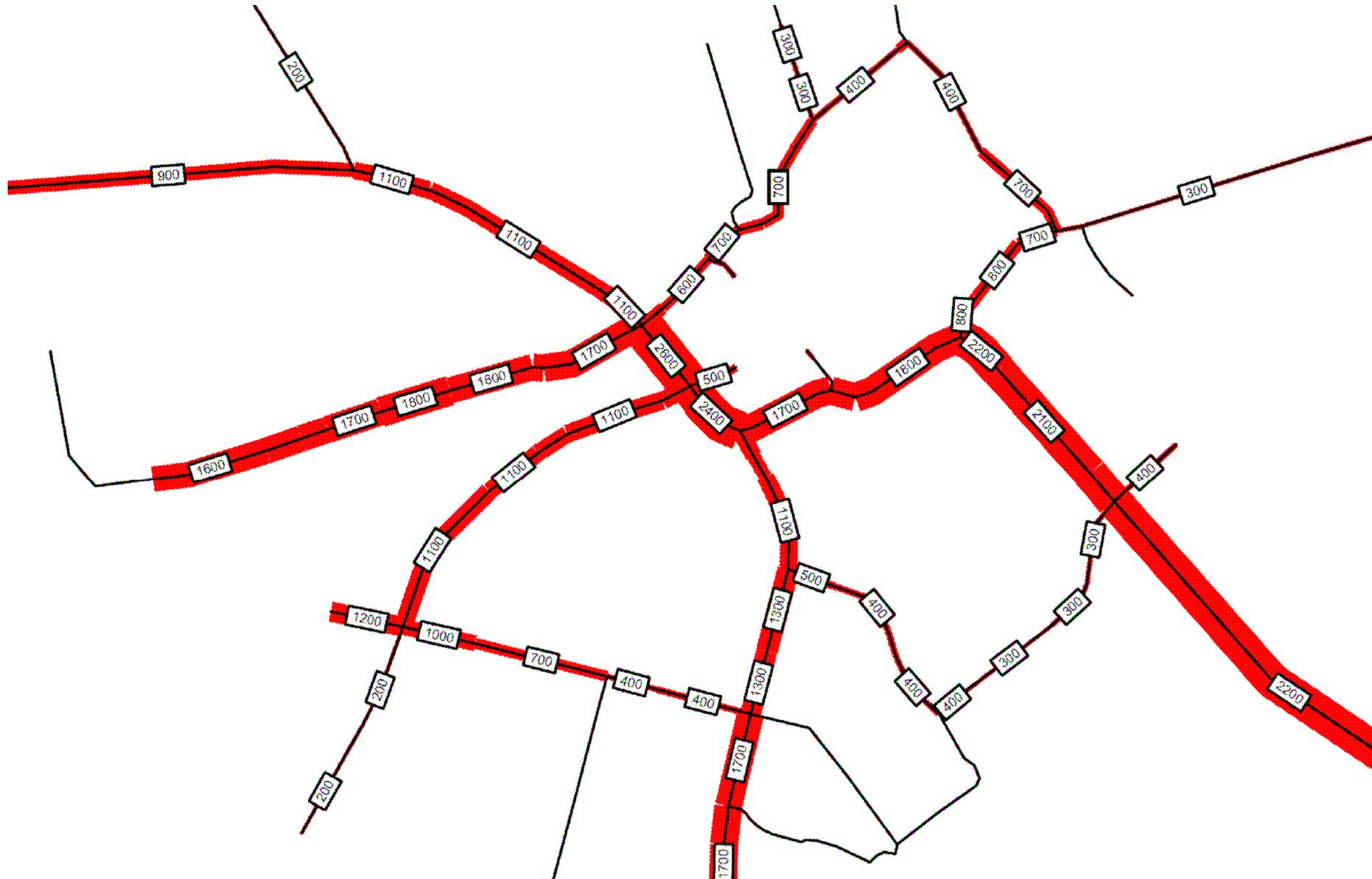


# Verkehrsmodell – Prognose 2025

## Strukturentwicklungen und Planfälle

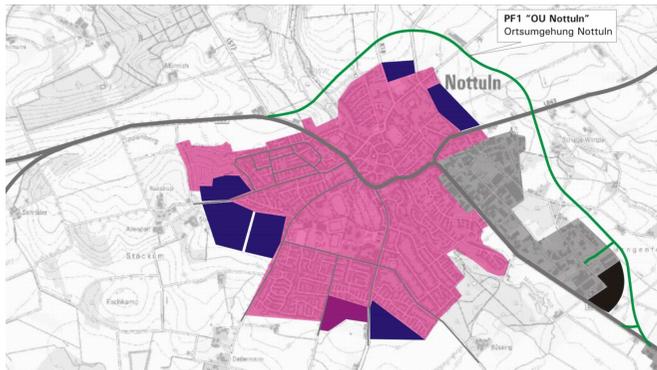
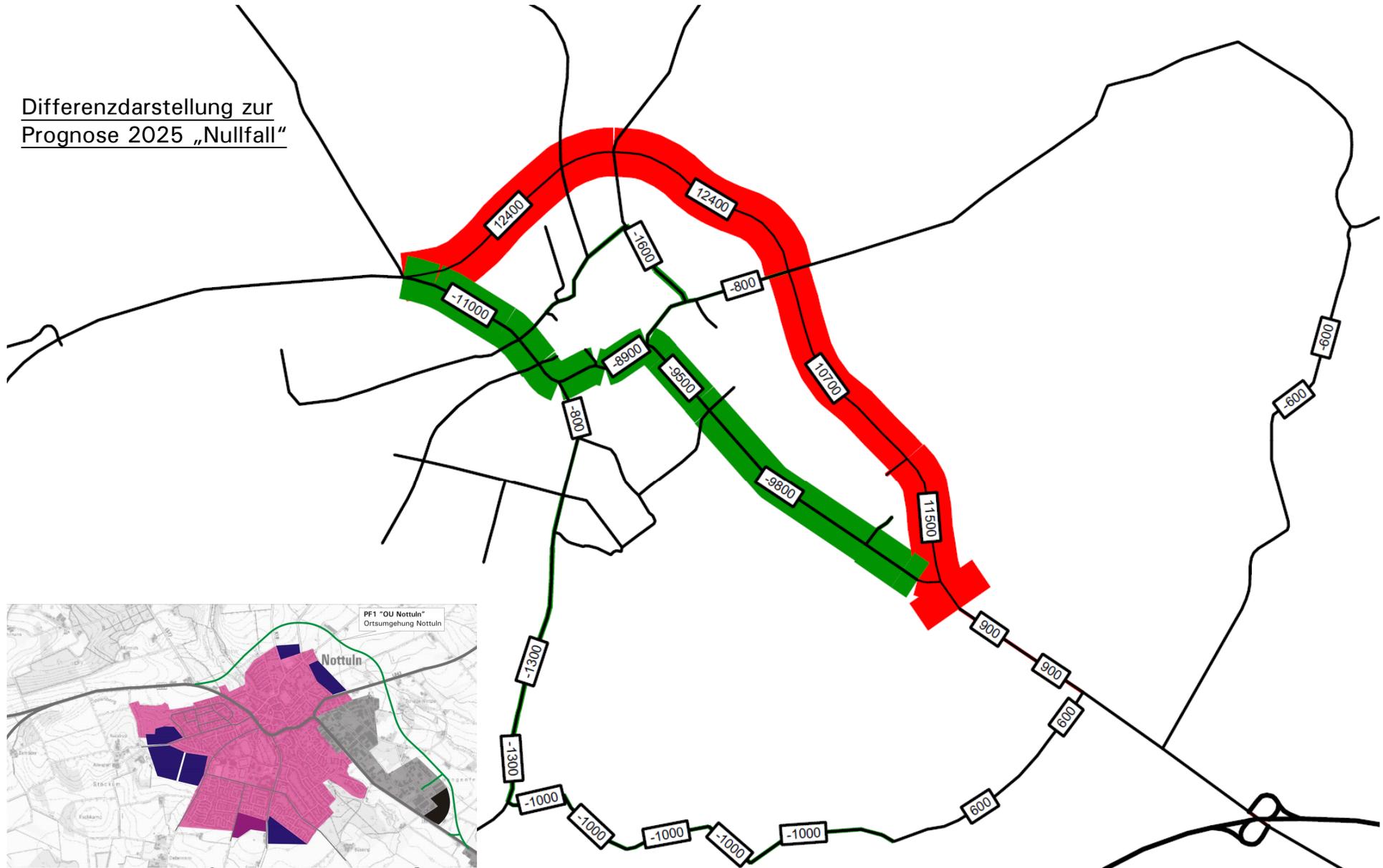


## Prognose 2025 „Nullfall“ – Zu-/Abnahmen



## PF1 2025 „Ortsumgehung Nottuln“ – Zu-/Abnahmen

Differenzdarstellung zur  
Prognose 2025 „Nullfall“







## PF2.2 2025 „Entlastung Quartiere“ – Zu-/Abnahmen

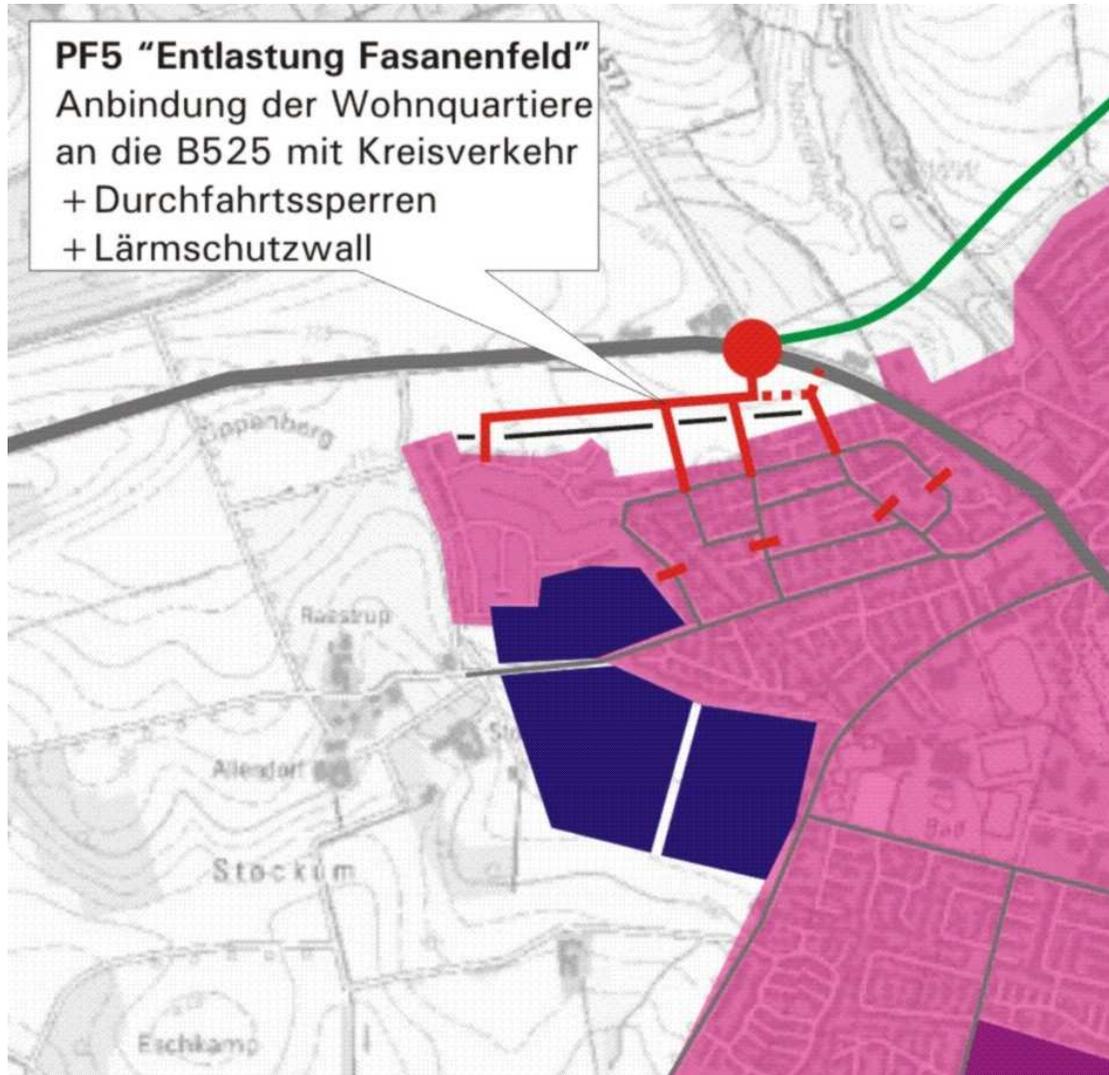
Differenzdarstellung zur  
Prognose 2025 „Nullfall“







## PF5 2025 „Entlastung Fasanenfeld“

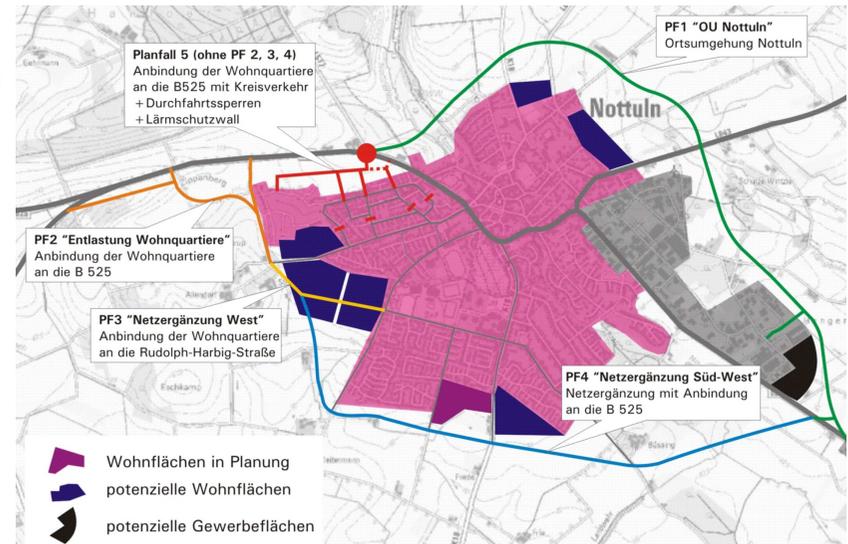


- Vorschlag der Bewohner Fasanenfeld
- Überschreitung der Modellgrenzen (keine Simulation)
- Lösungsvorschlag ermöglicht kurzfristig eine Entlastung des Oberstockumer Wegs
- Reduzierung der Entlastungswirkung bei weiterer Wohngebietsentwicklung
- Umwege zu wichtigen Zielen sind kaum vermeidbar

## Verkehrsmodell – Fazit

### ■ Prognose 2025:

- Zunahme der Verkehrsbelastungen entlang der B 525 (1.500 bis 2.500 Kfz/24h) und in den südwestlichen Quartieren unter Berücksichtigung aller voraussichtlichen Entwicklungen



### ■ Planfall 1:

- deutliche Entlastung der heutigen OD durch die OU Nottuln (9.000 bis 11.000 Kfz/24h) mit zum Teil weiträumigen Auswirkungen (Routenwahl)
- Belastung der OU Nottuln liegt bei etwa 10.000 bis 13.000 Kfz/24h

### ■ Planfall 2 und 3 (mit PF 1):

- Die Anbindung an die B 525 und die Netzergänzung West (Rudolph-Harbig-Straße) kann zur Entlastung der westlichen Wohnquartiere beitragen (Neu- und Bestandsverkehre)
- Abnahme der Verkehrsbelastungen im Oberstockumer Weg zwischen 1.300 Kfz/24h und 2.500 Kfz/24h möglich (heutiges Niveau)
- je westlicher der Anschluss an die B 525, desto geringer die Attraktivität/Verkehrsbelastungen

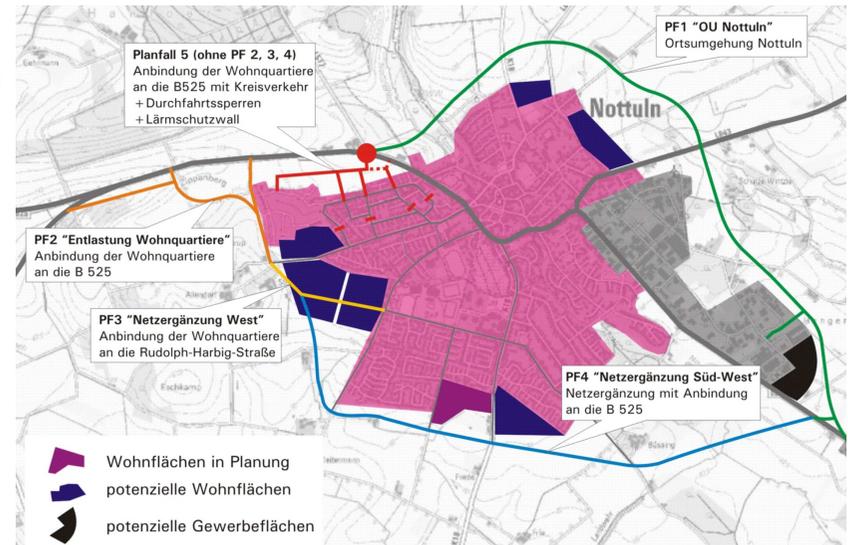
## Verkehrsmodell – Fazit

### ■ Planfall 4 (mit PF 1, 2 und 3):

- Belastungen liegen zwischen etwa 2.000 bis 3.000 Kfz/24h
- untergeordnete Bedeutung (geringe Attraktivität)
- Kosten-/Nutzenverhältnis

### ■ Planfall 5:

- Entlastung des Oberstockumer Wegs ist möglich (kurz- bzw. mittelfristig)
- keine langfristige/nachhaltige Entlastungswirkung bei vollständig erfolgter Wohngebietsentwicklung
- Umwege zu wichtigen Zielen sind wegen der angedachten Durchfahrtsverbote nicht auszuschließen



## Weiteres Vorgehen

### ■ Entwicklung von Handlungskonzepten

### ■ Kfz-Verkehr

**Mobilität** - Gewährleistung der Erreichbarkeit in einem kapazitätsgerechten Netz

**Verkehrssicherheit** - Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr



**FAHREN**



**PARKEN**



**GESTALTEN**

- notwendigen Verkehr verträglich gestalten
- Alternativen aufzeigen – sensibilisieren und motivieren
- Verkehr ordnen und organisieren

### ■ ÖPNV

**Mobilität** - Steigerung der ÖPNV-Nutzung durch wahlfreie Gruppen

**Sicherheit** - Gewährleistung der soziale Sicherheit im Öffentlichen Raum



**(MIT) FAHREN**



**HALTEN**



**ZEIGEN**

- Potenzial des ÖPNV nutzen – Klima, Luft, Lärm
- Präsenz fördern
- Qualitäten stärken – Defizite beseitigen

## Weiteres Vorgehen

### ■ Radverkehr

**Mobilität** - Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split

**Verkehrssicherheit** - Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung



FAHREN



PARKEN



FÖRDERN

- Radverkehr als System verstehen
- Radverkehr als System in der Gemeinde verwirklichen
- Öffentliche und private (-wirtschaftlich) Initiative erforderlich

### ■ Fußgängerverkehr

**Mobilität** - Alternative im Nahbereich und Bindeglied im Umweltverbund

**Sicherheit** - Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit im Öffentlichen Raum



GEHEN



VERWEILEN



FÖRDERN

- Nahmobilität fördern
- Verkehrssicherheit und Soziale Sicherheit
- Stadt / Öffentlicher Raum als Lebensraum



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**