

Integriertes Verkehrskonzept

– Bericht zum Projekt Nr. 0963 –

Auftraggeber:

Gemeinde Nottuln

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. René Strahl

unter Mitarbeit von:

B.Eng. Katrin Uerkvitz

Hannover, Oktober 2011

Inhalt		Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Grundlagenermittlung	2
2.1	Verkehrserhebung und -befragung	2
2.2	Haushaltsbefragung	9
3	Beteiligung der Öffentlichkeit	12
4	Ausgangssituation, Potenziale und Defizite	14
4.1	Gemeindestruktur und Entwicklungen	14
4.2	Straßennetz und Kraftfahrzeugverkehr	15
4.3	Wirtschaftsverkehr	25
4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	27
4.5	Radverkehr	32
4.6	Fußgängerverkehr	37
4.7	Städtebaulich-straßenräumliche Situation	38
4.8	Unfallanalyse	42
5	Leitbild und Handlungsziele	47
5.1	Allgemeines	47
5.2	Leitbild	47
6	Verkehrsmodell Nottuln	53
6.1	Grundlagen und Struktur des Verkehrsmodells	53
6.2	Analyse 2010	57
6.3	Prognoseszenario 2025	58
6.4	Planfälle und Planfalldefinition	63
6.5	Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung	65
7	Handlungskonzepte	70
7.1	Kraftfahrzeugverkehr	70
7.2	Öffentlicher Personennahverkehr	84
7.3	Radverkehr	88
7.4	Fußgängerverkehr	105
7.5	Querschnittsthemen	109
8	Straßenraumgestaltung	125
8.1	Ortsteil Nottuln	125
8.2	Appelhülsen	140
8.3	Schadpotten	143
8.4	Darup	147
9	Möglichkeiten der Evaluierung	153
10	Fazit	158
	Anhang	160

1 Problemstellung und Zielsetzung

Das integrierte Verkehrskonzept stellt die strategische Stufe der Verkehrsplanung dar und befindet sich daher auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Zukünftige städtebauliche Entwicklungen in der Gemeinde Nottuln gehen mit verkehrlichen Auswirkungen einher. Diese sollen vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung mit Hilfe des integrierten Verkehrskonzeptes neu bewertet werden. Ferner erfolgt eine programmatische Neuausrichtung der gemeindebezogenen Verkehrsplanung für die nächsten Jahre.

Das integrierte Verkehrskonzept geht dabei nicht auf Detailplanungen zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen ein. Diese Aufgabe kommt den weiteren Planungen zu, die auf den Strategien des integrierten Verkehrskonzeptes aufbauen und initiiert werden müssen.

Das integrierte Verkehrskonzept greift die im Zuge der bisherigen Entwicklungen entstanden verkehrlichen Probleme auf. Die sukzessive Ausweitung einer Vielzahl von neuen Wohnbaugebieten hat in Teilbereichen zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr insbesondere im Erschließungsstraßennetz (Tempo-30-Zonen) geführt, die in der Bevölkerung zunehmend zu Akzeptanzproblemen führen. Akute und potenzielle Problemkonstellationen sollen hinsichtlich konzeptioneller Lösungsstrategien untersucht werden. Durch das Einbeziehen eines integrierten Verkehrskonzeptes in das Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sollen ähnliche Probleme bei der zukünftigen Siedlungsentwicklung vermieden werden.

Neben möglichen Veränderungen im Straßennetz und städtebaulichen Entwicklungen werden aber auch gesellschaftliche Entwicklungen einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Verkehrsplanung haben. Hierbei handelt es sich z. B. um die Stagnation bis hin zum Rückgang der Bevölkerung, die fortschreitende Alterung der Bevölkerung und die Ausprägung von unterschiedlichen Lebensstilen. Die demografischen Entwicklungen werden somit zu einer veränderten Verkehrsnachfrage und -angeboten führen.

Aufbauend auf einer Analyse der derzeitigen Verkehrssituation wird für die Gemeinde Nottuln ein integriertes Verkehrskonzept für eine nachhaltige Entwicklung mit einem Prognosehorizont des Jahres 2025 aufgestellt. Grundlage bildet das Leitbild, das die gesellschaftlichen und planerischen Ziele vorgibt und eine grundsätzliche, programmatische Absichtserklärung der Politik darstellt. Der integrierte Ansatz des Verkehrskonzeptes ist eine verkehrsmittelübergreifende Betrachtungsweise und erarbeitet Handlungskonzepte mit Schlüsselmaßnahmen für die weitere Verkehrsentwicklung und -planung für die Gemeinde Nottuln.

2 Grundlagenermittlung

Im Rahmen des zu erarbeitenden integrierten Verkehrskonzeptes für die Gemeinde Nottuln soll das heutige und auch zukünftige Verkehrsgeschehen modelltechnisch abgebildet werden. Die Modellierung der Verkehrsabläufe dient vor allem der Bewertung und Beurteilung von verkehrsplanerischen Maßnahmen. Um die heutige Verkehrssituation in der Gemeinde Nottuln korrekt darzustellen, ist eine fundierte Grundlagenermittlung hinsichtlich der Verkehrsbelastungen und der vorhandenen Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Ortsteilen unabdingbar.

2.1 Verkehrserhebung und -befragung

Bei der Grundlagenermittlung ist zwischen der Erfassung von Verkehrsbelastungen (Verkehrserhebung) und von Verkehrsbeziehungen (Verkehrsbefragungen) zu unterscheiden. Der Erhebungs- und Befragungsumfang wurde eng mit den fachplanerisch beteiligten Personen der Gemeinde Nottuln abgestimmt (vgl. Abb. 1). Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen und -befragungen dienen vornehmlich als Bearbeitungsgrundlage für die Modellierung des Verkehrsmodells. Mit Hilfe der ermittelten Verkehrsstärken kann das Modell kalibriert und somit den realen Verkehrsverhältnissen angepasst werden. Die Verkehrsbefragung liefert dagegen die für das Verkehrsmodell notwendigen Verkehrsbeziehungen, wie den Quell- und Zielverkehr sowie den Durchgangsverkehr.

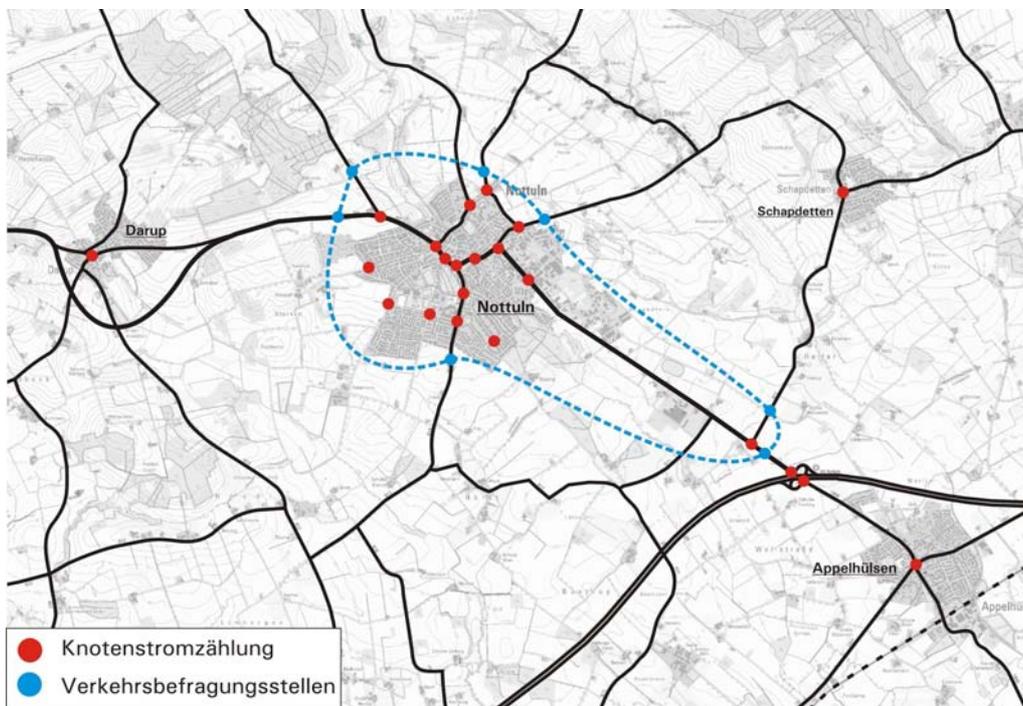


Abb. 1 Darstellung der Erhebungsstellen und des Befragungskordons

Verkehrserhebungen

Zur Ermittlung der heutigen Verkehrsbelastungen wurden Verkehrserhebungen am Dienstag, dem 23.03.2010, (Kurzzeitzählungen im Zeitraum von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr) an insgesamt 22 Knotenpunkten sowie eine Langzeitzählung über 24-Stunden (Einsatz von Messgeräten) am Knotenpunkt Daruper Straße/Niederstockumer Weg/Schlaunstraße durchgeführt (vgl. Abb. 1). Die Langzeitzählung dient der Ergänzung der Knotenstromzählungen und soll vor allem Aufschluss über die tageszeitliche Verteilung des Kraftfahrzeugverkehrs geben. Mit Hilfe der daraus ermittelten Tagesganglinien für die Bundesstraße 525 und für die Wohn- sowie Sammelstraße Niederstockumer Weg (vgl. Abb. 2 und Abb. 3) lassen sich die Kurzzeitzählungen über vier Stunden auf den werktäglichen Tagesverkehr hochrechnen. Straßenabschnitte, für die die ermittelten Tagesganglinien nicht zutreffend sind bzw. nicht plausibel erscheinen, wurden mit allgemein anerkannten Tagesganglinien auf 24-Stundenwerte hochgerechnet.

Auswertung der Verkehrserhebung

Die dargestellten Tagesganglinien für den Querschnitt Daruper Straße (B 525) und Niederstockumer Weg zeigen, dass die morgendliche Spitzenstunde gegenüber der nachmittäglichen Spitzenstunde deutlich geringer ausgeprägt ist. Demnach spielt der Berufsverkehr am Morgen gegenüber dem immer bedeutungsvolleren Freizeit- und Einkaufsverkehr am Nachmittag eine untergeordnete Rolle. Die Spitzenstunde für den Querschnitt Daruper Straße (B 525) liegt zwischen 17:00 Uhr und 18:00 Uhr.

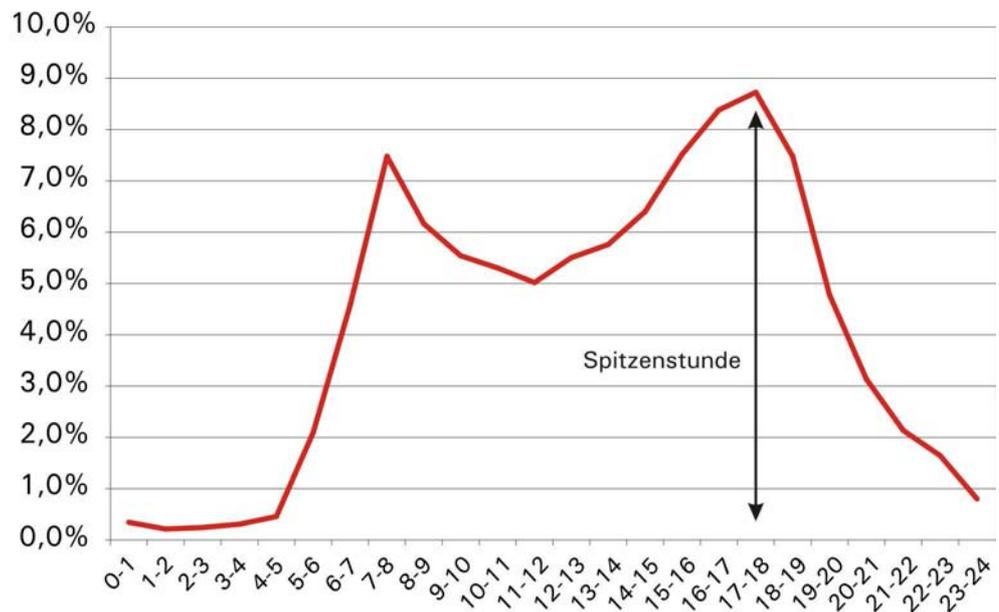


Abb. 2 Tagesganglinie für den Querschnitt Daruper Straße (B 525)

Der Querschnitt Niederstockumer Weg weist zwei unmittelbar aufeinanderfolgende Spitzenstunden in den Zeiträumen 15:00 Uhr bis 16:00 Uhr und 17:00 Uhr bis 18:00 Uhr auf. Diese Situation zeigt, dass der Bring- und Holverkehr von Schülern einen deutlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Gemeinde Nottuln nimmt. Aufgrund der peripheren Sied-

lungsstruktur und der Lage der Schulzentren (vorwiegend im Ortsteil Nottuln) treten in der gesamten Gemeinde Bring- und Holverkehre auf.

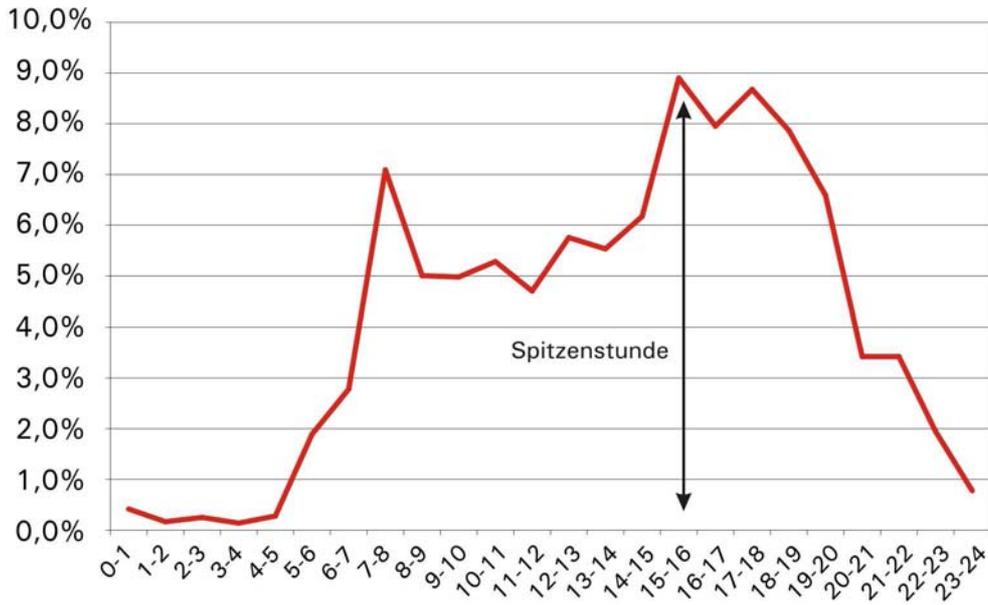


Abb. 3 Tagesganglinie für den Querschnitt Niederstockumer Weg

In der Abb. 4 sind die ermittelten Querschnittverkehrsstärken für die Gemeinde Nottuln für den nachmittäglichen Erhebungszeitraum von 15:00 Uhr bis 19:00 dargestellt. Auf die werktäglichen Tagesverkehrsstärken (Querschnittswerte für 24 Stunden) in der gesamten Gemeinde Nottuln wird im Kapitel 6.2 (Analyse 2010) näher eingegangen.

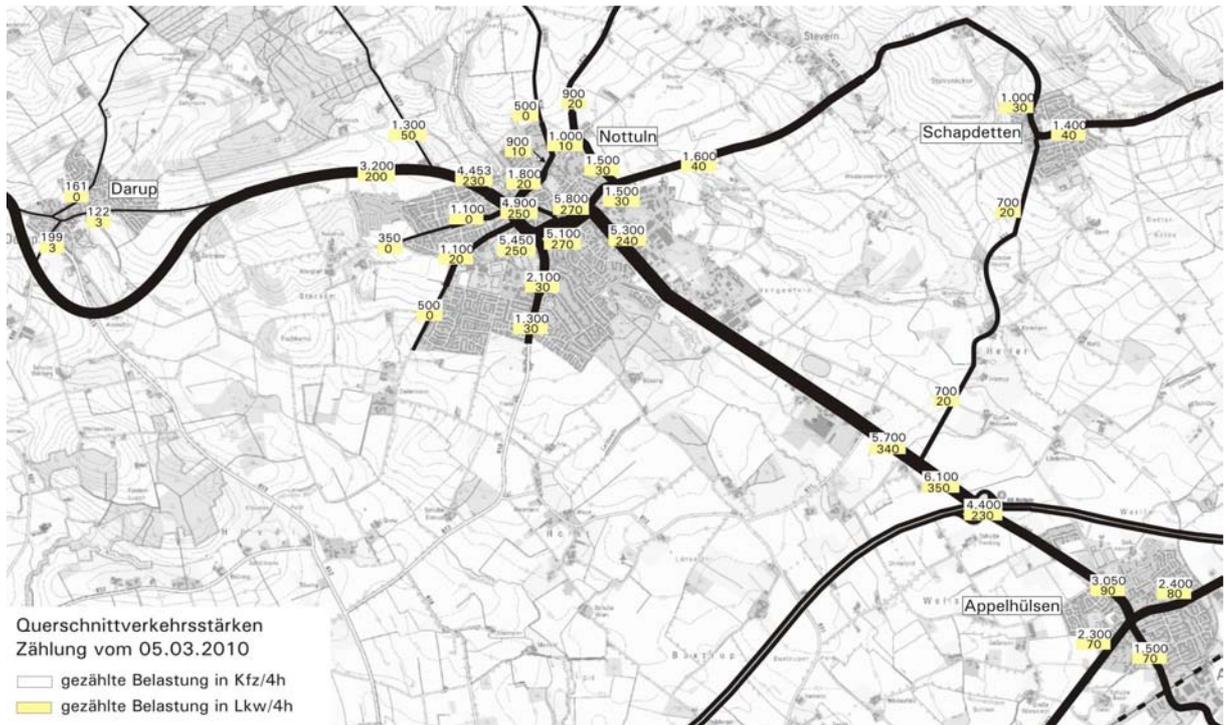


Abb. 4 Querschnittverkehrsstärken für den Zeitraum von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr in der Gemeinde Nottuln

Wesentliches Ergebnis der Verkehrserhebung ist, dass in den vergangenen fünf Jahren keine signifikanten Veränderungen der Verkehrsbelastungen in der Gemeinde Nottuln stattgefunden haben. Dies lässt sich aus einem Vergleich mit einer vorangegangenen Untersuchung¹ ableiten. Bis auf natürliche Schwankungen der Tagesverkehrsstärken fand in den letzten Jahren eine Stagnation der Verkehrsbelastungen statt. Der demographische Wandel zeigt somit erste Auswirkungen, die sich in den nächsten Jahren verstärken werden. Verkehrsentwicklungen dieser Art (Stagnation und Abnahme der Verkehrsstärken) wurden nicht nur in der Gemeinde Nottuln, sondern auch bundesweit festgestellt.

Verkehrsbefragung

Für die Verkehrsbefragung wurden neun Befragungsstellen vorgesehen, um einen geschlossenen Befragungskordon für den Ortsteil Nottuln zu erhalten. Die Festlegung des Befragungskordons begründet sich in dem modelltechnisch darzustellenden und zu untersuchendem Planungsraum. Da die zu untersuchenden verkehrsplanerischen Maßnahmen in erster Linie den Ortsteil Nottuln betreffen, wurde der Befragungskordon auf Nottuln ausgerichtet. Dennoch lassen sich aus der Verkehrsbefragung zum Teil Kenntnisse über die Verkehrsbeziehungen zwischen den umliegenden Ortsteilen untereinander gewinnen.

¹ Dorsch Consult, Ingenieurgesellschaft mbH
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgebung Nottuln im Zuge der B525
Büro Wiesbaden, März 2006

Aufgrund von personellen Schwierigkeiten wurden die Befragungsquerschnitte Buxtrup (K 11) und Uphovener Weg (K 18) in Absprache mit den fachplanerisch Beteiligten der Gemeinde Nottuln vernachlässigt. Die nicht erhobenen Befragungsquerschnitte weisen vergleichsweise geringe Verkehrsstärken auf und sind für die Ermittlung der wesentlichen Verkehrsbeziehungen wenig aussagekräftig, so dass dies keine signifikanten Auswirkungen auf die Ergebnisse nach sich zieht. Die Verkehrsbefragung wurde an den 7 Querschnitten:

- Appelhülsener Straße (B 525),
- Heller (K 11),
- Schapdettener Straße (L 843)
- Havixbecker Straße (L 874),
- Draum (L 577)
- Daruper Straße (B 525) und
- Dülmener Straße (K 18)

am Donnerstag, dem 25.03.2010, durchgeführt (vgl. Abb. 1). Die Befragung des Pkw-Verkehrs erfolgte in beiden Fahrtrichtungen im Zeitraum von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Für die Befragung wurden an den jeweiligen Befragungsstellen durch die Polizei Fahrzeuge aus dem fließenden Verkehr herausgezogen und nach dem Start- und Zielort sowie dem Zweck ihrer Fahrt befragt. Mit diesen Angaben wird der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr an einem Kordon um den Ortsteil Nottuln erfasst. Ferner wurde auch der Pkw-Besetzungsgrad ermittelt. Die begleitend durchgeführten Querschnittszählungen dienen der Hochrechnung der befragten Stichprobe auf die tatsächliche Größenordnung der Verkehrsbeziehungen.

Auswertung der Verkehrsbefragung

Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung (vgl. Abb. 5) zeigen, dass

- der Berufsverkehr und die persönliche Erledigung mit jeweils einem Drittel aller Befragten im nachmittäglichen Befragungsintervall die dominanten Verkehrszwecke sind,
- knapp ein Fünftel aller Befragten den Verkehrszweck dienstlich bzw. geschäftlich unterwegs zu sein angegeben haben und
- den Fahrtzwecken Freizeit und Einkauf eine stärker werdende Bedeutung zukommt.

Die Unterscheidung in den stadteinwärts und stadtauswärts befragten Verkehr zeigt, dass

- der Weg zum/vom Arbeitsplatz stärker im stadteinwärts gerichteten Verkehr auftritt,
- der Verkehrszweck dienstlich bzw. geschäftlich unterwegs stadtauswärts häufiger genannt wurde und
- die Verkehrszwecke Freizeit, Einkauf, Ausbildung/Schule und persönliche Erledigung in etwa ausgeglichen sind (vgl. Abb. 5).

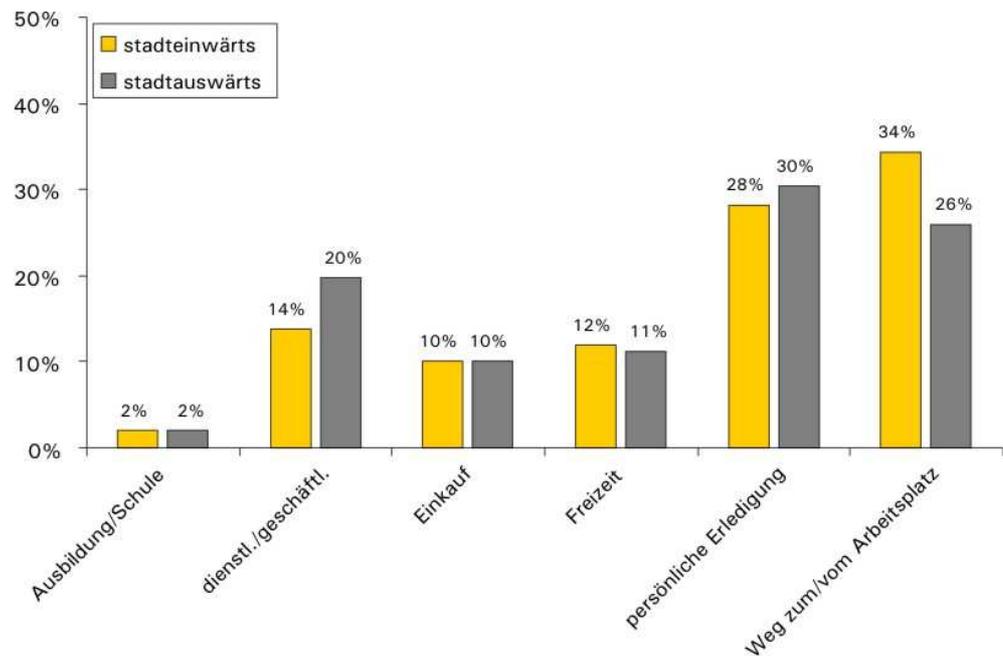


Abb. 5 Fahrzweckverteilung (hochgerechnet) für alle befragten Querschnitte

Mit Hilfe der Verkehrsbefragung kann eine Auswertung hinsichtlich des Quell- und Zielverkehrs sowie des Durchgangsverkehrs erfolgen. Der Binnenverkehr kann mit dieser Erhebungsmethode nicht erfasst werden. Um auch den Binnenverkehr als Grundlage für das Verkehrsmodell zu ermitteln, wurde ergänzend eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Diese liefert neben dem Binnenverkehr auch zusätzliche Informationen bezüglich des Quell- und Zielverkehrs. Auf die Ergebnisse der Haushaltsbefragung wird im Kapitel 2.2 näher eingegangen. Es sei darauf hingewiesen, dass die für das Verkehrsmodell zugrunde gelegte Fahrtenmatrix sich aus den Ergebnissen der Verkehrsbefragung und der Haushaltsbefragung zusammensetzt. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse zum Quell- und Zielverkehr aus der Verkehrsbefragung kurz erläutert.

Die Fahrbeziehungen des befragten Quell- und Zielverkehrs sind zwischen Nottuln und dem großräumigen Bereich Münster am Stärksten ausgeprägt. Die in Abb. 6 dargestellten großräumigen Bereiche geben auch die bundesweite Orientierung (weiträumig) des befragten Quell- und Zielverkehrs an. Für die Fahrbeziehungen im Umfeld lässt sich feststellen, dass der befragte Quell- und Zielverkehr in bzw. aus Appelhülsen im Vergleich zu den weiteren Ortsteilen, wie Darup und Schapdetten, stärker ausgeprägt ist. Dies geht unmittelbar mit der Anzahl der Ortsteilbewohner einher. Die Ergebnisse zeigen auch, dass der groß- und weiträumige Bereich Coesfeld und der im Umfeld liegende Bereich Appelhülsen gleichermaßen stark im Quell- und Zielverkehr ausgeprägt sind. Insgesamt ist der Quell- und Zielverkehr von Nottuln in Richtung Süd-Ost (Dülmen, Münster, Appelhülsen) stärker ausgeprägt.

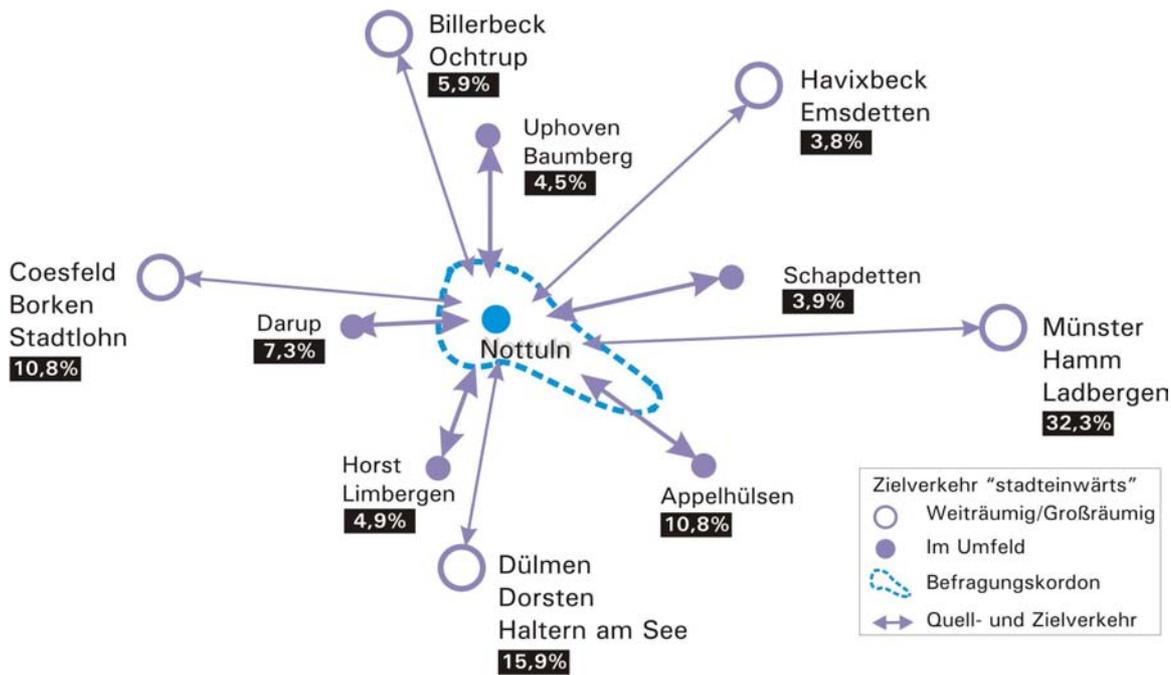


Abb. 6 Fahrbeziehungen des befragten Quell- und Zielverkehrs

Mit Hilfe der Verkehrsbefragung konnte ebenfalls der Pkw-Besetzungsgrad in Abhängigkeit des Verkehrszweckes ermittelt werden (vgl. Abb. 7). Der Pkw-Besetzungsgrad der befragten Fahrzeuge liegt im Mittel bei 1,44 Personen pro Fahrzeug. Der Pkw-Besetzungsgrad schwankt in Abhängigkeit des Verkehrszwecks zwischen 1,10 Pers./Pkw im Berufsverkehr und 1,63 Pers./Pkw im Freizeitverkehr. Insgesamt weisen die nicht arbeitsgebundenen Verkehrszwecke einen relativ hohen Pkw-Besetzungsgrad auf. Ferner zeigt die weitere Auswertung auch, dass der Anteil der Fahrzeuge mit nur einem Insassen mit etwa 70 % deutlich überwiegt. Fahrzeuge, die mehr als zwei Personen befördern, haben in der Gemeinde Nottuln einen Anteil von unter 10 % am Verkehrsaufkommen.

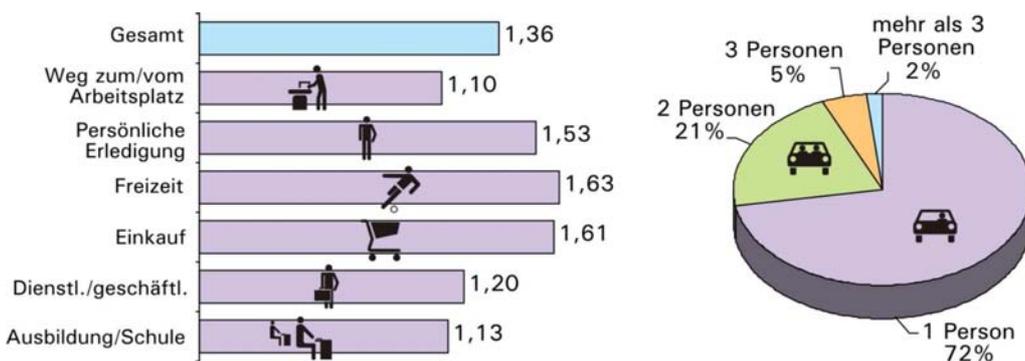


Abb. 7 Pkw-Besetzungsgrad in Abhängigkeit des Verkehrszweckes und der befragten Fahrzeuge

2.2 Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung stellt zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens ein wichtiges Instrument dar. Insbesondere dann, wenn Planungsaufgaben mit der Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte einher gehen. Die Ergebnisse einer Mobilitätsbefragung können für verschiedenste Aufgaben der kommunalen und regionalen Verkehrsplanung verwendet werden. Die erhobenen Grundlagendaten können in der Regel nicht nur für den anfangs vorgesehenen Zweck (z. B. Modal-Split Erfassung, Verkehrsmodellrechnung) verwendet werden, sondern dienen auch bei späteren Untersuchungen und Projekten als Datengrundlage. Mobilitätsbefragungen werden u. a. für folgende Zwecke eingesetzt:

- **Mobilitätssteckbriefe:** Bereitstellung von Grundlagendaten für verkehrsplanerische, stadtplanerische und statistische Zwecke: Haushaltsgröße, Verfügbarkeit von Pkw, Rad und ÖPNV, Wegeanzahl, Verkehrsmittelwahlverhalten („Modal-Split“), Wegezwecke, etc.. Die Grundlagen lassen sich auch nach Altersgruppen und Geschlecht differenzieren.
- **Verkehrsentwicklungsplanung/Verkehrsmodelle:** Auswertung von Wegketten und Erstellen von Binnen-, Quell- und Zielverkehrsmatrizen – differenziert nach Verkehrsmitteln – die eine wesentliche Grundlage für den Aufbau und die Aktualisierung von Verkehrsmodellen (z. B. VISUM) sind.
- **Maßnahmenevaluation:** Durch eine Wiederholung einer Befragung kann ermittelt werden, welche Wirkungen zwischenzeitlich realisierte verkehrsplanerische Maßnahmen erzeugt haben. Beispielsweise kann mit einer Vorher-/Nachher-Befragung überprüft werden, welche Wirkungen verstärkte Initiativen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils haben. Aussagen zu Verlagerungen im Modal Split, auf welche Verkehrsmittel zugunsten des Radverkehrs verzichtet wird und wie sich Wegzwecke und –ziele ändern, sind so möglich.

Mit Unterstützung der Gemeinde Nottuln wurden insgesamt 6.000 Fragebögen (1.500 Haushalte mit jeweils 4 Fragebögen) versendet. Der Stichtag der Haushaltsbefragung war am Donnerstag, dem 15.04.2010, und wurde schriftlich bzw. postalisch durchgeführt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die durchgeführte und die von der Gemeinde bevorzugte Befragungsmethode (Befragung aller Mitglieder eines Haushaltes) keine ausreichende statistische Sicherheit bietet. Generell muss für eine personenbezogene Haushaltsbefragung ein statisch haltbarer Stichprobenumfang ausgewählt bzw. ermittelt werden. Die Festlegung der Stichprobe erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der Einwohnerverteilung und in Abhängigkeit der Alters- und Geschlechtsverteilung. Somit soll sichergestellt werden, dass alle Personengruppen ausreichend repräsentativ erfasst bzw. befragt werden. Trotz einer nicht statistisch abgesicherten Befragungsmethode, konnten in Bezug auf die durchgeführten Wege, die Verkehrszwecke und die dafür genutzten Verkehrsmittel durchaus gute und verwertbare Ergebnisse gewonnen werden. Lediglich die haushaltsbezogenen Daten,

wie z. B. die Pkw-Verfügbarkeit und die Anzahl der im Haushalt lebenden Personen, lassen sich nur begrenzt auswerten, da alle Mitglieder eines Haushaltes den Fragebogen ausgefüllt haben und es somit zu Mehrfachnennungen kam.

Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Von insgesamt 6000 verschickten Haushaltsfragebögen wurden 1181 beantwortet. Davon konnten 1117 (richtig ausgefüllte) Fragebögen für die Auswertung des Mobilitätsverhaltens herangezogen werden, was einer Rücklaufquote von etwa 19 % entspricht. Die wichtigsten Ergebnisse zur Haushaltsbefragung wurden in einem „Mobilitätssteckbrief“ zusammengefasst, der dem Anhang zu entnehmen ist. Der Mobilitätssteckbrief dient somit nicht nur zur Wiedergabe und Darstellung der wichtigsten Ergebnisse, sondern stellt auch ein Instrument bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit dar. Des Weiteren können derartige Informationen zum Mobilitätsverhalten durchaus zu einem bewussten und eventuell umweltfreundlichem Verkehrsverhalten (Sensibilisierung) beitragen.

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Nottuln kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Bevölkerung in der Gemeinde Nottuln weist einen hohen Motorisierungsgrad auf. Fast jeder Haushalt in Nottuln besitzt mindestens ein Pkw. Lediglich 3 % der Haushalte verfügt über kein eigenes Kraftfahrzeug. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Haushalte, denen mehr als ein Pkw zur Verfügung steht, mit etwa 70 % als hoch einzuschätzen. Der hohe Motorisierungsgrad begründet sich überwiegend in der Siedlungsstruktur der Gemeinde Nottuln.
- Überwiegend junge Menschen (bis 29 Jahre) nutzen bevorzugt das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, fahren Fahrrad oder gehen zu Fuß. Das Fahrrad wird eher von unter 18-jährigen in Anspruch genommen. Diese Verkehre sind hauptsächlich ausbildungsbezogen (Schul- und Berufsausbildung).
- Nottulner ab etwa 30 Jahren nutzen bevorzugt das Fahrrad oder gehen zu Fuß anstatt die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Das Auto bleibt aber das dominierende Verkehrsmittel.
- Die Nottulner bleiben im Alter mobil, insbesondere mit dem Pkw (Fahrer und Mitfahrer). Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt im hohen Alter keine Bedeutung zu. Aufgrund des Mobilitätsverhaltens der älteren Generation und des demografischen Wandels erscheint es langfristig gesehen schwierig, das heutige Fahrgastaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr aufrecht zu erhalten.
- Die Verkehrszwecke Freizeit und Einkauf haben zusammen mit etwa 50 % einen deutlichen Anteil am heutigen Verkehrsaufkommen. Demgegenüber ist der arbeits- und ausbildungsbezogene Verkehr von untergeordneter Bedeutung. Ferner nimmt auch der Bring- und Holverkehr einen nicht zu vernachlässigenden Anteil ein (vgl. Abb. 8).

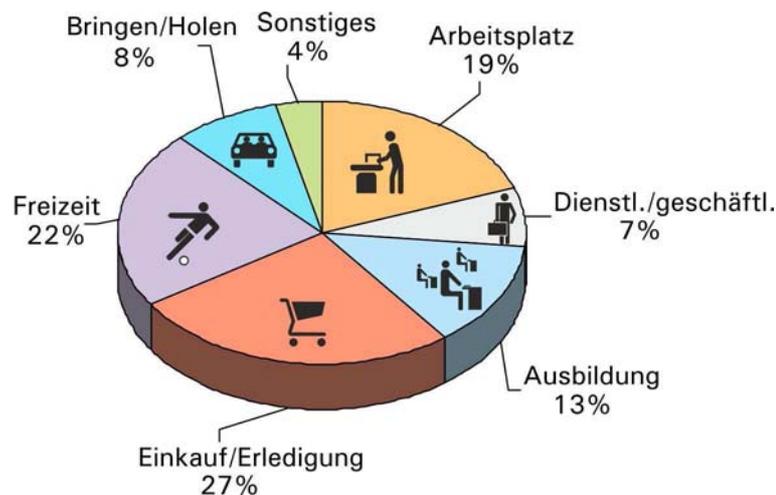


Abb. 8 Anteil der Verkehrszwecke (alle Wege)

Anhand der gewonnenen Erkenntnisse lässt sich das Verkehrsmittelwahlverhalten („Modal-Split“) für die gesamte Gemeinde Nottuln ermitteln (vgl. Abb. 9). Es ist erkennbar, dass der motorisierte Individualverkehr (Kraftfahrzeugfahrer und -mitfahrer) mit einem Anteil von etwa 60 % dominiert. Der Anteil des nicht-motorisierten Individualverkehrs (Radfahrer und Fußgänger) liegt derzeit bei insgesamt etwa 30 %. Der öffentliche Personennahverkehr nimmt mit einem Anteil von unter 10 % eine untergeordnete Bedeutung für die Nottulner Bevölkerung ein.

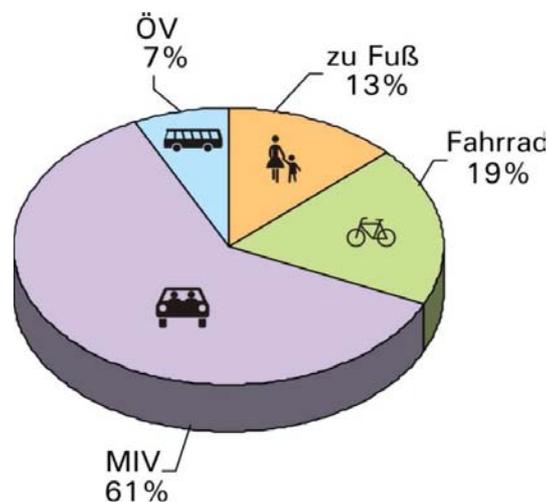
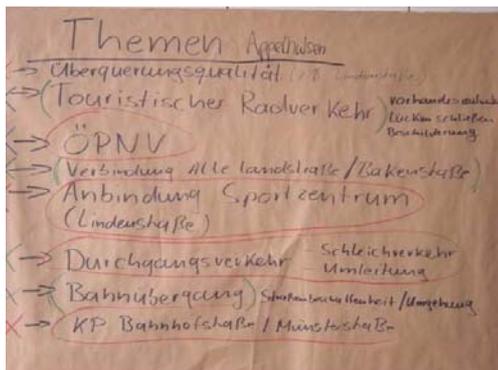


Abb. 9 Modal-Split für die Gemeinde Nottuln

3 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Erarbeitung eines integrierten Verkehrskonzeptes hat zum Ziel, eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Nottuln sicherzustellen. Dabei sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer in der Gemeinde Nottuln aufgegriffen und entsprechend berücksichtigt werden. Um die Erarbeitung des integrierten Verkehrskonzeptes neben den politischen Gremien auch für die Bewohner möglichst transparent zu gestalten, wurden am 04.09.2010 in Schapdetten und Appelhülsen sowie am 11.09.2010 in Darup und Nottuln Ortsteilwerkstätten durchgeführt. Die Durchführung der Ortsteilwerkstätten erfolgte mit der Unterstützung der Gemeindeverwaltung.

Ziel der etwa dreistündigen Ortsteilwerkstatt war es nicht nur die auf die einzelnen Ortsteile bezogenen Analyseergebnisse zu präsentieren, sondern vielmehr mit den Bürgern als „Fachplaner vor Ort“ eine anregende Diskussion über die bestehenden Probleme im Verkehrsgeschehen zu führen. Dabei sollten seitens der Bewohner die Probleme erläutert und erste Lösungsansätze erarbeitet werden.



Themenfindung (am Beispiel Appelhülsen)



Skizzieren von Problemstellen (am Beispiel von Schapdetten)



Problemanalyse in Schapdetten



Rege Teilnahme bei der Ortsteilwerkstatt in Darup

Als Fazit der Ortsteilwerkstätten kann festgehalten werden, dass die bis dato gewonnen Analyseergebnisse hinsichtlich der Potenziale und Defizite im Straßenverkehr durch die Anregungen der Ortsteilbewohner um wichtige Punkte ergänzt werden konnten. Unter anderem spielten in den Ortsteilwerkstätten Themen wie:

- die Verkehrssicherheit (zu hohes Geschwindigkeitsniveau im Ortseingangsbereich z. B. in Schapdetten; zu hohe Geschwindigkeiten im Sammel- und Erschließungsstraßennetz der Gemeinde Nottuln),
- der ÖPNV (insbesondere die Anbindung der Ortsteile an den Bahnhof in Appelhülsen und Verbindung der Ortsteile untereinander),
- der Durchgangsverkehr (Beeinträchtigung der Wohnqualität durch den Kfz-Verkehr),
- die Knotenpunkt- und Straßenraumgestaltung (z. B. die Umgestaltung des Knotenpunktes Münsterstraße/Lindenstraße in Appelhülsen und die bedarfsgerechte Umgestaltung der Coesfelder Straße sowie der damit einhergehenden Verkehrsführungen/-regelungen in Darup) und
- die Verkehrsbelastungen in den westlichen Wohnquartieren von Nottuln

eine wichtige Rolle.

Die genannten Problempunkte bzw. Sorgen der Bewohner konnten nicht nur gegenüber dem Planungsbüro SHP -Ingenieure, sondern auch gegenüber den Vertretern der Gemeinde zur Sprache gebracht werden. Es bleibt aber festzuhalten, dass das Verkehrskonzept vorrangig Schlüsselmaßnahmen zur allgemeinen verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde Nottuln beinhaltet. Daher können nicht alle Detailprobleme- und -lösungen in das Verkehrskonzept aufgenommen werden. Jedoch werden wichtige Anregungen zur Verbesserung von punktuellen Problemstellen nicht verworfen, sondern vielmehr an die Gemeinde als Arbeitsauftrag übermittelt. Insgesamt konnte seitens der an der Durchführung beteiligten Personen eine positive Resonanz vernommen werden. Die Protokolle der einzelnen Ortsteilwerkstätten sind im Anhang aufgeführt.

4 Ausgangssituation, Potenziale und Defizite

4.1 Gemeindestruktur und Entwicklungen

Die Gemeinde Nottuln ist mit ihren 20.000 Einwohnern ein aufstrebendes Grundzentrum etwa 20 km westlich von Münster. Das Gemeindegebiet erstreckt sich über eine Fläche von insgesamt 86 km², wovon etwa zwei Drittel für die Landwirtschaft genutzt werden. Die Gemeinde ist nicht nur ein wichtiger Wohn- und Gewerbestandort in der Region, sondern auch ein beliebtes Ausflugsziel für Wanderer und Freizeitradler. Wellenfreibad/Hallenbad, Sehenswürdigkeiten und Radtouren rund um Nottuln bieten den Bewohnern und Gästen ein ausgewogenes Freizeitprogramm.

Die Gemeinde Nottuln besteht aus den vier Ortsteilen Nottuln mit etwa 12.000 Einwohnern, Appelhülsen mit 4.500 Einwohnern, Darup mit etwa 2.100 Einwohner und Schapdetten mit etwa 1.400 Einwohnern. Der Ortsteil Nottuln mit seinem historisch gewachsenen Ortskern und diversen Einzelhandelseinrichtungen im Umfeld stellt dabei das Zentrum der Gemeinde dar. Ferner befinden sich alle weiterführenden Schulen im Ortsteil Nottuln, wodurch es verstärkt zu Schülerverkehren zwischen den peripher gelagerten Ortsteilen und Nottuln kommt.

Die Gemeinde Nottuln stellt neben einen Wohn- auch einen bedeutenden Gewerbestandort dar. Insbesondere entlang der Bundesstraße B 525 und zum Teil auch in Appelhülsen wurden in den vergangenen Jahren große Gewerbeflächen entwickelt. Aufgrund der attraktiven Lage der Gemeinde im Bundesfernstraßennetz ist langfristig die Erweiterung bzw. die Neuentwicklung von Gewerbeflächen angedacht (vgl. Abb. 10).

Die attraktive Lage macht die Gemeinde Nottuln aber auch als Wohnstandort, insbesondere für junge Familien, interessant. Dabei ist neben dem ruhigen Wohnen häufig die unmittelbare Nähe zu Münster und Coesfeld ausschlaggebend. Die Entwicklung von Wohnneubaugebieten hat in den vergangenen Jahren zu Zuzügen geführt, wodurch die Einwohnerzahl relativ konstant gehalten werden konnte. Die ausgewiesenen Wohngebiete sind zum Teil noch nicht vollständig bebaut. Dennoch werden langfristig weitere Potenziale zur Erweiterung der Wohnbauflächen geprüft (vgl. Abb. 10).

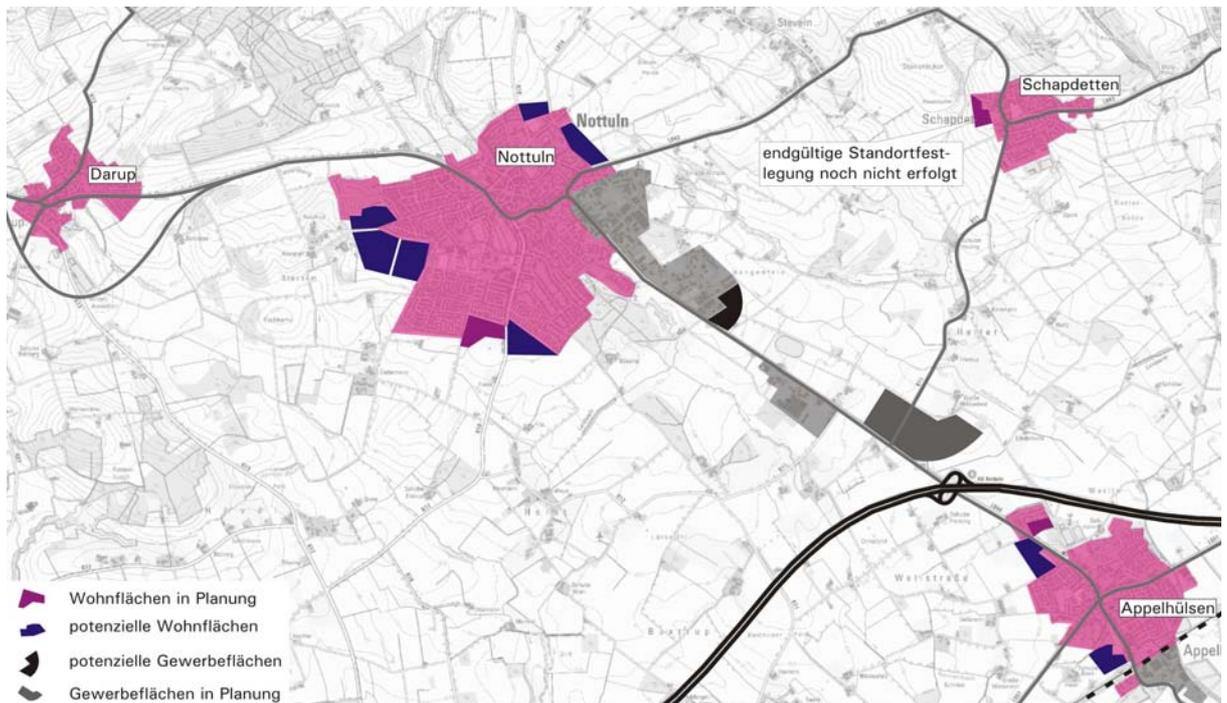


Abb. 10 Potenzielle Entwicklungsflächen für Wohnen und Gewerbe

4.2 Straßennetz und Kraftfahrzeugverkehr

Die Gemeinde Nottuln ist hervorragend an das Fernstraßennetz angebunden. Sie liegt unmittelbar an einer wichtigen Fernverkehrsrouten, der Bundesautobahn A 1, die den norddeutschen Raum mit dem Ruhrgebiet verbindet. Die Erreichbarkeit überregionaler Ziele wird ferner durch die Bundesautobahn A 43 ermöglicht, an die die Gemeinde Nottuln direkt angebunden ist. Das benachbarte Oberzentrum Münster ist aufgrund der guten Anbindung zügig erreichbar. Die Bundesstraße B 525 stellt sowohl die Anbindung der Gemeinde an die BAB 43 als auch die Verbindung zwischen Ortsteilen Appelhülsen, Nottuln und Darup sicher. Hinzuweisen ist auf die geplante Verlegung der B 525 nördlich von Nottuln (Ortsumgehung Nottuln), die im Kreis Coesfeld für eine neue Bedeutung der B 525 sorgen wird. Die verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumgehung Nottuln werden im Rahmen des zu erstellenden Verkehrskonzeptes mit Hilfe eines Verkehrsmodells bewertet (vgl. Kapitel 6.5). Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass die Ortsumgehung zu einer deutlichen Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt beitragen wird. Die Ortsdurchfahrt Nottuln weist neben dem Binnen-, Quell- und Zielverkehr vor allem einen hohen Anteil im Durchgangsverkehr auf. Die Verlegung der B 525 im Bereich des Ortsteils Darup wurde bereits realisiert. Dem Ziel einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Ortsteil Darup konnte somit Rechnung getragen werden.

Neben der Bundesautobahn und -straße ist die Gemeinde Nottuln von einem dichten Netz an Landes- und Kreisstraßen durchzogen, welches die Erreichbarkeit der regionalen Ziele und der peripheren gelagerten Ortsteile

gewährleistet (vgl. Abb. 11). Die Struktur des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetzes ist sowohl in Nottuln als auch in den umliegenden Ortsteilen radial ausgerichtet. Dadurch erfolgt insbesondere in Nottuln eine Bündelung des Verkehrs auf der B 525 (Straßenzug Daruper Straße – Pothof – Mauritzstraße - Appelhülsener Straße).

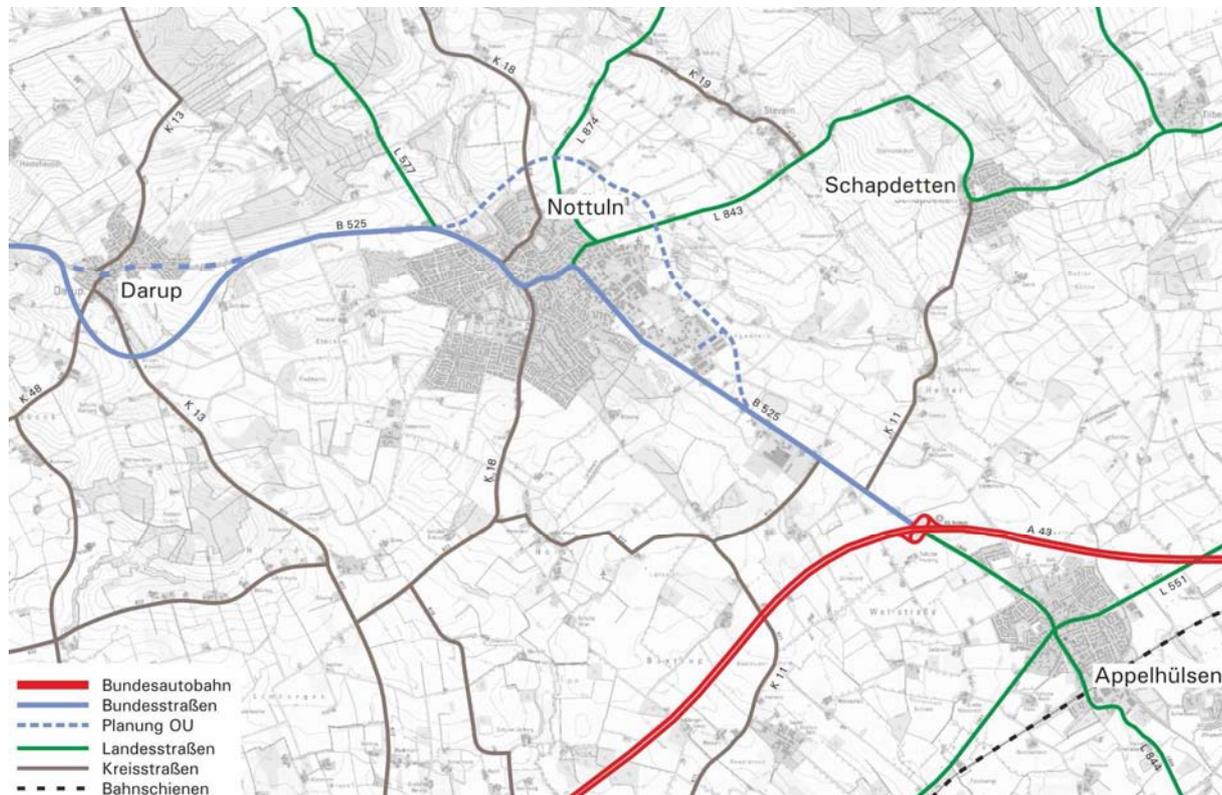


Abb. 11 Klassifizierung des Straßennetzes in der Gemeinde Nottuln

Um Defizite oder Potenziale hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, die in engem Zusammenhang mit der Straßenraumgestaltung (Ausbaustandard) steht, zu ermitteln, wird das ortsteilbezogene Straßennetz einer funktionalen Gliederung unterzogen (vgl. Abb. 13 bis Abb. 16). Dabei wird im Wesentlichen zwischen den Straßentypen Hauptverkehrsstraße, Sammelstraße, gewerbliche Erschließungsstraße und Erschließungsstraße unterschieden. Nach den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 06)² unterscheiden sich die jeweiligen Straßentypen vorrangig in ihren Funktionen, wie Verbindung, Erschließung und Aufenthalt, wobei auch Durchmischungen dieser Funktionen auftreten können. Anhand der Netzfunktion einer Straße werden nach der RAST 06 die spezifischen Leistungsfähigkeiten, das Geschwindigkeitsniveau und Möglichkeiten zum Ausbaustandard (Straßenquerschnitte) festgelegt. Eine Übersicht der funktionalen Straßentypen und der jeweiligen richtlinienadäquaten Spezifikationen ist in Abb. 12 dargestellt.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
Köln, Ausgabe 2006

Straßentyp	Unterkategorien	Klassifizierung	Verkehrsstärken nach RAS 06 [Kfz/h]	Geschwindigkeit	Querschnittsvorschläge (SHP Ingenieure/RAS 06)
Hauptverkehrsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> örtliche Einfahrtstraße Verbindungsstraße anbaufreie Straße Hauptgeschäftstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> Bundesstraße Landesstraße Kreisstraßen verkehrswichtige Gemeindestraße 	<ul style="list-style-type: none"> 800 - 1.800 (einstreifig) 800 - 2.600 (zweistreifig) 	<ul style="list-style-type: none"> i.d.R. 50 km/h Optional: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) 	
Sammelstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Sammelstraße Quartiersstraßen örtliche Geschäftstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestraßen 	<ul style="list-style-type: none"> 400 - 800 400 - 2.600 (Geschäftsstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> häufig verkehrsberuhigt 30 km/h (oder Zone) 	
gewerbliche Erschließungsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Gewerbestraße Industriestraße 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestraßen 	<ul style="list-style-type: none"> 400 - 1.800 (einstreifig) 400- 2.600 (zweistreifig) 	<ul style="list-style-type: none"> geringe Nutzungskonflikte 50 km/h 	
Erschließungsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Wohnstraßen Wohnwege 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestraßen 	<ul style="list-style-type: none"> unter 400 	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsberuhigter Wohnbereich i.d.R. Tempo-30-Zone 	

Abb. 12 Übersicht der Straßentypen und der entsprechenden Spezifikationen nach der RAS 06

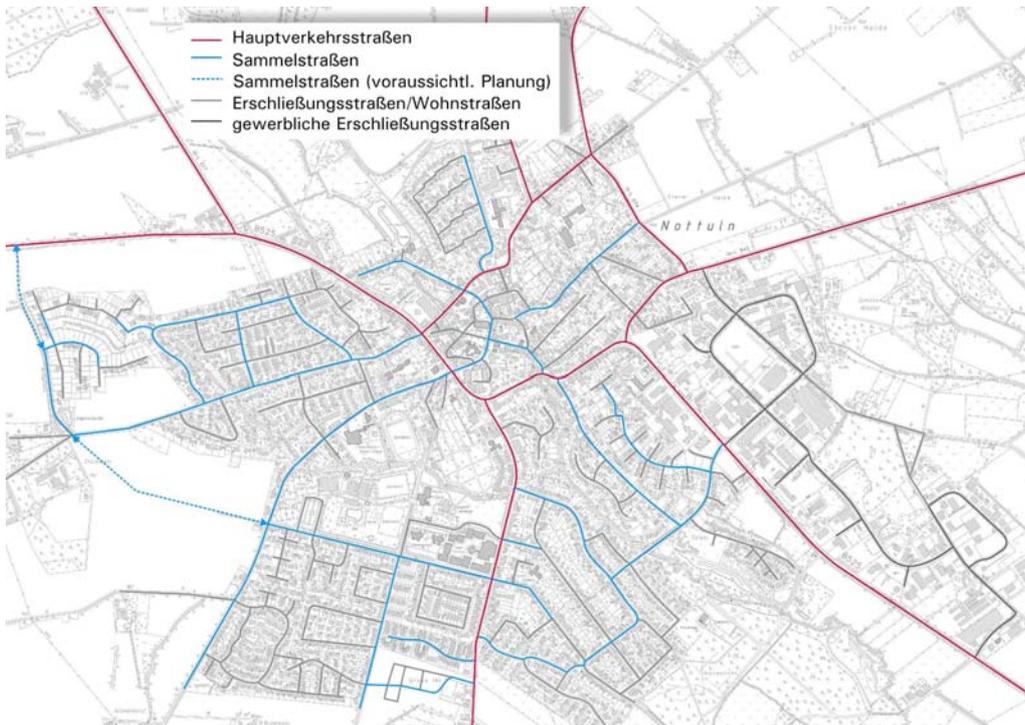


Abb. 13 Funktionale Gliederung des Straßennetzes für den Ortsteil Nottuln

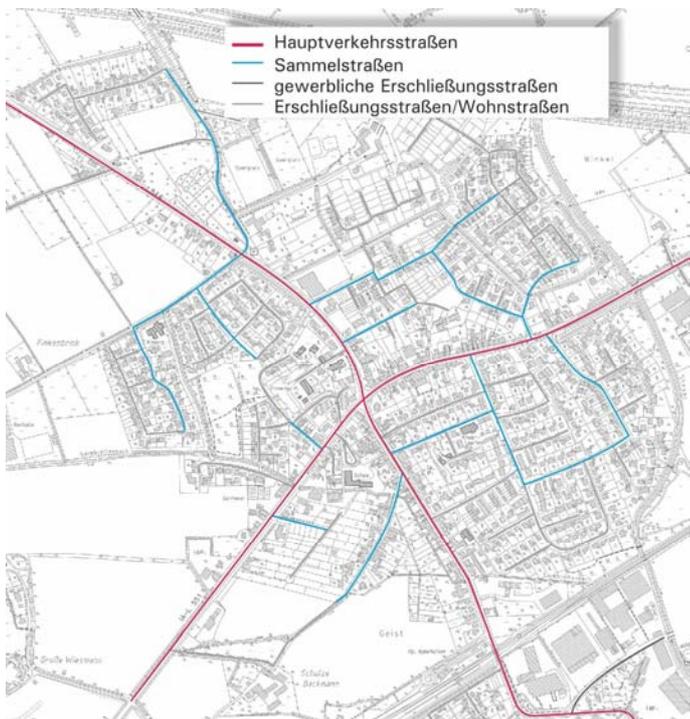


Abb. 14 Funktionale Gliederung für den Ortsteil Appelhülsen

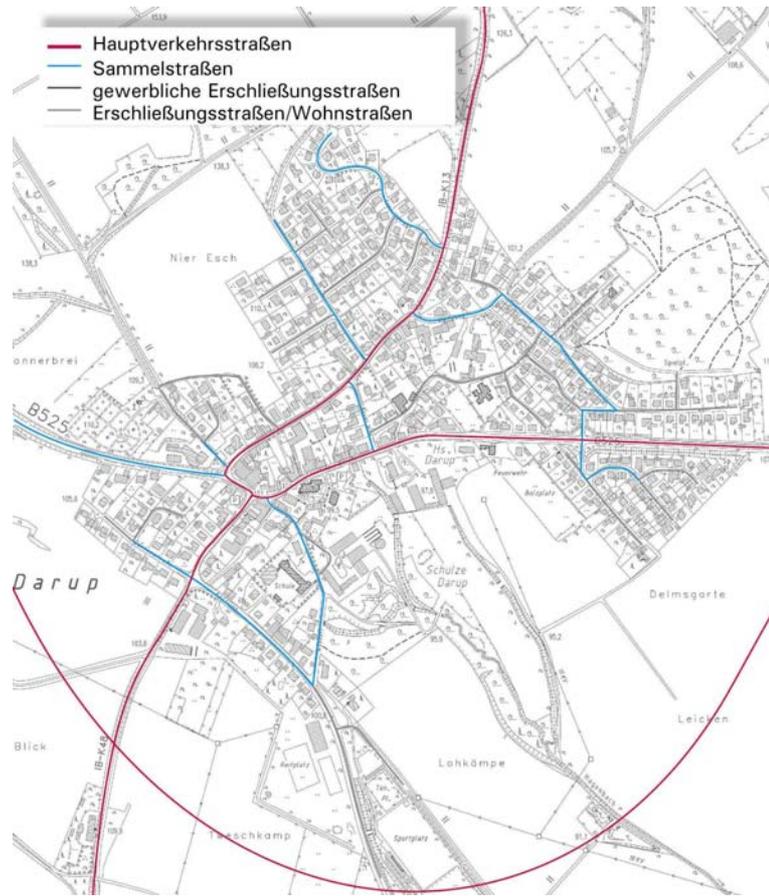


Abb. 15 Funktionale Gliederung des Straßennetzes für den Ortsteil Darup

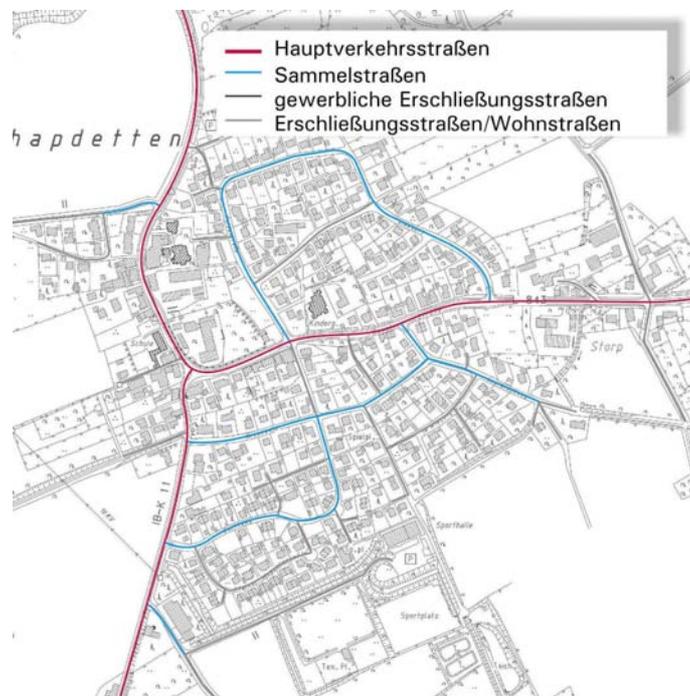


Abb. 16 Funktionale Gliederung des Straßennetzes für den Ortsteil Schapdetten

Abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes (Sammel- und Erschließungsstraßen) wurde eine nahezu flächendeckende Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen) zum Schutz der jeweiligen Stadträume und zur Aufrechterhaltung einer hohen Wohnqualität erfolgreich umgesetzt.

Im Rahmen der Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes wurde eine Analyse der bestehenden Defizite und Potenziale im fließenden Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt, die im Folgenden näher erläutert werden.

Überdimensionierung der Verkehrsflächen

Die Verkehrsflächen für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr sind zum Teil überdimensioniert und sollten den notwendigen Kapazitäten bzw. Bedürfnissen angepasst werden. Durch eine Reduzierung der Verkehrsflächen können Spielräume für Anlagen des Rad- und Fußgängerverkehrs gewonnen werden ohne signifikante Einschränkungen für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr zu bewirken. Eine Überdimensionierung der Verkehrsflächen ist vor allem an folgenden Straßenabschnitten der Fall:

- Coesfelder Straße in Darup (infolge des Neubaus der Ortsumgehung Darup erhält die Coesfelder Straße eine neue Bedeutung als Wohn- und Sammelstraße),
- Schapdettener Straße und Dülmener Straße in Nottuln,
- Daruper Straße und Potthof in Nottuln (im Fall der Realisierung der Ortsumgehung Nottuln) und
- Roxeler Straße in Schapdetten.

Ferner konnten in der Gemeinde Nottuln zum Teil überdimensionierte Knotenpunkte (z. B. KP Münsterstraße/Lindenstraße in Appelhülsen) festgestellt werden, die mit Einschränkungen der Überquerbarkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr sowie mit Einbußen hinsichtlich der Verkehrssicherheit (große Ein- und Ausfahrwege für den Kraftfahrzeugverkehr) einher gehen. Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob alternative Knotenpunktformen wie Kreisverkehrsplätze in Frage kommen könnten. Der Kreisverkehrsplatz hat sich in der Gemeinde Nottuln bereits etabliert und bietet sich daher als flexible und wirtschaftliche Knotenpunktform für den weiteren Einsatz im Gemeindegebiet an. Ferner leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Überquerbarkeit und zu Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rad- und Fußgängerverkehr.

Geschwindigkeitsniveau

Das Geschwindigkeitsniveau wird in den Ortsteilen der Gemeinde Nottuln insgesamt als zu hoch eingeschätzt. Dieses Defizit wurde durch die Teilnehmer an den Ortsteilwerkstätten nochmals bestätigt. Dies betrifft nicht nur verschiedene Straßenabschnitte in Nottuln, sondern auch die umliegenden Ortsteile Schapdetten (z. B. Roxeler Straße), Darup (z. B. Coesfelder Straße) und Appelhülsen (z. B. Lindenstraße). Trotz Geschwindigkeitsrestriktionen konnten auch in den verkehrsberuhigten Wohnbereichen erhöhte Geschwindigkeiten spürbar wahrgenommen werden.

Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der Gemeinde Nottuln ist insgesamt als unproblematisch einzuschätzen. Grundsätzliche Kapazitätsprobleme bestehen nicht. Vereinzelt Rückstaus an den signalisierten Knotenpunkten treten vor allem im Zeitraum der Spitzenstunde am Nachmittag auf, führen aber zu keinen signifikanten Beeinträchtigungen (z. B. nicht tolerierbare Wartezeiten oder verkehrliche Behinderungen an vorgelegerten Knotenpunkten). Grundsätzlich besteht aber ein deutliches Potenzial hinsichtlich der betrieblichen Optimierung der Lichtsignalanlagen, wie z. B. eine Koordinierung entlang der Ortsdurchfahrt von Nottuln. Bei einer Realisierung der Ortsumgehung Nottuln ist eine Überprüfung der Signalprogramme angesichts der sich einstellenden Verkehrsverhältnisse erforderlich. Gegebenenfalls ist ferner zu überprüfen, inwieweit Lichtsignalanlagen aufgrund der zu erwartenden Verkehrsstärken noch erforderlich sind.

Da sich die Gemeinde Nottuln auch zukünftig städtebaulich weiter entwickeln wird, muss auch im untergeordneten Straßennetz (vorrangig in Sammelstraßen) mit Zunahmen im Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Handlungsansätze für eine stadtverträgliche Abwicklung des zukünftigen Verkehrsaufkommens werden im Kapitel 6 und Kapitel 7.1 näher betrachtet.

Verkehrssicherheit

Defizite in der Verkehrssicherheit ergeben sich im Kraftfahrzeugverkehr in Nottuln vorrangig durch erhöhte Geschwindigkeiten, schlechte Sichtverhältnisse in den untergeordneten Knotenpunktzufahrten und die Erkennbarkeit sowie Begreifbarkeit des Verkehrsgeschehens an einzelnen Knotenpunkten. Ein Kriterium für die Verkehrssicherheit ist die Unfallhäufigkeit an einem Knotenpunkt. Dazu wurden die Ergebnisse der überörtlichen Unfallkommission von April 2010 gesichtet und ausgewertet. Die Gemeinde weist bis auf einen Knotenpunkt (B 525/Heriburgstraße/Oberstockumer Weg) keine Unfallhäufungsstellen auf. Eine detaillierte Betrachtung des Unfallgeschehens, bei der vor allem auf die Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern am Unfallgeschehen eingegangen wird, wird im nachfolgenden Kapitel 4.8 durchgeführt.

Innerörtlicher Durchgangsverkehr

Eine Konzentration des Binnenverkehrs auf das Hauptstraßennetz kann aufgrund der radialen Erschließung Nottulns weitestgehend erreicht werden, weist aber zum Teil Schwachstellen auf. Insbesondere im südöstlich gelegenen Wohnquartier in Nottuln wird subjektiv ein hoher Anteil an binnenbezogenen Durchgangsverkehr zwischen der B 525 und der Dülmener Straße wahrgenommen. Aus diesem Grund wurde am Donnerstag, dem 02.09.2010, stichprobenartig eine Kennzeichenerfassung an den Querschnitten Bodelschwinghstraße, Steinstraße, Lerchenhain und Antonistraße im Zeitraum von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr mit einem Erhebungsintervall von fünf Minuten durchgeführt. Die Auswertung erfolgte über zwei Erhebungsintervalle. Dies bedeutet, dass das an einem Querschnitt einfahrende Kraftfahrzeug zehn Minuten Zeit hat, um das gesamte Wohnquartier zu durchfahren und es wieder zu verlassen. Mit dieser Erhe-

bungsmethode kann nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch der Quell- und Zielverkehr des Wohngebietes ermittelt werden. Die Ergebnisse sind in den folgenden Abb. 17 und Abb. 18 dargestellt.

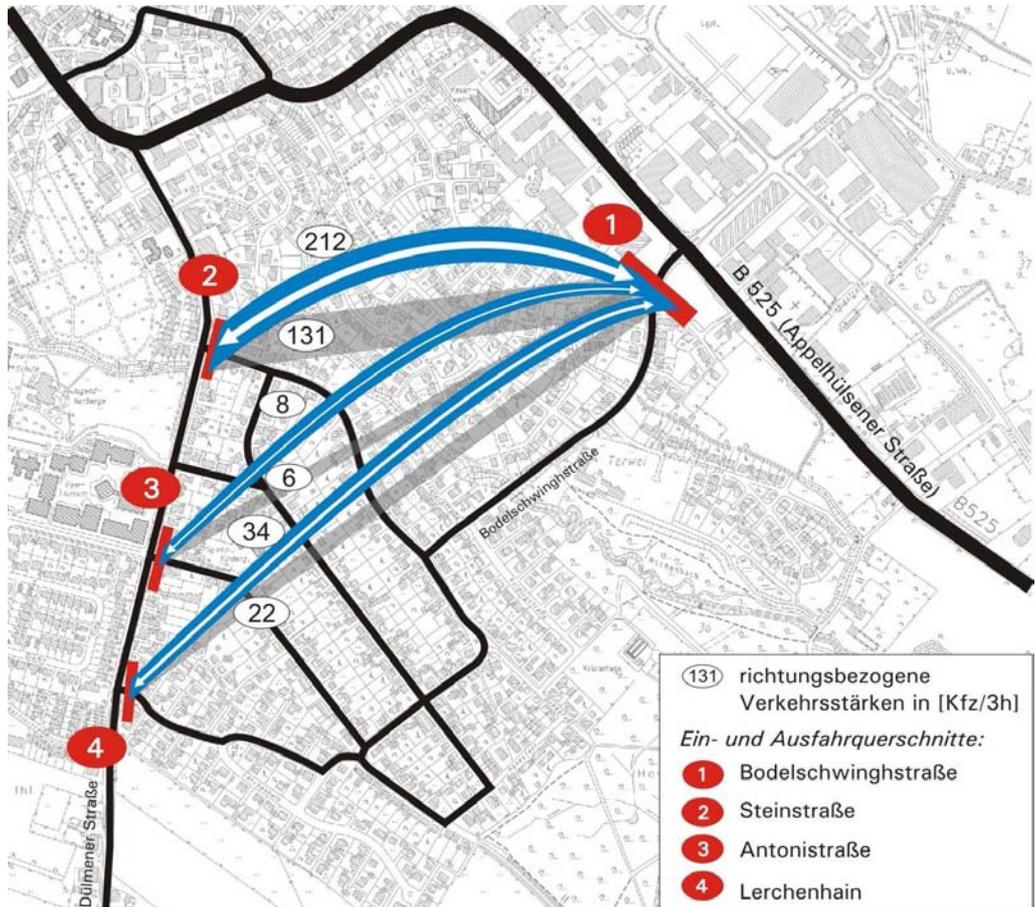


Abb. 17 Durchgangsverkehr im Wohnquartier zwischen der B 525 und der Dülmener Straße

Der Durchgangsverkehr nimmt derzeit im Zeitraum von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr einen Anteil von etwa 20 % am Verkehrsaufkommen des betrachteten Wohnquartiers ein. Es ist darauf hinzuweisen, dass das Auswertungsintervall von 10 min auch „kurze Stops“ am Wohnort enthalten kann (z. B. Bringen und Holen des Kindes). Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sowie der Verkehrs- und Haushaltsbefragung lassen den Rückschluss auf einen geringeren Durchgangsverkehrsanteil über den gesamten Tagesverlauf zu. Hintergrund ist ein höherer Anteil an Versorgungs- und Freizeitfahrten in den Nachmittagsstunden, in denen auch erhoben wurde. Im Gegensatz dazu finden in den Vormittagsstunden weniger Versorgungs- und Freizeitfahrten statt. Insgesamt kann aber in dem untersuchten Wohnquartier von einem moderaten Durchgangsverkehr über den gesamten Tagesverlauf gesprochen werden.

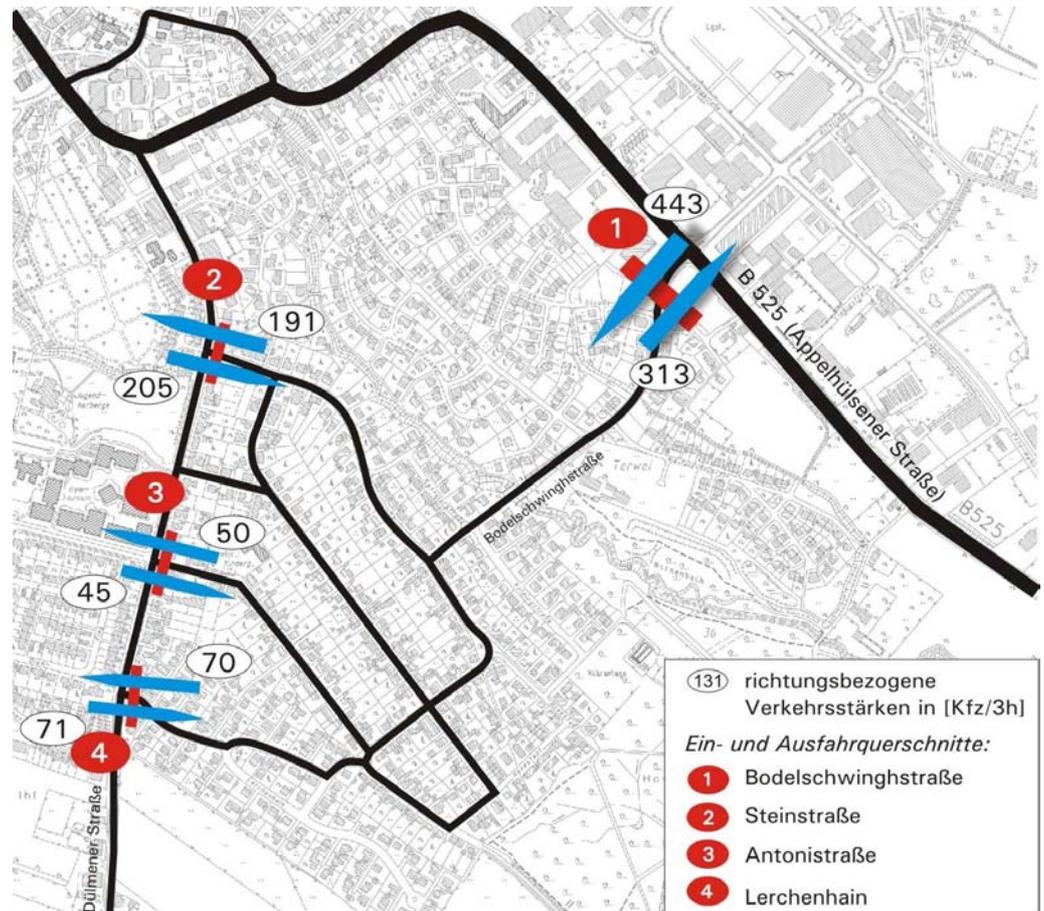


Abb. 18 Quell- und Zielverkehr für das Wohnquartier zwischen der B 525 und der Dülmener Straße

Der Quell- und Zielverkehr nimmt am gesamten Verkehrsaufkommen des Wohnquartiers einen Anteil von etwa 80 % ein und überwiegt somit deutlich.

Im Rahmen der Ortsteilwerkstätten konnte ferner festgestellt werden, dass in anderen Ortsteilen wie z. B. in Appelhülsen ebenfalls Durchgangsverkehre in Wohnquartieren auftreten. Insbesondere bei Stau auf der BAB 43 ist die Umleitungsstrecke durch den Ortsteil Appelhülsen hoch belastet. Der im Ortsteil Appelhülsen gelegene signalisierte Knotenpunkt Münsterstraße/Lindenstraße/Bahnhofstraße wird dabei gelegentlich über die sensiblen Wohnquartiere umfahren.

Ruhender Verkehr

Im Rahmen des integrierten Verkehrskonzeptes wurde das Parkraumangebot im Umkreis des historischen Ortskerns von Nottuln analysiert und bewertet. Das Parkraumangebot für den ruhenden Verkehr setzt sich aus Parkieranlagen und Stellplätzen im Straßenraum zusammen. Insgesamt besteht ein auf den historischen Ortskern bezogenes Parkraumangebot von etwa 300 Stellplätzen. Ergänzend dazu wurde zusätzlich das zentral gelegene ergänzende Stellplatzangebot, wie die Stellplätze am ZOB und Edeka, erhoben. Diese Stellplätze stellen aber kein öffentliches Parkraumangebot im eigentlichen Sinne dar, da diese vorrangig für P+R-Nutzer

bzw. Kunden des Einzelhandels vorgehalten werden. Ferner wurde nicht nur das Angebot, sondern auch die Nachfrage am 09.06.2010 (Mittwoch) stichprobenartig im Zeitraum von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr erhoben. Die Ergebnisse zum Parkraumangebot, zur Parkraumauslastung und Bewirtschaftungsform ist in der folgenden Tab. 1 dargestellt.

Straße	Angebot	Nachfrage (16-18h)	Auslastungs- grad in [%]	Bewirtschaftung		
				Parkscheibe		frei
				2 h Mo.-Fr. 8-18h	1 h Mo.-Fr. 8-18h	
Standortnahe Angebote						
Parkierungsanlagen						
Schlauenstr./Stifstr.	8	4	50%	x		
Schlauenstr./Daruper Str.	11	6	55%	x		
Rathaus	9	6	67%	x		
Kurzestr. /Heriburgstr.	8	6	75%	x		
Buckenkamp	53	21	40%			x
Kastanienplatz	57	37	65%	x		
Hanhoff	44	41	93%	x		
Straßenräumliche Stellplätze						
Heriburgstraße	4	3	75%	x		
Tiefe Str.	10	9	90%	x		
Burgstr.	8	4	50%	x		
Kirchplatz	17	6	35%	x		
Schlaunstr.	16	12	75%	x		
Domherrengasse	18	14	78%	x		
Kirchstr.	6	4	67%	x		
Kurzestr.	9	5	56%	x		
Stiftplatz	21	9	43%	x		
Summe	299	187	63%			
Ergänzendes Angebot						
Parkierungsanlagen						
ZOB	60	23	38%			x
Edeka	122	66	54%		x	
Summe	182	89	49%			

Tab. 1 Parkraumangebot und stichprobenartige Auslastung der Stellplätze im Umkreis des historischen Ortskerns

Die Parkraumsituation im historischen Ortskern stellt sich insgesamt als relativ entspannt dar, was auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung bestätigen (vgl. Abb. 19). Ein Parkraumangel stellt sich lediglich bei publikumsstarken Veranstaltungen im historischen Ortskern ein, wie z. B. an Markttagen oder bei Sperrung des Kastanienplatzes bei Veranstaltungen. Die Einschränkung des Parkraumangebotes ist häufig von kurzer Dauer. Ferner werden Veranstaltungen auch von den Bewohnern begrüßt.

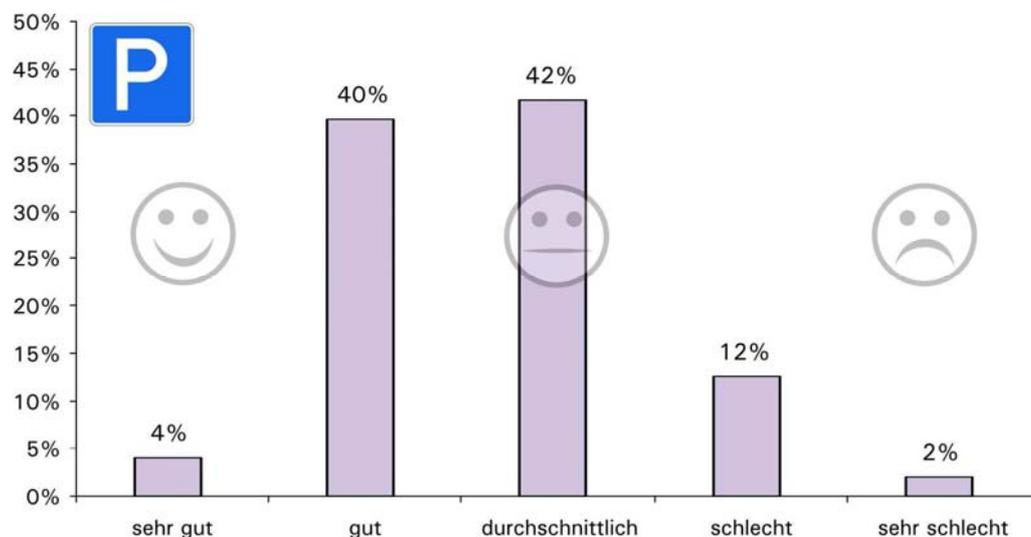


Abb. 19 Befragungsergebnisse zur Parkraumsituation im Ortskern von Nottuln (im Rahmen der Haushaltsbefragung)

Die Stellplatzsituation in den weiteren Ortsteilen stellt sich ebenfalls überwiegend entspannt dar. Punctuell und zeitlich begrenzt kommt es zu Stellplatzdefiziten beim Bringen und Holen im Bereich der Schulstandorte bzw. Kindergärten. Als teilweise problematisch und kritisch wird dagegen die Parkplatzsituation in Darup beschrieben. Aufgrund von Fehlnutzungen (Parken auf der Fahrbahn) kommt es entlang der Coesfelder Straße zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit (schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Kraftfahrzeuge im Bereich der Kirche). Trotz punktueller Probleme besteht in allen Ortsteilen der Gemeinde Nottuln ein ausreichendes Stellplatzangebot.

4.3 Wirtschaftsverkehr

Das verarbeitende Gewerbe und die Dienstleistungen im Sektor Gesundheits- und Sozialwesen sind die wesentlichen Wirtschaftszweige der Gemeinde Nottuln. Zu den verkehrsrelevanten Gewerbe- und Industrieansiedlungen zählen der Industriepark in Nottuln sowie weitere vereinzelt Gewerbeansiedlungen entlang der B 525 und der Gewerbepark in Appelhülsen an der L 844.

Verkehrlich ausschlaggebend ist die Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete. Der überwiegende Teil der gewerblich oder industriell genutzten Flächen liegt entlang der B 525 bzw. an der L 844 und werden auch über diese erschlossen. Durchgangsverkehr im Wirtschafts- und Güterverkehr kann aufgrund der heutigen Erschließung nicht vermieden werden. Insbesondere in sensiblen Bereichen mit entsprechenden Umfeldnutzungen (z. B. Bahnhofstraße in Appelhülsen) führt der Güter- und Wirtschaftsverkehr zu Problemen (Verkehrssicherheit, Lärm, etc.). Im Gegensatz zu Appelhülsen kann in Nottuln durch die Realisierung der Ortsumgebung weitestgehend eine Verlagerung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs erfolgen.

Neben dem augenscheinlichen Schwerverkehr sind auch alle Verkehrsleistungen, die aus der gewerblichen Nutzung (z. B. Warentransport, Dienstleistungen, Vertrieb) eines Fahrzeugs resultieren, dem Wirtschafts- und Güterverkehr zuzuordnen. Wesentliche Anteile hiervon haben als Quelle und/oder Ziel zentrale, innerörtliche Bereiche. Neben den direkten Auswirkungen der verkehrlichen Belastung auf die Innenstadt (Luft und Lärm), folgen vermehrt Probleme im Bereich des ruhenden Verkehrs und im Zusammenhang mit Lieferrn und Laden.

Potenziale und Defizite im fließenden Kraftfahrzeugverkehr

Leistungsfähigkeit

- Das Straßennetz im Kraftfahrzeugverkehr weist überwiegend gute Leistungsfähigkeiten auf.
- Die Verkehrsstärken in der Gemeinde Nottuln haben in den vergangenen Jahren nicht zugenommen. Es kann von einer Stagnation gesprochen werden (vgl. Kapitel 6.2).
- Bis auf die Ortsdurchfahrt Nottuln liegen die Verkehrsstärken im weiteren Straßennetz unterhalb der richtlinienadäquaten Verkehrsstärken. Es bestehen ausreichende Kapazitäten.
- Aufgrund der Klassifizierung des Straßennetzes sind die Handlungsspielräume für Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz häufig eingeschränkt bzw. sind mit dem Straßenbaulasträger abzustimmen.

Durchgangsverkehr

- Das Sammel- und Erschließungsstraßennetz ist in Teilen von Durchgangsverkehren betroffen. Im Hinblick auf die zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen in Nottuln wird der Durchgangsverkehr insbesondere in der Bodelschwingstraße deutlich zunehmen.

Ruhender Verkehr

- Das ortskernbezogene Stellplatzangebot weist eine moderate Stellplatznachfrage auf. Kurzzeitiger Parkraumangel kann nur bei Veranstaltungen festgestellt werden.
- Die Standorte der Parkwegweiser entlang Straßenzuges Daruper Straße – Potthof sind plausibel und ausreichend.

Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsniveau

- Signifikante Unfallhäufungspunkte sind in Nottuln derzeit nicht existent (vgl. Kapitel 4.8). Dennoch besteht aufgrund des zum Teil hohen Geschwindigkeitsniveaus, insbesondere in den Ortseingangsbereichen aber auch in Teilen des Hauptverkehrsstraßennetzes, ein hohes Gefährdungspotenzial.
- Einen wesentlichen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau hat ebenso die Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung. Überdimensionierte Knotenpunkte konnten in allen Ortsteilen der Gemeinde Nottuln festgestellt werden.

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Das gesamte Gemeindegebiet von Nottuln wird flächenhaft von Linienbussen der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) erschlossen. Das Angebot setzt sich aus innergemeindlichen Verbindungen unterschiedlicher Qualität, aus Verbindungen in das benachbarte Oberzentrum Münster sowie aus Verbindungen in die Nachbargemeinden zusammen.

Insgesamt werden durch die VGM 13 Buslinien zur Erschließung des Gemeindegebietes eingesetzt. Eingesetzt werden derzeit:

- Regiobusse
- Schnellbusse
- Sonstige Buslinien
- Bürgerbusse und
- Taxibusse sowie Nachtbusse (zur Ergänzung in den Neben- und Schwachverkehrszeiten).

Ergänzt wird das Busangebot der VGM durch das Angebot der Deutschen Bahn AG. Der Haltepunkt in Appelhülsen bzw. die RegionalBahn 42 und der RegionalExpress 2 gewährleisten somit die Anbindung an überregionale Ziele wie dem Ruhrgebiet.

Fahrplanangebot

Das Fahrplanangebot kann zusammenfassend folgendermaßen beschrieben werden.

- Alle regionalen, überregionalen und innergemeindlichen Verbindungen sind auf den zentral gelegenen Verknüpfungspunkt am Rhodeplatz ausgerichtet.
- Der Schnellbus S60 stellt eine zügige Verbindung im 30/60 min-Takt zum Oberzentrum Münster sicher und erschließt ferner die gesamten südlich des Ortszentrum gelegenen Wohnquartiere von Nottuln. Es stellt sich jedoch die Frage, ob verkehrsberuhigte Wohn- und Sammelstraßen, wie z. B. die Straße Lärchenhain, als Route für einen Schnellbus geeignet erscheinen.
- Die Regiobusse stellen werktags im 60 min-Takt die Erreichbarkeit der regionalen Ziele wie Coesfeld sicher und gewährleisten zusätzlich die Erschließung der ländlichen Gemeindeflächen.
- Die sonstigen Buslinien ergänzen das Angebot dahingehend, dass sie die einzelnen Wohnquartiere und Ortsteile innerhalb der Gemeinde Nottuln aber auch benachbarter Gemeinden miteinander verbinden. Eine einheitliche Taktung wie bei den Schnell- und Regiobussen besteht aber nicht. Die Taktungen sind auf den Bedarf, insbesondere den Schülerverkehr, ausgerichtet. Daher steht das Angebot der sonstigen Buslinien teilweise nur zu bestimmten Tageszeiten zur Verfügung. Die

daraus resultierenden unregelmäßigen Taktungen sind für andere Nutzer bzw. neue Zielgruppen schwer nachvollziehbar.

- Attraktive und direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen bestehen durch die sonstigen Buslinien nur bedingt. Zwar verbindet die Buslinie 680 die nordöstlich im Gemeindegebiet gelegenen Ortsteile miteinander, jedoch besteht keine durchgängige Fahrtroute. Der Einsatz erfolgt in Abhängigkeit der Tageszeit lediglich bereichsweise.
- Die Bürgerbuslinie 31 trägt insofern zum ÖPNV-Angebot bei, dass sie eine direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen Appelhülsen, Schapdetten, Stevern und Nottuln ermöglicht. Die Bürgerbuslinie verkehrt nur alle drei Stunden und ist zusätzlich durch die langen Fahrzeiten sowie aufgrund eines eigenen Tarifes (Tickets oder Monatskarten der VGM sind nicht gültig) für viele Bürger unattraktiv.
- Die Taxibuslinien sollen den Mobilitätsbedarf entlang von schwach frequentierten Strecken im ÖPNV-Netz abdecken und stellen somit eine wichtige Ergänzung zur Grundversorgung dar.
- Der Bahnhof in Appelhülsen ist zwar durch die Buslinie 685 an Nottuln angeschlossen, eine nutzerfreundliche Taktung für eine regelmäßige Erreichbarkeit über den gesamten Tag besteht aber nicht. Die Bürgerbuslinie bietet zwar eine Alternative, ist aber wegen der langen Fahrzeiten und der zusätzlichen Ticketkosten für viele Bürger unattraktiv. Ferner wird das Angebot durch die Taxibuslinie T85 ergänzt, die aber von den verkehrsmittelwahlfreien Bewohnern kaum in Anspruch genommen wird. Zusammenfassend besteht zwischen Nottuln und dem Bahnhof in Appelhülsen ein nicht ausreichendes Grundangebot.
- Die Nutzung des ÖPNV wird in der Gemeinde durch die Tarifgestaltung der VGM beeinflusst. Teilweise werden günstigere Tarife in die Nachbargemeinden als in das eigene Gemeindezentrum Nottuln angeboten.
- Für die Schülerverkehre zwischen Darup und Nottuln - Gymnasium besteht derzeit eine unattraktive Verbindung (Erzeugung von Bring- und Holverkehren). Für die sonstigen ÖPNV-Nutzer wird eine stündliche Verbindung zwischen Darup und Nottuln (Rhodeplatz) durch die Regionalbuslinie 62 angeboten.
- In den Abendstunden und an Wochenenden erfolgt eine deutliche Ausdünnung des Angebots. Insbesondere in den Abendstunden soll der Mobilitätsbedarf zwischen Münster, Nottuln und Coesfeld durch den Einsatz des Nachtbusses aufgefangen werden.
- An Wochenenden steht das Angebot der sonstigen Buslinien nicht zur Verfügung. Ausgenommen davon ist die Buslinie 552, die auch an Samstagen zeitweise verkehrt.
- Ein regelmäßiges Fahrplanangebot (stündlich zur Haupt- und zwei-stündlich zur Schwachverkehrszeit) wird dagegen von den Regio- und Schnellbuslinien bis in die Abendstunden angeboten. Dadurch steht auch an den Wochenenden ein Grundangebot zur Verfügung.

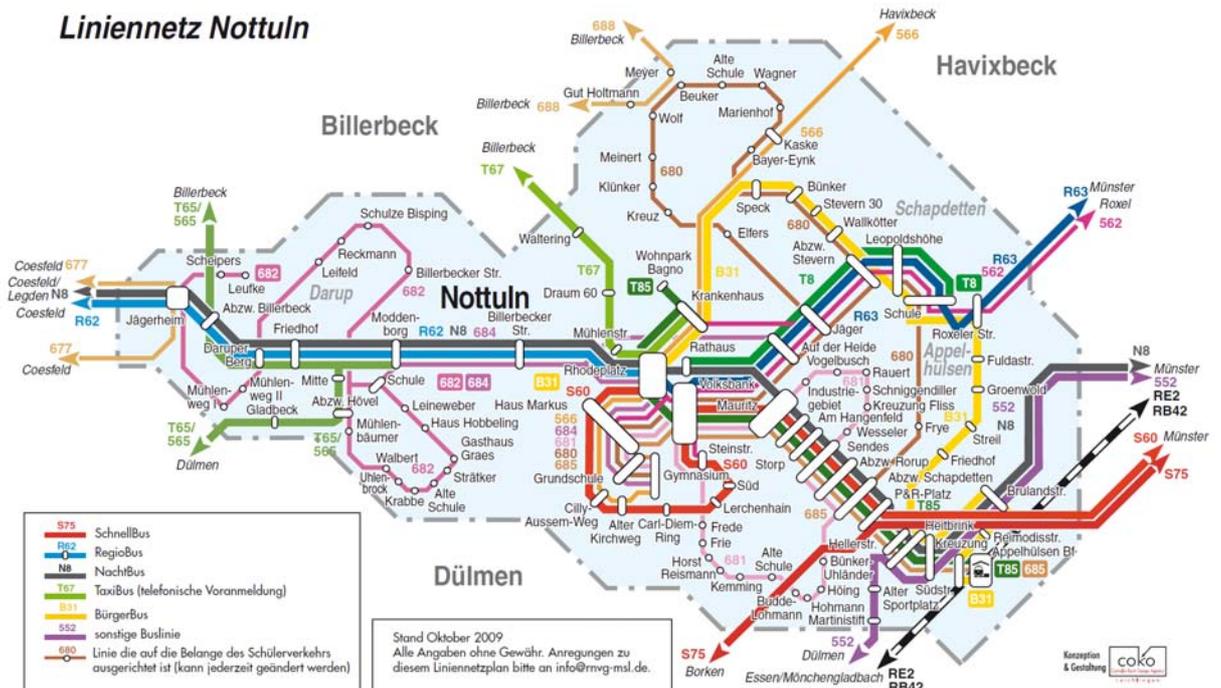


Abb. 20 Liniennetzplan der VGM für die Gemeinde Nottuln [Quelle: VGM, Oktober 2009]

Flächenerschließung

Die Darstellung des Liniennetzplans auf einer Kartengrundlage der Gemeinde Nottuln verdeutlicht die Flächenerschließung des Linienbusangebotes der VGM. Unter Berücksichtigung eines Einzugsradius von 400 m ist festzustellen, dass überwiegend alle Ortsteile der Gemeinde Nottuln flächendeckend erschlossen werden. Lediglich die nordwestlich gelegenen Wohnquartiere im Ortsteil Nottuln, wie das Fasanenfeld II, sind derzeit schlecht an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Ferner bestehen für diesen Bereich Überlegungen für weitere Flächenentwicklungen, so dass die Anbindung an den ÖPNV an Bedeutung zunehmen wird.

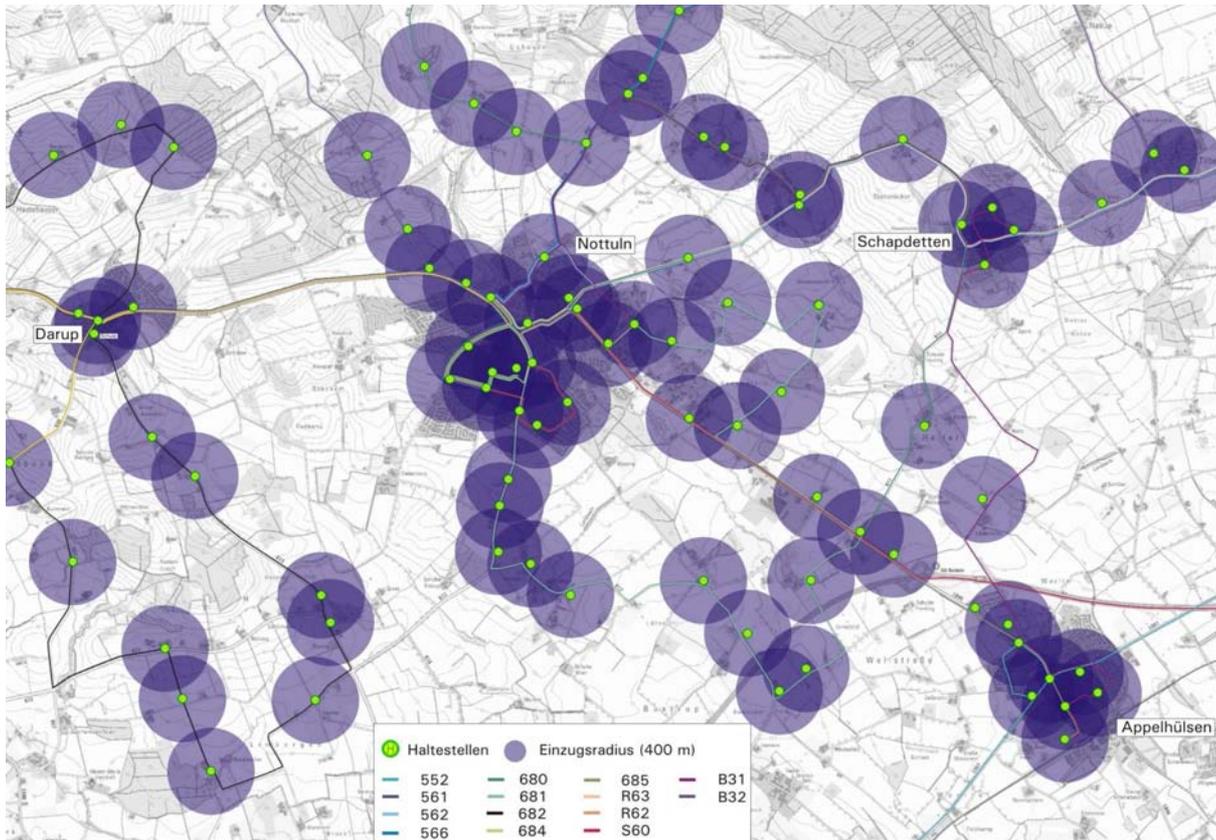


Abb. 21 Flächenerschließung durch den ÖPNV

Präsenz, Beratung und Service

Die Präsenz, Beratung und der Service ist ein entscheidender Aspekt bei der Betrachtung der Qualität des ÖPNV.

Prägend für das Erscheinungsbild des ÖPNV sind

- die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen,
- die Fahrzeuge (Design und Ausstattung) und
- das Marketing (Beratung und Service).

Die Haltestellen – Buchten und Kaps – weisen ein sehr durchmisches Erscheinungsbild auf und verfügen nur teilweise über eine Grundausstattung aus Wetterschutz, Haltestellenstele mit Fahrplaninformationen und Abfallbehälter. Das uneinheitliche Erscheinungsbild ist aber auch geprägt vom Design der vergangenen Jahre und es fehlen Blickpunkte, die den Anreiz zur Nutzung der Angebote erhöhen. Die östlich des Ortskerns gelegene zentrale Umsteigehaltestelle „Rhodeplatz“ (ZOB) bietet den Fahrgästen ausreichenden Witterungsschutz und weist insgesamt ein gutes Erscheinungsbild – also eine gute Haltestellenqualität – auf. Im Gegensatz dazu ist die Haltestelle „Volksbank“ hinsichtlich der Präsenz des ÖPNV im Straßenraum und der Haltestellenqualität als mangelhaft zu bewerten. Die Haltestelle „Volksbank“ wird zum Teil (in Abhängigkeit der Buslinien) stärker von den Fahrgästen frequentiert als die Umsteigehaltestelle Rhodeplatz. Dies resultiert zum einen aus der guten Lage bzw. der Nähe zum histori-

schen Ortskern und zum anderen aus der teilweise umwegigen Linienführung der Schnellbuslinie S60 zwischen den eigentlich nahegelegenen Haltestellen „Rhodeplatz“ und „Volksbank“. Aufgrund der Zentralität könnte die Haltestelle „Volksbank“ aber mit einer qualitativen Aufwertung zu einer Steigerung der Präsenz des ÖPNV im Straßenraum beitragen.

Der ÖPNV-Anteil in der Gemeinde Nottuln liegt bei etwa 7 %, wobei das Angebot überwiegend von der Gruppe der sogenannten Captives³ genutzt wird. Doch auch für andere Personengruppen ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit zahlreichen Vorteilen verbunden. Der ÖPNV

- kann von (fast) allen genutzt werden,
- verursacht geringe Umweltemissionen (Luft, Lärm) pro Kopf,
- ist verträglich für Stadt und Umwelt,
- ist vergleichsweise kostengünstig (keine Anschaffungs- oder Betriebskosten),
- vermeidet die Parkplatzsuche und die damit verbundenen Verkehre,
- hat einen geringen Flächenbedarf (pro Kopf) und
- kann im Stadtbereich hohe Reisegeschwindigkeiten erreichen.

Die diversen Vorteile der Nutzung des ÖPNV legen das Ziel nahe, den Anteil des ÖPNV in der Gemeinde Nottuln zumindest zu halten. Es ist der Prognose entgegenzuwirken, welche aufgrund der demographischen Entwicklung zu geringeren Schülerzahlen und hohen Führerscheinbesitzquoten in der alternden Bevölkerung mit der Folge eines Fahrgastrückgangs im ÖPNV führt.

Ein weiterer Aspekt stellt die Mobilitätsberatung und der damit verbundene Service dar. Dazu gilt es, entsprechende Reiseinformationen zum ÖPNV schnell und zuverlässig bereitzustellen sowie nach außen zu präsentieren (Öffentlichkeitsarbeit). Zwar bestehen derzeit auf der Homepage der Gemeinde Nottuln entsprechende Weiterleitungen zu den Anbietern des ÖPNV, jedoch sind diese insbesondere für Ortsunkundige (Tourismus) zum Teil schwer nachvollziehbar oder werden nicht mehr gepflegt. Neben einem zuverlässigen und einfach zu verstehenden Internetauftritt gehört aber ebenso eine präsenste Beratungsstelle – einen zentralen Anlaufpunkt, an dem sich potenzielle ÖPNV-Nutzer informieren können. Zudem ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des demografischen Wandels ältere Bewohner Nottulns eine wichtige Zielgruppe darstellen werden, denen das Internet teilweise nicht zugänglich ist.

³ Als Captives werden Nutzer des ÖPNV genannt, die aufgrund ihrer sozialen oder ökonomischen Lebenssituation auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen sind (insbesondere Schülerverkehre).

Potenziale und Defizite im ÖPNV

Fahrplanangebot und Flächenerschließung

- Es besteht ein hoher Flächenerschließungsgrad für die Gemeinde Nottuln. Relevante Lücken treten lediglich in den westlichen Wohnquartieren von Nottuln auf.
- Das Fahrplanangebot wird an den Wochenenden stark ausgedünnt. Eine Grundversorgung an den Wochenenden wird lediglich durch die Regiobusse und Schnellbusse angeboten. Die sonstigen Buslinien verkehren an Wochenenden nicht.
- Die zentrale Umsteigehaltestelle ZOB –Rhodeplatz bietet eine gute Verknüpfung aller verkehrenden Buslinien.
- Die Anbindung des Bahnhofs in Appelhülsen an Nottuln ist unzureichend. Eine regelmäßige Taktung über den gesamten Tagesverlauf besteht nicht. Der Bürgerbus bietet diesbezüglich nur eine unzureichende Ergänzung des ÖPNV-Angebotes.
- Der Bürgerbus erschließt wichtige Bereiche der ländlichen Gemeindeflächen, stellt sich aber aufgrund der langen Fahrzeiten und des zusätzlich zu entrichtenden Tarifs als unattraktiv dar.

Präsenz des ÖPNV im öffentlichen Raum

- Derzeit besteht eine schlechte Präsenz des ÖPNV im öffentlichen Raum. Dies resultiert vor allem aus dem uneinheitlichen Haltestellendesign und der schlechten Haltestellenqualität (fehlender Witterungsschutz an wichtigen Haltestellen, wie die Haltestelle „Volksbank“.
- Ferner sind Leiteinrichtungen zur Barrierefreiheit überwiegend gar nicht vorhanden.

4.5 Radverkehr

Bei der Analyse der Radverkehrsinfrastruktur wird sowohl das Hauptrouthenetz, das vorrangig für den Alltagsverkehr in Betracht kommt, als auch das Freizeitrouthenetz betrachtet. Für die Analyse des Hauptrouthenetzes fand eine Ortsbesichtigung der wichtigsten Haupttrouten in der Gemeinde Nottuln statt. Dabei wurden sowohl die Gestaltung der Verkehrsanlagen als auch die Beschaffenheit analysiert.

Das Radverkehrsnetz in der Gemeinde Nottuln weist deutliche Netzlücken entlang der Hauptverkehrsstraßen auf. Insbesondere bei Förderung des Alltagsverkehrs (z. B. Berufsverkehre) haben Radrouten entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes eine hohe Bedeutung, da sich der Alltagsverkehr am Hauptverkehrsstraßennetz orientiert. Das Radverkehrsnetz mit den bestehenden Radverkehrsanlagen und den wichtigsten Überquerungsstellen für die einzelnen Ortsteile der Gemeinde Nottuln sind in der in der Abb. 22 dargestellt.

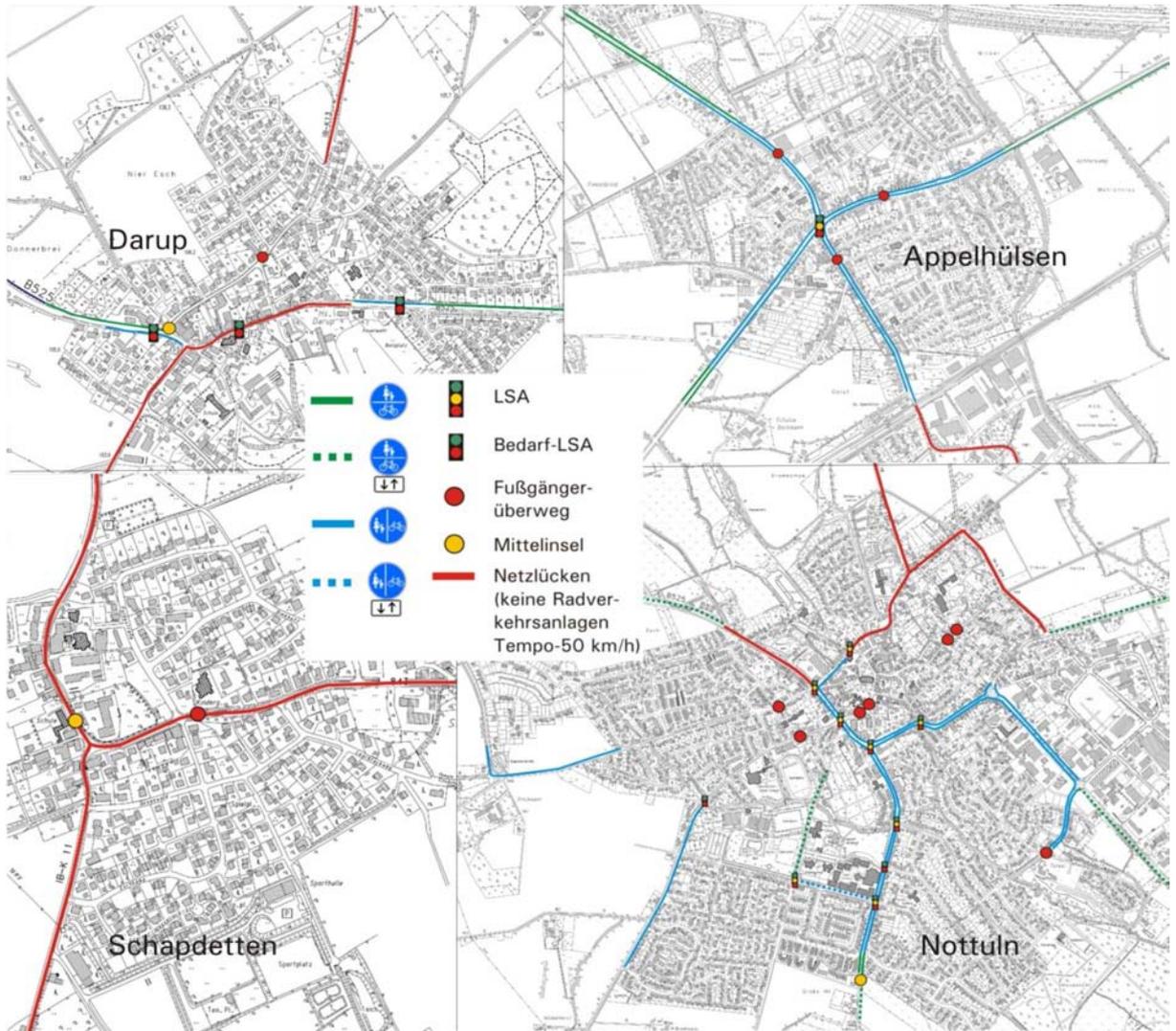


Abb. 22 Radverkehrsanlagen und wichtige Überquerungsstellen in den Ortsteilen der Gemeinde Nottuln

Das heutige Radverkehrsnetz setzt sich aus unterschiedlichen Radverkehrsanlagen und den verkehrsberuhigten Nebenstraßen, für die keine besonderen Maßnahmen bzw. Anlagen für den Radverkehr notwendig sind, zusammen.

Im Zuge der Ortsbesichtigungen konnten folgende Potenziale und Defizite festgestellt werden:

- Es bestehen teilweise Netzlücken im Radverkehrsnetz, vor allem entlang von wichtigen Haupttrouten (vgl. Abb. 22).
- Einzelne Abschnitte von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen entsprechen nicht den derzeitigen Anforderungen (Breiten der Radverkehrsanlagen sind nicht StVO-konform). Aufgrund dessen wurden z. B. die Radverkehrsanlagen in der Dülmener Straße von der Benutzungspflicht entbunden.
- Teilweise kommt es zu Konflikten mit den angrenzenden Umfeldnutzungen (Parken, Kraftfahrzeugverkehr, Fußgängerverkehr, Haltestellen).

- Komfortbeeinträchtigungen, die die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen, sind in den Bereichen vorhanden, in denen der Radverkehr aufgrund der straßenräumlichen Situation oder starker Beeinträchtigungen auf Gehwege oder ungesichert auf die Fahrbahn ausweicht.
- Entlang von straßenbegleitenden Radwegen fehlen überwiegend markierte Radfahrerfurten an Einmündungen und Kreuzungen.
- Im Widerspruch zur StVO sind einzelne Radwege innerhalb von Tempo-30 Zonen als benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen.
- An den signalisierten Knotenpunkten kommt es aufgrund der Lichtsignalsteuerung zum Teil zu erhöhten Wartezeiten für den Radverkehr.
- Zum Teil fehlen Überquerungshilfen an Hauptverkehrsstraßen oder sie sind nicht bedarfsgerechte ausgebildet.
- An den Kreisverkehrsplätzen besteht derzeit eine schlechte Überquerungsqualität (kein Vorrang für den Radverkehr), die mit Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit verbunden ist.
- Es bestehen baulich unzureichende bzw. nicht bedarfsgerechte Radabstellanlagen.
- Fehlende oder unzureichende Wegweisung von innergemeindlichen und regionalen Zielen sowie der Freizeitrouten.
- Es bestehen überwiegend gute Oberflächenbeschaffenheiten der Radverkehrsanlagen entlang der vorhandenen Hauptrouten (zumindest dort wo Radverkehrsanlagen vorhanden sind).
- Die Innenstadt von Nottuln ist für den Radverkehr gut erreichbar. Dies bietet eine gute Grundlage zur weiteren Förderung der Nahmobilität.
- Es bestehen gute Verbindungen von den einzelnen Ortsteilen zum Gemeindezentrum in Nottuln.



Fehlende Radverkehrsanlagen entlang der Hagenstraße (Nottuln)



Fehlende Radverkehrsanlagen entlang der Roxeler Straße (Schapdetten)



Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen in Tempo-30 Zonen (Niederstockumer Weg – Nottuln)



Fehlnutzung von Abstellanlagen in der Rudolph-Harbig-Straße (Nottuln)



Schlechte Überquerungsqualität an Kreisverkehren (Nottuln)



Gute Oberflächenbeschaffenheit der RVA in der Appelhülsener Straße (Nottuln)

Das regionale Radverkehrsnetz (vgl. Abb. 23), setzt sich aus Themenrouten, wie z. B. der Bamberger-Sandstein-Route und 100 Schlösser-Route, sowie dem landesweiten Radwegenetz zusammen. Die Radverkehrsführung der Themenrouten findet überwiegend auf abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes gelegenen Neben- bzw. Freizeitrouten statt. Defizite entstehen bei der Überlagerung des Freizeitnetzes mit dem Hauptverkehrsstraßennetz, da sich entlang wichtiger Hauptverkehrsstraßen zum Teil keine oder keine geeigneten Radverkehrsanlagen befinden. Insbesondere trifft dies für die Straßenabschnitte Hagenstraße (Nottuln) und Roxeler Straße (Schapdetten) zu. Ferner bestehen teilweise keine geeigneten bzw. sicheren Überquerungsmöglichkeiten an den Orteingängen der jeweiligen Ortsteile. Zum Teil sind die Radverkehrsanlagen so angelegt worden, dass Überquerungen für die Weiterfahrt notwendig werden, diese jedoch nicht ausreichend sicher erfolgen (z. B. in der Münsterstraße und Appelhülsener Straße – Ortseingangsbereiche Appelhülsen). Dies spiegelt sich ferner in der im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Unfallanalyse wider.

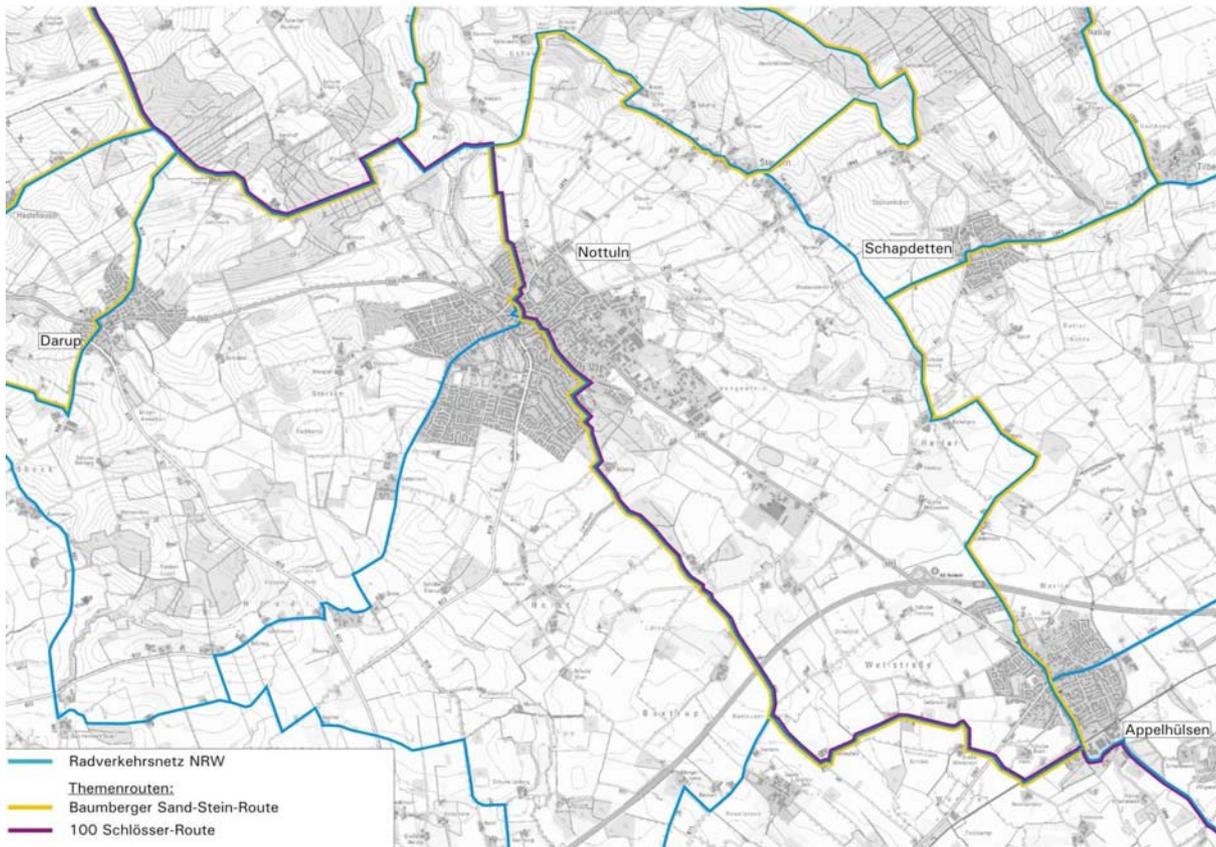


Abb. 23 Regionales Radverkehrsnetz in der Gemeinde Nottuln

Potenziale und Defizite im Radverkehr

Radverkehrsanlagen

- Die Breiten der Radverkehrsanlagen entsprechen zum Teil nicht den aktuellen Anforderungen.
- Benutzungspflichtige Radwege innerhalb von Tempo-30-Zonen stehen im Widerspruch zur StVO (Führung auf der Fahrbahn).
- Die Radabstellanlagen sind hinsichtlich der Bauart (sog. „Felgenkiller“), des Angebots (Abstellanlagen an den Haltepunkten des ÖPNV) und der Präsenz (B + R-Anlagen am ZOB – Rhodeplatz) verbesserungswürdig.
- Überwiegend besteht eine gute Oberflächenbeschaffenheit der bestehenden Radverkehrsanlagen.
- An den Kreisverkehrsplätzen besteht kein Vorrang für den Radverkehr (schlechte Überquerungsqualität).

Radverkehrsnetz und Wegweisung

- Es bestehen in der Gemeinde Nottuln im Zuge von Haupttrouten Netzlücken im Radverkehr, die sowohl den Alltags- aber auch den Freizeitverkehr betreffen. Appelhülsen weist entlang der Haupttrouten zwar ein durchgängiges Radverkehrsnetz auf, Netzlücken im Freizeitverkehr bestehen dennoch.
- Es besteht Ergänzungsbedarf in Bezug auf die Wegweisung von innergemeindlichen und regionalen Zielen sowie der Freizeitrouten.

4.6 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr kann im Maßstab des zu erstellenden Verkehrskonzeptes für das gesamte Gemeindegebiet nicht flächenhaft berücksichtigt werden. Die Belange des Fußgängerverkehrs spielen eher auf Quartiers- oder Straßenraumebene eine Rolle. Gleichzeitig treten Fußwege auch als erster und letzter Teil von Wegeketten auf, d.h. zwischen der Quelle/dem Ziel und der Abstellanlage des Kraftfahrzeugs/Fahrrades oder Haltestelle des Busses auf. Besonders verdichtet und mengenmäßig relevant sind Fußwege in der Innenstadt, d. h. in den Fußgängerbereichen und in den Ortsteilzentren.

Für eine Analyse der Fußgängerverkehrsanlagen wurden entlang von Hauptgehwegeverbindungen Ortsbesichtigungen durchgeführt. An den straßenbegleitenden Gehwegen wurden einige, vereinzelt auch flächenhaft auftretende Mängel festgestellt.

Maßnahmen im Fußgängerverkehr sollen dazu dienen, die Wege zu erleichtern und sicherer zu machen. Ferner sollten Anstrengungen unternommen werden, um den Fußgängeranteil bzw. die Nahmobilität zu steigern. Der Barrierefreiheit muss dabei entgegengekommen werden.

Potenziale und Defizite im Fußgängerverkehr

Anlagen für den Fußgängerverkehr

- Schlechter Zustand des Belags/Pflasters im Kernbereich von Nottuln.
- Bordsteinabsenkungen an Knotenpunkten fehlen zum Teil.
- Abschnittsweise stellen Einbauten im Straßenraum Behinderungen bzw. Einschränkungen dar (Einbauten der Ver- und Entsorgung sowie Werbeaufsteller von Einzelhändlern)
- Die Gehwegbreiten entsprechen teilweise nicht aktuellen Anforderungen, insbesondere entlang von Schulwegen. An Engstellen sollte auf die getrennte Führung von Rad- und Gehwegen verzichtet werden.
- Fehlende Leitelemente zur Barrierefreiheit an wichtigen Wegpunkten und Überquerungsstellen.

Überquerungsqualität

- Fehlende Überquerungsstellen mit Vorrang für den Fußgängerverkehr an den Kreisverkehrsplätzen.
- Durch Anforderungstaster entstehen an den Lichtsignalanlagen erhöhte Wartezeiten.

4.7 Städtebaulich-straßenräumliche Situation

Eine Analyse der städtebaulichen- und straßenräumlichen Situation ermöglicht auch Rückschlüsse auf die Unverträglichkeiten zwischen den städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen eines Straßenzuges. Um eine Kategorisierung des Straßennetzes durchführen zu können, sind über die verkehrliche Bedeutung hinausgehende Kenntnisse über die Straßenräume erforderlich. Aus diesem Grund wurde eine Ortsbesichtigung der Hauptverkehrsstraßen und der weiteren verkehrswichtigen Straßen durchgeführt.

Durch die Analyse der städtebaulichen und straßenräumlichen Situation wird eine nutzungsorientierte, städtebauliche Kategorisierung hinsichtlich der Umfeldsensibilität ermöglicht. Insbesondere werden die vielfältigen Nutzungsansprüche und daraus resultierende Nutzungsüberlagerungen bzw. –konflikte in den Straßenräumen berücksichtigt.

Für die Kategorisierung der Straßenzüge werden die:

- funktionalen Aufgaben und Nutzungsansprüche (Netzfunktion und Verbindungsfunktion),
- städtebauliche Situation (Gebietstyp, wichtige Einrichtungen) und
- straßenräumliche Situation (Anbaugrad, Bebauung, Linienführung)

berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen erfolgt die Einordnung der Straßenräume in vier Kategorien unterschiedlicher Sensibilität. Damit wird gleichzeitig für jeden untersuchten Straßenraum ein Grad der „Empfindlichkeit gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr“ und dessen Auswirkungen (z.B. Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen sowie Sicherheitsrisiko für Fußgänger- und Radfahrer durch hohe Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr) festgelegt. Dies zeigt nicht nur Kapazitätsreserven für eventuell notwendige Verkehrsverlagerungen im Kraftfahrzeugverkehr auf, sondern macht auch auf die Dringlichkeit für straßenraumgestalterische Maßnahmen – Verkehrsberuhigungs-, Entlastungs- und Umgestaltungsmaßnahmen – aufmerksam. Die folgenden Charakteristiken werden für die Kategorisierung der Straßenräume verwendet.

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

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

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

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



Nottuln: Rudolph-Harbig-Straße (sehr sensibel)



Schapdetten: Roxeler Straße (sehr sensibel)



Schapdetten: Bahnhofstraße (sehr sensibel)



Nottuln: Oberstockumer Weg (sensibel)



Darup: Billerbecker Straße (sensibel)



Schapdetten: Lindenstraße (sensibel)



Nottuln: Appelhülseener Straße (relativ sensibel) B 525 (kaum sensibel)

Die Straßen mit Sensibilitätsstufen sind der Abb. 24 zu entnehmen. In die Sensibilitätsanalyse wurden vorrangig Straßen des Hauptverkehrsnetzes mit einer entsprechenden Bedeutung für den allgemeinen Verkehrsablauf einbezogen. Die zum Teil nicht betrachteten Wohn- und Anliegerstraßen sind mehrheitlich den Kategorien sehr sensibel und sensibel zuzuordnen.

Ferner werden anhand der Sensibilitätsstufen mögliche Handlungsbedarfe abgeleitet. Dabei werden vorrangig sensible und sehr sensible Straßenabschnitte betrachtet, da diese verstärkt Nutzungskonflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und den Umfeldnutzungen aufweisen.

Handlungsbedarfe stellen vor allem die verkehrliche Entlastung (Verkehrsverlagerungsmöglichkeiten) und die städtebauliche Integration (Geschwindigkeitsreduzierung und Straßenraumgestaltung) eines Straßenzuges dar. Die Tab 15 zeigt eine Übersicht der sensiblen und sehr sensiblen Straßenzüge in der Gemeinde Nottuln und leitet einen möglichen Handlungsbedarf aufgrund der örtlichen Verkehrssituation ab.

Ortsteil/ Straßenabschnitt	Bewertung	Handlungsbedarf	Reduzierung der Verkehrsbelastung	städtebauliche Integration (Gestaltung, Geschwindigkeit)
Nottuln				
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
Schappedtener 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
Antonstr.	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
Darup				
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
Schappedten				
Roxeler Str. - Nord	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Roxeler Str. - Ost	sehr sensibel	mittel	nicht möglich	erforderlich
Schenkingstraße	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Appelhülsen				
Bahnhofstr.	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Münsterstr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
KP Münsterstr./Bahnhofstr.	sensibel***	hoch	nicht möglich	erforderlich
Lindenstraße	sensibel	mittel	nicht möglich	sinnvoll

* 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

Tab. 2 Auflistung der sensiblen und sehr sensiblen Straßenabschnitte in der Gemeinde Nottuln und deren Handlungsbedarfe



Abb. 24 Sensibilitätsstufen und Handlungsbedarfe

4.8 Unfallanalyse

Für die Analyse und Bewertung der Unfallsituation in der Gemeinde Nottuln sind zum einen die Erkenntnisse bzw. Ergebnisse der überörtlichen Unfallkommission von April 2010 und zum anderen die polizeilich erfassten Unfälle der letzten drei Jahre mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs ausgewertet worden.

Kriterien für die Verkehrssicherheit sind die Unfallhäufigkeit, der Unfalltyp und die Unfallschwere. Für die Beurteilung der Verkehrssicherheit sind aber nicht nur die tatsächlich erfolgten Unfälle relevant, sondern auch die potenziellen Konfliktpunkte – also gefährliche Situationen noch ohne Unfallfolge. Diese potenziellen Konfliktpunkte entstehen durch Mängel, die z. B. durch die schlechte Erkennbarkeit, Begreifbarkeit, Unübersichtlichkeit und Befahrbarkeit verursacht werden. Unfallhäufungsstellen werden wie folgt definiert. Ein Knotenpunkt oder Straßenabschnitt gilt als Unfallhäufungsstelle, wenn:

- innerhalb eines Jahres fünf oder mehr Verkehrsunfälle gleichen Typs oder
- innerhalb von drei Jahren fünf oder mehr Verkehrsunfälle mit Personenschaden oder drei oder mehr Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden

polizeilich aufgenommen wurden. Im Folgenden werden die Unfälle im fließenden Verkehr und die Unfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs in der Gemeinde Nottuln getrennt betrachtet und ausgewertet.

4.8.1 Unfälle im fließenden Kraftfahrzeugverkehr

Defizite in der Verkehrssicherheit ergeben sich für den Kraftfahrzeugverkehr in Nottuln vorrangig durch erhöhte Geschwindigkeiten, schlechte Sichtverhältnisse in den untergeordneten Knotenpunktzufahrten und die schlechte Erkennbarkeit sowie Begreifbarkeit des Verkehrsgeschehens an einem Knotenpunkt. Für die Beurteilung der Unfallsituation im fließenden Kraftfahrzeugverkehr wurden die Ergebnisse der überörtlichen Unfallkommission von April 2010 gesichtet und ausgewertet.

In der Gemeinde Nottuln kann bei der Betrachtung der Unfälle innerhalb eines Jahres ausschließlich der Knotenpunkt B 525/Heriburgstraße /Oberstockumer Weg als Unfallhäufungsstelle benannt werden. An diesem Knotenpunkt kommt es vorrangig während des Nachtzeitraums zu Unfällen, die auf Rotlichtverstöße zurückzuführen sind oder sich während der Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage ergeben haben. Aufgrund dieser Situation werden bereits erste Maßnahmen ergriffen, wie die Aufhebung der Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage. Ferner werden seitens Straßen.NRW die Sichtverhältnisse auf den Signalgeber überprüft.

4.8.2 Unfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs

Die vorliegenden Unterlagen ermöglichen die Auswertung über einen Zeitraum von drei Jahren (2007 bis 2009). Teilweise liegen bereits Daten für die erste Hälfte des Jahres 2010 vor, die bei der Auswertung bereits berücksichtigt worden sind, um erste Anhaltspunkte über die Entwicklung der Unfallsituation zu erlangen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Anzahl der erfolgten Unfälle in den letzten drei Jahren für die gesamte Gemeinde Nottuln als relativ konstant bezeichnet werden kann. In den Jahren 2007 und 2009 wurden jeweils 23 Unfälle und im Jahr 2008 18 Unfälle polizeilich aufgenommen (vgl. Abb. 25). Im Jahr 2010 (bis Juli) erfolgten bereits 14 Unfälle im Gemeindegebiet. Die hohe Anzahl an Unfällen innerhalb eines halben Jahres kann nicht direkt auf schlechtere Bedingungen bzw. ein unachtsames Verkehrsverhalten zurückgeführt werden. Relevant sind auch die Witterungsbedingungen. Der lange und kalte Winter im Jahr 2010 könnte daher ebenso ein Grund für die hohe Anzahl an Unfällen innerhalb des ersten Halbjahres sein.

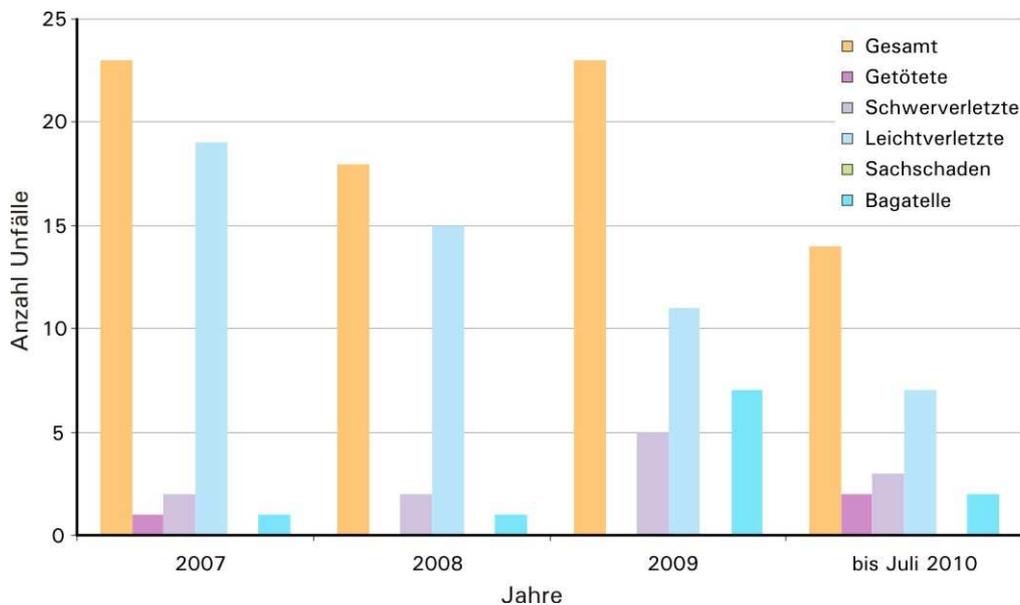


Abb. 25 Anzahl und Unfallschwere der Unfälle in den letzten drei Jahren mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs

Mit Hilfe der Unfalltypensteckkarte (vgl. Abb. 26) können die Unfallschwerpunkte im Gemeindegebiet lokalisiert werden. Die Darstellung bzw. die Unfalltypensteckkarte geht nicht allein auf die Unfallhäufungsstellen ein, sondern analysiert vielmehr, an welchen Knotenpunkten oder Straßenabschnitten vermehrt Unfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs auftreten. Unfallhäufungsstellen, die der oben aufgeführten Definition entsprechen, konnten nicht festgestellt werden. Bis auf Unfälle mit Getöteten werden einzelne Unfallstellen (ein Unfall innerhalb von drei Jahren) nicht in die weitere Betrachtung einbezogen.

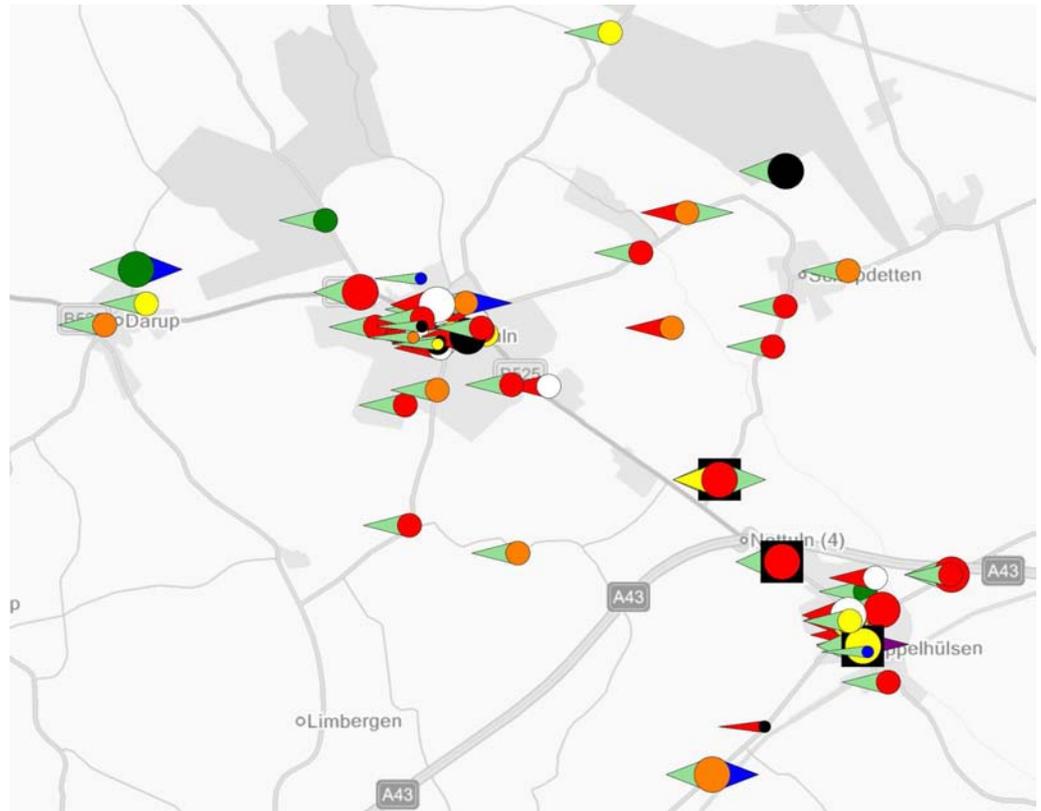


Abb. 26 Auszug aus der Unfalltypensteckkarte für die Gemeinde Nottuln

Unfallanalyse für Nottuln

- Unfälle sind in den letzten drei Jahren verstärkt entlang der Ortsdurchfahrt (B 525) aufgetreten.
- Es überwiegt der Anteil an Unfällen mit Beteiligung des Radverkehrs.
- Häufige Unfalltypen sind dabei Abbiegeunfälle, Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen sowie Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn.
- Die Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten überwiegen. In Nottuln gab es keine Getöteten.
- Neben den hier aufgeführten Unfallschwerpunkten werden Unfallpotenziale vor allem in den Bereichen der Heriburgstraße, Hagenstraße, Schapdettener Straße, Havixbecker Straße, Bodelschwinghstraße und Steinstraße aufgrund der Straßenraumgestaltung und des erhöhten Geschwindigkeitsniveaus gesehen.

Unfallanalyse Appelhülsen

- Unfälle mit leichten und schweren Personenschaden sind vorrangig im Bereich des Knotenpunkts Münsterstraße/Lindenstraße aufgetreten. Dabei handelt es sich sowohl um Unfälle mit Rad- als auch Fußgängerbeteiligung, die beim Abbiegen oder Überschreiten der Fahrbahn eingetreten sind.
- Entlang der Münsterstraße haben sich in den vergangenen drei Jahren vier Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs ereignet. Im Ortseingangsbereich kommt es verstärkt zu gefährlichen Situationen mit dem kreuzenden Radverkehr, die bisher zu zwei Unfällen führten.

- Weitere Unfälle ereigneten sich entlang der Bahnhofstraße, in der es in den letzten drei Jahren zu vier Unfällen mit einem Getöteten gekommen ist.
- Im Ortseingangsbereich von Appelhülsen (Lindenstraße) ereignete sich ein Unfall mit Radfahrereteiligung beim Kreuzen der Fahrbahn, wobei eine Person getötet wurde.
- Die Unfallpotenziale werden in den Ortseingangsbereichen Lindenstraße und Münsterstraße gesehen. Ferner weist der Knotenpunkt Münsterstraße/Lindenstraße ein deutliches Unfallgeschehen auf. Unfallpotenziale werden aber auch im Bereich der Knotenpunkte Lindenstraße/Kücklingsweg und Lindenstraße/Heitbrink gesehen, da es dort mit dem ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr sowie mit dem Radverkehr häufig zu gefährlichen Situationen kommt.

Unfallanalyse Schapdetten

- In Schapdetten ereigneten sich innerhalb von drei Jahren insgesamt drei polizeilich aufgenommene Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs und leichten Personenschaden.
- Unfalltypen waren Kreuzen der Fahrbahn und im Längsverkehr.
- Unfallpotenziale werden insbesondere entlang der Roxeler Straße aufgrund des zu hohen Geschwindigkeitsniveau und fehlplatzierte Überquerungshilfen sowie im Bereich Schenkingstraße wegen fehlender Überquerungsmöglichkeiten (Schulwegsicherung) gesehen.

Unfallanalyse Darup

- In Darup ereigneten sich innerhalb von drei Jahren insgesamt drei Unfälle mit Radfahrereteiligung.
- Die Unfälle erfolgten im Ortseingangsbereich (Billerbecker Straße) mit schweren Personenschaden, am Knotenpunkt Roruper Straße/Coesfelder Straße und im Wohnquartier (Quellenweg) mit leichten Personenschaden.
- Unfallpotenziale werden entlang der Coesfelder Straße wegen des zu hohen Geschwindigkeitsniveaus und im Knotenpunktbereich Neuer Weg/Billerbecker Straße aufgrund der Knotenpunktgestaltung gesehen.

5 Leitbild und Handlungsziele

5.1 Allgemeines

Die Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Gemeinde Nottuln stellt die Grundlage für alle weiteren Planungsprozesse dar. Die Definition der Planungsziele ist wie in allen Planungsprozessen die Grundlage der Mängelbewertung und der Maßnahmenentwicklung. Das Leitbild ist eng verknüpft mit der verkehrlichen Perspektive für den Prognosehorizont 2025.

Im Leitbild geht es um die Formulierung ökologischer, sozialer und ökonomischer Leitsätze und Anforderungen an Verkehrssysteme. Dabei hat sich eine Differenzierung in allgemeine gesellschaftliche Werteziele und Handlungsziele bewährt, die im Rahmen der kommunalen Handlungsziele und -felder unter einer Perspektive von 10 bis 15 Jahre (2020/2025) zu betrachten sind. Die Werteziele orientieren sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und unterliegen einem gesellschaftlichen Wandel. Auf der Ebene der Handlungsziele werden die übergeordneten Ziele der Werteebene in planerische Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt.

5.2 Leitbild

Die Entwicklung eines Leitbildes (vgl. Abb. 27) legt für die künftige Verkehrsplanung für die Gemeinde Nottuln den Grundstein und wird ferner den gesamten Planungsprozess begleiten. Allem übergeordnet ist das **Oberziel**, dass die Verkehrsentwicklung der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Gemeinde Nottuln als bedeutender Wirtschafts- und Wohnstandort dienen soll. Das Leitbild setzt hierfür auf der Ebene der **Werteziele** die folgenden Themenschwerpunkte:

- Mobilität sozialverträglich und
- Mobilität stadtverträglich gestalten.

Werteziele

Unter der Überschrift **Mobilität sozialverträglich gestalten** sind die Themen allen Verkehrsteilnehmern hohe Verkehrssicherheit, gleichwertige Mobilitätschancen und Mobilitätsalternativen auf möglichst vielen Wegen bieten sowie die Berücksichtigung der Belange von Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen zusammengefasst. Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ein grundsätzliches Werteziel, mit dem viele Maßnahmen der Verkehrsplanung begründet werden. Ein anderer Aspekt, dem immer mehr Bedeutung zugekommen ist, ist die Verbesserung der sozialen Sicherheit der Verkehrsanlagen. Hierbei sind beispielsweise die Schaffung von öffentlichen Verkehrsangeboten während der Nachtzeit, die Beleuchtung von Rad- und Gehwegen oder die Anlage von Frauenparkplätzen wesentliche Handlungsfelder.

Ein besonderes Gewicht wird auf eine qualitätsvolle und gleichberechtigte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel gelegt. Alle sozialen und gesellschaftlichen Gruppen sollen bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt berücksichtigt werden. Dazu ist eine besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Migranten, Menschen mit Behinderung sowie wirtschaftlich Benachteiligten in der Verkehrsplanung erforderlich. Es müssen für alle Gruppen angemessene verkehrliche Angebote vorgesehen werden. Daraus lässt sich die Forderung nach Mobilitätsalternativen zum Pkw auf allen Wegen ableiten. Das bedeutet, dass jede beliebige Quell-Ziel-Beziehung nicht nur mit individuellen Verkehrsmitteln, sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln abwickelbar sein sollte. Dies ist besonders für Kinder und ältere Mitbürger, denen individuelle Verkehrsmittel aus verschiedenen Gründen nicht oder nur beschränkt zur Verfügung stehen, wichtig.

Eine weitere über lange Zeit nicht ausreichend berücksichtigte Nutzergruppe sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Erreichung einer barrierefreien Teilhabe am öffentlichen Leben dieser Gruppe wird in starkem Maße von ihren Mobilitätschancen bestimmt. Durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen wird die Umsetzung dieses Zieles zur gesetzlichen Verpflichtung.

Eine Abstimmung von Verkehrsplanung und Flächennutzungsplanung sind ein wesentlicher Faktor für eine **stadtverträgliche Mobilität**. Ein zentraler Punkt allen planerischen Handelns ist die Stärkung der Gemeinde Nottuln in der Region. Hier ist die Verkehrsplanung gefordert, entsprechende Maßnahmen für die gute Erreichbarkeit der Ziele in der Gemeinde und Region mit Hilfe leistungsfähiger Verkehrsträger in Übereinstimmung mit der gesamtstädtischen Entwicklung zu erarbeiten bzw. zu erhalten. Dabei sollen eine Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen (Luft und Lärm) im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu Grunde gelegt und Voraussetzungen zur Sicherung und Entwicklung stadt- und straßenräumlicher Qualitäten geschaffen werden.

Planungsorientierte Handlungsziele

Auf der Ebene der Handlungsziele werden die o.g. übergeordneten Ziele der Ebene der Werteziele in planerische Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt. Die Handlungsfelder gliedern sich wie folgt:

- Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung
- Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbundes
- Straßennetz leistungsfähig halten,
- Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten schärfen,
- Stadtraum attraktiver gestalten und
- Umweltauswirkungen des Verkehrs minimieren.

Die **Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung** bedeutet keine Einschränkung der Mobilität. Sie ergibt sich aus einer planerisch beeinflussten Verkürzung von Wegen und der Vermeidung einzelner Abschnitte von Wegeketten. Positive Effekte ergeben sich dabei aus der geringeren Verkehrsleistung

jedes einzelnen Kraftfahrzeugs. Im Bereich des ÖPNV sind geringere Verkehrsleistungen durch Angebotseinschränkungen zu erzielen, die auf Grund geringerer Auslastungen und damit verbundener Unwirtschaftlichkeit erforderlich werden können.

Zur Schaffung verkehrsvermeidender Raumstrukturen durch Funktionsmischung - auch als **Stadt der kurzen Wege** bezeichnet - gehören die dezentrale Verbesserung der Arbeitsplatzsituation ebenso wie die Stärkung der Einkaufs- und Freizeitsituation im näheren Wohnumfeld. Die Mischung verträglicher Nutzungen von Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitstrukturen führt im Idealfall zu einer Verkürzung der täglichen Wege, auch wenn die neuere Forschung zeigt, dass die dabei zu erwartenden Effekte infolge der Individualität der Menschen relativ gering sind.

Ein weiterer Beitrag ist in der **Stärkung der Ortsteile** zu sehen. Dadurch werden Wege nach Nottuln, aber auch zu den großen Sondergebietsflächen des Einzelhandels seltener erforderlich bzw. weniger attraktiv.

Die **Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes** wird durch eine Verlagerung der nicht vermeidbaren Verkehre auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht. Dazu ist es notwendig, **den Umweltverbund , d. h. den ÖPNV, das Radfahren und das Zu-Fuß-Gehen in seiner Attraktivität zu stärken und zu fördern**. Dies beinhaltet insbesondere im Radverkehr auch bauliche Maßnahmen, die jedoch im Einzelfall einen Umbau der Straßenverkehrsanlagen unter Reduzierung der Kapazität der Straße für den Kraftfahrzeugverkehr erfordern. Auch wird eine solche Vorgehensweise im Allgemeinen als Voraussetzung für die Erzielung spürbarer Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den Umweltverbund angesehen. Dies ist ein entscheidender Aspekt für eine nachhaltige Verkehrsplanung in der Gemeinde Nottuln. Angesichts des Lärmaspektes kommt dem Thema Förderung des Umweltverbundes eine wesentliche Bedeutung zu.

Die **Verbesserungen des Angebots im ÖPNV** müssen vorrangig die Gemeinde Nottuln, aber auch die Region, erfassen. Der Grundstein für eine Integration der öffentlichen Verkehre in der Gemeinde Nottuln und der Region ist bereits gelegt und bietet ein deutliches Ausbaupotenzial.

Besonders in den kleinen Entfernungsbereichen (bis etwa 5 km) ist das Fahrrad für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig. Der **Radverkehr** hat in der Gemeinde Nottuln zurzeit einen Anteil an der Verkehrsmittelwahl, der das angesichts der topographischen und bevölkerungsstrukturellen Voraussetzungen mögliche Potenzial keinesfalls ausschöpft. Ansätze zur Verbesserung des **Fußgängerverkehrs** sind insbesondere in den Ortsteilen und auf Wohnquartiersebene in Verbindung mit Maßnahmen der Straßenraumgestaltung zu sehen.

Unter dem Oberbegriff **das Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten schärfen** werden Ziele zusammengefasst, die mit dem Verkehrsteilnehmer als Nutzer der verschiedenen Mobilitätsalternativen und seinen Kenntnissen und Einschätzungen darüber zu tun haben. Dies beinhaltet, dass das eige-

ne Verkehrsverhalten reflektiert und zu den Möglichkeiten, die andere Gruppen bezüglich des Verkehrsverhaltens haben, in Beziehung gesetzt wird. Jeder Einzelne sollte im Sinne der Verkehrsvermeidung ein Bewusstsein für die Notwendigkeit seiner Wege sowie die Verkehrsmittelwahl jedes einzelnen Weges entwickeln. Auch das Verhalten hinsichtlich einer Gefährdung seiner selbst oder anderer ist in diese Überlegungen einzubeziehen.

Um den Verkehrsteilnehmer bei der Verkehrsmittelwahl vor eine echte Auswahl zu stellen, reicht das Anbieten von Mobilitätsalternativen allein nicht aus. Auf Grund der Sozialisierung vieler Menschen als vorrangige Nutzer des Kraftfahrzeugs ist eine Verbesserung des „Images“ des Umweltverbundes erforderlich. Ein weiterer Schritt dazu ist eine Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen, die eine einseitige Ausrichtung auf die Kraftfahrzeugnutzung von vornherein verhindern hilft. Als weiteres Ziel ist die Kostenwahrheit im Vergleich der Verkehrsmittel zu nennen, die einerseits die volkswirtschaftlichen Folgekosten der Mobilitätsalternativen betrifft – hier werden die Kosten des Kraftfahrzeugverkehrs zumeist unterschätzt, da sie den Steuerzahler nur indirekt treffen -. Als zweites ist der betriebswirtschaftliche bzw. personenbezogene Aspekt der Kostenwahrheit zu berücksichtigen. Auch hier wird die Summe des finanziellen Aufwandes für ein Kraftfahrzeug häufig unterschätzt, während die sofort anfallenden Kosten z.B. für einen ÖPNV-Fahrschein überproportional teuer erscheinen. Ferner zwingt die schlechte Finanzlage aller öffentlichen Haushalte bei der Planung zu einer ständigen Hinterfragung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses - insbesondere bei Infrastrukturmaßnahmen - und zu einer Prioritätenreihung auch innerhalb der als sinnvoll erachteten Maßnahmen.

In den Wertezielen werden Mobilitätsalternativen auf allen Wegen sowie andernorts die Informiertheit über diese Angebote gefordert. Dies bedingt eine Möglichkeit zur **Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen**. Hierzu muss die Mobilitätsberatung in Nottuln auf- und ausgebaut werden.

Sowohl unter wirtschaftlichen wie auch unter umweltorientierten Gesichtspunkten ist eine **leistungsfähige Abwicklung des Straßenverkehrs** ein wichtiges Ziel der verkehrlichen Entwicklung. Dies gilt sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV, der in der Gemeinde Nottuln als Linienbusverkehr die gleichen Flächen nutzt wie der MIV.

Die weder vermeidbaren noch auf den Umweltverbund verlagerbaren Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Hier ist eine **flüssige und vor allem verträgliche Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs** das Planungsziel des Handlungsfeldes. Ferner soll möglichst eine **Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs** auf leistungsfähigen Routen (Hauptverkehrsstraßen) erfolgen. Eine hohe Qualität des Verkehrsablaufes im vorhandenen Straßennetz sollte daher angestrebt werden. Dabei sind betriebliche Maßnahmen – z. B. die Optimierung der Lichtsignalsteuerung oder Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung (Telematik) - häufig die bessere Alternati-