Es ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsbelastungen im Durchgangsverkehr kaum ändern werden, da die Flächenentwicklungen vorrangig eine Verkehrsquelle bzw. –ziel darstellen. Eine Erhöhung des Durchgangsverkehrs wird vor allem dann stattfinden, wenn der Hauptträger des Durchgangsverkehrs, die B 525, oder weitere verkehrswichtige Strecken (Bundes- bzw. Landesstraßen) in der Region z. B. aufgrund eines Netzlückenschlusses eine funktionale/verkehrliche Aufwertung erhalten. Dieses Szenario bleibt aber vorerst unberücksichtigt. Die Untersuchung soll vielmehr zu einer Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen im Rahmen von zukünftigen Entwicklungen im Gemeindegebiet selbst beitragen.

6.4 Planfälle und Planfalldefinition

In der Verkehrsmodellrechnung werden Handlungskonzepte und deren Maßnahmen, die zu Veränderungen der heutigen Verkehrssituation führen, in Planfällen abgebildet. Dabei handelt es sich häufig um Netzveränderungen oder –ergänzungen. Die Bewertungsgrundlage bildet dabei der Prognosenullfall, bei dem ausschließlich die Prognosebelastungen unter Beibehaltung des Bestandsnetzes im Verkehrsmodell umgelegt werden. Mit diesem grundlegenden Arbeitsschritt lassen sich häufig schon im Vorfeld verkehrliche Probleme analysieren. In den nächsten Arbeitsschritten werden die einzelnen Planfälle hinsichtlich Ihrer verkehrlichen Auswirkungen untersucht.

Im Rahmen der Verkehrsmodellrechnung für das Straßennetz in Nottuln wurden insgesamt fünf Planfälle (vgl. Abb. 33 und Tab. 3), zum Teil mit Untervarianten, betrachtet. Bei den Planfallvarianten 2, 3 und 4 ist zu beachten, dass diese im Rahmen der Untersuchung aufeinander aufbauen und nicht getrennt bzw. unabhängig voneinander betrachtet wurden. Im Gegensatz dazu können die Planfälle 1 und 5 eigenständig betrachtet werden. Der Planfall 1 wurde bereits planfestgestellt. Der Planfall 5 stellt eine Variante seitens der Bewohner der westlichen Wohnquartiere zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen entlang des Oberstockumer Wegs dar. Aufgrund der kleinräumigen und zum Teil punktuellen verkehrlichen Auswirkungen wurde der Planfall 5 nicht mit Hilfe des Verkehrsmodells überprüft. Dies hat den Grund, dass die verkehrlichen Auswirkungen dieses Planfalls nicht signifikant genug sind, um genaue Aussagen über die Verlagerungseffekte machen zu können (Verkehrsbelastungen liegen im Toleranz- bzw. Ungenauigkeitsbereich des Verkehrsmodells). Eine Bewertung des Planfalls erfolgt daher qualitativ. Die Planfalluntersuchung erfolgte ausschließlich für den Ortsteil Nottuln.

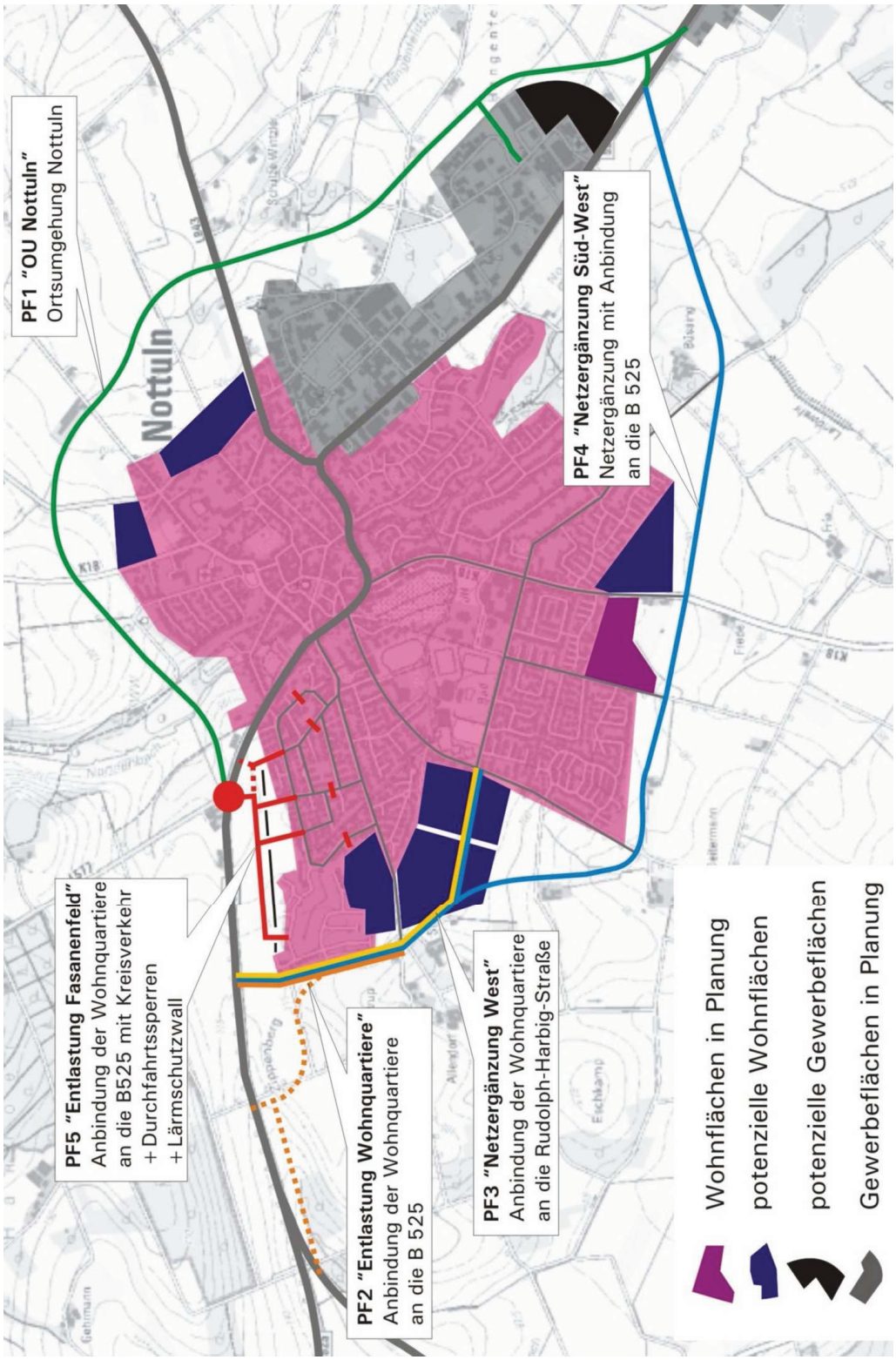

Abb. 33 Übersicht der betrachteten Planfälle

Basis PA 2010 "Analyse 2010"		
Szenario	**Verkehrsprognose 2025**	**Netzmodell**
P0 2025 "Nullfall"	- keine allg. Verkehrszunahme - ausschließlich strukturelle Entwicklungen - voraussichtliche Wohn- und Gewerbegebietserweiterungen in Nottuln, Appelhülsen und Schapdetten - unberücksichtigt bleibt eine mögliche Attraktivitäts-steigerung der B 525	- Bestandsnetz 2010
P1 2025 "Nullfall mit Ortsumgehung Nottuln"		- Ortsumgehung Nottuln mit Anschluss an das Gewerbegebiet
P2 2025 mit Untervarianten (P2.1 + P2.2) "Entlastung der Wohnquartiere"		- Nordumgehung Nottuln mit Anschluss an das Gewerbegebiet - Anschluss der westlichen Wohnquartiere an die B525
P3 2025 "Netzergänzung West"		- Nordumgehung Nottuln mit Anschluss an das Gewerbegebiet - Anschluss der westlichen Wohnquartiere an die B525 (P2) - Netzergänzung West (Rudolp-Harbig-Straße)
P4 2025 "Netzergänzung Süd-West"		- Nordumgehung Nottuln mit Anschluss an das Gewerbegebiet - Anschluss der westlichen Wohnquartiere an die B525 (P2) - Netzergänzung West (Rudolp-Harbig-Straße) - Netzergänzung Süd-West (Anschluss der südlichen Quartiere an die B525)
P5 2025 "Entlastung Fasanenfeld"		- Nordumgehung Nottuln mit Anschluss an das Gewerbegebiet - Anschluss der westlichen Wohnquartiere an die B525 über Kreisverkehr - Einrichtung von Durchfahrtssperren

Tab. 3 Beschreibung der betrachteten Planfälle mit Untervarianten

Bei der Verkehrsumlegung des Planungsnullfalls „P0 2025“ wird angenommen, dass alle absehbaren und potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten bis zum Prognosehorizont 2025 in der Gemeinde Nottuln als realisiert gelten und ein hoher Flächennutzungsgrad vorliegt. Diese Annahme wird auch für alle weiteren Planungsfälle fortgeschrieben. Der Planungsnullfall „P0 2025“ stellt ferner die Bewertungsgrundlage für die verkehrlichen Auswirkungen aller weiteren betrachteten Planfälle dar.

6.5 Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung

Die Darstellungen der zukünftigen Verkehrsstärken bzw. der Zu- und Abnahmen (Differenzdarstellung) für die jeweiligen im folgenden beschriebenen Planfälle sind den Abb. 91 bis Abb. 119 im Anhang zu entnehmen.

Planfall P0 „Nullfall“
Im Verkehrsmodell werden insgesamt etwa 78.500 Fahrten je Tag umgelegt. Angesichts des als konstant angenommenen Modal-Splits (Verkehrsmittelwahl) bleiben die Verkehrsanteile gegenüber der Analyse 2010 gleich verteilt (vgl. Abb. 34). Dennoch wird es zu einer Zunahme des Bin-

nen-, Quell- und Zielverkehrs aufgrund von Wohngebietsentwicklungen kommen. Veränderungen im Durchgangsverkehr finden kaum statt, da die allgemein zu erwartende Abnahme des Pkw-Verkehrs durch die Zunahme des Lkw-Verkehrs ausgeglichen wird. Es ist also davon auszugehen, dass sich der Schwerverkehrsanteil auf dem Bundesfernstraßennetz zukünftig erhöhen wird.

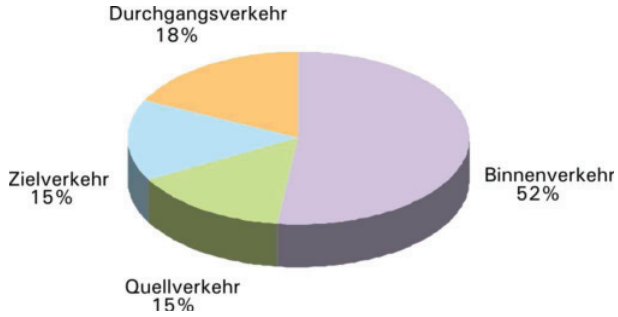

Abb. 34 Verkehrsanteile für die Prognose 2025 [%]

Die zukünftigen (potenziellen) Strukturentwicklungen führen zu einer Erhöhung der Verkehrsstärken im Netz der verkehrswichtigen Straßen. Die B 525 stellt auch in der Prognose den Hauptträger der Verkehrsbelastungen in Nottuln dar und wird zukünftig im Ortskern mit bis zu etwa 19.500 Kfz/24h belastet sein (vgl. Abb. 91 und Abb. 92 im Anhang).

Die Differenzdarstellung des Prognosenullfalls zu den Ergebnissen der Analyse (vgl. Abb. 93 und Abb. 94) zeigt die Auswirkungen der lokalen Strukturentwicklungen aus Wohnen und Gewerbe. Da die Strukturentwicklungen vorrangig südwestlich des Ortskerns von Nottuln erfolgen, sind auch die radial angelegten Hauptsammelstraße Oberstockumer Weg, Niederstockumer Weg und die Dülmener Straße von einer Mehrbelastung betroffen. Je nach Straßenabschnitt kommt es zu einer Zunahme der Verkehrsstärken zwischen etwa 1.100 Kfz/24h und 1.700 Kfz/24h.

Die Zunahme der Verkehrsstärken im Netz verkehrswichtiger Straßen ist häufig mit Auswirkungen auf die Lärmsituation, die Luftschadstoffe und die Verkehrssicherheit verbunden. In Bezug auf die Leistungsfähigkeit werden die Knotenpunkte und Streckenabschnitte entlang der Ortsdurchfahrt (B 525) in den Spitzenzeiträumen eine deutliche Mehrbelastung erfahren und ggf. an ihre Leistungsgrenzen gelangen. Das weiterführende Straßennetz aus Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen wird das zukünftige Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig abwickeln können.

In den Ortsteilen Schapdetten und Appelhülsen gehen die voraussichtlichen Entwicklungen mit einer Erhöhung der Verkehrsstärken einher. Im Ortsteil Schapdetten liegt die Höhe der Verkehrszunahme zwischen etwa 300 Kfz/24h und 1.300 Kfz/24h sowie im Ortsteil Schapdetten zwischen 600 Kfz/24h und 2.000 Kfz/24 (vgl. Abb. 95 im Anhang). Da im Ortsteil

Darup keine strukturellen Veränderungen geplant werden, bleiben die heutigen geringen Verkehrsstärken im Ortskern bestehen.

Planfall P1 „Nullfall mit Ortsumgehung Nottuln“
Die Realisierung der Ortsumgehung Nottuln würde zukünftig zu einer spürbaren Entlastung der heute stark belasteten Ortsdurchfahrt um etwa 9.000 Kfz/24h bis 11.000 Kfz/24h führen. Die Ortumgehung wird unter Berücksichtigung aller voraussichtlichen Strukturentwicklungen und ohne Ansatz einer allgemeinen Verkehrszunahme Verkehr in Höhe von etwa 11.000 bis 13.000 Kfz/24h auf sich ziehen. Die Ortsumgehung Nottuln zieht dabei nicht ausschließlich Durchgangsverkehre auf sich, sondern führt aufgrund ihrer Attraktivität auch zu einer Verlagerung von Quell- und Zielverkehren. Dadurch kommt es vorrangig in der Havixbecker Straße, Dülmener Straße, Hagenstraße, Heriburgstraße und Schapdettener Straße zu Abnahmen der Verkehrsstärken, die zwischen etwa 900 Kfz/24h und etwa 1.800 Kfz/24h liegen werden. Neben den innerörtlichen Entlastungen können aber auch weiträumige Entlastungswirkungen im gesamten Gemeindegebiet, die aufgrund einer veränderten Routenwahl auftreten.

Die Ortsumgehung Nottuln erfährt neben den verlagerten Verkehren eine allgemeine Attraktivitätssteigerung, da die heutige Ortsdurchfahrt spürbare betriebliche Widerstände (Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, etc.) aufweist. Es muss demzufolge nach der Fertigstellung der Ortsumgehung von zusätzlichen Durchgangsverkehren ausgegangen werden, die bisher die B 525 (als Ortsdurchfahrt) vermieden haben.

Planfall P2 (2.2/ 2.3) „Entlastung der Wohnquartiere“
Der Anschluss des Oberstockumer Wegs an die B 525 über die Straße Am Zippenberg (im Verlauf der ehemaligen Baustraße) kann zu einer Verkehrsentlastung der westlichen Wohnquartiere beitragen. Die heutigen und vor allem zukünftigen Quell- und Zielverkehre können dadurch direkt zur B 525 hin abfließen, ohne den Oberstockumer Weg passieren zu müssen. Die Abnahmen entlang des Oberstockumer Wegs liegen zwischen 1.400 Kfz/24h und 1.800 Kfz/24h und entsprechen der zusätzlichen Verkehrsbelastung, die durch die neuen Wohngebiete erzeugt werden würde. Mit einem Anschluss der westlichen Wohnquartiere an die B525 kann das heutige Niveau des Verkehrsaufkommens im Oberstockumer Wegs trotz der Realisierung neuer Wohneinheiten gehalten werden. Im Gegensatz dazu würde es in der Straße Am Zippenberg zu einer Mehrbelastung von bis zu 1.800 Kfz/24h kommen.

Die Untervarianten P2.2 und P2.3 gehen ebenfalls von einem Anschluss an die B525 aus, sind jedoch weiter in Richtung Westen (Darup) abgerückt. Die Ergebnisse des Verkehrsmodells zeigen, dass der Anschluss an die B525 immer unattraktiver für die Quell- und Zielverkehre wird, je weiter westlich der Anschluss liegt.

Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt bzw. die Ortsumgehung sind im Verhältnis gesehen eher gering. Ein Anschluss der westlichen Wohnquartiere an die B525 ist vorrangig mit lokalen Entlastungswirkungen verbunden.

Planfall P3 „Netzergänzung West“
Der Planfall 3 geht sowohl von einem Anschluss der westlichen Wohnquartiere an B525 über die Straße Am Zippenberg als auch von einer Netzergänzung zwischen dem Oberstockumer Weg und der Rudolph-Harbig-Straße aus. Der Netzlückenschluss ermöglicht eine verbesserte Erschließung von zukünftigen Wohnquartieren südlich des Oberstockumer Wegs. Der Planfall 3 führt zu einer Zunahme der Verkehrsbelastungen in der Straße am Zippenberg von bis zu etwa 3.000 Kfz/24h. Die neue Planstraße (Netzlückenschluss) zur Erschließung zukünftiger Wohnquartiere südlich des Oberstockumer Wegs wird zukünftig mit etwa 2.300 Kfz/24h belastet sein. Im Gegensatz dazu wird es durchaus zu spürbaren Entlastungen von etwa 1.300 Kfz/24h im Oberstockumer Weg und etwa 2.300 Kfz/24h im Niederstockumer Weg kommen. Durch den Planfall 3 können die zusätzlichen Quell- und Zielverkehre, die durch die zukünftigen Wohnquartiere erzeugt werden, im Straßennetz gleichmäßiger verteilt werden.

Neben den lokalen verkehrlichen Auswirkungen wird es insbesondere durch den Netzlückenschluss zu weiteren Entlastungen entlang der Ortsdurchfahrt kommen, da die neuen Quell- und Zielverkehre mit Fahrtrichtungswunsch Coesfeld direkt zur B525 abfließen können.

Planfall P4 „Netzergänzung Süd-West“
Der Planfall 4 stellt eine zusätzliche Erschließung der südlichen und westlichen Wohnquartiere dar. Ferner erfolgt eine beidseitige Anbindung an die B 525. Aufgrund von baulichen und verkehrsregelnden Restriktionen, wie dem Ausbaustandard (ggf. mit Einengungen) und der Geschwindigkeitsbeschränkungen, stellt der Planfall 4 keine direkte Konkurrenz zur zukünftigen Ortsumgehung dar. Die Planstraße wird vorrangig von den Quell- und Zielverkehren der südlichen und westlichen Wohnquartiere genutzt. Durch den Netzlückenschluss kommt es in Teilen zu deutlichen Entlastungen im Sammel- und Erschließungsstraßennetz der südlichen und westlichen Wohnquartiere. Im Oberstockumer Weg kommt zu einer verkehrlichen Entlastung von bis zu 2.500 Kfz/24h, im Niederstockumer von bis zu 2.300 Kfz/24h und im südlichen Abschnitt der Dülmener Straße von bis zu 3.000 Kfz/24h. Trotz der zum Teil spürbaren Abnahmen zieht die neue Planstraße lediglich zwischen 2.300 Kfz/24h und 3.300 Kfz/24h auf sich. Die Verhältnismäßigkeit zwischen dem verkehrlichen Nutzen und den Investitionskosten ist daher in Frage zu stellen. Sollte sich Nottuln jedoch weiter in Richtung Südwesten entwickeln als bisher angenommen, kann diese Planfallvariante durchaus eine sinnvolle Netzergänzung darstellen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Planstraße in diesem Fall deutlich mehr Verkehr auf sich zieht und die bestehenden Wohnquartiere weiter entlastet.

Planfall P5 „Entlastung Fasanenfeld“
Der Planfall 5 wurde als weiterer Vorschlag im Rahmen der Ortsteilwerkstatt seitens der Bewohner des Wohnquartiers Fasanenfeld hervorgebracht und geht von einem teilweisen Erschließung der Wohnquartiere (Einrichtung von Durchfahrtssperren) nördlich des Oberstockumer Wegs mit Anschluss an die B 525 aus. Da dieser Planfall nur mit geringen kleinräumigen Auswirkungen verbunden ist und die Verkehrsstärken im Grenzbereich

des Verkehrsmodells liegen, können keine detaillierten Aussagen über Entlastungswirkungen (Verkehrsstärken) gemacht werden. Der Planfall 5 kann durchaus zu einer Entlastung des Oberstockumer Wegs und der Straße Am Zippenberg beitragen, jedoch ist dies nur von kurz- bis mittelfristiger Dauer. Langfristig gesehen wird die Mehrbelastung durch die neuen Wohnquartiere deutlich ausgeprägter sein, als die heute mögliche Entlastungswirkung.

Einschätzung der Planfälle
Die Realisierung der Ortumgehung Nottuln trägt zu einer signifikanten Entlastung der heute stark belasteten Ortsdurchfahrt bei. Ferner kommt es auch in weiteren Teilen des abschnittsweise sensiblen Hauptverkehrsstraßennetzes zu Entlastungswirkungen. Die Realisierung der Ortsumgehung ist daher positiv zu bewerten.

Der Planfall 2 führt zu einer Entlastung des Oberstockumer Wegs. Der Entlastungseffekt würde den durch die geplanten Entwicklungsflächen neu erzeugten Verkehr in etwa ausgleichen, so dass das heutige Niveau der Verkehrsbelastungen zukünftig zumindest gehalten werden kann. Der Planfall 2 trägt jedoch nicht zu einer vollständigen Erschließung aller potenziellen Wohnbauflächen bei. Aufgrund der fehlenden Verbindung zwischen dem Oberstockumer Weg und der Rudolph-Harbig-Straße ist diese Planfallvariante mit keiner Entlastung des Niederstockumer Weges verbunden. Die Untervarianten des Planfalls 2 bringen hinsichtlich der Entlastungswirkung für den Oberstockumer Weg kein Mehrgewinn.

Unter Annahme einer vollständigen Entwicklung der westlich von Nottuln geplanten Wohnquartiere kann der Planfall 3 einen wesentlichen Beitrag zur verkehrlichen Verteilung und zur Erschließung der neuen Wohnquartiere leisten. Aus dem Planfall ergibt sich eine gleichmäßige Verteilung der Verkehre im Sammel- und Erschließungsstraßennetz. Ferner können die verkehrlichen Zunahmen sowohl im Oberstockumer Weg als auch im Niederstockumer Weg durch die neuen Wohnquartiere ausgeglichen werden.

Der Planfall 4 führt durchaus sowohl für die westlichen als auch südlichen Wohnquartiere von Nottuln zu Entlastungen des radialen Haupt- und Erschließungsstraßennetzes. Dennoch sollte geprüft werden, inwieweit die zukünftig zu erwartende geringe Verkehrsbelastung auf der Planstraße von gerade mal etwa 3.000 Kfz/24 im Verhältnis der Investitionskosten sowie den Umweltauswirkungen steht.

Der Planfall 5 bringt nur eine kurzfristige Entlastungswirkung für den Oberstockumer Weg. Langfristig gesehen werden die zusätzlichen Verkehre aus den potenziellen Wohnbauflächen die gewonnene Entlastung deutlich überlagern und insgesamt für eine Mehrbelastung sorgen. Ferner ist der Planfall 5 aufgrund der geplanten Durchfahrsperren mit Umwegen für die Bewohner verbunden. Die neue Planstraße wird voraussichtlich gering belastet sein, da lediglich ein Teil der nördlich des Oberstockumer Wegs gelegenen Wohnflächen über die neue Planstraße erschlossen wird.

skopischen Verkehrsmodells ermittelt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Realisierung der Ortsumgehung zu einer wesentlichen Verkehrsentlastung von bis zu etwa 10.000 Kfz/24h im Ortszentrum beitragen kann. Die Ortsdurchfahrt zieht sowohl den Quell- und Zielverkehr als auch den Durchgangsverkehr auf sich und würde zukünftig eine Belastung von etwa 12.500 Kfz/24h aufweisen. Zusätzlich zu den Verkehrsverlagerungen kann zukünftig von einer Attraktivitätssteigerung der B 525 ausgegangen werden.

Netzergänzungen im Erschließungsstraßennetz
Die städtebaulichen Entwicklungen sollen auch zukünftig in der Gemeinde Nottuln vorangetrieben werden. Dies bedeutet, dass bei Bedarf bzw. Nachfrage weitere Flächen für das Wohnen entwickelt werden sollen. Potenzielle Entwicklungsflächen werden unter anderem im westlichen Bereich von Nottuln gesehen. Der Realisierungshorizont neuer westlich gelegener Wohngebietsflächen ist nicht festgelegt und hängt im Wesentlichen vom zukünftigen Bedarf ab. Dennoch werden im Rahmen des integrierten Verkehrskonzeptes erste Hinweise zur verkehrlichen Erschließung gegeben, da die zu erwartenden Neuverkehre umfeldverträglich abgewickelt werden müssen. In diesem Zuge wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells Möglichkeiten der Netzergänzung untersucht, um die Neuverkehre möglichst gleichmäßig im Straßennetz zu verteilen und eine zusätzliche Belastung der heute wichtigen Sammelstraßen (Oberstockumer Weg und Niederstockumer Weg) zu vermeiden. Das Verkehrsmodell zeigt, dass der untersuchte Planfall 3 („Entlastung der westlichen Wohnquartiere“) unter Berücksichtigung neuer Wohngebietsflächen eine verträgliche Abwicklung der zukünftigen Neuverkehre ermöglicht.

Die Erarbeitung eines Erschließungskonzeptes für die geplanten Flächenentwicklungen (Wohngebiete) erfolgt im Rahmen des integrierten Verkehrskonzeptes nicht. Es werden lediglich Hinweise zur groben Linienführung und die notwendigen Verkehrsregelungen an den betreffenden Knotenpunkten gegeben.

Der Planfall 3 sieht den Anschluss der westlichen Wohnquartiere an die B 525 durch die Verlängerung der Straße Am Zippenberg (hier als „Planstraße A“ bezeichnet) vor. Die Linienführung der „Planstraße A“ sollte dem Verlauf der ehemaligen Baustraße entsprechen, um den bereits vorhandenen und zum Teil ausgebauten Knotenpunkt im Zuge der B 525 nutzen zu können. Die „Planstraße A“ übernimmt zukünftig die Funktion einer Sammelstraße. Damit auch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge abgewickelt werden können, muss der Begegnungsfall Lkw/Pkw (Fahrbahnbreite $\geq$ 5,50 m bei der Querschnittsgestaltung berücksichtigt werden. Die im Umfeld bestehende Tempo-30-Zone sollte zukünftig auf die Straße Am Zippenberg und die „Planstraße A“ (Verlängerung der Straße Am Zippenberg) als Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Lärmminimierung ausgedehnt werden. Ist eine Zonenregelung aufgrund der Ortsein- und Ortsausgangssituation nicht möglich, sollte zumindest eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erfolgen. Die Führung des Radverkehrs kann in Verbindung mit einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau auf der Fahrbahn erfolgen. Die Anlagen für den Fußgängerverkehr sollten trotz der zu erwar-

tenden geringen Verkehrsstärken ausreichend dimensioniert werden. Nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) sollten die Gehwege eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Im Hinblick auf die beschriebenen Kriterien zur Querschnittsgestaltung sollte die Planstraße nach dem Typ 3.2 der RASt 06 entwickelt werden (vgl. Abb. 35; Querschnittsvorschläge für den Straßentyp Sammelstraßen).

Für die Knotenpunktgestaltung (Anbindung der „Planstraße A“ an die B 525) sind allgemein drei Varianten möglich – Kreisverkehr, signalgeregelter Knotenpunkt oder vorfahrtgeregelter Knotenpunkt.

Der Einsatz eines Kreisverkehrs erscheint im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsstärken nicht zweckmäßig, da die untergeordnete Knotenpunktzufahrt („Planstraße A“) gegenüber der B 525 zukünftig deutlich geringere (unverhältnismäßige) Verkehrsstärken aufweisen wird. Ferner gilt der Kreisverkehr als ein geschwindigkeitsdämpfendes Element. Aufgrund der Verbindungsfunktion und der überregionalen Bedeutung der B 525 (Qualitätsanforderungen) erscheint der Einsatz eines Kreisverkehrs als nicht sinnvoll, da die bevorrechtigte Führung der Bundesstraße insbesondere wegen ihrer Funktion im Straßennetz erwünscht ist. Ergänzend dazu ist die Errichtung eines Kreisverkehrs mit einem hohen Investitionsaufwand verbunden.

Der Knotenpunkt ehemalige Baustraße („Planstraße A)/B 525 ist bereits mit einem Linksabbiegefahrstreifen ausgebaut. Für die Nutzung als vorfahrtgeregelter oder signalgeregelter Knotenpunkt sind nach ersten Einschätzungen keine weiteren Ausbaumaßnahmen erforderlich. Der Einsatz einer Lichtsignalanlage ist vor allem dann sinnvoll bzw. zweckmäßig, wenn für den Rad- und Fußgängerverkehr eine Überquerungsstelle vorgesehen werden soll, die Qualität des Verkehrsablaufs nicht ausreichend oder die Verkehrssicherheit nicht gegeben ist. Im Sinne einer konsequenten Radverkehrsförderung und einer hohen Verkehrssicherheit sollte eine Lichtsignalanlage mit einem bedarfsgerechten Signalprogramm (verkehrsabhängig bzw. Freigabe der Nebenrichtung auf Anforderung; Hauptrichtung „Grün“) umgesetzt werden.

Neben dem Anschluss an die B 525 sieht der Planfall 3 auch den Netzlückenschluss zwischen dem Oberstockumer Weg und der Rudolph-Harbig-Straße durch die hier bezeichnete „Planstraße B“ vor. Die Linienführung ist im Wesentlichen von der Erschließung der potenziellen Wohngebietsflächen abhängig. Generell sollte aber versucht werden, den Anschluss an den Oberstockumer Weg ebenfalls über vorhandene Trassen erfolgen zulassen, da somit die Anzahl der Zufahrten am Knotenpunkt Oberstockumer Weg/Am Zippenberg reduziert werden kann. Als Knotenpunktform wird ein Minikreisverkehr, aufgrund seiner hohen Verkehrssicherheit, der geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung und der guten Leistungsfähigkeit, empfohlen. Die Anbindung an die Rudolph-Harbig-Straße kann ebenfalls durch einen Minikreisverkehr erfolgen. Alternativ dazu ist die Einrichtung eines vorfahrtgeregelten Knotenpunktes an den beiden Verknüpfungspunkten mit einer „Rechts-vor-Links“ Regelung innerhalb der bestehenden

Tempo-30-Zone möglich. Die Querschnittsgestaltung der „Planstraße B“ sollte der oben beschriebenen „Planstraße A“ entsprechen.

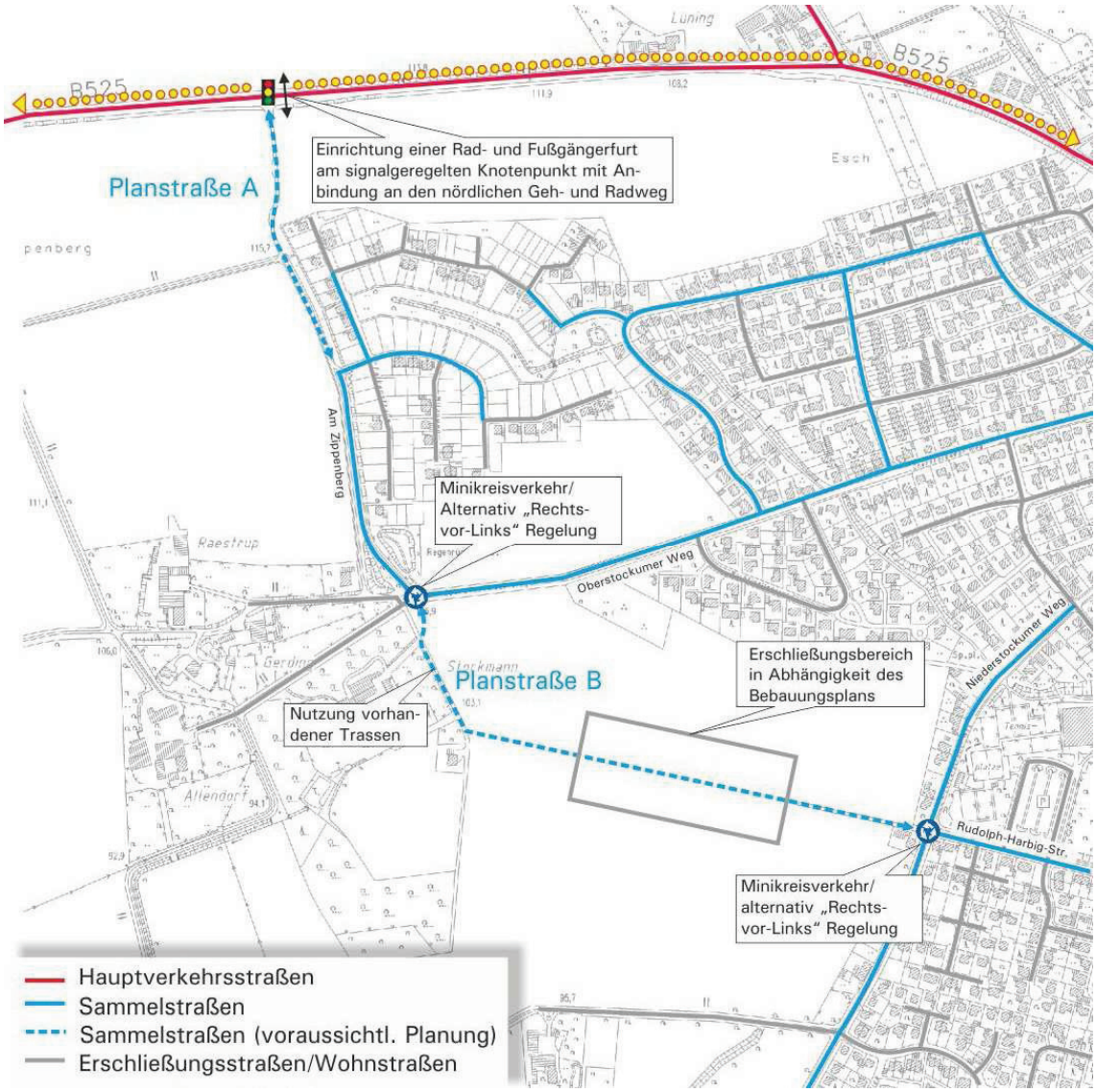

Abb. 36 Konzeptioneller Verlauf der Planstraßen für den Planfall 3

Vermeidung von Durchgangsverkehr

Die zum Teil auftretenden Durchgangsverkehre im untergeordneten Straßennetz, insbesondere in Wohn- und Erschließungsstraßen (z. B. Bodelschwinghstraße - Steinstraße in Nottuln und gelegentlich Südstraße - Brulandstraße in Appelhülsen) sind zukünftig über das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz entsprechend der bestehenden Netzhierarchie abzuwickeln. Dabei können vor allem betriebliche und bauliche Maßnahmen (verkehrsberuhigende Maßnahmen, Querschnittreduzierung) in den Quartierstraßen hilfreich sein, die zu einer Attraktivitätsminderung für durchfahrende Verkehre beitragen. Gegebenenfalls sollten verkehrsordnerische Maßnahmen wie das „Abhängen“ von Straßen in Betracht gezogen werden. Ziel muss es sein, den Verkehr in Nottuln auf dem vorgesehenen Hauptverkehrsstraßennetz zu konzentrieren bzw. zu bündeln. Im Folgen-