

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 Hauptrouthen 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.

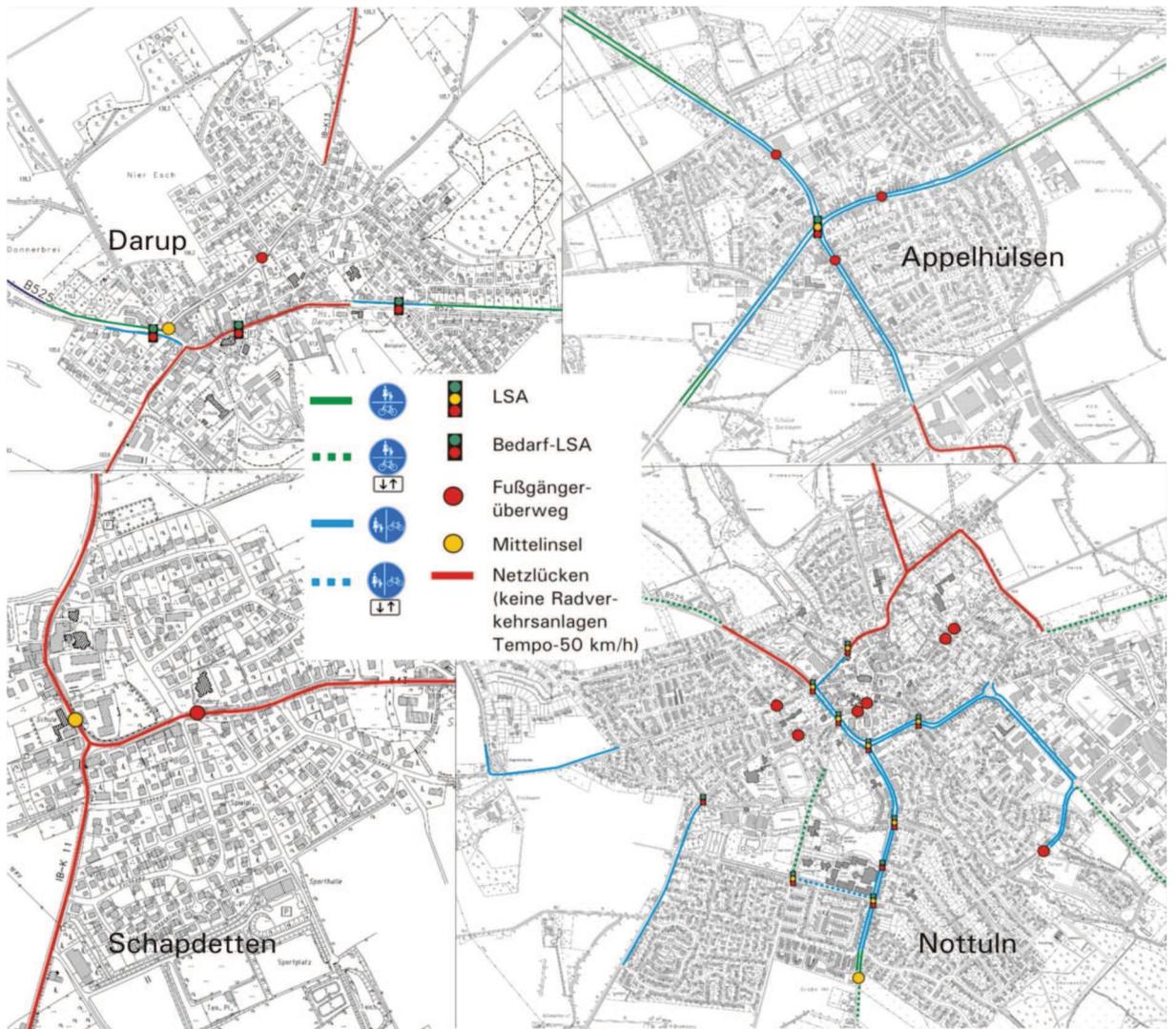


Abb. 22 Radverkehrsanlagen und wichtige Überquerungsstellen in den Ortsteilen der Gemeinde Nottuln

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.

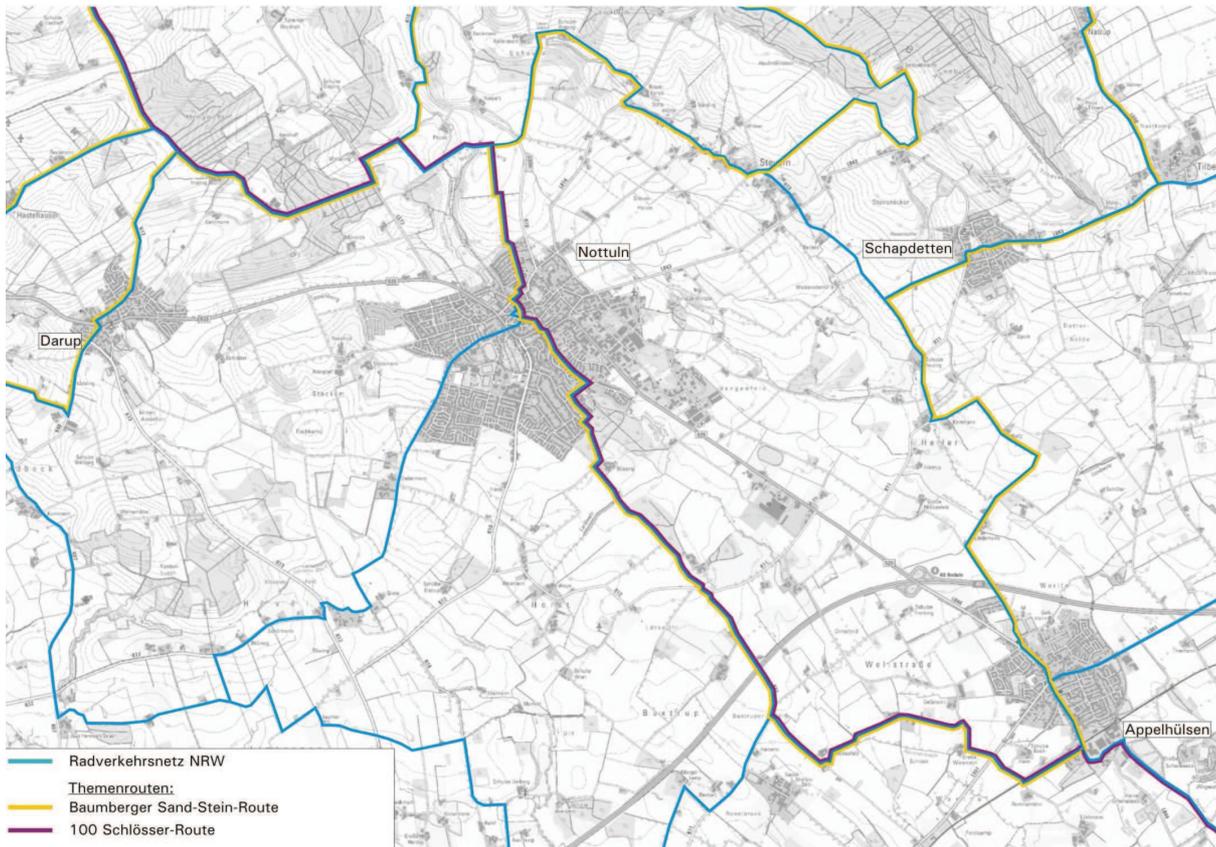


Abb. 23 Regionales Radverkehrsnetz in der Gemeinde Nottuln

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.