



MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE NOTTULN

TEILBERICHT 1 – MAßNAHMENKATALOG

Februar 2023

Die Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Nottuln ist im Rahmen der Förderrichtlinie Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert worden.

Förderkennzeichen:

Laufzeit:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Projektpartner

Dieses Projekt wurde unter Zusammenarbeit der Gemeinde Nottuln und der energielenker projects GmbH durchgeführt.

Auftraggeberin

Gemeinde Nottuln

Stiftsplatz 8

48301 Nottuln

Tel.: +49 2502 942 0

Auftragnehmerin

Energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: +49 2571 588 66 10

Ansprechpartner: Hr. Bartlett

Ansprechpartner: Hr. Töns



Lesehinweis

Im vorliegenden Bericht wird sowohl die geschlechtsneutrale Personenbezeichnung als auch die gendergerechte mit einem Sternchen (*) als Platzhalter verwendet, um alle Menschen unabhängig von ihrem Geschlecht anzusprechen.

TABELLENVERZEICHNIS	4
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	5
1 EINLEITUNG	7
2 SOLL-VISION DER ZUKÜNFTIGEN MOBILITÄT	7
3 MAßNAHMENKATALOG	11
3.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG.....	15
3.2 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD FUßVERKEHR.....	19
3.3 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR	29
3.4 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOTORISierter INDIVIDUALVEREKEHR	47
3.5 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR UND INTERMODALITÄT	61
3.6 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOBILITÄTSMANAGEMENT ...	79
4 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN	87
5 QUELLENVERZEICHNIS.....	89

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsfelder.....	11
Tabelle 2: Maßnahmenübersicht und Grundlage.....	11
Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen	15
Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung	17
Tabelle 5: Priorisierungsschlüssel Maßnahmenpriorisierung	18
Tabelle 6: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr	19
Tabelle 7: Auswahl unzureichender Fußwegeverbindungen.....	22
Tabelle 8: Potenzielle Standorte für weitere Querungshilfen.....	27
Tabelle 9: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr	29
Tabelle 10: Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungselemente.....	34
Tabelle 11: Breitenmaße Radverkehrsanlagen.....	38
Tabelle 12: Vorschläge Fahrradstraßen Nottuln.....	39
Tabelle 13: Lücken im Radwegenetz Nottuln.....	43
Tabelle 14: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr	47
Tabelle 15: Verkehrsberuhigende Maßnahmen.....	49
Tabelle 16: Potenzielle Straßen für Geschwindigkeitsreduktionen	59
Tabelle 17: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr / Intermodalität.....	61
Tabelle 18: Übersicht potenzielle Mobilstationen in Nottuln	65
Tabelle 19: Übersicht Ausstattungsmerkmale zentrale Haltestellen.....	67
Tabelle 20: Änderungsvorschläge N8	71
Tabelle 21: Soll-Zustand des zukünftigen ÖPNV	77
Tabelle 22: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	79
Tabelle 23: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung	87

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Elemente des Fußverkehrs in der Gemeinde Nottuln	19
Abbildung 2: Mängel der Fußwege in Schapdetten (li.) und Appelhülsen (re.)	21
Abbildung 3: Elemente der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (li. Schapdetten; re. Appelhülsen)	23
Abbildung 4: Querungsmöglichkeiten in Nottuln (li. nicht-barrierefrei; re. barrierefrei)	25
Abbildung 5: Elemente des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln	29
Abbildung 6: Fahrradabstellanlage an der Grundschule Appelhülsen (li.) und am Rupert-Neudeck-Gymnasium in Nottuln (re.)	31
Abbildung 7: Fahrradabstellanlagen in Nottuln (li. nicht qualitativ und sicher; re. qualitativ und sicher)	33
Abbildung 8: Einfädelungshilfen für den Radverkehr in der Gemeinde Nottuln	35
Abbildung 9: Mangelhafte Oberflächenqualität von Radwegen in Nottuln	37
Abbildung 10: Fahrradstraße in Nottuln	39
Abbildung 11: Ist-Zustand Dülmener Str. (im Streckenabschnitt Steinstr. / Sankt-Amand-Montrond-Str.)	41
Abbildung 12: Prinzipskizze Neukonzeptionierung Dülmener Str.	42
Abbildung 13: Führung des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln	45
Abbildung 14: Elemente des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde Nottuln	47
Abbildung 15: Parkflächen in Nottuln und Möglichkeiten der Umwidmung	51
Abbildung 16: Elemente des ruhenden Verkehrs in der Gemeinde Nottuln	53
Abbildung 17: Ladeinfrastruktur in Nottuln	57
Abbildung 18: Elemente des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Nottuln	61
Abbildung 19: Potenzielle Standorte für Mobilstationen in Nottuln	65
Abbildung 20: Beispiel Mobilitätsmonitor Nottuln Rhodeplatz	73
Abbildung 21: Haltestelle Rhodeplatz	75
Abbildung 22: Elemente des Mobilitätsmanagements in der Gemeinde Nottuln	79
Abbildung 23: Temporäres Stadtmobiliar	81

1 EINLEITUNG

Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln ist die Konzeption einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität im gesamten Gemeindegebiet sowie die Bereitstellung einer Strategie mit dem Inhalt, wie die partizipativ erarbeitete Soll-Vision der zukünftigen Mobilität in Nottuln erreicht werden kann.

Die Darstellung bzw. das Aufzeigen, wie die Soll-Vision der zukünftigen Mobilität in Nottuln erreicht werden kann, ist Inhalt des Maßnahmenkatalogs.

2 SOLL-VISION DER ZUKÜNFTIGEN MOBILITÄT

Gemeinsam mit der Öffentlichkeit ist auf Grundlage der Bestandsanalyse und den Ergebnissen weiterer Partizipationsformate die Soll-Vision der zukünftigen Mobilität in Nottuln mit insgesamt sechs Leitzielen entwickelt worden:

„Gemeinsam bewegen wir uns in die Zukunft!“

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030 der Gemeinde Nottuln

Klimaneutralität im Jahr 2030 ist das erklärte Ziel der Gemeinde Nottuln. Dazu sind u. a. Treibhausgas-Reduktionen im Mobilitätssektor unumgänglich, welche nicht ohne eine Vermeidung, Verlagerung oder Verbesserung von motorisiertem Verkehrsaufkommen umzusetzen sind.

Die Klimaneutralitätsstrategie der Gemeinde Nottuln sieht vor, dass bis 2030 50 % aller Pkw-Fahrten und 33 % aller Lkw-Fahrten elektrisch durchgeführt werden. Diese Verbesserung von motorisiertem Verkehrsaufkommen durch Nutzung ökologisch vorteilhafterer Antriebsformen allein wird nicht ausreichen. Dies ist nur möglich, wenn motorisierter Verkehr insgesamt vermieden wird, denn aktuell beträgt der MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen etwa 56 %. Gleichzeitig muss der Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) um mindestens 9 % reduziert werden.

Zur Erreichung dieser Zielsetzung ist vor allem der ruhende Verkehr durch die Einführung eines Parkraummanagements oder einer intensiven Parkraumbewirtschaftung neu zu regeln. Durch eine Reduktion von Parkraum sollen die Flächen des motorisierten Verkehrs zukünftig durch den Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Darüber hinaus ist das Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge deutlich auszubauen, denn nur wenn ein dichtes Netz an Ladeinfrastruktur vorhanden ist, kann die angestrebte Anzahl elektrisch durchgeführter Fahrten realisiert werden.

Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030

Durch den Ausbau und die qualitative Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Radwegenetz, Abstellanlagen etc.) in der Gemeinde Nottuln wird der Radverkehr nachhaltig gefördert und gestärkt. Darüber hinaus gilt es die Oberflächenbeschaffenheit des aktuellen Netzes zu verbessern.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Gemeinde beträgt ca. 25 %. Mit der zusätzlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts werden die Rahmenbedingungen für eine sukzessive Steigerung dieses Anteils bis 2030 geschaffen.

Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Zu Fuß gehen stellt die natürlichste und eine gesunde Art der Fortbewegung dar. Gleichzeitig erfordert zu Fuß gehen kein zusätzliches Verkehrs- oder Hilfsmittel, ist kostenlos und der Raumbedarf für die Infrastrukturen des Fußverkehr ist vergleichsweise gering.

Um den Fußverkehr insb. auf kurzen Wegen zu stärken, ist eine barrierefreie Gestaltung von Fußwegen und Querungsmöglichkeiten (bspw. Niveaugleichheit, ebene und rutschfeste Oberflächenbeschaffenheit, visuelle und taktile Elemente etc.) unabdingbar. Die Schaffung weiterer Querungshilfen sowie die Installation von Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum tragen dazu bei, dass die Bürger*innen gerne zu Fuß unterwegs sind.

Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr

Mit dem Ziel, Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern, geht ein Ausbau und eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Gemeinde Nottuln einher. Dazu sind sowohl das Fahrtenangebot als auch die flankierenden Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs auszubauen und zu verbessern. Hinsichtlich der flankierenden Infrastrukturen sollen vor allem die Haltestellen im Gemeindegebiet weiterhin verbessert, barrierefrei und attraktiv gestaltet werden. Darüber hinaus ist die Informationsvermittlung im ÖPNV (u.a. Echtzeit-Daten, Fahrplanänderungen etc.) zu verbessern. Vor allem an wichtigen Haltestellen sollen dynamische Fahrgastinformationen bereitgestellt werden.

Im Kontext der Verlagerung von motorisiertem Verkehrsaufkommen auf öffentliche Verkehrsmittel muss der schienengebundene Nahverkehr zukünftig ein Kernelement darstellen. Züge sind (in der Bilanz) das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel, der Betrieb erfolgt bereits heute zu Teilen elektrisch sowie mit Wasserstoff und ist dabei sehr effizient. Gerade in Zeiten von Energieknappheit gilt es diese Ressource effizienter denn je zu nutzen.

Darüber hinaus sind ein münsterlandweit abgestimmtes Gesamtsystem mit starken ÖPNV-Achsen zur Verknüpfung der Stadtregion Münster mit dem Umland das überregional erklärte Ziel. Eine dieser Achsen stellt die Bahnverbindung Münster – Essen dar. Durch den Bahnhof Nottuln-Appelhülsen besteht Anschluss an die Schiene.

Diesen Vorteil gilt es zukünftig vermehrt zu nutzen und das Angebot des öffentlichen Verkehrs integriert weiterzuentwickeln. Dies bedeutet für Nottuln vor allem, dass in Bezug auf das Fahrtenangebot des Bus-Verkehrs vor allem die Verknüpfung der Ortsteile untereinander sowie die effiziente Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Ortsteilen zu verbessern bzw. zu schaffen ist.

Gleichermaßen sind weitere Bus-Haltestellen zu schaffen, um Wohn- und Arbeitsplatzstandorte sowie bislang schlecht angebundene Nachbarkommunen (u.a. Senden und Dülmen) in das ÖPNV-Netz zu integrieren. Langfristig ist ein durchgehender 30-Minuten Takt auf den Hauptverbindungen anzustreben.

Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)

Bei der Verkehrsmittelwahl von Bürger*innen sind vor allem die Faktoren Zeit und Flexibilität ausschlaggebend. Um den Verzicht auf den eigenen Pkw zu erleichtern, soll zukünftig eine breite Palette an unterschiedlichen Mobilitätsoptionen (bspw. Bike-Sharing, E-Scooter, Park + Ride-Plätze etc.) angeboten werden. Neben dem reinen Angebot dieser Mobilitätsoptionen sollen zudem Verknüpfungsmöglichkeiten - bspw. in Form von stationären oder virtuellen Mobilstationen - geschaffen werden, die den Übergang von einem auf das andere Verkehrsmittel erleichtern.

Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität

Weder eine Mobilitätswende noch Klimaneutralität bis 2030 können ohne das Zutun der Bürger*innen sowie der Unternehmen vor Ort Realität werden. Eine der Kernaufgaben wird es daher sein, einen Verhaltenswandel der Bürger*innen in der Gemeinde Nottuln sowie bei den ortsansässigen Unternehmen zu bewirken. Vor allem die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen sollte daher möglichst frühzeitig sensibilisiert werden, um das Verständnis für nachhaltige Mobilität in die Gesellschaft tragen zu können.

Neben den Bürger*innen gilt es auch die lokale Wirtschaft hinsichtlich eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu erreichen. Die Wirtschaft muss sich der Notwendigkeit nachhaltiger Mobilität bewusst sein und von daher ist betriebliches Mobilitätsmanagement bei den Unternehmen vermehrt zu etablieren.

Weiterhin ist es wichtig, dass die Gemeinde Nottuln durch eigene Maßnahmen vorbildlich vorangeht.

3 MAßNAHMENKATALOG

Als Ergebnis des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln sind insgesamt 29 Maßnahmen erarbeitet worden. Die Maßnahmen haben zum Ziel, die Erreichung der Soll-Vision der zukünftigen Mobilität in Nottuln (vgl. Kap. 2) zu begünstigen. Gleichzeitig ist eine langfristige Reduktion der verkehrsinduzierten Umweltauswirkungen notwendig, um die Zielsetzungen der Klimaneutralitätsstrategie Nottuln 2030 zu erreichen. Neben den ökologischen Auswirkungen soll die Maßnahmenumsetzung langfristig auch eine Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Gemeinde Nottuln bewirken.

Basierend auf den ermittelten Defiziten und den daraus abgeleiteten Handlungsmöglichkeiten wurden innerhalb der fünf Handlungsfelder dieses Konzeptes Einzelmaßnahmen entwickelt: Dabei sind die Maßnahmen das Ergebnis eines umfangreichen Prozesses: Neben den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den daraus definierten Handlungsansätzen und den Erfahrungen des Projektteams beruhen die Maßnahmen insbesondere auch auf den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate.

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsfelder

[Eigene Darstellung]

F	Fußverkehr
R	Radverkehr
M	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Personennahverkehr / Intermodalität
MM	Mobilitätsmanagement

In Summe sind auf diese Weise 29 Maßnahmen innerhalb der obigen Handlungsfelder entwickelt worden. Eine Gesamtübersicht aller Maßnahmen sowie die Darstellung der Grundlage einer jeden Maßnahme erfolgt in nachfolgender Tabelle 2.

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht und Grundlage

[eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahmentitel	Grundlage
F1	Verbesserung der Fußwege im Gemeindegebiet	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Maßnahmen-Workshop
F2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öff. Raum	▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
F3	Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Projektteam
F4	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Projektteam

R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen	▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Projektteam
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Projektteam
R4	Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen	▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
R6	Neukonzeption der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen	▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop
M1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop
M2	Umwidmung von Parkflächen	▶ Auftaktveranstaltung
M3	Intensivierung / Einführung Parkraummanagement	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop
M4	Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen	▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
M5	Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	▶ Unternehmensworkshop ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ New Mobility-Konzept
M6	Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“	▶ Projektteam
ÖV1	Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen	▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln	▶ Auftaktveranstaltung ▶ New Mobility-Konzept ▶ Projektteam
ÖV3	Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV4	Anpassung der C85	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster	▶ Schüler*innen-Workshop
ÖV6	Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten	▶ Maßnahmen-Workshop ▶ New Mobility-Konzept

ÖV7	Ausweisung der Haltestelle „Rhodeplatz“ als Zentralen Omnibusbahnhof	▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV8	Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen	▶ Haushaltsumfrage ▶ Projektteam
MM1	Offenheit für Verkehrsversuche	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop
MM2	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator	▶ Auftaktveranstaltung ▶ Unternehmensworkshop ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Maßnahmen-Workshop
MM3	Einführung eines Unternehmensstammtisches o. ä. zum Thema betriebliche Mobilität	▶ Unternehmensworkshop ▶ Projektteam

In den nachfolgenden Kapiteln 0-3.6 werden alle Maßnahmen weiterführend beschrieben und bewertet. Jede Einzelmaßnahme wird dabei in Form eines Steckbriefes dargestellt, der einheitlich folgenden Aufbau vorweist:

MAßNAHMENTITEL		NR.
LEITZIEL	Strategische Zielsetzung der Maßnahme	
ZIELGRUPPE	Angesprochene Zielgruppe(n)	
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme	
Ausgangssituation Beschreibung der derzeitigen Situation / des Handlungsbedarfs		
Maßnahme Inhaltliche Kurzbeschreibung der Maßnahme		
Handlungsschritte	Nennung der erforderlichen Handlungs- / Umsetzungsschritte	
Verantwortung / Akteure	Nennung der für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlichen Akteure	
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	► Nennung von Möglichkeiten der Maßnahmenfinanzierung und bestehende Fördermöglichkeiten	
Kosten	Abschätzung der Umsetzungskosten	
ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG		
Kosten	Bewertung der Umsetzungskosten	
Umsetzbarkeit	Bewertung der Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der Maßnahme	
Umsetzungsdauer	Bewertung der voraussichtlichen Umsetzungsdauer	
Priorisierung	Abschließende Priorisierung der Maßnahme (Querschnitt der Bewertungen aus Kosten, Auswirkungen und Umsetzungsdauer)	

3.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG

Weiterführend erfolgt eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen anhand folgender Bewertungskriterien:

Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen

[eigene Darstellung]

Bewertungsschema Kosten / Auswirkungen / Umsetzbarkeit					
	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					

Bewertungsschema Umsetzungsdauer					
	Sehr kurzfristig	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Strategisch
Umsetzungsdauer					

Bewertungsschema Priorisierung					
	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Priorisierung					

Kosten

Jeder Maßnahme wurden die zu erwartenden Kosten überschlägig zugeschrieben, welche mit der Umsetzung sowie der dauerhaften Instandhaltung und / oder dem Betrieb einhergehen. Bezüglich der finalen Priorisierung wurden die zu erwartenden Kosten anhand nachfolgender Bewertungsgrundlage differenziert:

	5 Punkte	Sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
	4 Punkte	Geringe zu erwartende Kosten (10.000 - 20.000 €)
	3 Punkte	Mittlere zu erwartende Kosten (20.000 - 50.000 €)
	2 Punkte	Hohe zu erwartende Kosten (50.000 - 100.000 €)
	1 Punkt	Sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)

Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität

Zur Bewertung dieses Kriteriums wurden die Maßnahmen in Summe gegenübergestellt und hinsichtlich ihrer potenziellen Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität subjektiv bewertet. Dabei wurden mögliche Auswirkungen einer Maßnahme bezüglich der Aspekte vermeiden, verlagern und verbessern berücksichtigt.

Darüber hinaus sind der potenzielle Personenkreis, dem eine Maßnahme zu Gute kommen würde, sowie potenzielle Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung der Bürgerinnen und Bürger Nottulns ebenfalls berücksichtigt worden. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

	1 Punkt	Sehr geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	2 Punkte	Geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	3 Punkte	Mittlere Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	4 Punkte	Hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	5 Punkte	Sehr hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung

Umsetzbarkeit

Für die Bewertung dieses Kriteriums wurden die mit der Maßnahmenumsetzung einhergehenden Rahmenbedingungen (bspw. Grundstückserwerb, Einflussnahmemöglichkeit der Gemeinde Nottuln, Anzahl zu beteiligender externer Akteur*innen etc.) subjektiv bewertet. Je mehr begleitende Rahmenbedingungen die Umsetzung einer Maßnahme möglicherweise negativ beeinflussen, desto geringer wurde die Umsetzbarkeit bewertet. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

	1 Punkt	Sehr geringe Umsetzbarkeit
	2 Punkte	Geringe Umsetzbarkeit
	3 Punkte	Mittlere Umsetzbarkeit
	4 Punkte	Hohe Umsetzbarkeit
	5 Punkte	Sehr hohe Umsetzbarkeit

Umsetzungsdauer

Weiterführend wurde jede Einzelmaßnahme dahingehend bewertet, in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Umsetzung nach Umsetzungsbeginn zu rechnen ist. Dabei wurde wie folgt differenziert.

	5 Punkte	Sehr Kurzfristige Umsetzung (0 – 1 Jahr)
	4 Punkte	Kurzfristige Umsetzung (2 – 3 Jahre)
	3 Punkte	Mittelfristige Umsetzung (4 - 5 Jahre)
	2 Punkte	Langfristige Umsetzung (6 -7 Jahre)
	1 Punkt	Strategische Umsetzung (> 7 Jahre)

Priorisierung

Um final eine Aussage darüber treffen zu können, welche Maßnahmen bevorzugt umgesetzt werden sollen, wurden diese untereinander priorisiert. Diese Priorisierung basiert auf einer Zusammenfassung der einzelnen Bewertungen und damit einhergehend einer Kosten-Nutzen Gewichtung.

Je Bewertungskriterium konnten jeweils maximal drei bzw. fünf Bewertungspunkte erreicht werden. Die Höchstpunktzahl wurde dabei immer für die vorteilhafteste Bewertung (geringe Kosten, hohe Auswirkungen, hohe Umsetzbarkeit, kurze Umsetzungsdauer) vergeben.

Im Rahmen der abschließenden Priorisierung wurden die Bewertungspunkte je Maßnahme addiert. Die Maßnahmen sollen langfristig einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Nottuln bewirken, sodass das Bewertungskriterium Auswirkungen auf nachhaltige Mobilität 2-fach gewertet wurde. In nachfolgender Rechnung ist die Vorgehensweise beispielhaft dargestellt

Beispielrechnung:

Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung

[eigene Darstellung]

	4 Punkte	1x	4 Punkte
	5 Punkte	2x	10 Punkte
	2 Punkte	1x	2 Punkte
	3 Punkte	1x	3 Punkte
			19 Punkte

Die Summe der Bewertungspunkte kann mit Hilfe des nachfolgenden Priorisierungsschlüssel umgerechnet werden:

Tabelle 5: Priorisierungsschlüssel Maßnahmenpriorisierung

[eigene Darstellung]

★	5 – 8 Punkte	Sehr gering	Geringer Kosten-Nutzen-Faktor → langfristige Umsetzung zu empfehlen
★★	9 – 12 Punkte	Gering	Eher geringer Kosten-Nutzen-Faktor → mittel- / langfristige Umsetzung empfohlen
★★★	13 – 16 Punkte	Mittel	Mittlerer Kosten-Nutzen-Faktor → mittelfristige Umsetzung zu empfehlen
★★★★	17 – 20 Punkte	Hoch	Eher hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurz- / mittelfristige Umsetzung empfohlen
★★★★★	21 – 25 Punkte	Sehr hoch	Hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurzfristige Umsetzung zu empfehlen

3.2 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD FUßVERKEHR

Zu Fuß Gehen stellt die ursprünglichste, natürlichste und in vielerlei Hinsicht nachhaltigste Art der Fortbewegung dar. Es handelt sich um eine Fortbewegungsart ohne jegliches Verkehrsmittel und mit maximaler Flexibilität auf nahezu allen Flächen und auch auf engem Raum. Mindestens der Anfang und das Ende eines jeden Weges werden zu Fuß zurückgelegt.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß zurückzulegen, muss die Fußverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der zu Fuß Gehenden nachkommen. Eine Förderung des Fußverkehrs setzt daher vor allem an den Aspekten Wegequalität, Konfliktvermeidung, Aufenthaltsqualität, Querungsmöglichkeiten und Fußwegenetz an. Die nachfolgenden Maßnahmen haben zum Ziel, den Fußverkehr in Appelhülsen, Darup, Nottuln und Schapdetten zu stärken.



Abbildung 1: Elemente des Fußverkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 6: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr

Nr.	Titel
F1	Verbesserung der Fußwege im Gemeindegebiet
F2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
F3	Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im Gemeindegebiet
F4	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr

Verbesserung der Fußwege im Gemeindegebiet

F1

LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

Die Haushaltsumfrage hat ergeben, dass die Infrastrukturen des Fußverkehrs im Vergleich zu den Infrastrukturen der weiteren Verkehrsträger am positivsten bewertet wurden. Nichtsdestotrotz hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass die vorhandenen Fußwege im Gemeindegebiet an vielen Stellen mangelhaft sind.

In Deutschland existieren zwar keine gesetzlichen Mindestmaße für Fußwege, die fachlich anerkannte Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat jedoch die *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)* publiziert. Darin heißt es: „Das Grundmaß von 1,80 Meter für den Verkehrsraum des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet. Mit ihm und den Seitenräumen ergibt sich ein lichter Raum bzw. als Regelbreite das absolute Mindestmaß für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern“ (EFA). Eine kleinere Mindestgehwegbreite von 1,50 m kann davon abweichend bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen angesetzt werden. Bis in die 1970er Jahre galt dieses Maß noch als allgemein übliche Breite für Gehwege; seit vielen Jahren gelten jedoch andere Mindestmaße.

Mobilität bzw. die Teilnahme am Verkehr ist eine der Daseinsgrundfunktionen und somit ein grundlegendes menschliches Bedürfnis. Im Umkehrschluss bedeutet dies eine ungehinderte Erreichbarkeit der Wohnung, des Arbeitsplatzes, von Schulen, Arztpraxen und anderen Orten des gesellschaftlichen Lebens. Erreichbarkeiten und Zugänglichkeiten, welche für Menschen ohne Beeinträchtigungen selbstverständlich sind, sind für Menschen mit Behinderungen grundlegend dafür, dass auch sie ihre Menschenrechte gleichberechtigt wahrnehmen können und mobil sein können. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen ist eine barrierefreie Infrastruktur (u. a. ebene Beschaffenheit der Oberfläche, ausreichende Wegebreiten, keine Versätze und Steigungen) von großer Bedeutung für die Fortbewegung im Alltag (vgl. dazu Maßnahmen F2 und F3).

Die Bestandsanalyse hat jedoch gezeigt, dass nahezu alle Fußwege im Gemeindegebiet nicht der geforderten Mindestbreite von 2,50 m entsprechend und zudem ist die Oberflächenqualität vielerorts unzureichend. Die unzureichenden Oberflächenbeschaffenheiten sind vor allem auf Wurzelschäden, Pflasterschäden sowie Schlaglöcher zurückzuführen (vgl. Abbildung 2 li.). Auch im historischen Ortskern wird die Oberflächenqualität vom vorhandenen Kopfsteinpflaster beeinträchtigt.



Abbildung 2: Mängel der Fußwege in Schapdetten (li.) und Appelhülsen (re.)
[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Um allen Personen in der Gemeinde Nottuln gleichwertige Bedingungen im Fußverkehr zu ermöglichen, ist eine Verbesserung / Instandsetzung der Fußwege umzusetzen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben häufig von den notwendigen Infrastrukturen abhängig. Vor diesem Hintergrund gilt es die notwendigen Infrastrukturen des Fußverkehrs sicherzustellen.

Dazu zählen vor allem ausreichende Wegebreiten von 2,5 m sowie eine plangleiche Oberfläche. Im Rahmen der Bestandsaufnahme konnten mehrere Stellen in der Gemeinde identifiziert werden, wo die Fußwege u. a. unzureichend sind.

Tabelle 7: Auswahl unzureichender Fußwegeverbindungen

[eigene Darstellung]

Standort	Ortsteil	Mangel
Roxeler Str.	Schapdetten	▶ Wegebreite ▶ Oberflächenqualität
Bahnhofstraße	Appelhülsen	▶ Wegebreite ▶ Oberflächenqualität
Münsterstraße	Appelhülsen	▶ Oberflächenqualität
Stiftsstraße / Stiftsplatz / Schlaunstraße	Nottuln	▶ Oberflächenqualität
Wohnquartiere	Alle Ortsteile	▶ Wegebreite ▶ (teilw. Vorhandensein geeigneter Fußwege) ▶ (teilw. Oberflächenqualität)

Handlungsschritte

- ▶ Priorisierung von Wegeabschnitten
- ▶ Kontaktaufnahme Straßenbaulastträger und Machbarkeitsüberprüfung (inkl. Finanzierung)
- ▶ Umsetzungsplanung

Verantwortung / Akteure

- ▶ Straßenbaulastträger
 - Gemeinde Nottuln
 - Anwohner*innen

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
- ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra)
- ▶ Eigenmittel

Kosten

- ▶ Abhängig von der jeweiligen (Teil-) Maßnahme; voraussichtlich >100.000 €

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

F2

LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Tourist*innen
POTENZIAL	Indirekter und direkter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

Zu Fuß Gehende wechseln kontinuierlich zwischen Gehen und Verweilen. Die Übergänge sind dabei fließend. Im Kontext dessen ist die Bezeichnung Aufenthaltsqualität Ausdruck dessen, ob sich Menschen im öffentlichen Raum wohlfühlen oder nicht. Ob die Menschen sich in einem Raum wohlfühlen, ist nur sehr schwer zu erfassen. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass je länger und je mehr Menschen sich an einem bestimmten Ort aufhalten, die Aufenthaltsqualität positiv sein muss. Faktoren, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum positiv beeinflussen sind u. a. Ruheflächen, Spiel- und Bewegungsflächen, Grünflächen, Wasseranlagen.

Vor diesem Hintergrund zeichnen sich attraktive öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität nicht nur durch eine generelle Fußgängerfreundlichkeit aus, sondern ermöglichen eine Vielfalt von Aktivitäten, die sich häufig gegenseitig unterstützen. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass entlang der Hauptwege des Fußverkehrs einige Sitz- und Verweilmöglichkeiten in allen Ortsteilen vorhanden sind (vgl. Abbildung 3).



Abbildung 3: Elemente der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (li. Schapdetten; re. Appelhülsen)

[eigene Aufnahmen]

Während im Ortskern Nottuln die historische Bausubstanz einen Mehrwert für das Verweilen schafft, ist dies in Appelhülsen bspw. das Wasserspiel zwischen der Pfarrkirche und dem Bürgerzentrum Schulze-Frenkings-Hof. Weitergehende Elemente zur attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums sind nur vereinzelt vorhanden.

Maßnahme

„Bänke, Fahrradständer, Mülleimer, Laternen, Blumenschmuck, Spielgeräte und vieles mehr können eine Stadt aufwerten und die Aufenthaltsqualität steigern. Durch die Stadtmöbel wird der öffentliche Raum gegliedert und es werden Möglichkeiten für die Nutzung und Aneignung geschaffen. In den Fokus von Innenstadtgestaltungen rücken in jüngster Zeit verstärkt öffentliche Sitzgelegenheiten. Sie dienen den Menschen zum Ausruhen, zum Pause machen, als Treffpunkt oder als Ort zum Essen und Trinken. Auch vor dem Hintergrund des Demografischen Wandels sind ausreichende Bänke in einer nutzbaren Qualität in der Innenstadt ein wichtiger Baustein einer Innenstadt für alle“ (Netzwerk Innenstadt NRW).

Hinsichtlich Anzahl, Art und Qualität der Elemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum besteht in der Gemeinde Nottuln Optimierungspotenzial. Vor dem Hintergrund einer möglichst gesamtgemeindlichen und einheitlichen Gestaltungsidee für den öffentlichen Raum

sind als wesentlicher Inhalt dieser Maßnahme weitere Sitz- und Rastgelegenheiten inkl. Mülleimer, eine jahreszeitlich angepasste Bepflanzung / Begrünung sowie Spielmöglichkeiten für Kinder im öffentlichen Raum zu ergänzen.

Darüber hinaus sollte darauf Acht genommen werden, dass Sitz- und Rastmöglichkeiten den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Hinsichtlich der oben abgebildeten Sitzgruppe in Schapdetten ist keine vollständige Barrierefreiheit gegeben.

Aufgrund der Größe Nottulns sind insbesondere der historische Ortskern (Stiftsplatz) und der Rhodepark sowie die zentralen Lagen der Ortsteile in den Fokus zu nehmen. Die Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern – welche durch die historische Bausubstanz und vorhandene Sitzmöglichkeiten geschaffen wird – sollte durch weitere Begrünung sowie Spielmöglichkeiten aufgewertet werden. Auch hinsichtlich der qualitativ sehr hochwertigen Sitzgruppe in Appelhülsen besteht großes Potenzial zur Aufwertung durch Spielelemente.

Handlungsschritte	▶ Priorisierung von Orten / Stellen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ▶ Beschlussvorlage / Beschlussfassung ▶ Gestaltungskonzept / Umsetzungsplanung ▶ Ausführung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Heimatverein(e) ○ Kirchengemeinden ○ Sponsoren ○ Anwohner*innen ○ (ggf. Zukunftsnetz Mobilität NRW)
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel Gemeinde Nottuln ▶ Sponsorengelder ▶ Stadtmobiliar kann testweise über das Zukunftsnetz Mobilität NRW bezogen werden
Kosten	▶ Beschaffungskosten: Bspw.: ○ Bank (500-1.000 €) ○ Mülleimer (200-500 €) ○ Pflanzkübel (500-2.000 €) ○ Spielgeräte (1.000-5.000 €) ▶ Tiefbau- / Umbaukosten ▶ Instandhaltungskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet

F3

LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Mobilitätseingeschränkte Personen, Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

Mobilität bzw. die Teilnahme am Verkehr ist eine der Daseinsgrundfunktionen und somit ein grundlegendes menschliches Bedürfnis. Die barrierefreie Gestaltung von Fußwegen wird daher bereits in Maßnahme F1 thematisiert.

Neben Fußwegen sind hinsichtlich der Erreichbarkeit der Wohnung, des Arbeitsplatzes, von Schulen, Arztpraxen und anderen Orten des gesellschaftlichen Lebens für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch Querungsmöglichkeiten von großer Wichtigkeit. Querungsmöglichkeiten erleichtern zu Fuß gehenden Personen das Überqueren der Fahrbahn und verringern dadurch die Unfallgefahren. Dabei ist zwischen Querungshilfen ohne Vorrang (Aufpflasterungen, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume), Querungshilfen mit Vorrang (Fußgängerüberweg) und Querungshilfen mit zeitlicher Trennung (Lichtsignalanlage) zu differenzieren.

Hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung von Querungsmöglichkeiten ist „die *Barrollbarkeit durch Absenkung der Bordsteine [...]* sowie die *Sicherheit, die Auffindbarkeit und die Nutzung für blinde und sehbehinderte Menschen durch taktile, optische und akustische Elemente zu gewährleisten*“ (H BVA 3.3.4.2). Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass die überwiegende Anzahl der Querungsmöglichkeiten in Nottuln und allen Ortsteilen – sowohl mit Vorrang als auch ohne Vorrang – nicht vollständig barrierefrei gestaltet ist (vgl. Abbildung 4 li.).



Abbildung 4: Querungsmöglichkeiten in Nottuln (li. nicht-barrierefrei; re. barrierefrei)

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln sind bislang u. a. ein Fußgängerüberweg in Darup sowie die Fußgängerüberwege an den Kreisverkehren Mauritzstr. / Schapdettener Str. und Appelhülsener Str. / Oststr. / Bodelschwinghstr. barrierefrei gestaltet.

Sowohl um den Fußverkehr zu stärken als auch um mobilitätseingeschränkten Personen eine (sichere) Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, ist der sukzessiv barrierefreie Ausbau bzw. die Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten im Gemeindegebiet umzusetzen. Dabei

ist sowohl eine uneingeschränkte Barrierefreiheit¹ als auch die Sicherheit, Auffindbarkeit und Nutzung für Menschen mit Sehbehinderungen zu gewährleisten.

Grundsätzlich ist jedoch auch zu beachten, dass die ausschließliche Schaffung von visuellen und taktilen Elementen an Querungsmöglichkeiten eine Verbesserung der Ist-Situation darstellt, gleichzeitig aber auch eine „Insellösung“. Neben Querungsmöglichkeiten müssen sich Menschen mit Sehbehinderungen auch an anderen Stellen im öffentlichen Raum zurechtfinden können, sodass langfristig ein gesamtgemeindliches Leitsystem geschaffen werden sollte.

Der barrierefreie Ausbau von Querungsmöglichkeiten ist zeit- und kostenintensiv, sodass im Rahmen der Umsetzung priorisiert werden sollte. Querungsmöglichkeiten sollten daher vor allem auf den Wegen bevorzugt barrierefrei gestaltet werden, welche durch hohe Querungszahlen gekennzeichnet sind und welche besonders häufig von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden.

Pflegeeinrichtungen und Einrichtungen für betreutes Wohnen sind in Nottuln um den historischen Ortskern verteilt. Vor diesem Hintergrund sollten insbesondere Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptverbindungen in Richtung des historischen Ortskernes angepasst werden. Dabei handelt es sich u. a. um die großen und zentralen Ampelkreuzungen in Nottuln (u. a. Daruper Str. / Potthof; Daruper Str. / Oberstockumer Weg / Heriburgstr.). Auch eine barrierefreie Gestaltung der Lichtsignalanlage in Appelhülsen (Weseler Str. / Münsterstr. / Lindenstr. / Bahnhofstr.) ist prioritär umzusetzen.

Handlungsschritte	▶ Priorisierung von Querungsmöglichkeiten ▶ Kontaktaufnahme Straßenbaulastträger und Machbarkeitsüberprüfung (inkl. Finanzierung) ▶ Umsetzungsplanung
Verantwortung / Akteure	▶ Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW / Kreis Coesfeld) ▶ Gemeinde Nottuln
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) ▶ Eigenmittel
Kosten	▶ Kosten abhängig von (Teil-) Maßnahmen ○ Barrierefreie Gestaltung einer Kreuzung (ca. 30.000-50.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

¹ Bodenbelag fest und eben, sodass dieser mit Rollstühlen und Rollatoren befahren werden kann.

Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
F4

LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Mobilitätseingeschränkte Personen, Radfahrer*innen
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

Querungsmöglichkeiten senken das Risiko für Unfälle und bieten besonders Kindern sowie mobilitätseingeschränkten Personen einen sicheren Weg über die Straße. Gleichzeitig können fußläufige Umwege vermieden werden. Durch das Fehlen von Querungsmöglichkeiten kann es zu Konfliktsituationen zwischen zu Fuß Gehenden und dem motorisierten Individualverkehr kommen.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln existieren sowohl Querungshilfen ohne Vorrang (Aufpflasterungen, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume), Querungshilfen mit Vorrang (Fußgängerüberweg) als auch Querungshilfen mit zeitlicher Trennung (Lichtsignalanlage). Die jeweilige Form der Querungshilfe ist dabei u. a. von der Straßenklassifizierung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dem Verkehrsaufkommen sowie Sichtachsen abhängig.

Bei Betrachtung der Verkehrsunfallzahlen des Fußverkehrs für die Gemeinde Nottuln lässt sich kein Unfallschwerpunkt ausmachen, an dem eine Querungshilfe fehlt. Über die Verkehrsunfallzahlen lässt sich kein Bedarf an weiteren Querungshilfen für den Fußverkehr ableiten.

Maßnahme

Die Bestandsanalyse / die Begehung hat gezeigt, dass an einigen Stellen im Gemeindegebiet die Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten im Austausch mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger überprüft werden sollte:

Tabelle 8: Potenzielle Standorte für weitere Querungshilfen

[eigene Darstellung]

Potenzieller Standort	Bedarf
Hagenstraße In Höhe der Bushaltestelle „Krankenhaus“	Schüler*innen der Liebfrauenschule nutzen die Haltestelle „Krankenhaus“ zum Ein- und Ausstieg. Schüler*innen die die Haltestelle auf der nördlichen Straßenseite nutzen, müssen zur Erreichung der Schule die Hagenstraße queren und tun dies häufig unüberlegt direkt vor oder hinter dem haltenden Bus. Eine Querungshilfe könnte an dieser Stelle das sichere Queren der Hagenstraße fördern.
Coesfelder Str. In Höhe der Pfarrkirche	Der Fußweg auf der südlichen Seite entlang der Coesfelder Straße endet im Bereich der Pfarrkirche. Im Umfeld dieser Stelle sind einige Querungsmöglichkeiten vorhanden, es wird jedoch nicht darauf hingewiesen, dass der Fußweg einseitig endet. Dies kann zu Querungsbedarf vor der Kirche führen, wo die Sichtachsen zudem nicht optimal sind. Eine entsprechende Beschilderung oder eine zusätzliche Querungshilfe kann an dieser Stelle Abhilfe schaffen.
Weseler Str. In Höhe der Straße Schulze-Frenkings-Hof	Auf den Hauptverkehrsstraßen in Appelhülsen bestehen in alle Richtungen sowie im zentralen Kreuzungsbereich Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Eine Ausnahme stellt hiervon die Weseler Str. ab der Kreuzung mit der Münster Str. / Bahnhofstr. / Lindenstr. dar. In südwestliche Richtung besteht von diesem Kreuzungspunkt aus keine Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr. Insbesondere für Schüler*innen könnte eine Querungshilfe in diesem Bereich einen Umweg über die Ampelkreuzung ersparen.

Weitere Bedarfe an Querungsstellen können sich in den folgenden Jahren ergeben und sind dann gleichermaßen hinsichtlich einer möglichen Umsetzung zu überprüfen.

Handlungsschritte	▶ Nennung der erforderlichen Handlungs- / Umsetzungsschritte
Verantwortung / Akteure	▶ Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW / Kreis Coesfeld) ▶ Gemeinde Nottuln
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra) ▶ Eigenmittel
Kosten	▶ Abhängig von der Art der Querungshilfe sowie notwendigen begleitenden Baumaßnahmen (ca. 20.000-50.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	    
Umsetzbarkeit	  
Auswirkungen	   
Umsetzungsdauer	 
Priorisierung	  

3.3 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR

Neben dem Fußverkehr ist vor allem auch der Radverkehr mit deutlichen Verlagerungspotenzialen verbunden, welche eine Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens bewirken können. Zur Nutzung dieses Potenzials sollte der Radverkehr bewusst gefördert werden. Dies erfordert eine geeignete, effiziente und sichere Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der Ortschaften, zwischen den Ortschaften und Richtung der Nachbarkommunen.

Die entwickelten Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr können dazu beitragen die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine Verbesserung der vorhandenen Infrastrukturen des Radverkehrs zu richten.



Abbildung 5: Elemente des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 9: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Nr.	Titel
R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen
R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet
R4	Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität
R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen
R6	Neukonzeption der Dülmener Str. inkl. Nebenanalgen
R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz
R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen

Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen

R1

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Schüler*innen; Lehrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehrs

Ausgangssituation

Einer der wesentlichen Wegezwecke von Kindern und Jugendlichen ist der tägliche Weg von und zur Schule. Während Schüler*innen weiterführender Schulen bereits über ausreichend Erfahrung und Reife verfügen, um sicher am Verkehr teilzunehmen, sollten Schüler*innen der ersten und zweiten Klasse den Schulweg zu Fuß bewältigen.

Daraus und in Kombination mit der Anzahl an Schüler*innen je Schule ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Anzahl bereitzustellenden Fahrradabstellmöglichkeiten. Ungeachtet der Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten gilt jedoch, dass auch Fahrradabstellanlagen an Schulen qualitativ und sicher sein sollten. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass Fahrradabstellanlagen an Schulen teilweise mit Vorderradhaltern ausgestattet sind (vgl. Abbildung 6). Diese Form des Fahrradparkens ist vor dem Hintergrund von Diebstahl und Vandalismus nicht mehr zeitgemäß.



Abbildung 6: Fahrradabstellanlage an der Grundschule Appelhülsen (li.) und am Rupert-Neudeck-Gymnasium in Nottuln (re.)

[eigene Aufnahmen]

Darüber hinaus hat sich insbesondere am Rupert-Neudeck-Gymnasium gezeigt, dass nicht nur veraltete Abstellanlagen für die Schüler*innen zur Verfügung stehen, sondern auch dass das Fahrradparken ungeordnet und abseits der vorgesehenen Flächen erfolgt (vgl. Abbildung 6, re.).

Maßnahme

Mit dem Ziel, dass Fahrrad als Verkehrsmittel für den Schulweg zu etablieren und zu stärken, sollten die veralteten Fahrradabstellanlagen an den Schulen in Nottuln durch Anlehnbügel ersetzt werden.

Aufgrund der zahlreichen außerhalb der Abstellflächen abgestellten Fahrräder am Gymnasium ist weiterhin davon auszugehen, dass eine nicht ausreichende Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden ist. Im engen Austausch mit der Schulleitung sollte daher der Bedarf abgestimmt werden. Zudem führen außerhalb der Abstellanlagen geparkte Fahrräder dazu, dass notwendige Flucht- und Rettungswege nicht freigehalten werden. Neben der Bereitstellung von ausreichenden und sicheren Anlehnbügeln sollte am Gymnasium zudem eine Markierung der Flucht- und Rettungswege erfolgen, sodass Schüler*innen ersichtlich ist, dass das Fahrrad ggf. gefährdend abgestellt ist.

Handlungsschritte	▶ Kontaktaufnahme Schulleitungen ▶ Bedarfsfeststellung ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Ausführung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Schulleitungen
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) ▶ Sponsorengelder ▶ Eigenmittel
Kosten	▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öff. Einrichtungen und Plätzen

R2

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehr

Ausgangssituation

Sowohl an zentralen Orten als auch an öffentlichen Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln sind zum Teil keine oder keine adäquaten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass zahlreiche Fahrradabstellanlagen mit Vorderradhaltern ausgestattet sind (vgl. Abbildung 7 li.). Diese Art an Abstellanlagen ist aus heutiger Perspektive weder als qualitativ noch als sicher zu bewerten.

Insbesondere durch die Zunahme von hochpreisigen Fahrrädern (E-Bikes, Lastenräder) besteht zunehmend Nachfrage bezüglich sicherer Abstellmöglichkeiten. Der Ausbau adäquater Abstellanlagen an relevanten Stellen im Gemeindegebiet fördert dabei nicht nur den Radverkehr, sondern erhöht auch die Attraktivität von intermodalen Wegen. So unterstützen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Unter anderem am Rathaus in Nottuln sowie am Bürgerzentrum Schulze-Frenkings-Hof befinden sich bereits hochwertige Abstellanlagen (vgl. Abbildung 7 re.).



Abbildung 7: Fahrradabstellanlagen in Nottuln (li. nicht qualitativ und sicher; re. qualitativ und sicher)
[eigene Aufnahmen]

Darüber hinaus hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass die vorhandenen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof in Appelhülsen teilweise bereits den Anforderungen an Qualität und Sicherheit entsprechen, aber aufgrund ihres Alters ggf. auszutauschen sind.

Maßnahme

Um Radfahrenden die Möglichkeit zum sicheren Abstellen des eigenen Fahrrades zu geben, sind sichere und zeitgemäße Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen zu schaffen. Die Abstellanlagen sind dabei ortsspezifisch zu gestalten (vgl. Tabelle 10): An bedeutenden öffentlichen Einrichtungen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind überdachte Fahrradkäfige oder -boxen anzustreben, da diese einen vermehrten Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bieten. Darüber hinaus sind Fahrräder an diesen Orten häufig über einen längeren Zeitraum abgestellt. Die zusätzliche Ausstattung mit weiteren Ausstattungselementen wie bspw. Lademöglichkeiten für E-Bikes ist individuell zu prüfen.

Die Verbesserung bzw. Anpassung der Fahrradabstellanlagen wird u. a. an folgenden relevanten Standorten empfohlen:

Tabelle 10: Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungselemente

Wichtigkeit	Art der Abstellanlage / Ausstattungselemente	Mögliche Standorte
I	▶ Fahrradbox / Fahrradkäfig ▶ Anlehnbügel & Überdachung ▶ Ggf. Ladeinfrastruktur	▶ Bahnhof Appelhülsen ▶ Haltestelle „Rhodeplatz“ ▶ P+R an der A43
II	▶ Anlehnbügel & Überdachung	▶ Haltestelle „Historischer Ortskern“ ▶ Hallenbad / Sportplätze
III	▶ Anlehnbügel	▶ Kirchvorplätze ▶ Friedhöfe ▶ Wanderparkplätze ▶ Historischer Ortskern / Stiftsplatz ▶ (Lebensmittel-) Einzelhandel
Handlungsschritte	▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte ▶ Festlegung von Zuständigkeiten ▶ Sukzessiver Ausbau und Qualitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen ▶ Instandhaltung und Pflege	
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ DB Station & Service AG ○ Straßenbaulastträger ○ Lokaler Einzelhandel / Unternehmen ○ Eigentümer / Öff. Einrichtungen	
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde Nottuln ▶ Eigenmittel der Akteure ▶ Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Förderquote: Maximal 80 %)	
Kosten	Investitions- und Unterhaltungskosten ▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage ▶ Fahrradüberdachung (je Modell und Größe): ca. 7.500 – 15.000 € / Stk. zzgl. Montage ▶ Fahrradgarage (für ein Fahrrad): ca. 1.000-1.500 € / Stk. zzgl. Montage	

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet

R3

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Einfädelungshilfen an relevanten Stellen

Ausgangssituation

An einigen Stellen im Gemeindegebiet wechselt die Führungsform des Radverkehrs von einer separierten Führung in den Mischverkehr oder in umgekehrter Reihenfolge. In diesen Bereichen ist die Unfallgefahr zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr um ein Vielfaches erhöht.

Vor diesem Hintergrund sind an einigen Stellen im Gemeindegebiet (bspw. Schapdettener Str.; Coesfelder Str.) Einfädelungshilfen für den Radverkehr errichtet worden. Die Einfädelungshilfen – welche unterschiedlich gestaltet sein können – tragen vor allem zur verbesserten Sichtbarkeit und Wahrnehmung des einfädelnden Radverkehrs bei.

An mehreren Stellen im Gemeindegebiet (insb. im Bereich der Ortseinfahrten / Ortsausfahrten) sind weitere Wechsel der Führungsform des Radverkehr notwendig. An diesen Stellen existieren bislang keine weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur sichereren Einfädelung des Radverkehrs.

Maßnahme

Im Sinne einer sicheren Radverkehrsführung sowie zur Vermeidung von Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sollten Einfädelungshilfen für den Übergang in den Mischverkehr errichtet werden. Dahingehend bestehen verschiedene Lösungs- und Gestaltungsmöglichkeiten (vgl. Abbildung 8).



Abbildung 8: Einfädelungshilfen für den Radverkehr in der Gemeinde Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Gemeinsam haben sie jedoch, dass sie hauptsächlich der Verbesserung der Sichtbarkeit der Radfahrenden für den motorisierten Verkehr dienen. Zu empfehlen sind daher farbliche Einfädelungshilfen an den Stellen, an denen die Fahrbahn nicht gekreuzt werden muss. An Stellen, an denen die Fahrbahn zwecks Wechsel der Führungsform überquert werden muss, empfiehlt es sich zusätzliche eine Querungshilfe (Mittelinsel oder vorgezogener Seitenraum) zu errichten.

Die Einrichtung von Einfädelungshilfen bzw. Querungsstellen für den Radverkehr sollte insbesondere an folgenden Standorten in der Gemeinde Nottuln überprüft werden:

- ▶ L843 / Roxeler Str. (im Bereich des Friedhofs)
- ▶ L843 / Roxeler Str. (im Kreuzungsbereich Laerbrockweg)

Anders als an der Schapdettener Str. (vgl. Abbildung 8 li.) ist eine Lösung anzustreben, welche dem Radverkehr in beide Richtungen eine sichere Querung und Weiterfahrt ermöglicht. Für die oben genannten Standortvorschläge an der L843 sollte daher eine Lösung mit Aufstellfläche und Mittelinsel oder vorgezogenem Seitenraum angestrebt werden.

Eine erste Übersicht, wie eine Lösung erfolgen kann, kann dem Handlungsleitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität“ der AGFS NRW entnommen werden².

Handlungsschritte	▶ Priorisierung von Standorten ▶ Festlegung von Zuständigkeiten ▶ Abstimmung mit Straßenbaulastträger ▶ Beschlussfassung & Umsetzungsplanung ▶ Umsetzung
Verantwortung / Akteure	▶ Straßenbaulastträger ○ Gemeinde Nottuln
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Förderquote: Maximal 50 %) ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
Kosten	Planungs- und Investitionskosten ▶ Abhängig von der Art der Einfädelungs- / Querungshilfe (Beschilderung / Fahrbahnmarkierung: mind. 250 € pro Stk.; Tiefbaukosten für Mittelinseln o.ä. > 20.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

² Handlungsleitfaden abrufbar unter: <https://www.agfs-nrw.de> (Fachthemen / Radverkehr / Querungsstellen)

Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität

R4

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Verbesserung der Radwege

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass in Nottuln 25 % aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Laut Haushaltsumfrage besitzen zudem rund 87 % aller Haushalte mindestens ein Fahrrad und rund 18 % aller Haushalte ein E-Bike oder Pedelec. Diese positive Ausgangssituation hinsichtlich des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln gilt es zu nutzen und den Radverkehrsanteil am Modal Split zukünftig zu steigern (vgl. Kap. 2). Dies gelingt jedoch nur, wenn die Radwege attraktiv und für den steigenden Bedarf ausgelegt sind. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) heißt es: „Der Entwurf der Radverkehrsanlage soll geeignet sein, die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufes zu gewährleisten“ (ERA 2010 S. 15). Hinsichtlich der objektiven Verkehrssicherheit bedeutet dies, dass eine „bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z. B. ausreichende Griffigkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten“ sowie „Oberflächen mit geringem Rollwiderstand“ (ERA 2010 S. 15) zu wählen sind.

Die Haushaltsumfrage sowie Gespräche mit Bürgerinnen und Bürgern haben weiterhin ergeben, dass die vorhandene Radwegeinfrastruktur in Nottuln als sehr negativ wahrgenommen wird. Ausschlaggebend dafür sind insbesondere die Oberflächenbeschaffenheiten der vorhandenen Radwege (vgl. Abbildung 9).



Abbildung 9: Mangelhafte Oberflächenqualität von Radwegen in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Ein geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko ist nicht durchgängig gegeben, sodass eine Instandsetzung / Verbesserung der Oberflächenqualität umzusetzen ist. Um den Anforderungen eines attraktiven und sicheren Radwegenetzes gerecht zu werden, sollten Radwege nach den Vorgaben der ERA ausgebaut / instandgesetzt werden (vgl. Tabelle 11).

Neben den Mindestbreiten müssen Radwege eine adäquate Oberflächenqualität aufweisen und plangleich sein. Eine Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand gehört ebenso zu den grundlegenden Entwurfsanforderungen. Besonders Schlaglöcher, Baumwurzeln oder kleinere Unebenheiten müssen diesbezüglich ausgebessert werden. Weiterhin sind Radwege dauerhaft von Laub oder Schnee freizuhalten. Durch attraktive und qualitativ hochwertige Radwege kann die Akzeptanz des Radverkehrs zunehmend gesteigert werden. Weiterhin schlägt die ERA eine Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung vor. Diese kann beispielsweise Mittels Befragung, Verkehrszählung oder Untersuchen von Unfallstatistiken erfolgen.

Tabelle 11: Breitenmaße Radverkehrsanlagen

[eigene Darstellung nach FGSV 2010: ERA]

Analgentyp	Breite der Radverkehrsanlage (einschl. Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m
Einrichtungsradschweg	Regelmaß	2,00 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	1,60 m
Beidseitiger Zweirichtungsradschweg	Regelmaß	2,50 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	2,00 m
Einseitiger Zweirichtungsradschweg	Regelmaß	3,00 m
	Bei geringer Verkehrsstärke	2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radschweg (innerorts)	Abhängig von Verkehrsstärke	≥ 2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radschweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Im Rahmen der Bestandsanalyse ist keine Befahrung des gemeindlichen Radschwegenetzes erfolgt. Die nachfolgende Auflistung von Radschwegen / Streckenabschnitten mit Handlungsbedarf stellt daher eine Auswahl von Nennungen aus Partizipationsformaten o.ä. dar:

- ▶ Steinstraße (Nottuln) ▶ Bahnhofstraße (Appelhülsen) ▶ Schapdettener Str. / L843
- ▶ Münsterstraße / L551 ▶ Appelhülsener Str. & B525

Um das Radschwegenetz in der Gemeinde Nottuln langfristig adäquat gestalten zu können, sind auch Instandsetzungen über die genannten Streckenabschnitte hinaus möglich. Zur Identifikation und Priorisierung dieser sollte ein enger Austausch mit den Bürger*innen sowie Vereinen und Verbänden angestrebt werden.

Handlungsschritte	▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung ▶ Umsetzungsplanung und Ausführung ▶ Wartung und Instandhaltung ▶ Evaluation / Wirkungskontrolle
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Straßenbaulastträger ▶ Bürger*innen / Vereine und Verbände
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
Kosten	▶ Planungs- / Investitionskosten, Instandhaltungskosten: ○ abhängig von Umfang der Maßnahmen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Schaffung weiterer Fahrradstraßen

R5

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr

Ausgangssituation

Durch eine Beschilderung von Straßen mit dem Schild „Fahrradstraße“ dürfen auf dieser eigentlich nur noch Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge fahren. Ein Zusatzschild erlaubt den Verkehr für Autos und Motorräder. Die StVO gibt weiterhin vor, dass auf Fahrradstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erlaubt ist. Zudem hat der motorisierte Verkehr sich auf einer Fahrradstraße unterzuordnen. Dies bedeutet, dass Fahrradfahrende nebeneinander fahren können und nicht durch Pkw oder Motorräder behindert werden dürfen. Das Parken von motorisierten Fahrzeugen auf einer Fahrradstraße ist grundsätzlich erlaubt, kann jedoch durch eine entsprechende Beschilderung verboten werden. Grundsätzlich kann die Einschränkung des ruhenden Verkehrs zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr beitragen.

Fahrradstraßen räumen dem Radverkehr Vorrang ein. Dadurch wird das Fahrradfahren sicherer und attraktiver. Je attraktiver die Infrastruktur des Radverkehrs, desto mehr Menschen können langfristig zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad motiviert werden.

In Nottuln existiert derzeit eine Fahrradstraße, welche entlang der Schützenstraße, einem Teil der Saintt-Amand-Montrond-Straße und der Olympiastraße führt (vgl. Abbildung 10).



Abbildung 10: Fahrradstraße in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Damit mehr Menschen die Möglichkeit gegeben wird, sicher und komfortabel Fahrrad zu fahren, sollte geprüft werden, ob weitere Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können. Dafür eignen sich Straßen, die als Verbindungsrouten von Fahrradfahrenden genutzt werden und keine Hauptverkehrsstraßen darstellen. Folgende Straßen kommen in Betracht:

Tabelle 12: Vorschläge Fahrradstraßen Nottuln

Straße	Verbindung
Oberstockumer Weg	Zentrum Nottuln – Stockum
Kücklingsweg	Appelhülsen – Nottuln
Eckelskamp	Erschließung Wohnquartier Eckelskamp
Burgstr.	Zentrum Nottuln – Schapdetten

Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße muss auf die Verkehrszusammensetzung, die Widmung und die Beschilderung geachtet werden. Konkret bedeutet dies, dass eine Fahrradstraße gemäß StVO nur eingerichtet werden darf, wenn dies zwingend erforderlich ist. Dies ist bspw. immer dann der Fall, wenn die Fahrbahnbreite zur Einhaltung der Überholabstände nicht ausreicht. Die Einrichtung einer Fahrradstraße muss rechtlich durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft werden, da diese für eine Anordnung zuständig ist. Weiterhin muss die Verkehrszusammensetzung eine hohe Fahrradverkehrsdichte aufweisen oder die Straße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr haben.

Es wird empfohlen, die Straße nur für Kfz von Anliegern freizugeben, um einen starken Durchgangsverkehr zu vermeiden. Die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) empfiehlt außerdem eine Bevorrechtigung von Fahrradstraßen in Bezug auf die Vorfahrtsregelungen. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen sind außerdem die Vorschriften der StVO bezüglich der Beschilderung einzuhalten. Sie werden mit den Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 beschildert. Weitere Zusatzzeichen wie Piktogramme sind möglich.

Handlungsschritte	▶ Identifizierung und Priorisierung von Abschnitten ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Umsetzungsplanung ▶ Umsetzung und Instandhaltung ▶ Evaluation und ggf. Erweiterung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Straßenbaulastträger
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel des Straßenbaulastträgers ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
Kosten	▶ Abhängig von Ausführung der Markierungsarbeiten ○ Ca. 30-35€ je Meter Fahrradstraße ○ (Kosten für die vorhandene Fahrradstraße 38.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen

R6

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Schüler*innen, Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr

Ausgangssituation

Die Dülmener Str. (K18) verläuft von der Kreuzung Potthof aus in südliche Richtung und geht im Bereich des Abzweigs K12 in diese über.

Im nördlichen Bereich der Dülmener Str. sind beidseitig Einrichtungen der Daseinsvorsorge angesiedelt. Im weiteren Verlauf in Richtung Süden grenzt die Dülmener Str. insbesondere an Wohnbebauung sowie das Schulzentrum. Baulich besteht der Straßenkörper aus zwei Fahrspuren sowie beidseitig einem getrennten Geh- und Radweg, welcher nicht den Mindestanforderungen hinsichtlich der Wegebreite entspricht. Gesäumt wird die Straße beidseitig durch Straßenbäume.

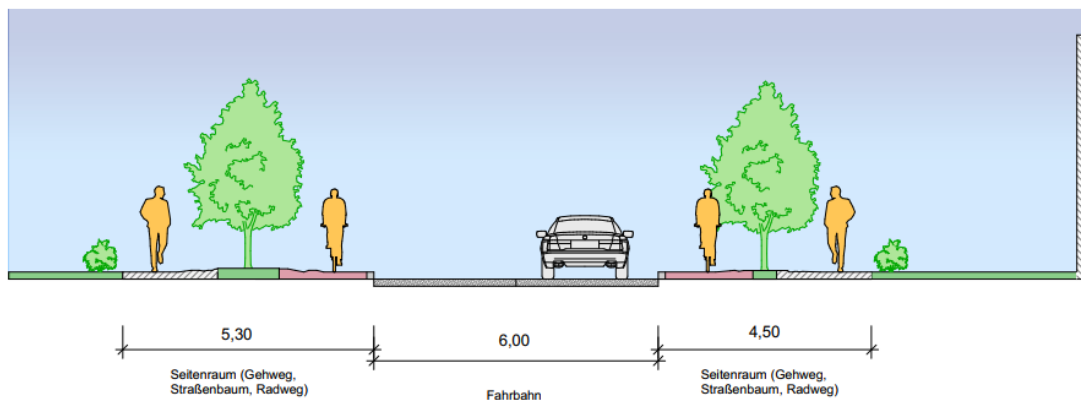


Abbildung 11: Ist-Zustand Dülmener Str. (im Streckenabschnitt Steinstr. / Sankt-Amand-Montrond-Str.)

[eigene Darstellung]

Aufgrund der Straßenbäume und deren Wurzeln sind die Radwege beidseitig in einem schlechten Zustand, was ein gefahrloses und attraktives Befahren dieser nicht möglich macht. In Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Coesfeld wurde daher die Radwegebenutzungspflicht in Teilen aufgehoben und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr auf 30 km/h reduziert.

Maßnahme

Durch die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist es dem Radverkehr auf der Dülmener Str. erlaubt auf der Fahrbahn zu fahren. Die Führungsform des Radverkehrs im Mischverkehr sowie ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen (ca. 6.000 Kfz/d) stellen jedoch keine für alle Seiten geeignete Lösung dar. Insbesondere dem Motorisierten Verkehr ist es nicht ersichtlich, dass der Radverkehr mit auf der Fahrbahn geführt wird. An dieser Stelle könnte Hinweisschilder auf die aktuelle Situation aufmerksam machen. Das Aufstellen von einer Beschilderung ist jedoch nur als Übergangslösung gedacht.

Eine für alle Seiten zufriedenstellende Lösung bedarf langfristig einer Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. der Nebenanlagen, denn aufgrund der Straßenbreite ist aktuell weder ein beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr noch ein beidseitiger Radfahrstreifen realisierbar.

Grundsätzlich vorstellbar ist vor diesem Hintergrund ein Rückbau der vorhandenen Radwege zugunsten einer Fahrbahnverbreiterung. Im Zuge einer Fahrbahnverbreiterung könnte dann bspw. ein beidseitiger Radfahrstreifen realisiert werden. Wie eine solche Gestaltung prinzipiell erfolgen könnte, kann nachfolgender Prinzipskizze entnommen werden.

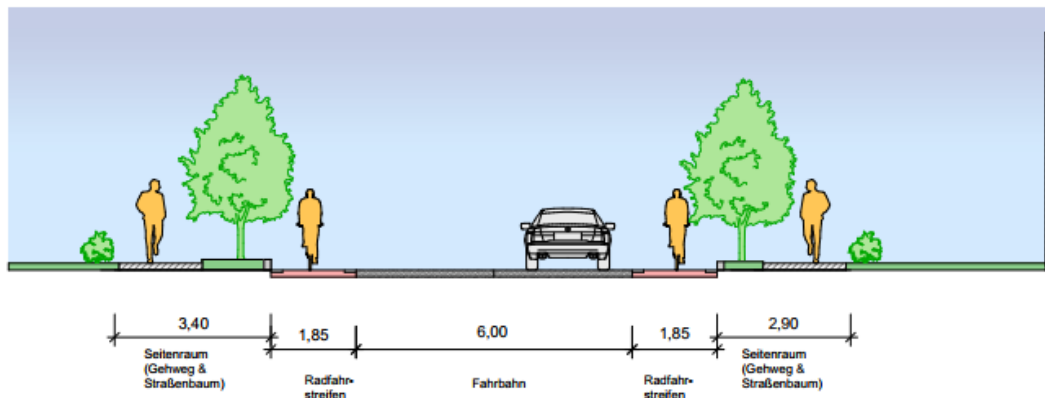


Abbildung 12: Prinzipskizze Neukonzeptionierung Dülmener Str.

[eigene Darstellung]

Insbesondere die Straßenbäume sowie im Rahmen einer Neugestaltung notwendige Mindestbreiten für Fußwege stellen limitierende Faktoren dar. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Maße der Seitenräume im Straßenverlauf unterschiedlich sind. Inwiefern die Errichtung eines Radfahrstreifens über den gesamten Straßenverlauf möglich ist, wäre im Rahmen einer detaillierten Umsetzungsplanung zu überprüfen.

Handlungsschritte

- ▶ Beschluss zur Überprüfung der Machbarkeit
- ▶ Machbarkeitsstudie o.ä.
- ▶ Analyse der Studien-Ergebnisse
- ▶ (ggf. Beschluss zur Umsetzung)
- ▶ (ggf. Umsetzung)

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Nottuln
- ▶ Kreis Coesfeld
 - Ggf. externes Fachbüro

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
- ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra)
- ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)

Kosten

- ▶ Planungskosten (ca. 20.000 €)
- ▶ Umsetzungskosten (> 250.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG
Kosten

Umsetzbarkeit

Auswirkungen

Umsetzungsdauer

Priorisierung


Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz
R7

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung des Radwegenetzes und indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen

Ausgangssituation

Sowohl das Radverkehrskonzept des Kreises Coesfeld als auch die Bestandsanalyse (inkl. der Partizipationsformate) hat verdeutlicht, dass im vorhandenen Radwegenetz verschiedene Netzlücken vorhanden sind. Die sichere und direkte Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinde und in Richtung der Nachbargemeinden wird dadurch erschwert.

Maßnahme

Um den Radverkehrsanteil in Nottuln weiter zu erhöhen, sollte langfristig ein lückenloses Radverkehrsnetz realisiert werden. Dies erfordert einen Lückenschluss. Nachfolgende Streckenabschnitte sind im Rahmen der Bestandsanalyse als Lücken im Radwegenetz identifiziert worden. Es wird empfohlen, diese möglichst zu schließen.

Tabelle 13: Lücken im Radwegenetz Nottuln

[Eigene Darstellung]

Straße	Straßenbaulastträger
B525; Darup – Coesfeld	Bund / Straßen.NRW
L551; Appelhülsen - Buldern	Straßen.NRW
L874; Nottuln - Havixbeck	Straßen.NRW
L843; Schapdetten	Straßen.NRW
L844; Appelhülsen - Senden	Straßen.NRW
K11; Schapdetten	Kreis Coesfeld
K11; Nottuln – Buldern	Kreis Coesfeld
K13; Darup - Billerbeck	Kreis Coesfeld
K13; Darup – Hövel	Kreis Coesfeld
K18; Nottuln - Baumberge	Kreis Coesfeld
K18; Nottuln (Dülmener Str.)	Kreis Coesfeld
Havixbecker Str. mit Anschluss Hagenstr. und Schapdettener Str.	Gemeinde Nottuln

Die Entscheidungshoheit hinsichtlich Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen obliegt jedoch immer dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Je nach Straßenklassifizierung sind dies u. a. des Landesbetrieb Straßen.NRW, der Kreis Coesfeld oder die jeweilige Kommune. Interkommunale Wegeverbindungen, also Verbindungen zwischen Kommunen, müssen immer in Kooperation errichtet und gepflegt werden.

Handlungsschritte	▶ Priorisierung der Lückenschlüsse / ggf. Aufnahme in Verkehrsentwicklungspläne o.ä. ▶ Abstimmungen mit Straßenbaulastträger ▶ Absprache mit Nachbarkommunen ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Umsetzung ▶ Instandhaltung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Straßenbaulastträger ○ Nachbarkommunen
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Straßenbaulastträger ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FörKom-Stra) ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
Kosten	▶ Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten und Unterhaltungskosten ▶ Radwegeneubau je nach Ausstattung (Beleuchtung, Oberflächenbelag, etc.) ca. 300-400 € pro Meter ▶ Möglicherweise Grunderwerbskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen

R8

LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs, indirekter Beitrag zur Attraktivierung des Radverkehrs

Ausgangssituation

Auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln wird der Radverkehr – insbesondere entlang der Ortsdurchfahrten – sowohl separiert auf gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen (vgl. Abbildung 13 li.) als auch im Mischverkehr (vgl. Abbildung 13 re.) geführt.



Abbildung 13: Führung des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Eine Vorauswahl der geeigneten Führungsform ist mit Hilfe der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) möglich. Die Führungsform ist dabei vom Verkehrsaufkommen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs abhängig. Ausgehend von einer Verschneidung von Verkehrsaufkommen und Höchstgeschwindigkeit gibt es vier Belastungsbereiche (I-IV). Während der Belastungsbereich I den Regeleinsatzbereich des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen darstellt, ist im Belastungsbereich IV ein Trennen des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr dringend zu empfehlen.

Maßnahme

Für die Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden ist ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetzes unabdingbar. Die Attraktivität und Sicherheit gehen dabei mit der Wahl bzw. dem Vorhandensein der Führungsform des Radverkehrs einher.

Vor allem die Roxeler Str. / L843 im Bereich der Ortsdurchfahrt Schapdettens als auch die Schapdettener Str. in Nottuln sind im Rahmen der Bestandsanalyse hinsichtlich der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als negativ angemerkt worden. Den Verkehrsstärken ist zu entnehmen, dass die Ortsdurchfahrt Schapdettens von ca. 180 Kfz pro Stunde befahren wird. Auf der Schapdettener Str. in Nottuln sind es etwa 260 Kfz pro Stunde. Bei weiterführender Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h bzw. 30 km/h), fallen beide Streckenabschnitte in Belastungsbereich I, sodass es sich entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen um einen *Regeleinsatzbereich für Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn* handelt.

Trotz der Kategorisierung der Ortsdurchfahrt in Schapdetten als Belastungsbereich I sollte dieses Teilstück langfristig hinsichtlich einer angepassten Führungsform des Radverkehrs überprüft werden, auch vor dem Hintergrund der geplanten Veloroute Münster – Nottuln.

Entlang der Bahnhofstr. in Appelhülsen existiert innerhalb geschlossener Ortschaft beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg. Aufgrund der Straßenbäume und Wurzelschäden sind die getrennten Radwege in einem schlechten Zustand. Vor dem Hintergrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h bzw. temporär 30 km/h) in Kombination mit der Verkehrsbelastung (ca. 160 Kfz pro Stunde) handelt es sich gemäß ERA um einen *Regeleinsatzbereich für Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn*. Vor diesem Hintergrund sollte weiterführend überprüft werden, inwiefern auf diesem Streckenabschnitt eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht möglich ist, sodass die Radfahrer*innen selbstständig abwägen können, ob sie separiert auf unebenen Radwegen fahren wollen oder auf der ebenen Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. Bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sollte der Motorisierte Verkehr durch Informationsschilder auf die geänderte Situation hingewiesen werden.

Unabhängig vom konkreten Raumbezug der Teilmaßnahme sollten in regelmäßigen Zeitabständen die Verkehrsstärken und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abgeglichen werden, sodass ggf. notwendige Änderungen der Führungsform des Radverkehrs frühzeitig erfasst und angepasst werden können. Darüber hinaus ist eine Fortschreibung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) aus dem Jahr 2010 vorgesehen, sodass in Zukunft ggf. angepasste Belastungsbereiche vorliegen werden.

Handlungsschritte	▶ Kontaktaufnahme Straßenverkehrsbehörde ▶ Beschlussvorlage / Beschlussfassung ▶ Straßenverkehrsrechtliche Anordnung ▶ Evaluation
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Straßenverkehrsbehörde
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) ▶ Eigenmittel der Straßenbaulastträger ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
Kosten	▶ Beschilderung ca. 1.000 € ▶ Schutzstreifen: 6-8 € je lfd. Meter

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

3.4 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOTORISIERTER INDIVIDUALVEREHR

Der Motorisierte Individualverkehr ist für einen Großteil der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Mit dem Ziel, dieses zu ändern, gilt es motorisiertes Verkehrsaufkommen sowohl zu vermeiden als auch unvermeidbares Verkehrsaufkommen durch Verbesserungen möglichst nachhaltig zu gestalten.

Verbesserungsstrategien setzen vor allem darauf, einen effizienteren MIV mit geringeren Umweltauswirkungen zu fördern. Vor allem der Förderung alternativer Antriebsformen sowie der Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen wird dabei eine besondere Bedeutung zuteil.



Abbildung 14: Elemente des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 14: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

Nr.	Titel
M1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen
M2	Umwidmung von Parkflächen
M3	Intensivierung / Einführung Parkraummanagement
M4	Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen
M5	Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
M6	Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“

Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen

M1

LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs durch Verkehrsberuhigung und Reduktion der Treibhausgas-Emissionen durch niedrigere Geschwindigkeiten

Ausgangssituation

An viel befahrenen Straßen in Nottuln kommt es aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs immer wieder zu gefährlichen Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere mit dem Fuß- und Radverkehr, so die Teilnehmende der Haushaltsbefragung. Besonders schwächere Verkehrsteilnehmende sind von schnell fahrenden Autos betroffen. Auf Schulwegen kommt es zu Gefahrensituationen mit Kindern. Gleichzeitig emittieren Pkw mit höheren Geschwindigkeiten auch höhere Mengen Treibhausgase. Die Luftqualität an innerörtlichen Straßen leidet darunter. Auch der Lärmpegel ist dadurch erhöht. Dies stört vor allem die Aufenthaltsqualität im Ort.

Um die Geschwindigkeiten auf viel befahrenen Straßen und besonders an Ortseinfahrten zu reduzieren, können verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen errichtet werden. Aktuelle bestehen einige wenige Maßnahmen, beispielsweise eine Fahrbahnverengung an der Steinstraße in Nottuln, am Laerbrockweg in Schapdetten oder der Coesfelder Straße in Darup.

Maßnahme

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Zu Fuß Gehenden, Radfahrenden sowie mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern zu erhöhen, ist die Ausweitung verkehrsberuhigender Maßnahmen anzustreben. Für die Maßnahmen kommen Ortsein- und -ausfahrten, Ortsdurchfahrten sowie Straßenabschnitte vor Kitas und Schule in Betracht. Konkret könnten u. a. die Rudolf-Harbig-Straße, der Niederstockumer Weg oder die Bodelschwinghstr. verändert werden.

Neben einer Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bieten sich folgende Maßnahmen an:

Tabelle 15: Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Auf Strecken	▶ Fahrbahnverengung ▶ Fahrbahnversatz ▶ Bremsschwellen ▶ Anordnung von Mittelinseln ▶ Einsatz von Blumenkübeln oder Begrünung ▶ Digitale Geschwindigkeitsanzeigetafel
An Kreuzungen	▶ Aufpflasterung ▶ Ggf. (Mini-) Kreisverkehr ▶ Neuordnung des Parkens ▶ Bremsschwellen

Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind immer mit dem jeweiligen Baulastträger (Landes- / Kreisstraßen) abzustimmen. Sie sind daher ggf. nur schwierig realisierbar. Auch auf kommunalen Straßen müssen geschwindigkeits- und verkehrsreduzierende Maßnahmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden.

Handlungsschritte	▶ Identifizierung und Priorisierung der Stellen im Gemeindegebiet ▶ Verkehrsrechtliche Prüfung ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Umsetzungsplanung ▶ Evaluation und Geschwindigkeitskontrollen
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Kreis Coesfeld (Straßenverkehrsbehörde) ○ Polizei und Ordnungsamt
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde
Kosten	▶ Beschilderung (ca. 2.000 – 5.000 €) ▶ Aufpflasterungen / Bremsschwellen (ca. 1.000 € Stk.) ▶ Fahrbahnverengungen (u.a. durch ausstehende Buskaps) (> 20.000 €) ▶ Mittelinseln (stark abhängig von Art der Mittelinsel, 5.000-15.000 €) ▶ (Mini-) Kreisverkehre (> 50.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	 
Umsetzbarkeit	  
Auswirkungen	 
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★ ★ ★

Umwidmung von Parkflächen

M2

LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Reduktion von Parkraum; Direkter Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Indirekter Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Ausgangssituation

Dem Ruhenden Verkehr stehen im Nottuln eine ausreichende Anzahl an Parkflächen zur Verfügung (vgl. Abbildung 15 li.). Sowohl im historischen Ortskern als auch darüber hinaus befinden sich ausgewiesene Parklätze sowie straßenbegleitende Parkflächen. Ähnlich verhält es sich in den anderen Ortsteilen. Die Parkflächen sind teilweise zeitlich begrenzt nutzbar, nicht jedoch monetär bewirtschaftet. Plätze des ruhenden Verkehrs nehmen somit in allen Ortsteilen Flächen des öffentlichen Raumes in Anspruch.



Abbildung 15: Parkflächen in Nottuln und Möglichkeiten der Umwidmung
[eigene Aufnahmen]

Der vorhandene Parkraum kann durch eine kurzfristige oder dauerhafte Umwidmung anders genutzt werden. Der freiwerdende Raum kann beispielsweise für Fahrradabstellanlagen oder Stadtmobiliar genutzt werden. Dies kann eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität bewirken.

Maßnahme

Zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs wird empfohlen, Pkw-Parkflächen kurzfristig oder dauerhaft umzuwidmen und diese stattdessen für Fahrradabstellanlagen oder Stadtmobiliar zu nutzen. Mobile Fahrradabstellanlagen machen auf die neue Nutzungsart aufmerksam und zeigen den Verkehrsteilnehmenden, wie viel Raum ein Auto einnehmen kann. Sogenannte CarBikePorts (vgl. Abbildung 15 re.) versinnbildlichen die Umnutzung von Pkw-Stellplätzen. Der Vorteil von mobilen Abstellanlagen ist die Möglichkeit, diese zeitweise zu erproben bzw. bedarfsorientiert (bspw. für Großveranstaltungen o. ä.) aufzustellen. Bei hoher Auslastung von mobilen Fahrradabstellanlagen empfiehlt sich eine dauerhafte Umsetzung.

Stadtmobiliar können bspw. Sitzgelegenheiten in Kombination mit Begrünung sein. Dabei spielen besonders in den Sommermonaten Verschattungselemente eine große Rolle. Da das Mobiliar flexibel eingesetzt werden kann, ist auch hier ein bedarfsgerechter Einsatz möglich. Sogenannte Parklets erhöhen die Aufenthaltsqualität erheblich und sorgen für einen belebten öffentlichen Raum.

Für die Umwidmung von Parkflächen werden die Standorte Kastanienplatz, Rhodeplatz und straßenbegleitende Parkflächen entlang der Appelhülsener Straße im Ortskern Nottulns empfohlen. Darüber hinaus können im gesamten Gemeindegebiet weitere Parkflächen in Frage kommen.

Handlungsschritte	▶ Identifizierung möglicher Standorte ▶ Kontaktierung Straßenbaulastträger ▶ Umsetzungsplanung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Straßenbaulastträger
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde ▶ Ggf. Leih-Stadtmobiliar Zukunftsnetz Mobilität NRW für die testweise Nutzung
Kosten	▶ 5.000 – 10.000 € je CarBikePort ▶ 15.000 bis 20.000 € je Parklet

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Intensivierung / Einführung Parkraumbewirtschaftung

M3

LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch Regelung des ruhenden Verkehrs

Ausgangssituation

Wie in Maßnahme M2 beschrieben, existieren in allen Ortsteilen der Gemeinde Nottuln eine Vielzahl an Parkflächen für Pkw. Diese werden aktuell nicht monetär bewirtschaftet, teilweise existieren jedoch zeitliche Begrenzungen (vgl. Abbildung 16, li.). Für Anwohnende besteht jedoch die Möglichkeit für 10€ pro Jahr einen Anwohnerparkausweis zu erwerben. Dadurch wird jegliche zeitliche Begrenzung aufgehoben.

Insgesamt resultiert aus kostenlosem Parken ein Anreiz zur Nutzung des eigenen Pkw. Wenn ein Parkplatz monetär bewirtschaftet wird, steigt hingegen in der Regel die Motivation zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.



Abbildung 16: Elemente des ruhenden Verkehrs in der Gemeinde Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Aufgrund der nicht vorhandenen Parkraumbewirtschaftung und der günstigen Kosten für den Anwohnerparkausweis ist die Nutzung des eigenen Pkw besonders attraktiv. Um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und Treibhausgasemissionen zu verringern, sollte eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Diese umfasst vor allem eine monetäre Bewirtschaftung der Parkflächen. Die Parkgebühren können mittels Parkscheinautomat erhoben werden. Der Schwerpunkt der Parkraumbewirtschaftung sollte im Zentrum der Gemeinde, im und nahe am Historischen Ortskern, liegen. Des Weiteren können die Parkplätze an Schulze-Frenkings-Hof bewirtschaftet werden. Die Kosten für einen Parkscheinautomat variieren. Es sollte daher geprüft werden, an welchen Standorten diese eingeführt werden können.

Zusätzlich zu der örtlichen Parkraumbewirtschaftung können die Kosten für den Anwohnerparkausweis gehoben werden, um auch hier Anreize für das Nutzen von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu schaffen. Mit 10€ pro Jahr ist dieser zu günstig und bildet somit eher einen Anreiz für das Autofahren.

Handlungsschritte	▶ Identifizierung und Priorisierung von Standorten ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ▶ Umsetzung ▶ Kontrolle des ruhenden Verkehrs
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Straßenbulasträger
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde Nottuln
Kosten	▶ Kosten für einen Parkscheinautomat: 7.500 – 15.000 €

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Einzeichnung von Parkflächen an öff. Straßen
M4

LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Steuerung des ruhenden Verkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ausgangssituation

An einigen Stellen in Nottuln ist Parken entlang von Straßen nicht explizit reguliert. Daher kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen dem fließenden und dem ruhenden Verkehr. Außerdem führt eine Nicht-Kennzeichnung von Parkflächen zu einer hohen Anzahl an ruhendem Verkehr im öffentlichen Straßenraum. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, gibt es die Möglichkeit der Einzeichnung / Markierung von Parkflächen an öffentlichen Straßen.

Die StVO besagt in § 12 Abs. 3 Nr. 2, dass das Parken unzulässig ist, wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert. Konkret bedeutet das, dass der ruhende Verkehr nicht mehr außerhalb der markierten Flächen parken darf.

Maßnahme

Um den ruhenden Verkehr an öffentlichen Straßen zu ordnen und ggf. zu reduzieren, wird die Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen empfohlen. Durch die Einzeichnung von Parkflächen wird der Parkraum reguliert und auf die eingezeichneten Flächen begrenzt.

Die Markierungen sollten vorzugsweise dort eingerichtet werden, wo Geschwindigkeiten reduziert und übergeordnete Belange (bspw. Busverkehr) durch eine Vielzahl abgestellter Fahrzeuge beeinträchtigt wird. Besonders in Kurvenbereichen, in denen durch parkende Autos uneinsichtige Stellen entstehen, sollten Parkflächen geordnet werden. Genauer betrachtet werden sollten u.a. die Bodelschwinghstr. sowie die Schapdettener Str.

Die Maßnahme kann in Verbindung mit der Maßnahme M1 „Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen“ bearbeitet werden.

Handlungsschritte	▶ Identifizierung und Priorisierung möglicher Stellen für Parkflächenmarkierungen ▶ Kontaktierung Straßenbaulastträger & Straßenverkehrsbehörde ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Umsetzungsplanung ▶ Einzeichnen von Parkflächen ▶ Wirkungskontrolle
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Straßenbaulastträger ○ Straßenverkehrsbehörde
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel des Straßenbaulastträgers
Kosten	▶ 300 – 500€ je Parkplatz inkl. Beschilderung und Markierung

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

M5

LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivierung des elektrisch betriebenen Verkehrs

Ausgangssituation

Um die Treibhausgasemissionen zu senken und die Zielsetzung der Klimaneutralität in Nottuln zu erreichen, muss eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung gefördert werden. Ein wichtiger Baustein ist daher der Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Wie die Analyse des New-Mobility-Konzeptes ergeben hat, wird das Verhältnis von 10:1 ladefähigen Pkw auf einen Ladepunkt aktuell nur auf Grund des Schnelllade-Parks erreicht, welcher nicht für alle E-Autos freigeschaltet ist. Besonders mit Blick auf die zukünftige Entwicklung von elektrisch angetriebenen Pkw ist von einem erhöhten Bedarf an Ladestationen auszugehen.



Abbildung 17: Ladeinfrastruktur in Nottuln

[eigene Aufnahme]

Maßnahme

Um den Bedarf an Ladeinfrastruktur zu decken, sollte das Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Der Ausbau sollte sich dabei an den Erkenntnissen aus dem New-Mobility-Konzept orientieren, welches eine Entwicklung von Ladeinfrastruktur besonders an Standorten von Mobilstationen sowie an Quartiersmobilstationen vorsieht. Insgesamt ist eine flächige Verteilung von Ladestationen anzustreben. Schwerpunktmäßig sollten diese im direkten Einzugsbereich möglichst vieler potenzieller Nutzenden errichtet werden.

Der Ortsteil Schapdetten besitzt aktuell noch keine Ladesäule. Da auch hier eine Mobilstation vorgesehen ist, sollte die Ladesäule in diese integriert werden. Neben den peripheren Standorten sollten Ladestationen auch an Standorten mit großer Arbeitsplatzdichte entwickelt werden.

Bei der Bereitstellung von Ladestationen ist besonders auf die Einhaltung der Eichrechtskonformität zu achten. In Ergänzung zu den Ladesäulen sollten die dazugehörigen Parkflächen beschildert (Verkehrszeichen 314 mit Zusatzzeichen 1050-32) sowie gemäß § 39 Abs. 10 StVO markiert werden (Ladesäulenpiktogramm und Umrandung des Parkplatzes). So wird neben den rechtlichen Rahmenbedingungen auch ein hoher Wiedererkennungswert geschaffen.

Um ein möglichst nutzer*innenfreundliches Angebot zu schaffen, sollte die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der zukünftigen Ladeinfrastruktur möglichst flexibel gestaltet sein. Eine

größtmögliche Flexibilität wird u.a. dadurch geschaffen, dass der Betrieb durch vorhandene Anbieter oder ein Netzwerk von Anbietern erfolgt. Neben der Ladeinfrastruktur für Autos sollte immer die Ladeinfrastruktur für E-Bikes mitgedacht werden, da auch hier der Bedarf steigen wird.

Handlungsschritte	▶ Festlegung von Zuständigkeiten ▶ Finanzierungsplanung (ggf. gemeinsam mit Betreiber) ▶ Umsetzungsplanung ▶ Errichtung von Ladesäulen ▶ Betrieb und Wartung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ○ Betreiber von Ladesäulen ○ (Straßenbaulastträger)
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde ▶ Eigenmittel des Betreibers ▶ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität -
Kosten	▶ Investitionskosten je Ladesäule inkl. Tiefbau und Markierung ca. 15.000 € ▶ Betriebs- / Wartungskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“

M6

LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmende
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung des MIV und den damit einhergehenden Emissionen

Ausgangssituation

Der Wunsch vieler Gemeinden und Städte ist es, diese lebenswerter, attraktiver und lebendiger zu gestalten. Hohe Aufenthalts- und Lebensqualität wird vor allem durch belebte Straßen und Plätze erreicht. Ein wesentlicher Bestandteil zur Erhöhung der Lebensqualität auf Straßen und Plätzen ist die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von Hauptverkehrsstraßen. Zu hohe Geschwindigkeiten sorgen für Lärm, Feinstaubbelastung und eine geringe Aufenthaltsqualität.

Bei der Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit haben Kommunen jedoch wenig Kompetenzen. Bislang lässt sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß StVO §45 nur dann reduzieren, wenn konkrete Gefährdungen einzelner Verkehrsteilnehmer*innen vorliegen oder die Straße entlang sozialer Einrichtungen (wie z.B. Schulen, Kitas oder Altersheime) verläuft.

Daher hat sich die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ gebildet. Sie „setzt sich [...] gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen“ [vgl. lebenswerte-städte]. Die Initiative, welche (Stand 13.12.2022) 352 Mitglieder zählt, hat sich zum Ziel gesetzt eine Änderung der StVO bewirken. Je mehr Städte und Kommunen der Initiative beitreten, desto höher ist die Chance, dass Kommunen in Zukunft mehr Entscheidungskompetenzen über die Höchstgeschwindigkeiten auf innerörtlichen Straßen erhalten.

Maßnahme

Die Gemeinde Nottuln hat die Möglichkeit sich an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ zu beteiligen. Der Beitritt ist kostenlos und muss lediglich von der Politik beschlossen werden.

Auch in Nottuln kann die Lebens- und Aufenthaltsqualität durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf innerörtlichen Straßen gesteigert werden. Besonders betroffen sind die Ortsdurchfahrten in allen Ortsteilen. Sollte in Zukunft eine Änderung der StVO erreicht werden, läge die Kompetenz der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Straßen innerhalb des jeweiligen Stadt- oder Gemeindegebietes bei der jeweiligen Kommune selbst.

Tabelle 16: Potenzielle Straßen für Geschwindigkeitsreduktionen

[Eigene Darstellung]

Ortsteil	Straße
Nottuln	Abschnitt Daruper Str. bis Appelhülsener Str. sowie alle Ortsein- und durchfahrten.
Appelhülsen	Lindenstr., Münsterstr., Weseler Str. und Bahnhofstr.
Darup	Billerbecker Str., Coesfelder Str., Roruper Str.
Schapdetten	Roxeler Str., Schenkingsstr.

Handlungsschritte	▶ Beschluss zum Beitritt der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ ▶ Beitritt
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Gemeinderat
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ keine
Kosten	▶ Der Beitritt zur Initiative ist kostenlos

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	    
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

3.5 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR UND INTERMODALITÄT

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens verbunden. Die Nutzung des ÖPNV hängt jedoch stark von der Flexibilität und Zuverlässigkeit des Angebotes ab. Erst wenn der ÖPNV eine ähnliche Erreichbarkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit bietet wie ein privater Pkw, werden sichtbare Verlagerungen stattfinden. In diesem Zusammenhang erfährt die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Sharing-Angeboten eine besondere Bedeutung. Ziel ist es, ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes Angebot bereitzustellen, um Anreize zu schaffen, vermehrt den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

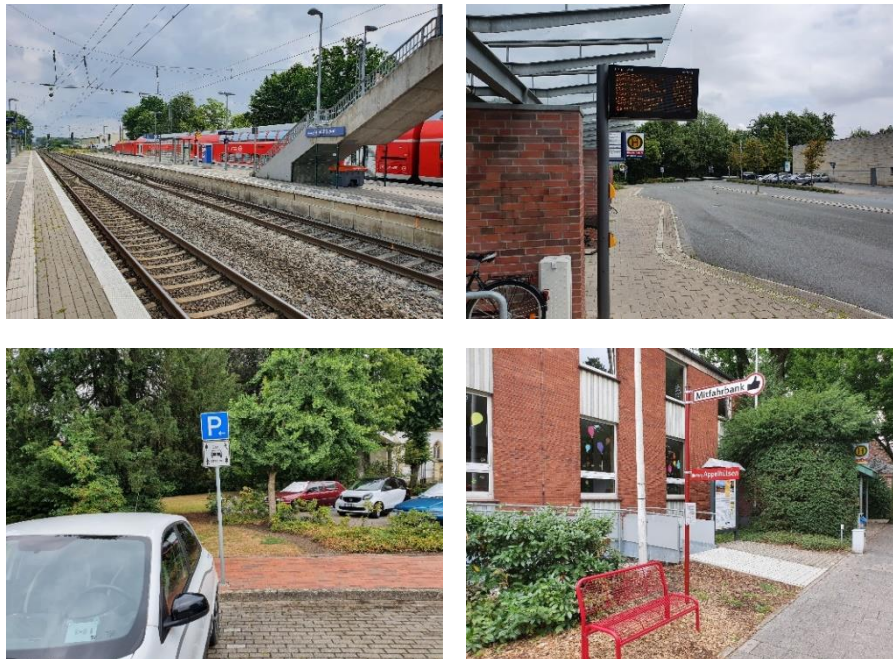


Abbildung 18: Elemente des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 17: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr / Intermodalität

Nr.	Titel
ÖV1	Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen
ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln
ÖV3	Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet
ÖV4	Anpassung der C85
ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster
ÖV6	Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten
ÖV7	Ausweisung der Haltestelle „Rhodeplatz“ als Zentralen Omnibusbahnhof
ÖV8	Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen

Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen

ÖV1

LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass der Motorisierungsgrad in Nottuln mit 630 Pkw je 1.000 Einwohner*innen vergleichsweise hoch ist. Die Tendenz ist zudem steigend. Im Jahr 2017 lag der Wert noch bei 593 Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Im Vergleich dazu liegt der Wert im NRW-Schnitt bei 581 Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Gleichzeitig stehen laut der Haushaltsumfrage rund 45 % der befragten Haushalte in Nottuln ein Zweitwagen zur Verfügung. Dieser Entwicklung kann mit einer strategischen Entwicklung eines Car-Sharing-Angebots entgegengewirkt werden. Zweitwagen werden häufig nur wenige Stunden pro Woche genutzt und für gelegentliche Nutzungen können alternativ Car-Sharing-Autos zur Verfügung gestellt werden. Die Notwendigkeit eines privaten Zweitwagens könnte dadurch geschmälert werden.

In Nottuln befinden sich aktuell zwei Carsharing-Stationen mit jeweils einem Fahrzeug. Eine Station ist am Rhodeplatz verortet und die zweite auf dem Parkplatz eines Lebensmittel-Discounters an der Appelhülsener Str.

Maßnahme

Um die Car-Sharing-Verfügbarkeit zu erhöhen und den Anreiz zur Nutzung dieser Fahrzeuge zu erhöhen, sollten weitere Standorte entwickelt werden. Es wird empfohlen, den Ausbau weiterhin mit einem externen Anbieter vorzunehmen, um ein „Inselangebot“ zu vermeiden.

Die Standortempfehlungen gehen aus dem New-Mobility-Konzept hervor. Die Standorte sind deckungsgleich mit denen der (Quartiers-) Mobilstationen:

- ▶ Wohnquartier an der Olympiastraße südlich des Freibades in Nottuln (Olympiastr.)
- ▶ Quartier südlich der Münsterstraße in Appelhülsen (Brulandstr)
- ▶ Quartier am Sportzentrum Appelhülsen
- ▶ Darup: Haltestelle Mitte
- ▶ Schapdetten: Haltestelle Schule

Ziel ist es, die Car-Sharing-Standorte an (Quartiers-)Mobilstationen mit anderen Mobilitätsangeboten zu verbinden. Bei der Entwicklung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum sind die Vorschriften des Carsharinggesetzes (CsgG) einzuhalten. Damit auf einem Stellplatz ausschließlich Car-Sharing-Autos parken dürfen, sind die Verkehrszeichen 314 oder 315 (Parken) in Verbindung mit dem Verkehrszeichen 1010-70 (Car-Sharing-Stellplatz) anzubringen.

Handlungsschritte

- ▶ Identifizierung und Priorisierung von Standorten
- ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- ▶ Umsetzungsplanung
- ▶ Evaluation

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Nottuln
- ▶ Carsharing-Anbieter
 - Straßenverkehrsbehörde

- | | |
|---|--|
| Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel Anbieter (für Fahrzeug und Betrieb) ▶ Eigenmittel Gemeinde Nottuln (für Parkplatz und Beschilderung) ▶ Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) |
| Kosten | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Betriebskosten trägt der Anbieter ▶ Um einen kostendeckenden Betrieb von Carsharing-Fahrzeugen in Nottuln zu ermöglichen, sind ggf. Ankermieter zu identifizieren, um eine Grundauslastung der Fahrzeuge zu gewährleisten ▶ Kosten für Einrichtung von Car-Sharing Stellplätzen (ca. 1.000-3.000 € je Stellplatz für Markierung und Beschilderung) |

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Schaffung von Mobilstationen in Nottuln

ÖV2

LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und direkter Beitrag zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Ausgangssituation

Um die Mobilität in Nottuln zukünftig nachhaltiger zu gestalten, sollten verschiedene Verkehrsmittel mit dem ÖPNV verknüpft werden. Dies kann mit Hilfe von Mobilstationen erfolgen. Mobilstationen machen den ÖPNV durch die Anbindung von Mikromobilität und anderen Mobilitätsangeboten besser erreichbar und somit attraktiver.

Aktuell befindet sich in Nottuln keine Mobilstation. Wie das New-Mobility-Konzept jedoch zeigt, bieten einige Haltestellen großes Potenzial, als solche ausgewiesen zu werden. In der Haushaltsumfrage wird deutlich, dass sich die Mehrheit der Bürger*innen eine Bündelung von Verkehrsmitteln wünscht.



Abbildung 19: Potenzielle Standorte für Mobilstationen in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Die Entwicklung der Mobilstationen sollte in Nottuln in zwei Kategorien erfolgen. An zentralen Orten mit Haltestelle sollten Mobilstationen mit einem umfangreichen Angebot entwickelt werden. In den Quartieren können kleinere Quartiersmobilstationen ohne ÖPNV-Anschluss die Anforderungen in den Wohngebieten erfüllen. Folgende Standorte werden für die Entwicklung von Mobilstationen vorgeschlagen. Die Reihenfolge richtet sich nach der im New-Mobility-Konzept entwickelten Priorisierung:

Tabelle 18: Übersicht potenzielle Mobilstationen in Nottuln

[Eigene Darstellung]

Standort	Zu Errichtende Ausstattungsmerkmale	Priorität
Nottuln, Rhodeplatz	► Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen	★★★★
Appelhülsen, Bahnhof Nottuln-Appelhülsen	► Errichtung von Ladeinfrastruktur ► Etablierung von Sharing-Angeboten	★★★★
Nottuln, Am Hangenfeld, Versorgungszentrum Appelhülsener Str.	► Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ► Ausweisung als Mobilstation, um räumlich verteilte Angebote zusammenzubringen	★★★☆☆

Darup, Mitte	▶ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ▶ Errichtung von Ladeinfrastruktur ▶ Etablierung von Sharing-Angeboten	★★★
Schapidetten, Schule	▶ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ▶ Errichtung von Ladeinfrastruktur ▶ Etablierung von Sharing-Angeboten ▶ Barrierefreier Ausbau	★★★

Grundsätzlich sind an jeder Mobilstation die Ausstattungselemente der Mindestanforderungen umzusetzen. Diese sind im New-Mobility-Konzept aufgeführt. Neben den Mobilstationen wird die Etablierung von Quartiersmobilstationen in Nottuln vorgeschlagen. Quartiersmobilstationen sollten Verkehrsmittel der Mikromobilität bereitstellen. Darüber hinaus können einige Mindestanforderungen der Mobilstationen wie sichere Fahrradabstellanlagen oder eine Fahrradreparaturstation übernommen werden. Zusätzlich zu dem Angebot der Mikromobilität kann an einigen Stationen Car-Sharing angeboten werden (siehe ÖV1). Potenzielle Standorte für Quartiersmobilstationen sind dem New-Mobility-Konzept zu entnehmen.

Handlungsschritte	▶ Abschließende Priorisierung der Standorte ▶ Kontaktaufnahme weitere Akteure (u.a. Verkehrsbetriebe und DB) ▶ Umsetzungsplanung ▶ Beschlussvorlage & Beschlussfassung ▶ Umsetzung
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Verkehrsbetriebe / NWL ▶ DB Station & Service AG
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Mobilstationen: Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe ▶ Mobilstationen: Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) ▶ Fahrradabstellanlagen, Reparaturstation und Lastenrad-Sharing: Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
Kosten	▶ Kosten variieren je nach Ausstattungselementen stark ○ Rhodeplatz: ca. 37.000 € (NWL-Gutachten) ○ Appelhülsen Bahnhof: ca. 48.400 € (NWL-Gutachten)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet
ÖV3

LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Ausgangssituation

Einige Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet befinden sich nicht in einem qualitativen Zustand bzw. weisen nicht alle Ausstattungselemente auf, welche gemäß Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld für Haltestellen unterschiedlicher Kategorisierung vorgesehen sind. An einigen zentralen Haltestellen sind kein Witterungsschutz oder Sitzgelegenheiten vorhanden. Vereinzelt ist keine Barrierefreiheit gegeben. Qualitativ unzureichende Haltestellen stellen keinen Anreiz zur Nutzung des ÖPNV dar. Auch die Haushaltsumfrage hat ergeben, dass die Bürger*innen Nottulns den ÖPNV im Vergleich mit allen aktuell verfügbaren Mobilitätsangeboten am schlechtesten bewerten.

Maßnahme

Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten sowie den Komfort und die Zugänglichkeit für die Nutzer*innen zu erhöhen, sollten zentrale Haltestellen gemäß den „Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen“ gemäß Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Coesfeld in unterschiedlichem Maße angepasst werden. Weiterhin gibt es Anforderungen bezüglich der Bauweise der Haltestellen inklusive Oberflächenbelag und Taktilen Leitsystemen. Der NVP des Kreises Coesfeld sieht eine Einteilung in vier Kategorien vor. Die Haltestelle Rhodeplatz fällt in die erste Kategorie, die Haltestelle Bahnhof Appelhülsen in die zweite und alle weiteren, hier relevanten Haltestellen, fallen in Kategorie drei. Den einzelnen Haltestellen-Kategorien werden folgende Ausstattungselemente zugewiesen:

- ▶ Kategorie 1-3: Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfallbehälter, Haltestellenschild und -bezeichnung, Fahrplaninformation an jedem Bussteig und Barrierefreiheit
- ▶ Zusätzlich in Kategorie 1-2: Digitale Fahrgastinformation inklusive Uhr, umfassende Informationsangebote wie einen Lageplan und Tariffinformationen sowie ein Notruftelefon
- ▶ Zusätzlich in Kategorie 1: Fahrradabstellanlage, Kurzzeitparkzone, R+R-Stellplätze, Car-Sharing-Stellplätze

Folgende Haltestellen stehen im Fokus der Betrachtung:

Tabelle 19: Übersicht Ausstattungsmerkmale zentrale Haltestellen

[Eigene Darstellung]

Haltestelle	Ausstattungsmerkmal vorhanden	Fehlendes Ausstattungsmerkmal
Historischer Ortskern	▶ Beleuchtung (nur indirekt durch Straßenbeleuchtung) ▶ Abfallbehälter ▶ Haltestellenschild und -bezeichnung ▶ Fahrplaninformation an jedem Bussteig ▶ Barrierefreiheit	▶ Witterungsschutz ▶ Sitzgelegenheit ▶ Umfassendes Informationsangebot
Am Hangenfeld	▶ Witterungsschutz / Sitzgelegenheiten / Abfallbehälter (nur in Richtung Appelhülsen) ▶ Haltestellenschild und -bezeichnung ▶ Fahrplaninformation an jedem Bussteig	▶ Barrierefreiheit ▶ Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten in Richtung Nottuln ▶ Beleuchtung ▶ Umfassendes Informationsangebot

Appelhülsen, P&R Platz	- Witterungsschutz / Sitzgelegenheiten / Abfallbehälter (nur in Richtung Appelhülsen) - Haltestellenschild und -bezeichnung - Fahrplaninformation an jedem Bussteig	- Barrierefreiheit - Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten in Richtung Nottuln - Beleuchtung - Umfassendes Informationsangebot
Bahnhof Appelhülsen	- Witterungsschutz - Sitzgelegenheit - Abfallbehälter - Haltestellenschild und -bezeichnung - Fahrplaninformation an jedem Bussteig - Barrierefreiheit	- Beleuchtung - Digitales Informationssystem - Umfassendes Informationsangebot
Darup, Mitte	- Witterungsschutz (teilweise) - Sitzgelegenheit - Haltestellenschild und -bezeichnung - Fahrplaninformation an jedem Bussteig - Barrierefreiheit - Beleuchtung - Abfallbehälter	Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten in Richtung Nottuln

Handlungsschritte	- Kontaktaufnahme Aufgabenträger Haltestellenausstattung (je nach Lage Kreis Coesfeld oder Landesbetrieb Straßen.NRW) - Identifizierung und Priorisierung von Haltestellen - Finanzierungsplanung - Umsetzungsplanung
Verantwortung / Akteure	- Gemeinde Nottuln - Kreis Coesfeld / Landesbetrieb Straßen.NRW - Verkehrsbetriebe
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
Kosten	- Tiefbau einer Haltestelle >35.000€, je nach Zustand des Bauraums - Hochbau (Witterungsschutz) ca. 10.000€ - Beschilderung und weitere Ausstattung 1000 – 2000€ je nach Umfang der Ausbaumaßnahme - Fahrradabstellanlage ca. 150-200€ je Bügel excl. Überdachung - Digitale Fahrgastinformation (Bus): ca. 30.000 € / Stk. je nach Ausstattung und Leistungsumfang

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Anpassung der C85

ÖV4

LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des interkommunalen ÖPNV

Ausgangssituation

Nach der Umlegung des Linienvverlaufs der Linie S60 im Frühjahr 2022 und dem Wegfall der Anbindung von Nottuln-Süd wurde die C85 als Alternative geschaffen. Der City-Bus 85 verkehrt seitdem vom Wohnpark Bagno im Ortsteil Nottuln über Nottuln-Süd bis zum Bahnhof Nottuln Appelhülsen. Er bindet damit die Haltestellen Rhodeplatz und den Bahnhof Nottuln Appelhülsen mit allen weiteren wichtigen Haltestellen auf der Nord-Süd-Achse von Nottuln bis Appelhülsen an. Er verkehrt von Montag bis Samstag von ca. 06-21 Uhr im 60-Min-Takt und an Sonn- und Feiertagen zwischen 09-17 Uhr im 120-Min-Takt.

Die Bestandsanalyse und die Haushaltsumfrage haben gezeigt, dass sich viele Bürger*innen zusätzliche Bus-Verbindungen in Nachbarkommunen wünschen. Wichtige Ziele sind dabei Senden und Dülmen, denn aktuell besteht keine direkte Bus-Verbindung in diese Richtungen.

Maßnahme

Damit der Anteil an Kfz reduziert werden kann und der ÖPNV attraktiver gestaltet wird, sollte die Linie C85 angepasst werden. Es wird empfohlen, die Linie bis nach Senden zu verlängern. Eine Weiterführung der Linie C85 bis Senden kann die gewünschte Verbindung auf der Relation Nottuln – Senden ermöglichen. Neben der reinen Verbindung zwischen Nottuln und Senden bestünde für die Bewohner*innen Sendens zudem eine Möglichkeit den Bahnhof in Appelhülsen zu erreichen.

Im Rahmen einer Anpassung der C85 sollte zudem geprüft werden, inwiefern eine Taktverdichtung sowie insbesondere eine Verlängerung der Betriebszeit möglich ist. Vor allem eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs Appelhülsen würde – sowohl für Freizeitverkehrs als auch für Pendler*innen - zur Steigerung der Attraktivität beitragen. Auch von Seiten der Unternehmen wurde die Verknüpfung der Gewerbestandorte mit dem Bahnhof bemängelt.

Eine Verlängerung der C85 ist in Kooperation mit der Gemeinde Senden sowie dem Kreis Coesfeld und den zuständigen Verkehrsbetrieben durchzuführen.

Handlungsschritte	▶ Kontaktaufnahme Gemeinde Senden und Kreis Coesfeld ▶ Bedarfsanalyse und Prüfung der Anpassung ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Planung der Wegestrecke und ggf. Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten ▶ Prüfung der Finanzierung ▶ Öffentlichkeitsarbeit ▶ Evaluation
--------------------------	---

Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Gemeinde Senden ▶ Kreis Coesfeld
--------------------------------	---

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der beteiligten Gemeinden ▶ ÖPNV-Pauschale des Landes Nordrhein-Westfalen (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW)
---	--

Kosten

- ▶ Personalkosten und Betriebskosten
- ▶ Ggf. zusätzliche Kosten für ein weiteres Fahrzeug

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster ÖV5

LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse des Bus-Angebots in der Gemeinde Nottuln hat gezeigt, dass das Nachtbus-Angebot in Nottuln verbesserungsfähig ist. Auf der Linie N8 (Nottuln – Münster) besteht nur in der Nacht von Samstag auf Sonntag zwischen 18:05 Uhr und alle 120 Minuten ein Angebot. Insbesondere für Jugendliche (Nachtleben) ist ein nächtliches ÖPNV-Angebot wichtig.

Maßnahme

Das Angebot des N8 sollte verbessert werden. Es wird empfohlen, das Angebot auf die Nächte von Freitag auf Samstag sowie auf die Nächte vor gesetzliche Feiertage auszuweiten, da in diesen Nächten eine erhöhte Nachfrage besteht. In Kooperation mit dem RVM und den beteiligten Kommunen ist eine Ausweitung des Bedienzeitraumes – wie in nachfolgender Tabelle dargestellt – zu empfehlen:

Tabelle 20: Änderungsvorschläge N8

[Eigene Darstellung]

Ist-Zustand	Änderungsvorschlag
Nacht Fr./Sa. Keine Fahrt	Analoger Betrieb wie in der Nacht Sa./So.
Nacht Sa./So. 5-6 Fahrten im 120-Min-Takt Zwischen 18:00 und 05:00 Uhr	Keine Veränderung
Nacht vor Feiertagen Keine Fahrt	Analoger Betrieb wie in der Nacht Sa./So.

Handlungsschritte

- ▶ Bedarfsermittlung
- ▶ Zuständigkeiten definieren
- ▶ Abstimmung mit beteiligten Kommunen / Finanzierungsplanung
- ▶ Politische Beschlüsse
- ▶ Umsetzung / Linienplanung
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Evaluation / Fahrgastbefragung & -zählung

Verantwortung / Akteure

- ▶ Kreis Coesfeld / Kreis Borken / Stadt Münster
- ▶ Beteiligte Kommunen

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Die Finanzierung des Nachtbusses wird anteilig durch die beteiligten Kommunen gewährleistet.

Kosten

- ▶ Personalkosten
- ▶ Betriebskosten / ggf. Kosten für die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge
- ▶ Mindestens Verdopplung der aktuellen Kosten, da das aktuelle Fahrtenangebot bei Umsetzung aller Änderungsvorschläge mehr als verdoppelt wird.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten

ÖV6

LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Verbesserung des multimodalen Angebots im ÖPNV

Ausgangssituation

Aktuell bestehen in Nottuln verschiedene Mobilitätsangebote (Bus, Zug, Car-Sharing etc.). Nicht immer ist für potenzielle Nutzer*innen direkt ersichtlich, inwiefern sich diese Angebote verknüpfen lassen bzw. welches Verkehrsmittel sich am besten für eine bestimmte Route eignet. Besonders an Knotenpunkten des ÖPNV, also an den zukünftigen Mobilstationen in Nottuln, kann die Installation von „multimodalem Routing“ dabei helfen, auf bestimmte Verkehrsmittel aufmerksam zu machen und diese zu verorten.

Vereinfacht gesagt handelt es sich bei multimodalem Routing um Echtzeit-Zusammenfassung aller verfügbaren Verkehrsmittel im direkten Umfeld und Darstellung dieser Informationen auf einem Bildschirm o.ä. Beispielhaft zu nennen sind die Mobilitäts-Monitore in Münster am Hauptbahnhof und im Einkaufszentrum „Münster Arkaden“ (vgl. Abbildung 20).

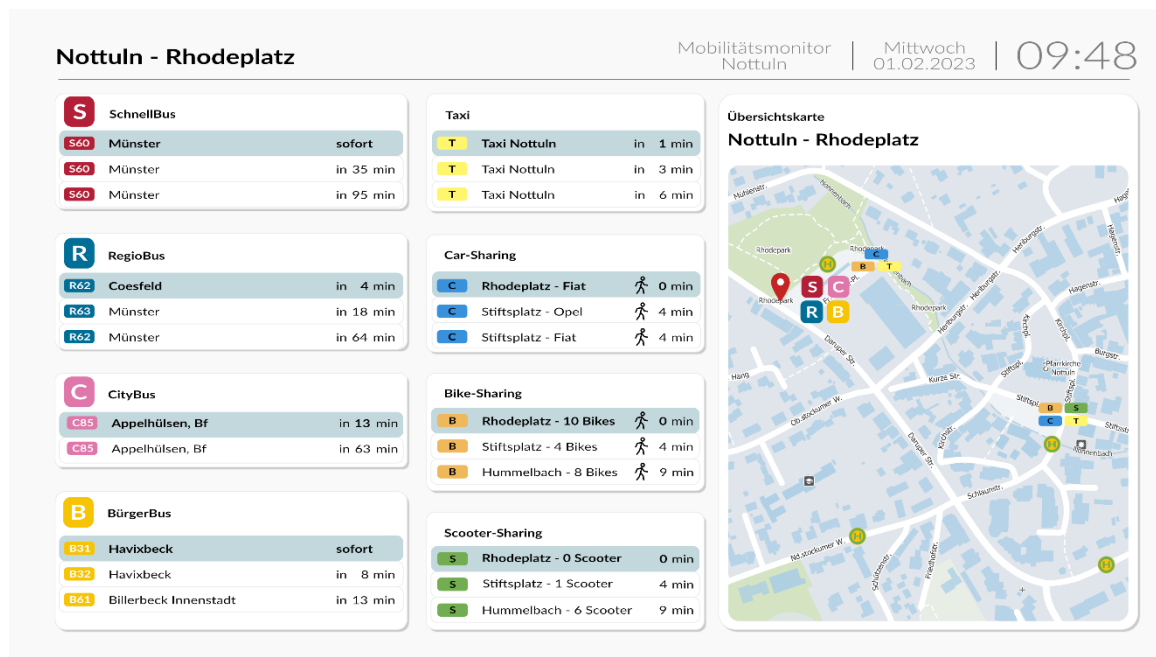


Abbildung 20: Beispiel Mobilitätsmonitor Nottuln Rhodeplatz

[eigene Darstellung]

Maßnahme

Mobilitätsbildschirme o.ä. können an Mobilstationen oder an weiteren zentralen Orten installiert werden. Auf den Bildschirmen kann neben einer Umgebungskarte angezeigt werden, wo sich Haltestellen befinden, welche Busse oder Züge dort fahren, und welche Verkehrsangebote bereitstehen. Dies können bspw. Taxiservice, Carsharing-Fahrzeuge, Ladesäulen, Fahrradstationen oder potenzielle Lastenräder an Quartiersmobilstationen sein. Die Daten werden in Echtzeit und ohne Internetanschluss an den Monitor übertragen.

Die Haltestelle Rhodeplatz, der Bahnhof Appelhülsen und weitere zentrale Haltestellen bzw. zukünftige Mobilstationen eignen sich besonders für die Installation eines solchen Angebots. Da die

Monitore auch mobil installiert werden können, besteht die Möglichkeit, diese bspw. für Veranstaltungen mit erhöhtem Mobilitätsbedarf an einen anderen Ort zu stellen. Außerdem können diese an öffentlichen Gebäuden installiert werden.

Handlungsschritte	▶ Identifizierung von potenziellen Standorten ▶ Bilateraler Austausch mit potenziellen Anbietern ▶ Finanzierungsplanung ▶ Beschlussvorlage & Beschlussfassung ▶ Umsetzung ▶ Evaluation
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Anbieter von multimodalem Routing (Software & Hardware) ▶ Alle weiteren Mobilitätsdienstleister
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C) ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
Kosten	▶ Kosten für Hardware (ca. 2.000-5.000 € je Monitor) ▶ Kosten für Software

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Ausweisung der Haltestelle Rhodeplatz als zentralen Omnibusbahnhof		ÖV7
LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten	
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen	
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Stärkung des Busverkehrs in Nottuln	

Ausgangssituation

Die Haltestelle Rhodeplatz ist der zentrale Busknotenpunkt in Nottuln. Sie besitzt eine überörtliche Bedeutung und bietet Verbindungsmöglichkeiten über die Gemeindegrenze hinaus in die umliegenden Kommunen. Im Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld (NVP-COE) ist die Haltestelle Rhodeplatz neben fünf weiteren Haltestellen im Kreis als Verknüpfungspunkt erster Ordnung ausgewiesen. Sie wird als *"Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus oder Buslinien auf den Hauptlinien"* (vgl. NVP-COE Teil A S. 71) beschrieben. Auch bei den Qualitätsanforderungen an Haltestellen wird diese in Kategorie 1 eingeordnet.



Abbildung 21: Haltestelle Rhodeplatz
[eigene Aufnahme]

Aktuell ist die Haltestelle Rhodeplatz nicht als Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) ausgewiesen. Für ortsfremde Personen ist mit Blick auf Fahrpläne und Linienverlaufspläne nicht ersichtlich, dass es sich bei dieser Haltestelle um die zentrale Haltestelle mit besonderer Verknüpfungsfunktion handelt.

Maßnahme

Um die Bedeutung der Haltestelle Rhodeplatz hervorzuheben und diese auch in Zukunft als regional bedeutsam zu sichern, bietet es sich an, die Haltestelle als zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) auszuweisen.

Mit der Ausweisung der Haltestelle Rhodeplatz als ZOB würde der Bedeutung der Haltestelle als wichtiger Busknotenpunkt für die Region Nachdruck verliehen werden und gleichermaßen würde für alle Nutzer*innen die Umsteigebedeutung dieser Haltestelle ersichtlich. Weiterhin wird die Präsenz des Busknotenpunktes hervorgehoben, was sich erheblich auf die Attraktivität und somit auf die Nutzung desselben auswirken könnte.

Die Ausweisung als ZOB ist in Abstimmung mit dem Kreis Coesfeld vorzunehmen und formeller Akt einzuschätzen. Im Idealfall erfolgt die Ausweisung als ZOB in Kombination mit einem möglichen Umbau der Haltestelle zu einer Mobilstation.

Handlungsschritte	▶ Abstimmung Kreis Coesfeld ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Ausweisung als ZOB
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Kreis Coesfeld
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der Gemeinde Nottuln ▶ Eigenmittel Kreis Coesfeld ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
Kosten	▶ Beschilderung, Ausweisung in Fahrplänen und Änderung im System < 10.000€

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	   
Auswirkungen	 
Umsetzungsdauer	  
Priorisierung	  

Ausweitung von Bus-Linien in Nachbarkommunen

ÖV8

LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und indirekter Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase

Ausgangssituation

Damit der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV beschleunigt wird, muss ein passendes Angebot an Verbindungen im Busverkehr bestehen. Dazu gehören nicht nur intrakommunale Busangebote, sondern auch interkommunale, also über die Gemeindegrenze hinausgehende Linien. Auf diesen längeren Distanzen ist ein ÖPNV-Angebot besonders wichtig, um eine gleichwertige Alternative zum MIV zu bieten.

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass es aktuell gute interkommunale Direktverbindungen ohne Umstieg aus dem Nottulner Zentrum nach Coesfeld (R62) und Münster (S60 u. R63) gibt. Die anderen umliegenden Kommunen werden hingegen vor allem durch Taxi- oder Bürgerbusse bedient. So werden Billerbeck mit der Linie T67 und B61 und Dülmen durch die Linie T65 erreicht. Die Linie B31/32 bedient Havixbeck. Die Gemeinde Senden ist aktuell mit keinem Bus aus dem Zentrum Nottulns erreichbar. Diese Lücke im Busnetz soll parallel durch die Maßnahme M4 mit einer Erweiterung der Linie C85 geschlossen werden.

Maßnahme

Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split in Nottuln zu senken, wird empfohlen, das Busangebot in Nachbarkommunen auszuweiten. Durch ein breiteres und attraktiveres Angebot werden die Menschen dazu motiviert, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen. Dazu sollten grundsätzlich die bestehenden Linien in Nachbarkommunen verbessert / aufgewertet werden. Dabei ist gemeinsam mit den betreffenden Vereinen (Bürgerbusverein Nottuln) zu schauen, wie die Situation für alle Beteiligten zum Besten verändert werden kann. Beispielfhaft könnte der Bürgerbus ergänzend (zu bestimmten Zeiten) oder eine andere Strecke fahren. Insbesondere die nachfolgenden Relationen sollten hinsichtlich einer Angebotsausweitung besonders betrachtet werden:

Tabelle 21: Soll-Zustand des zukünftigen ÖPNV

[eigene Darstellung]

Ist-Zustand	Soll-Zustand
T65 / 565 / 660 Dülmen – Rorup – Darup	▶ Schaffung einer durchgängigen und regulären Verbindung auf der Strecke Nottuln – Dülmen ▶ Werktags während der Hauptverkehrszeiten 60-Minuten Takt
B31 / B32 Nottuln – Havixbeck – Tilbeck	▶ Schaffung eines regulären Angebots auf der Relation Nottuln – Havixbeck ▶ Werktags während der Hauptverkehrszeiten mind. 120-Minuten Takt
B61 & T67 Nottuln – Billerbeck	▶ Schaffung eines regulären Angebots auf der Relation Nottuln – Billerbeck ▶ Werktags während der Hauptverkehrszeiten mind. 120-Minuten Takt

Weiterhin sollte geprüft werden, inwiefern eine zusätzliche RegioBus-Linie in Richtung Dülmen einzuführen ist. Eine gute Erreichbarkeit Dülmens stellt vor allem in Bezug auf den Übergang zum

SPNV einen Mehrwert dar. In Dülmen kreuzen die Zugstrecken Münster – Essen und Dortmund – Enschede. Eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs Dülmen ist daher vor allem für Pendelnde aber auch für den Freizeitverkehr von großer Bedeutung.

Handlungsschritte	▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung möglicher Buslinien zur Ausweitung ▶ Kontaktaufnahme Kreis Coesfeld ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung ▶ Planung der Wegestrecken und ggf. Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten ▶ Prüfung der Finanzierung ▶ Öffentlichkeitsarbeit ▶ Evaluation
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Nottuln ▶ Kreis Coesfeld ○ Nachbarkommunen ○ Verkehrsunternehmen
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▶ Eigenmittel der beteiligten Kommunen ▶ ÖPNV-Pauschale des Landes Nordrhein-Westfalen (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW)
Kosten	▶ Personalkosten u. Betriebskosten ▶ RegioBus in Richtung Dülmen: vorauss. > 300.000 € ▶ Ggf. Kosten für Anschaffung neuer Busse

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

3.6 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilität betrifft unterschiedliche Zielgruppen und die unterschiedlichen Zielgruppen wiederum sind durch differente Anforderungen an Mobilität gekennzeichnet. Während beispielsweise für Kinder und Jugendliche vor allem Verkehrssicherheit von großer Bedeutung ist, ist es für lokale Wirtschaft vor allem die Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes. Im Rahmen eines dauerhaften Mobilitätsmanagements gilt es daher zielgruppenspezifisch zu handeln und Strategien zu entwickeln, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten einzelner Personenkreise ausüben sollen. Dabei geht es um die Bereitstellung und Organisation verschiedener Mobilitätsangebote, die als Lösungsansatz für verschiedene Bedarfssituationen dienen. Neben der Schaffung eines breiten Spektrums an bedarfsspezifischen Mobilitätslösungen zählen auch weiche Einflussfaktoren (Information, Kommunikation und Organisation) zum Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements.

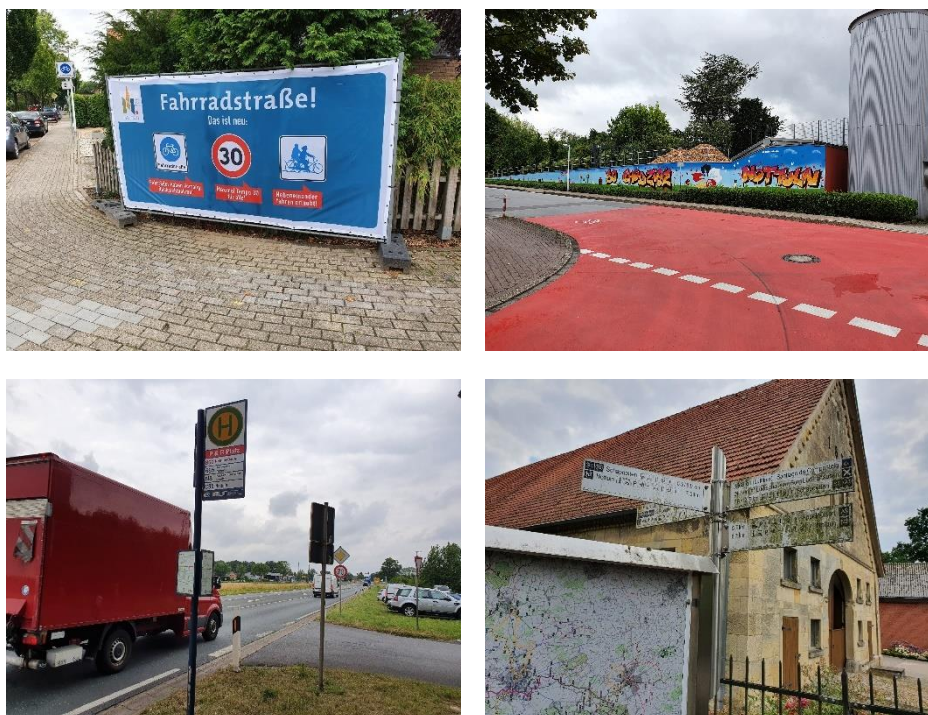


Abbildung 22: Elemente des Mobilitätsmanagements in der Gemeinde Nottuln
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 22: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Nr.	Titel
MM1	Offenheit für Verkehrsversuche
MM2	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator
MM3	Einführung eines Unternehmensstammtisches o. ä. zum Thema betriebliche Mobilität

Offenheit für Verkehrsversuche
MM1

LEITZIEL	Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Autofahrer*innen
POTENZIAL	Abhängig von der Art des Verkehrsversuchs: Direkte und indirekte Beiträge in verschiedenen Handlungsfeldern möglich

Ausgangssituation

Neben baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen im Straßenverkehr ist die Bevölkerung der Gemeinde Nottuln auf ihr individuelles Verkehrsverhalten aufmerksam zu machen (vgl. MM2). Eine Veränderung in der Verkehrssituation führt nicht unmittelbar zur umweltschonenden Anpassung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Diese Veränderung kann jedoch durch Modellprojekte oder Verkehrsversuche (= temporäre Infrastrukturmaßnahmen) initiiert bzw. beschleunigt werden. Diese dienen dazu Bedenken auszuräumen und so auf langer Sicht eine Verstetigung des veränderten Mobilitätsverhaltens herbeizuführen.

Maßnahme

Das Organisieren von Modellprojekten oder Verkehrsversuchen kann das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltig verbessern, denn erst durch das Erleben von neuen Situationen entsteht Verständnis über die zusätzlichen Fortbewegungsmöglichkeiten im Straßenraum. Temporäre Veränderungen im Straßenraum bzw. temporäre Infrastrukturmaßnahmen sowie die temporäre Umnutzung von Verkehrsflächen für bspw. Gastronomie und Aufenthaltsflächen (vgl. Abbildung 23) können der Bevölkerung zeigen, wie die zukünftige Mobilität in Nottuln aussehen kann.



Abbildung 23: Temporäres Stadtmobiliar
[eigene Aufnahme]

Darüber hinaus können geplante Maßnahmen mittels Verkehrsversuchen zuerst temporär überprüft werden, bevor eine dauerhafte und ggf. kostenintensive Umsetzung erfolgt. Auch können weitere Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ggf. vorab temporär umgesetzt und somit hinsichtlich der Wirksamkeit überprüft werden:

- ▶ R2: Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen
- ▶ R5: Schaffung weiterer Fahrradstraßen
- ▶ R8: Änderung der Führungsform im Radverkehr
- ▶ M1: Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen

► M2: Umwidmung von Parkflächen

Neben den genannten Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept kann auch die temporäre Überprüfung oder Durchführung weiterer Versuche erfolgen. Beispiele dafür können z. B. autofreie Bereiche (u. a. historischer Ortskern) oder Durchfahrtsbeschränkungen (u. a. Bodelschwinghstr.) sein.

Handlungsschritte

- Identifikation / Priorisierung von Versuchsprojekten
- Ausarbeitung / Planung des Versuchs
- Beschlussvorlage & Beschlussfassung
- Umsetzung
- Evaluation

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
 - Kreis Coesfeld / Straßenverkehrsbehörde
 - (Ggf. externe Projektunterstützung)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) für z. B. Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Kosten

Planungs- und Investitionskosten

- Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit: ca. 10.000 €
- Kosten für Modellversuche sehr unterschiedlich (je nach Art und Umfang)
- Kosten für Projektevaluation

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator		MM2
LEITZIEL	Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität	
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden	
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verstärkung des Verständnisses nachhaltigen Mobilitätsverhaltens	

Ausgangssituation

Der Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln hat gezeigt, dass an verschiedenen Stellen Informations- und Kommunikationsdefizite vorhanden sind. Diese beziehen sich u. a. auf die Kenntnis der Bürger*innen hinsichtlich des ÖPNV- und SPNV-Angebots aber auch auf die Kommunikation zwischen der Gemeinde Nottuln und den Bürger*innen. Diesbezüglich hat sich bspw. gezeigt, dass vorhandene Beratungsangebote oder Fördermittel der Gemeinde Nottuln (bspw. Zuschüsse für Klimaschutz-Maßnahmen) nicht ausreichend bekannt sind. Der geringe Bekanntheitsgrad lässt auf Defizite hinsichtlich der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit schließen.

Um die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit – und somit auch die Mobilitätswende – als dauerhaftes Thema in der Gesellschaft zu verankern und um die Bürger*innen, Unternehmen, Vereine und Verbände zu sensibilisieren ist ein ausreichender und intakter Informationsfluss wichtig. Nur so werden eine größtmögliche Transparenz sowie Kenntnis und Verständnis für das gemeindliche Handeln geschaffen.

Weiterhin hat sich im Rahmen einer Partizipationsveranstaltung gezeigt, dass die Reichweite von Informationen einzelner Vereine und Verbände beschränkt ist.

Maßnahme

Auf Grundlage der genannten Defizite hinsichtlich Kommunikation und Information ist eine dauerhafte Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit zu den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit durch die Gemeinde Nottuln zu empfehlen. Dabei ist dafür Sorge zu tragen, dass möglichst alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen angesprochen werden. Dazu ist in Zeiten der Digitalisierung die Nutzung verschiedener Informationskanäle unumgänglich.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die Gemeinde sowie die einzelnen Vereine und Verbände in ihren Reichweiten der Informationsweitergabe beschränkt sind. Diesbezüglich ist hinsichtlich der Verbreitung von Informationen eine intensivere Zusammenarbeit anzustreben, denn auf diese Weise können die einzelnen Reichweiten zusammengefasst und ein möglichst großer Teil der Bevölkerung angesprochen werden. Die Gemeinde Nottuln kann an dieser Stelle als Multiplikator auftreten.

Informationen sind in der Regel abstrakt und wenig greifbar. Diesbezüglich ist weiterhin zu empfehlen, dass die Gemeinde Nottuln in ausgewählten Bereichen vorbildlich vorangeht. Hinsichtlich der Mobilitätswende sind diesbezüglich folgende Ansätze denkbar:

- ▶ Ankermieter Car-Sharing zur Schaffung einer Grundausrüstung
- ▶ Bewältigung von Dienstwegen mit dem Fahrrad
- ▶ Elektrifizierung des kommunalen Fuhrparks
- ▶ Etc.

Handlungsschritte

- ▶ Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie
- ▶ Identifizierung von Vorbild-Projekten
- ▶ Umsetzung von Vorbild-Projekten und Berichterstattung

- | | |
|---|---|
| Verantwortung / Akteure | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinde Nottuln <ul style="list-style-type: none"> ○ Vereine / Verbände ○ Lokaler Einzelhandel ○ Presse |
| Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel |
| Kosten | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Abhängig von Art und Anzahl der Öffentlichkeitsarbeit ▶ Flyer, Plakate, Pressemitteilungen sowie Social-Media und Online-Beiträge Voraussichtlich < 10.000€ |

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



Einführung eines Unternehmensstammtisches o.ä. zum Thema betriebliche Mobilität
MM3

LEITZIEL	Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität
ZIELGRUPPE	Lokale Wirtschaft / Unternehmen vor Ort
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der betrieblichen Mobilität

Ausgangssituation

Mobilität muss immer zielgruppenspezifisch betrachtet werden. Unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen haben unterschiedliche Anforderungen an Mobilität. Eine der wesentlichen Zielgruppen im Rahmen der Mobilität vor Ort in Nottuln stellen die ortsansässigen Unternehmen dar.

Aus diesem Grund wurde als Teil der Bestandsanalyse eine Unternehmensumfrage durchgeführt. Dabei hat sich u. a. gezeigt, dass in fast 90 % aller befragten Unternehmen dienstliche Wege anfallen. Etwa 80 % dieser Wege werden darüber hinaus motorisiert zurückgelegt und tragen somit zum Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Nottuln bei. Hinzu kommen die täglichen Wege der Mitarbeitenden von und zur Arbeit.

Das Thema betriebliche Mobilität wird in vielen Unternehmen bislang nicht oder untergeordnet betrachtet. Oftmals fehlt es den Unternehmen an Kenntnis und Informationen oder notwendigen personellen und zeitlichen Ressourcen. Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann Unternehmen jedoch als Instrument zur Analyse und Optimierung der firmeneigenen Mobilität dienen. So können Verbesserungspotenziale erkannt und entsprechende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

Weiterhin hat sich während eines Unternehmensworkshops im Rahmen der Konzepterstellung gezeigt, dass sich Unternehmen vor Ort vor allem gezielte Angebote wünschen: Dieser Wunsch umfasst u. a. verständliche Informationsmaterialien zum Thema betriebliches Mobilitätsmanagement, eine erste niedrigschwellige Beratung bzw. Unterstützung bei der Akquise von Fördermitteln sowie eine verbesserte Vernetzung der Unternehmen untereinander.

Maßnahme

Um den Unternehmen vor Ort gezielte Angebote bieten zu können, ist die Einführung eines Unternehmensstammtisches anzuregen. Je nach Konzeption des finalen Veranstaltungskonzeptes können auf diese Weise die Unternehmen vor Ort auf Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements hingewiesen werden, es können erste und niedrigschwellige Beratungen erfolgen und vor allem können sich die lokalen Unternehmen vernetzen.

Handlungsschritte

- ▶ Veranstaltungskonzeption
- ▶ Terminierung & Einladung
- ▶ Durchführung und Etablierung einer Veranstaltung

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Nottuln
 - Unternehmen vor Ort
 - (ggf. externe Referent*innen)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel

Kosten

- ▶ (Ggf. Cateringkosten oder Kosten für externe Referent*innen)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Umsetzbarkeit



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Priorisierung



4 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN

In nachfolgender Tabelle 23 sind alle Maßnahmen der Priorisierungsstufe zugeordnet, sodass auf einen Blick erkennbar ist, welche Maßnahmen am ehesten umzusetzen sind:

Tabelle 23: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung

Priorisierung	Nr.	Maßnahme
★★★★★	R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen
	ÖV1	Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen
	MM2	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator
★★★★★	F2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
	R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen
	R4	Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität
	M2	Umwidmung von Parkflächen
	M3	Intensivierung / Einführung Parkraummanagement
	M5	Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
	M6	Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden"
	ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln
	MM1	Offenheit für Verkehrsversuche
	MM3	Einführung eines Unternehmensstammtisches o.ä. zum Thema betriebliche Mobilität
★★★★	F1	Verbesserung der Fußwege im Gemeindegebiet
	F3	Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet
	F4	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
	R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen
	R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet
	R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz
	R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs
	M1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen
	M4	Einzeichnung von Parkflächen an öff. Straßen
	ÖV3	Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet
	ÖV4	Anpassung der C85
	ÖV6	Installation von "multimodalem Routing" an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten
	ÖV7	Ausweisung der Haltestelle "Rhodeplatz" als zentralen Omnibusbahnhof
	ÖV8	Ausweitung von Bus-Linien in Nachbarkommunen
★★★	R6	Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen
	ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster

Bei Betrachtung der Tabelle 23 ist zu erkennen, dass drei Maßnahmen in die höchste Priorisierungsstufe (sehr hoch) fallen, nämlich: **R5: Schaffung weiterer Fahrradstraßen**, **ÖV1: Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen** sowie **MM2: Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator**. Diese Maßnahmen sind leicht umzusetzen und haben hohe Auswirkungen auf die nachhaltige Mobilität in Nottuln sowie auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

Weitere 10 Maßnahmen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entwickelt worden sind, können als hoch eingestuft werden. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen, die aufgrund hoher Kosten oder einem etwas geringen Nutzen nicht die maximale Punktzahl bekommen haben. Beispiele sind die Maßnahmen **R4: Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität**, **M5: Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum** sowie **ÖV2: Schaffung von Mobilstation in Nottuln**.

Eine mittlere Priorität weisen insgesamt 14 Maßnahmen auf. Beispielhaft können **R7: Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz**, **F4: Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr** oder **ÖV4: Anpassung der C85** genannt werden. Die Maßnahmen mit einer mittleren Priorität sind aufgrund hoher Kosten oder nicht ganz so hohem Nutzen niedriger priorisiert worden. Nichtsdestotrotz können auch diese Maßnahmen von besonders hoher Relevanz für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Nottuln sein. Durch Maßnahmen über längere Zeiträume umzusetzen und Fördermittel gezielt einzusetzen, können die Kosten zum Großteil relativiert werden.

Zum Schluss sind zwei Maßnahmen mit einer geringen Priorität gekennzeichnet worden: **R6: Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen** und **ÖV5: Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster**. Diese Maßnahmen haben für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität in Nottuln zwar immer noch eine Bedeutung, sind jedoch aufgrund verhältnismäßig geringen Nutzens in der Umsetzung erst zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen.

Die Priorisierung, die aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis hervorgeht, ermöglicht eine Abstufung der Maßnahmen nach Priorität für das Erreichen der Leitziele, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes gesetzt worden sind. Maßnahmen mit einer höheren Priorisierung und somit mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnisses führen mit geringem Zeitaufwand und geringen Kosten zu merkbaren Veränderungen bzgl. der nachhaltigen Mobilität in Nottuln. Nichtsdestotrotz stellt die Priorisierung der Maßnahmen nur eine Abschätzung der Realität dar, sodass bei der Bewertung der Umsetzung auch die Inhalte der Maßnahmen berücksichtigt werden sollen.

5 QUELLENVERZEICHNIS

- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) 2010: Handlungsleitfaden Querungsstellen Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr
- Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.) 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA. Ausgabe 2011
- Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ausgabe 2010
- Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.) 2002: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Ausgabe 2002
- Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden: <https://www.lebenswerte-staedte.de/>
- KBA (2022a): Fahrzeugzulassungen (FZ1): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. 1. Januar 2022
- KBA (2022b): Fahrzeugzulassungen (FZ3): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2022
- Kreis Coesfeld (2020): Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld.
- Kreis Coesfeld (2019): 3. Nahverkehrsplan – Endbericht Teil A. Endfassung nach Beschluss des Kreistags vom 03. April 2019.
- Kreis Coesfeld (2017): Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht
- Netzwerk Innenstadt NRW (2015): Magazin Innenstadt. Thema Aufenthalts- und Gestaltqualität. https://www.innenstadt-nrw.de/fileadmin/user_upload/Service/Veroeffentlichungen/Magazin_Innenstadt/201501_Gestaltqualit%C3%A4t/Magazin_Innenstadt_0115_web.pdf
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage. Abrufbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf>