



MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE NOTTULN



ABSCHLUSSBERICHT

März 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.

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

Ansprechpartner: Hr. Bartlett

Auftragnehmerin

Energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: +49 2571 588 66 10

Ansprechpartner: Hr. Töns



Lesehinweis

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

VORWORT

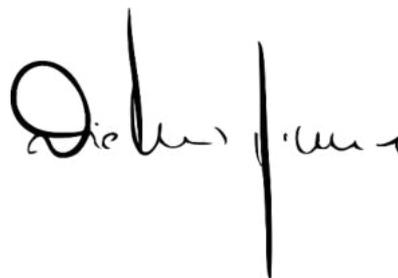
„Gemeinsam bewegen wir uns in die Zukunft!“ So lautet das Motto, dass bei der Schaffung der Vision eines Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln entstand. „Gemeinsam“, weil Mobilität jede*n Einzelne*n von uns bewegt – egal ob auf dem Weg zur Arbeit von Schapdetten, zum Einkauf aus Darup, in die Schule nach Nottuln oder zum sonntäglichen Brötchen holen in Appelhülsen. „Gemeinsam“ aber auch, weil die Verkehrswende und somit auch die Erreichung der Klimaneutralität nur dann möglich ist, wenn wir diesen Schritt gemeinsam gehen.

Für solche Veränderungen braucht es jedoch auch eine Portion Mut und die Bereitschaft, neue Dinge auszuprobieren, bestehende Möglichkeiten zukünftig besser zu vernetzen und effizienter zu nutzen – nicht nur seitens Politik und Verwaltung, sondern auch aus Reihen der Bürgerschaft. Nur wenn wir uns gemeinsam diesen Herausforderungen stellen und die damit verbundenen Veränderungen mittragen, kann es uns gelingen, die Mobilität von morgen nachhaltig zu verändern.

Zur Erreichung dieser Vision wurden insgesamt 29 Maßnahmen erarbeitet, die die Erreichung erleichtern sollen. Diese Maßnahmen sind Ergebnis eines umfangreichen Prozesses, bei dem neben den Ergebnissen aus der Bestandsanalyse auch aktiv die Ideen und Wünsche von Bürger*innen sowie weiteren Beteiligten eingeflossen sind. Die weitere Planung bzw. die Umsetzung der Maßnahmen soll jedoch keine Einbahnstraße sein. Wir möchten alle Bürgerinnen und Bürger der vier Ortsteile dazu ermuntern, weiterhin jederzeit Ideen und Vorschläge einzureichen.



Jetzt sind Sie am Zug – Herzliche Einladung an alle, sich gemeinsam auf den Weg zu machen, um die Mobilität von morgen zu gestalten.



Dr. Dietmar Thönnies
Bürgermeister Gemeinde Nottuln

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	V
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	IX
TABELLENVERZEICHNIS	XII
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	XIII
1. EINLEITUNG.....	1
1.1 AUFGABENSTELLUNG & ZIELSETZUNG.....	2
1.2 BESTEHENDE KONZEPTE UND PLANUNGEN	3
2. VORGEHENSWEISE	5
2.1 STRATEGIE	5
2.2 ABLAUF DER KONZEPTENTWICKLUNG	7
2.3 PARTIZIPATIONSPROZESS	9
3. AUSGANGSSITUATION	13
3.1 RAUMSTRUKTUR.....	13
3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	18
3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN	20
3.3.1 Interkommunale Verbindungen	20
3.3.2 Pendler*innen-Verflechtungen.....	22
3.4 MOBILITÄT IN NOTTULN	23
4. BEFRAGUNGEN ZUM VORHANDENEN MOBILITÄTSANGEBOT	29
4.1 HAUSHALTSUMFRAGE	29
4.2 UNTERNEHMENSUMFRAGE.....	38
5. BESTANDSANALYSE / ANALYSE DES VORHANDENEN MOBILITÄTSANGEBOTS.....	46
5.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	46
5.1.1 Allgemeine Daten zum MIV.....	47
5.1.2 Ortsteilspezifische Betrachtung des Motorisierten Individualverkehrs	53
5.1.3 Zusammenfassung MIV	59
5.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)	60
5.2.1 Schienengebundener Personennahverkehr (Zugverkehr)	62
5.2.2 Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr).....	63
5.2.3 Angebotsanalyse Busverkehr	69
5.2.4 Zusammenfassung ÖPNV	77
5.3 RADVERKEHR	78
5.3.1 Allgemein Daten zum Radverkehr in Nottuln	79

5.3.2 Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld / Veloroutenkonzept Städteregion Münster	79
5.3.3 Unfallanalyse Radverkehr.....	81
5.3.4 Radverkehrsanlagen	83
5.3.5 Zielanalyse.....	93
5.3.6 Zusammenfassung Radverkehr	96
5.4 FUßVERKEHR	97
5.4.1 Allgemeine Daten zum Fußverkehr in Nottuln	99
5.4.2 Ortsteilspezifische Betrachtung des Fußverkehrs	99
5.4.2.1 Zusammenfassung Fußverkehr.....	110
5.5 ERREICHBARKEITSANALYSE ARBEITS- / AUSBILDUNGSPLATZ.....	111
5.6 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE .	120
6. SOLL-VISION.....	123
7. NEW-MOBILITY-KONZEPT	126
7.1 PORTFOLIO ALTERNATIVER MOBILITÄTSFORMEN	127
7.2 KONZEPTIONIERUNG ALTERNATIVER MOBILITÄTSFORMEN FÜR DIE GEMEINDE NOTTULN	131
7.2.1 Mobilstationen.....	131
7.2.2 Ladeinfrastruktur.....	131
7.2.3 Car-Sharing.....	133
7.2.4 (E-)Bike-Sharing.....	135
7.2.5 On-Demand-Verkehr	135
7.3 GRUNDKONZEPTIONIERUNG MOBILSTATIONEN.....	139
7.3.1 Zentrale Mobilstationen	140
7.3.2 Regional-periphere Mobilstationen.....	141
7.3.3 Quartiersmobilstationen.....	142
8. MAßNAHMENKATALOG	145
8.1 MAßNAHMENENTWICKLUNG.....	145
8.2 UMSETZUNGSFAHRPLAN	148
9. EVALUATION	151
9.1 ÜBERPRÜFUNG PROJEKT-/UMSETZUNGSFortschritt	151
9.2 ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN FÜR JEDE MAßNAHME	152
10. ZUSAMMENFASSUNG.....	159
11. QUELLENVERZEICHNIS	161
ANHANG	163

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland	1
Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität	6
Abbildung 3: Zeitplan zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Nottuln	8
Abbildung 4: Diskussion öffentliche Auftaktveranstaltung	10
Abbildung 5: Wünsche & Ziele als Ergebnis des Unternehmensworkshops	11
Abbildung 6: Workshop mit Schüler*innen des Sowi-LK am Rupert-Neudeck-Gymnasium.....	12
Abbildung 7: Flächen nach Nutzungsart	14
Abbildung 8: Standorte von Schulen und Kindergärten / Kindertagesstätten in der Gemeinde Nottuln	15
Abbildung 9: Pflege-Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln.....	16
Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Nottuln zwischen 1990 und 2021.....	19
Abbildung 11: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Nottuln.....	19
Abbildung 12: Übersichtskarte Nottuln	21
Abbildung 13: Entwicklung der Ein- und Auspendler*innen in der Gemeinde Nottuln	23
Abbildung 14: Gegenüberstellung Modal Split Kreis Coesfeld und Gemeinde Nottuln 2016.....	24
Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht	25
Abbildung 16: Differenzierung Multimodalität / Intermodalität.....	26
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	27
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	27
Abbildung 19: Verkehrsmittel für den Arbeitsweg	30
Abbildung 20: Begründung Eltern-Taxi.....	31
Abbildung 21: Kombination von Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen.....	32
Abbildung 22: Zufriedenheit aktuelles Mobilitätsangebot in Nottuln	33
Abbildung 23: Zufriedenheit mit Eigenschaften des Öffentlichen Verkehrs in Nottuln....	34
Abbildung 24: Zufriedenheit mit Infrastrukturkomponenten im Fuß- & Radverkehr	35
Abbildung 25: Top-5 Verbesserungswünsche Fuß- & Radverkehr	36
Abbildung 26: Top-6 der Verbesserungsvorschläge im Öffentlichen Verkehr	36
Abbildung 27: Top-5 Verzichtgründe für den Pkw im Alltag.....	37
Abbildung 28: Gegenüberstellung: Wahl der Verkehrsmittelwahl von Mitarbeitenden....	39

Abbildung 29: Bewertung der Bus- und Bahnanbindung 40

Abbildung 30: Verbesserung der Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte 41

Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl für dienstliche Wege/Dienstfahrten 42

Abbildung 32: Dienstliche Wege nach Distanz 43

Abbildung 33: Angebote an Alternativen Mobilitätsangeboten 44

Abbildung 34: Einschätzung zur zukünftigen Bedeutung der aufgeführten
Verkehrsmittel 45

Abbildung 35: Anforderungen an den MIV 46

Abbildung 36: Motorisierungsgrad in der Gemeinde Nottuln 47

Abbildung 37: Verkehrsbelastung klassifizierter Straßen Nottulns 49

Abbildung 38: Ladeinfrastruktur- und Car-Sharing Standorte in Nottuln 52

Abbildung 39: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Nottuln 53

Abbildung 40: Parkplätze (öffentlich / halb-öffentlich) in Nottuln 54

Abbildung 41: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Appelhülsen 55

Abbildung 42: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Darup 57

Abbildung 43: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Schapdetten 58

Abbildung 44: Anforderungen an den ÖPNV 60

Abbildung 45: Bahnhof Nottuln-Appelhülsen 62

Abbildung 46: Busliniennetz in der Gemeinde Nottuln 67

Abbildung 47: Anforderungen an den Radverkehr 78

Abbildung 48: Geplanter Verlauf der Veloroute Münster – Nottuln
auf Nottulner Gemeindegebiet 81

Abbildung 49: Unfalltypen 82

Abbildung 50: Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp (in Prozent) 82

Abbildung 51: Radverkehrsnetz entlang von Hauptverkehrsstraßen in der
Gemeinde Nottuln 85

Abbildung 52: Einfädelungshilfe für den Radverkehr auf der Schapdettener Str. 87

Abbildung 53: Radwege in Appelhülsen 88

Abbildung 54: Ortsein- / Ortsausfahrt in Darup 89

Abbildung 55: Radwegeinfrastruktur in Schapdetten 89

Abbildung 56: Bewertung radverkehrsspezifischer Komponenten der Infrastruktur 90

Abbildung 57: Defizitäre Oberflächenqualität eines Radwegs in Nottuln 91

Abbildung 58: Fahrradabstellanlagen im Gemeindegebiet 92

Abbildung 59: Bewertung Radabstellanlagen in der Gemeinde Nottuln 93

Abbildung 60: Ziele / Points of Interest in der Gemeinde Nottuln 94

Abbildung 61: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur.....	97
Abbildung 62: Mindestwegbreite	98
Abbildung 63: Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr in der Gemeinde Nottuln...	100
Abbildung 64: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Nottuln.....	101
Abbildung 65: Oberflächenbeschaffenheit im historischen Ortskern Nottuln.....	103
Abbildung 66: Sitzmöglichkeit in Appelhülsen.....	104
Abbildung 67: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Appelhülsen	105
Abbildung 68: Fehlender Fußweg in Darup / Coesfelder Str.....	106
Abbildung 69: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Darup	107
Abbildung 70: Wurzelschäden auf dem Fußweg in Schapdetten.....	107
Abbildung 71: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Schapdetten.....	108
Abbildung 72: Zielorte der Erreichbarkeitsanalyse.....	111
Abbildung 73: Isochronen-gestützte Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit Siemensstraße.....	112
Abbildung 74: Isochronen-gestützte Analyse der Erreichbarkeit der Siemensstraße mit dem Fahrrad	115
Abbildung 75: Überblick alternativer Mobilitätsoptionen.....	127
Abbildung 76: Car-Sharing-Stellplatz in Nottuln.....	133
Abbildung 77: New-Mobility Standorte.....	137
Abbildung 78: Informationssteele Mobilstation.....	140
Abbildung 79: E-Lastenradstation an der Universität Dortmund.....	142
Abbildung 80: Farbstufen Umsetzungsfahrplan.....	148

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bestehende Konzepte und Planungen.....	3
Tabelle 2: Entfernung der Ortsteile untereinander.....	13
Tabelle 3: Übersicht Straßengebundener ÖPNV auf Nottulner Gemeindegebiet	21
Tabelle 4: Ladeinfrastruktur E-Mobilität in Nottuln	51
Tabelle 5: Vollständige Übersicht über den Busverkehr in der Gemeinde Nottuln	65
Tabelle 6: Bewertungsschlüssel Taktung.....	70
Tabelle 7: Bewertungsschlüssel Bedienzeit.....	70
Tabelle 8: Bewertungsschlüssel Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV.....	72
Tabelle 9: Bewertungsschlüssel Angebotsqualität.....	72
Tabelle 10: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Montags-Freitags	73
Tabelle 11: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Samstags	74
Tabelle 12: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Sonntags und Feiertags.....	75
Tabelle 13: Netzlücken im Radverkehrsnetz laut Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld.....	80
Tabelle 14: Funktionsbereiche Gehwege	98
Tabelle 15: Pflege-Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln.....	109
Tabelle 16: Erreichbarkeit von (Gewerbe-) Standorten zu Fuß [Anzahl Personen]	113
Tabelle 17: Erreichbarkeit von (Gewerbe-) Standorten mit dem Fahrrad.....	114
Tabelle 18: Reisezeitverhältnisse.....	119
Tabelle 19: Verhältnis der E-Fahrzeuge je Ladepunkt in der Gemeinde Nottuln (Stand Sommer 2022).....	132
Tabelle 20: Erreichbarkeiten potenzieller Mobilstationen	139
Tabelle 21: Priorisierung der potenziellen Mobilstationen in der Gemeinde Nottuln	144
Tabelle 22: Maßnahmen und Grundlage.....	145
Tabelle 23: Beispiel Maßnahmen-Steckbrief	147
Tabelle 24: Umsetzungsfahrplan	149
Tabelle 25: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten	151
Tabelle 26: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen.....	155
Tabelle 27: Übersicht der Anhänge.....	163

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abkürzung	Bezeichnung
A	(Bundes-) Autobahn
AST	Anrufsammeltaxi
B	Bundesstraße
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
CsgG	Carsharing-Gesetz
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DIEK	Dorffinnenentwicklungskonzept
EEA	European Energy Award
EW/km ²	Einwohner*innen je Quadratkilometer
FGÜ	Fußgängerüberweg
IV	Individualverkehr
K	Kreisstraße
KiGa	Kindergarten
KITa	Kindertagesstätte
kW	Kilowatt
L	Landesstraße
LK	Leistungskurs
LSA	Lichtsignalanlage / Ampel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Sowi	Sozialwissenschaften
StVO	Straßenverkehrsordnung
THG	Treibhausgas

1. EINLEITUNG

Rund 50 % aller Wege werden in Deutschland derzeit per Pkw zurückgelegt, wobei gleichzeitig eine hohe Abhängigkeit an fossilen Kraftstoffen (94 % am Endenergieverbrauch des Jahres 2018) im Verkehrswesen vorliegt. Der Straßenverkehr ist einer der Hauptverursacher klimaschädlicher Treibhausgasemissionen und hat einen erheblichen Anteil an den Auswirkungen und Folgen des Klimawandels.

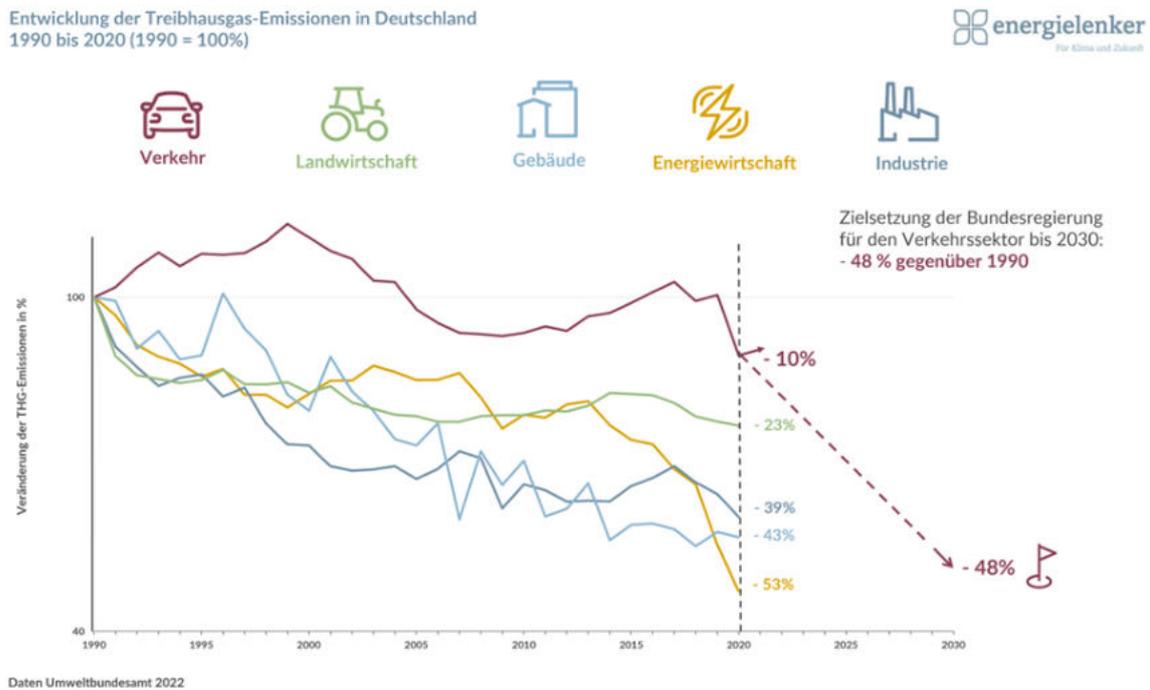


Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

[Eigene Darstellung]

Im Vergleich zur Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen anderer Sektoren in Deutschland verdeutlicht sich, dass sich die Emissions-Ausstöße des Verkehrssektors deutlich ungünstiger entwickelt haben: Während in den Sektoren Industrie, Energiewirtschaft und Gebäude in den vergangenen Jahren bereits deutliche Treibhausgasminderungen erreicht werden konnten, ist dieser Trend im Verkehrssektor noch nicht erkennbar.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist somit ein vielfältiger und weitreichender Wandel des Mobilitätsverhaltens erforderlich, primär mit dem Ziel die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren, um auf diese Weise einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

1.1 AUFGABENSTELLUNG & ZIELSETZUNG

Die Gemeinde Nottuln beschäftigt sich intensiv mit den Auswirkungen des Klimawandels und wie man diesem begegnen kann. Gleichzeitig stellen auch der demografische Wandel und die damit einhergehende, zunehmende Alterung der Bevölkerung sowie die voranschreitende soziale Differenzierung der Gesellschaft eine zusätzliche Herausforderung dar. Als soziale Differenzierung werden langfristige Veränderungsprozesse der Gesellschaft und die Bildung neuer sozialer Positionen sowie Lebensstile bezeichnet. Unter anderem ein zunehmend ansteigendes Gehaltsgefälle zwischen sehr gut und sehr schlecht verdienenden Menschen ist Ausdruck dessen. Um diesen vielfältigen Herausforderungen in verschiedenen Bereichen entgegenwirken zu können, ist ein Gegensteuern unerlässlich.

Hinsichtlich der klimaschädlichen Auswirkungen des Straßenverkehrs ist vor allem der Motorisierte Individualverkehr (MIV) zu nennen. Unter dieser Bezeichnung werden alle Pkw und Krafträder zusammengefasst, welche der individuellen Nutzung dienen. Der MIV nimmt insgesamt einen sehr großen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ein. Die Nutzung eines Pkws erlaubt zwar eine hohe individuelle Flexibilität, sorgt aber neben klimarelevanten Emissionen für weitere negative Folgen, worunter beispielsweise Lärm, Flächenkonkurrenz, Verkehrsunfälle und Luftschadstoffe zu zählen sind.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, wozu generell Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr gezählt werden, räumen viele der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs aus. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger sind zudem die gute Erreichbarkeit der Ziele, eine hohe Flexibilität und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots für die Menschen ausschlaggebend, denn Menschen entscheiden zunehmend situativ, wie sie an ihr Ziel kommen.

Vor diesem Hintergrund ist eine integrierte Betrachtung des Mobilitätsgeschehens in Nottuln notwendig, denn veränderte Anforderungen an das Mobilitätssystem, technologische Fortschritte sowie gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse müssen dabei berücksichtigt werden. Aufgrund eines hohen innerörtlichen Verkehrsaufkommens in Nottuln, für den insbesondere der motorisierte Individualverkehr verantwortlich ist (vgl. Kap. 5), sollen daher im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Lösungen erarbeitet werden, um die Mobilität in Nottuln langfristig zu verbessern und zu sichern.

Besondere Beachtung gilt dabei den ökologisch vorteilhafteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie der Verknüpfung von unterschiedlichen Mobilitätsoptionen. Eine Verbesserung der Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Car-Sharing fördert multimodale Wegeketten. Ein multimodales Verkehrssystem bietet mindestens die gleiche Flexibilität wie ein privates Auto. Die finanziellen und ökologischen Kosten sind dagegen geringer.

1.2 BESTEHENDE KONZEPTE UND PLANUNGEN

Die Gemeinde Nottuln beschäftigt sich nicht nur aktuell sehr intensiv mit den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit, sondern bereits seit mehreren Jahren. Vor diesem Hintergrund fügt sich das integrierte Mobilitätskonzept in eine Reihe verschiedener Konzepte, Strategien und Tätigkeiten auf kommunaler und kreisweiter Ebene ein.

Vorhandene Erkenntnisse aus vorherigen Konzepten und Strategien gilt es im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen und möglichst effektiv sowie gewinnbringend zu nutzen. Darüber hinaus werden aktuell in Aufstellung befindliche Planungen und Konzepte mit der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes abgeglichen.

Nachfolgende Tabelle beinhaltet in übersichtlicher und chronologischer Form eine Auswahl einiger relevanter Vorarbeiten:

Tabelle 1: Bestehende Konzepte und Planungen

[Eigene Darstellung]

Jahr	Titel	Inhalt insgesamt	Relevanz für Mobilitätskonzept
2011	Integriertes Verkehrsmodell Gemeinde Nottuln	Strategische Verkehrsplanung / programmatische Neuausrichtung der gemeindebezogenen Verkehrsplanung für die nächsten Jahre	Datengrundlage / Verkehrszählungen
2015	Integriertes Handlungskonzept „Ortskern Nottuln 2025“	Informelles Planungs- und Steuerungsinstrument für die zukünftige Gestaltung des historischen Ortskerns	Fokusbetrachtung des historischen Ortskerns Nottulns
2015	Integriertes Klimaschutzkonzept	Bündelung der Klimaschutzaktivitäten vor Ort	Datengrundlage (CO ₂ - / THG-Bilanz)
2016	Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld	Repräsentative Erfassung des Verkehrsverhaltens im Kreisgebiet	Datengrundlage / Rückschlüsse Mobilitätsverhalten Nottuln
2018	DIEK Darup	Definition von Zielen und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung nachhaltiger dörflicher Strukturen	Handlungsfeld Verkehr / Maßnahmenideen Mobilitäts-sicherung
2019	Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld	Rahmenplan zur Sicherung und Entwicklung des ÖPNV (§8, Abs. 3 ÖPNVG NRW)	Planungsgrundlage des ÖV
2020	Aktualisierung Verkehrsmodell	Zählung Verkehrsaufkommen nach Errichtung B 525n	Informationen zu Verkehrsströmen
2020	Veloroutenkonzept Stadtregion Münster	Informelles Konzept zur interkommunalen Verknüpfung der Stadt Münster mit dem Umland	Veloroute Nottuln - Roxel (- Münster)
2020	Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld	Strategie zur Radverkehrsförderung im Kreis Coesfeld	Wunschliniennetz und Potenzialabschätzung kreisweiter Velorouten
2021	Strategie zur Klimaneutralität 2030	Strategie zur Erreichung der (bilanziellen) Klimaneutralität in der Gemeinde Nottuln bis ins Jahr 2030	Wesentliche Zielvorgabe
2021	European Energy Award (EEA)	Zertifizierung der Gemeinde in den Bereichen Energiewende und Klimaschutz	Auskunft zu klimarelevanten Maßnahmen auf dem Gebiet der Gemeinde

2. VORGEHENSWEISE

Der Verkehrssektor ist einer der wesentlichen Verursacher klimaschädlicher Treibhausgase. Vor diesem Hintergrund rücken die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie der Rad- und Fußverkehr, der öffentliche Verkehr (ÖPNV & SPNV) sowie Sharing-Angebote immer mehr in den Vordergrund.

Um eine Nutzung dieser Verkehrsmittel zu begünstigen bzw. ein entsprechendes Angebot zu schaffen, liegt der Fokus des Mobilitätskonzeptes auf der Entwicklung von Maßnahmen, die eine Reduktion der Endenergiebedarfe und der verkehrsinduzierten THG-Emissionen herbeiführen. Vor diesem Hintergrund gehen mit dem Mobilitätskonzept verschiedene übergeordnete Zielsetzungen und Handlungsansätze einher:

- ▶ Integrierte Mobilitätsentwicklung
- ▶ Schaffung von Mobilitätsalternativen
- ▶ Bedarfs- und bedürfnisgerechte Mobilitätsentwicklung
- ▶ Nachhaltigkeit / Ressourcenschutz

Der Hauptfokus des Mobilitätskonzeptes liegt auf der integrierten Betrachtung aller Verkehrsmittel im Gemeindegebiet. Ein Schwerpunkt ist dabei auf den Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Verkehr gerichtet. Mit einer fokussierten Betrachtung und Förderung dieser Verkehrsmittel soll zukünftig eine gemeindeverträgliche Abwicklung des Verkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Darüber hinaus soll der integrierte Charakter des Mobilitätskonzeptes dazu beitragen, dass verkehrsträgerübergreifende und nachhaltige Entwicklungspotenziale geschaffen werden. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Verknüpfung vorhandener Mobilitätsangebote ein.

2.1 STRATEGIE

Mit dem langfristigen Ziel des Klimaschutzes und der Reduktion der verkehrlichen Treibhausgas-Emissionen ist eine Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens unausweichlich. Im Umkehrschluss müssen dafür zukünftig Alternativen geschaffen werden, welche sowohl für die innerörtlichen Verkehre als auch für die Pendelverkehre in die Oberzentren ein attraktives Angebot darstellen und sich dabei an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientieren.

Die strategische Vorgehensweise umfasst vor diesem Hintergrund die grundlegenden Handlungsansätze **vermeiden** - **verlagern** - **verbessern** (vgl. Abbildung 2).

VERBESSERN

Steigerung der Effizienz und Verringerung der Umweltauswirkung verbleibender Verkehrsaufkommen (bspw. durch Elektrifizierung oder geteilten Besitz).

VERLAGERN

Substitution gegenwärtiger MIV-Anteile durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes

VERMEIDEN

Verringerung der MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen, Verringerung notwendiger Verkehrsaufkommen.

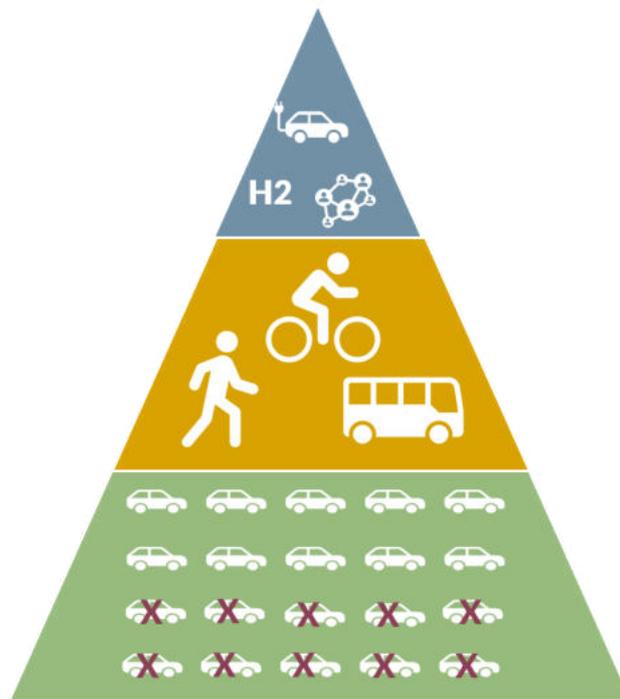


Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität

[eigene Darstellung]

Sowohl die Vermeidungs- als auch die Verlagerungsstrategie zielen darauf ab, MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren und auf klimafreundliche Verkehrsträger (z. B. Verkehrsmittel des Umweltverbundes) zu verlagern. Anschließend sollen Verbesserungsstrategien dazu beitragen, das verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen effizient zu gestalten (bspw. durch die Einbindung emissionsarmer Antriebstechnologien).

Im Kontext der Verkehrsvermeidung liegt der Fokus auf der Verhinderung der Entstehung von Verkehrsaufkommen. Vor allem Themen der Stadtplanung sind dabei von Relevanz, denn Versorgungseinrichtungen, Siedlungsgebiete und Mobilitätsangebote sind räumlich so zu planen, dass ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen nötig ist. Dabei spielt u. a. die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen eine wichtige Rolle.

Weiterhin soll unvermeidbares Verkehrsaufkommen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden (Verlagerungsstrategie). Der MIV ist für einen Großteil der Emissionen und Endenergieverbräuche des Verkehrssektors verantwortlich. Vor diesem Hintergrund sind Strategien zu entwickeln, die eine Abwicklung der Verkehrsaufkommen mittels alternativer Verkehrsmittel fördern. Dabei kommt dem Umweltverbund eine besondere Bedeutung zu. Der ÖPNV wird häufig als Rückgrat nachhaltiger Alltagsmobilität fokussiert. Dabei stellen insbesondere der Fuß- und Radverkehr geeignete Alternativen für kurze Streckenbedarfe dar.

Vor dem Hintergrund intermodaler Mobilität werden zunehmend auch kombinierte Mobilitätsformen, welche die Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Wegezweck umfassen, angesprochen.

Im Kontext dessen soll die abgestimmte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote neue Handlungsmöglichkeiten des Umweltverbundes schaffen. Dabei rücken zunehmend Car- und Bike-Sharing-Angebote als Ergänzung des ÖPNV in den Fokus. Bezüglich der Implementierung intermodaler Mobilitätsangebote wird insbesondere digitalen Technologien eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So können digitale Angebote wie Smartphone-Apps und dahinterstehende Geschäftsmodelle die Angebotsvermittlung, -buchung und -bezahlung verschiedener Verkehrsmittel einheitlich koordinieren und vereinfachen.

Abschließend sollten technische Lösungen angewendet werden, um zur Verbesserung verbleibender MIV-Bedarfe beizutragen. Dadurch können die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors reduziert und gleichzeitig auch die Einsatzmöglichkeiten regenerativer Energiequellen erhöht werden. Aktuelle Diskussionen kursieren diesbezüglich vor allem um alternative Antriebstechnologien wie die Elektro- und Wasserstoffmobilität. Weitere Handlungsfelder zur Verbesserung des verbleibenden MIV-Verkehrsaufkommens ergeben sich u. a. im technischen Bereich der Verkehrssteuerung. So können beispielsweise intelligente Leitsysteme unter der Verwendung von Daten aus der Verkehrstelematik dazu beitragen, stark belastete Bereiche zu beruhigen und Fahrtzeiten zu verringern.

2.2 ABLAUF DER KONZEPTENTWICKLUNG

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Nottuln wurde im Zeitraum März 2022 bis Februar 2023 erarbeitet. Das Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln ist es, zielgerichtete Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu erarbeiten. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sollen dazu beitragen, dass die Inhalte und Ziele der Klimaneutralitätsstrategie 2030 der Gemeinde Nottuln erreicht werden.

Dies erfordert intensive Vorarbeiten sowie eine systematische Projektbearbeitung. Das Mobilitätsangebot in der polyzentrischen und eher ländlich geprägten Gemeinde Nottuln soll durch die Maßnahmen verbessert werden. Eine Reduktion motorisierten Verkehrsaufkommens muss immer mit einer Verbesserung der Alternativen einhergehen.

Dazu sind verschiedene, aber aufeinander aufbauende Arbeitsschritte notwendig (vgl. Abbildung 3). Der Startschuss für das Konzept ist mit einer Kick-Off Besprechung zwischen projektverantwortlichen Mitarbeitenden der energielenker und Vertreter*innen der Gemeinde Nottuln am 15. März 2022 gefallen. Im Rahmen dieses Termins wurden u. a. Schwerpunkte für die anstehenden Konzeptarbeiten sowie Beteiligungsformate der Öffentlichkeit sowie relevanter Zielgruppen definiert.

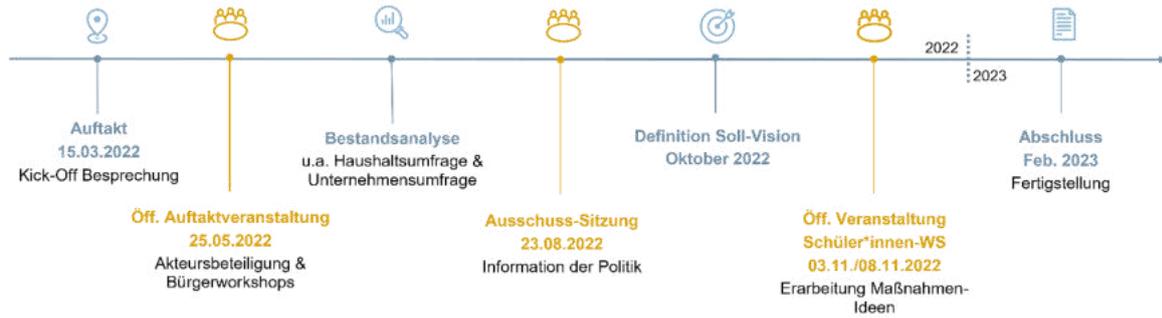


Abbildung 3: Zeitplan zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Nottuln
[eigene Darstellung]

Im Anschluss an die Kick-Off Besprechung haben sich die Projektschritte Datenbeschaffung und -aufbereitung angeschlossen. Diese Schritte sind zu Projektbeginn von großer Bedeutung, um einerseits eine Daten- und Argumentationsgrundlage für weitere Arbeiten zu formulieren und sich andererseits einen ersten Überblick über die spezifische Situation und die Besonderheiten vor Ort zu verschaffen.

Nachdem erste Grundlagendaten aufbereitet und die Partizipationsformate konzipiert wurden, hat sich der offizielle Projektauftritt angeschlossen. Die öffentliche Auftaktveranstaltung hat am 25. Mai 2022 im Alten Hof Schoppmann in Darup stattgefunden (vgl. Kap. 2.3). Neben allgemeinen Informationen über das Projekt und die geplante Vorgehensweise wurden die Teilnehmenden über eine Stärken- und Schwächen-Analyse in die Projektbearbeitung eingebunden. Die Auftaktveranstaltung war gleichzeitig der Startschuss für die Haushaltsbefragung sowie die Unternehmensumfrage.

Nach Abschluss des Beteiligungszeitraums konnten die Ergebnisse für die Bestandsanalyse berücksichtigt werden. Zwischenergebnisse dieser wurden dem Ausschuss für Umwelt und Mobilität am 23. August 2022 vorgestellt.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie allen Rückmeldungen aus der Politik, der Verwaltung, von Unternehmen und den Bürgerinnen und Bürgern wurde eine Soll-Vision (= Leitbild) der zukünftigen Mobilität in der Gemeinde Nottuln definiert. Die Soll-Vision gibt die Zielrichtung für die zu entwickelnden Maßnahmen vor.

Zur Entwicklung von Maßnahmen-Ideen unter Beteiligung der Öffentlichkeit wurden am 03. November 2022 ein öffentlicher Workshop und am 08. November 2022 ein zielgruppenspezifischer Workshop mit Schüler*innen des Rupert-Neudeck-Gymnasiums durchgeführt (vgl. Kap. 2.3).

Die gemeinsam entwickelten Maßnahmen-Ideen wurden anschließend durch das Projektteam aufbereitet und in einen finalen Maßnahmenkatalog überführt und priorisiert (vgl. Kap. 8 und Teilbericht Maßnahmen). Die Erstellung der Maßnahmen stellt die Zielgerade der Projektlaufzeit dar. Bis Ende 2022 wurden alle relevanten Inhalte aufbereitet und verschriftlicht, sodass zu Beginn des Jahres 2023 die obligatorischen Korrekturschleifen durchgeführt werden konnten.

Das Ziel der Projektarbeiten stellt die Ergebnisvorstellung im Ausschuss für Umwelt und Mobilität am 07. Februar 2023 dar.

2.3 PARTIZIPATIONSPROZESS

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Nottuln ist unter Einbindung verschiedener Akteur*innen aus der Bürgerschaft, Politik, Wirtschaft und Verwaltung erarbeitet worden. Die Einbindung dieser Akteur*innen wurde bereits frühzeitig verfestigt. Dabei trägt eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit nicht nur dazu bei, dass (Fach-)Informationen von lokalen Personen generiert werden. Wichtiger ist, dass ein gesellschaftliches Bewusstsein für die Themen Mobilität und Nachhaltigkeit generiert wird.

Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Für einen effizienten Konzeptprozess wurde zu Projektbeginn eine projektbegleitende Arbeitsgruppe gebildet. Neben dem Kernprojektteam – bestehend aus den projektverantwortlichen Mitarbeitenden der energielenker sowie dem Mobilitätsmanagement der Gemeinde Nottuln – wurde die Arbeitsgruppe flexibel und themenabhängig durch weitere Akteur*innen ergänzt. Über die gesamte Projektlaufzeit stand die Arbeitsgruppe im engen Austausch miteinander.

Öffentliche und zielgruppenspezifische Beteiligungsmöglichkeiten

Große Bedeutung im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes hat die intensive Beteiligung der Öffentlichkeit eingenommen. Darunter ist sowohl die Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger aus Appelhülsen, Darup, Nottuln und Schapdetten als auch die Beteiligung lokaler Interessensvertreter*innen zu verstehen. Außerdem sind darunter politische Mitglieder aber auch Einzelhandelsvertretungen, örtliche Industrie-, Gewerbe- und Handwerksbetriebe, Vereine, Schulen, Kitas und weitere Institutionen zu fassen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit hatte dabei zum Ziel, allen relevanten Beteiligten eine Stimme zu geben und ihre Anregungen, Wünsche und Kritikpunkten aus dem Themenbereich Verkehr und Mobilität in die Konzepterarbeitung einfließen zu lassen. Dazu wurde die Öffentlichkeit über verschiedene Formate beteiligt.

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Am 25. Mai 2022 hat im Alten Hof Schoppmann in Darup die öffentliche Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept der Gemeinde Nottuln stattgefunden. Die Gemeinde hatte im Vorfeld dazu über die Presse, die Sozialen Medien und die Eigene Homepage alle interessierten Personen eingeladen. Etwa 30 Personen sind dieser Einladung gefolgt.

Nach Begrüßungsworten durch Frau Diekmann – zweite stellvertretende Bürgermeisterin und Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Mobilität – sowie die projektverantwortlichen Mitarbeitenden der Gemeinde Nottuln und der energielenker wurden die Teilnehmenden über das Gesamtprojekt sowie die Herangehensweise informiert.

Im Anschluss an die Information hatten die Teilnehmer*innen während eines offenen Beteiligungsformates die Gelegenheit den Status Quo der aktuellen Mobilitätssituation in Nottuln an zwei vorbereiteten Stellwänden zu diskutieren (siehe Anhang 4). Der gemeinsam erarbeitete Status Quo ist in die Bestandsanalyse eingeflossen (vgl. Kap. 5). Gleichzeitig ermöglicht die Beteiligung der Öffentlichkeit zu einem frühen Projektzeitpunkt Rückschlüsse darüber, inwiefern die zu Projektbeginn zwischen der Gemeinde und energielenker definierten Schwerpunkte den Anmerkungen der Bürger*innen entsprechen. Hierbei hat sich gezeigt, dass die definierten Schwerpunkte „Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander“ und „Radverkehr“ viele Überschneidungspunkte mit den Anmerkungen der Teilnehmenden aufwiesen.



Abbildung 4: Diskussion öffentliche Auftaktveranstaltung
[Eigene Aufnahme]

Haushaltsumfrage

Die öffentliche Auftaktveranstaltung stellte gleichzeitig den Startschuss für die Haushaltsumfrage im Rahmen des Mobilitätskonzeptes dar. Vom 25. Mai 2022 bis zum 17. Juli 2022 stand die Teilnahme an der Befragung allen Bürger*innen der Gemeinde Online oder schriftlich offen.

Ziel der Haushaltsumfrage ist es gewesen, den Bürger*innen eine weitere Beteiligungsmöglichkeit zu bieten, für die keine Teilnahme in Präsenz erforderlich ist. Darüber hinaus konnten durch die Umfrage wichtige Erkenntnisse hinsichtlich der Bestandsanalyse sowie der zukünftigen Gestaltung der Mobilität in Nottuln entnommen werden. Weitere Erkenntnisse der Haushaltsumfrage können Kapitel 4.1 entnommen werden.

Unternehmensumfrage & Unternehmensworkshop

Das Themenfeld der betrieblichen Mobilität – also die täglichen Wege von und zur Arbeit durch die Mitarbeitenden sowie die berufsbedingten Wege – nimmt im Rahmen der gemeindlichen Mobilität einen großen Stellenwert ein.

Vor diesem Hintergrund ist ein zielgruppenspezifisches Konzept zur Beteiligung der lokalen Unternehmen in Nottuln erarbeitet worden. Dies umfasste eine Unternehmensumfrage (vgl. Kap. 4.2) sowie einen Unternehmensworkshop. Die Unternehmensumfrage stand allen Unternehmen in Nottuln zwischen dem 18.05. und dem 17.07.2022 offen.

In Ergänzung zur Umfrage wurden alle Unternehmen in Nottuln zu einem Unternehmensworkshop am 09.06.2022 in das Bürgerzentrum Schulze-Frenkings-Hof eingeladen. Vertreter*innen einiger Unternehmen in Nottuln sind dieser Einladung nachgekommen. Neben einer Informationsvermittlung über das Mobilitätskonzept der Gemeinde Nottuln stand vor allem das Thema der betrieblichen Mobilität sowie ein gemeinsamer Austausch im Fokus.

Ziel des gemeinsamen Austauschs ist es gewesen, das Themenfeld der kommunalen Mobilität aus einer anderen Perspektive zu erfassen. Die Ergebnisse des Austauschs haben gezeigt, dass die Unternehmen offen für Veränderungen sind, vor allem aber zeitliche und personelle Ressourcen häufig limitierende Faktoren darstellen. Vor diesem Hintergrund sind einige wertvolle Wünsche und Ziele seitens der lokalen Wirtschaft erarbeitet worden, welche im Rahmen der Maßnahmen-Konzeption berücksichtigt werden (vgl. Abbildung 5 und Anhang 5).



Abbildung 5: Wünsche & Ziele als Ergebnis des Unternehmensworkshops

[Eigene Aufnahme]

Öffentlicher Workshop zur Maßnahmen-Konzeption

Die Öffentlichkeit und alle interessierten Bürger*innen der Gemeinde Nottuln waren am 03.11.2022 ein weiteres Mal zu einer öffentlichen Veranstaltung eingeladen. Thema der Veranstaltung im Forum des Rupert-Neudeck-Gymnasiums ist die Vorstellung von Zwischenergebnissen sowie den daraus abgeleiteten Potenzialen und Leitzielen gewesen.

Auf Grundlage des Zwischenstandes wurden daraufhin gemeinsam mit den Teilnehmenden Maßnahmen-Ideen diskutiert und an Stellwänden festgehalten. Die Maßnahmen-Ideen stellen eine wichtige Grundlage für die finale Maßnahmen-Entwicklung dar und zeigen dem Projektteam die gewünschte Richtung der zukünftigen Mobilität in Nottuln auf. Die Ergebnisse des Workshops sind als Anhang 7 beigefügt.

Schüler*innen-Workshop

Junge Menschen nehmen in der Regel weniger häufig an öffentlichen Informations- oder Beteiligungsveranstaltungen teil. Dies hat sich auch im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung (s.o.) gezeigt.

Im Kontext des Themenfeldes Mobilität stellen jedoch insbesondere die jungen Menschen die zukünftig mobile Zielgruppe dar. Deren Ideen sind daher gleichermaßen zu berücksichtigen.

Um diese Zielgruppe zu erreichen, wurde ein Workshop mit Schüler*innen des Rupert-Neudeck-Gymnasiums durchgeführt. Am 08.11.2022 hat sich ein Sozialwissenschaften-Leistungskurs aus der Sekundarstufe II am Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln beteiligt. Unter Begleitung von Herrn Bartlett (Gemeinde Nottuln), Frau Hund (Gemeinde Nottuln) und Herrn Töns (energielenker) haben die Schüler*innen eine Doppelstunde lang das Thema nachhaltige Mobilität bearbeitet und diskutiert. Neben einer kurzen Umfrage zum Mobilitätsverhalten des Kurses stand vor allem die Sammlung von Stärken und Schwächen der aktuellen Mobilitätssituation in Nottuln – egal ob auf dem Schulweg oder in der Freizeit – im Fokus. Zum Abschluss wurden Ideen für Lösungsansätze gesammelt, wie die Mobilität in Nottuln nachhaltiger werden kann. Dabei wurden vor allem bessere Fahrradwege und Fahrradabstellmöglichkeiten aber auch ein verbessertes Nachtbusangebot zwischen Nottuln und Münster angesprochen (s. Anhang 6).



Abbildung 6: Workshop mit Schüler*innen des Sowi-LK am Rupert-Neudeck-Gymnasium

[A. Hund]

3. AUSGANGSSITUATION

Um einen Eindruck über die Rahmenbedingungen des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln zu gewinnen, werden weiterführend wesentliche Grundlagen dargestellt. Dabei wird zum einen auf den räumlichen Kontext und die kommunalen Basisdaten und zum anderen auf Pendler*innen-Verflechtungen sowie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung eingegangen. Mittels dieser Grundlagenermittlung sollen die örtlichen Grundlagen hinsichtlich des Themenfeldes Mobilität herausgestellt werden, damit das integrierte Mobilitätskonzept auf diese zugeschnitten werden kann.

3.1 RAUMSTRUKTUR

Die Gemeinde Nottuln liegt im Nordosten des Kreises Coesfeld in Nordrhein-Westfalen, etwa 20 km westlich des Oberzentrums Münster. Umgeben wird das Gemeindegebiet von fünf Nachbarkommunen. Im Uhrzeigersinn sind dies die Stadt Billerbeck und die Gemeinde Havixbeck im Norden, die Gemeinde Senden im Osten, die Stadt Dülmen im Süden sowie die Kreisstadt Coesfeld im Westen.

Siedlungsstrukturell verteilt sich die Gemeinde Nottuln auf vier Ortsteile sowie mehrere Bauerschaften. Der Ortsteil Nottuln hebt sich gegenüber den peripher gelegenen Ortsteilen durch eine kompaktere Bauweise sowie ein erhöhtes Einzelhandelsvorkommen hervor. Sowohl flächenmäßig als auch bevölkerungstechnisch stellt der Ortskern Nottulns den Siedlungsschwerpunkt und somit das Gemeindezentrum dar. Der Ortsteil Appelhülsen ist ähnlich kompakt und verfügt als einziger Ortsteil über einen Bahnanschluss, ist jedoch hinsichtlich der Einwohnerzahl deutlich kleiner.

Die Ortsteile sind in Entfernung zwischen 4,0 und 9,5 km Luftlinie zueinander divers über das Gemeindegebiet gestreut (vgl. Tabelle 2). Insbesondere vor dem Hintergrund der innergemeindlichen Erreichbarkeit gilt es die aufgeführten Distanzen weiterführend zu berücksichtigen, da vor allem die gute Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander von großer Wichtigkeit ist. Aus Gründen der Daseinsvorsorge (Erreichbarkeit Nahversorgung, Ärzte, weiterführende Schulen etc.) ist vor allem die Erreichbarkeit Nottulns aus den Ortsteilen wichtig.

Tabelle 2: Entfernung der Ortsteile untereinander

[Eigene Darstellung]

	Appelhülsen	Darup	Nottuln	Schapidetten
Appelhülsen		9,5 km	6,0 km	4,0 km
Darup	9,5 km		4,0 km	8,0 km
Nottuln	6,0 km	4,0 km		4,5 km
Schapidetten	4,0 km	8,0 km	4,5 km	

Das Münsterland ist ein durch Landwirtschaft geprägter Raum. Diesem Raum gehört die Gemeinde Nottuln an und mit Blick auf die gemeindliche Flächennutzung lässt sich die landwirtschaftliche Prägung auch auf Nottuln übertragen. Etwa 71 % der Gemeindefläche – welche insgesamt 85,67 km² umfasst – sind als landwirtschaftlich genutzte Flächen ausgewiesen. Auf Verkehrsflächen entfallen im Gegenzug etwa 6 % der Gemeindefläche (vgl. Abbildung 7).

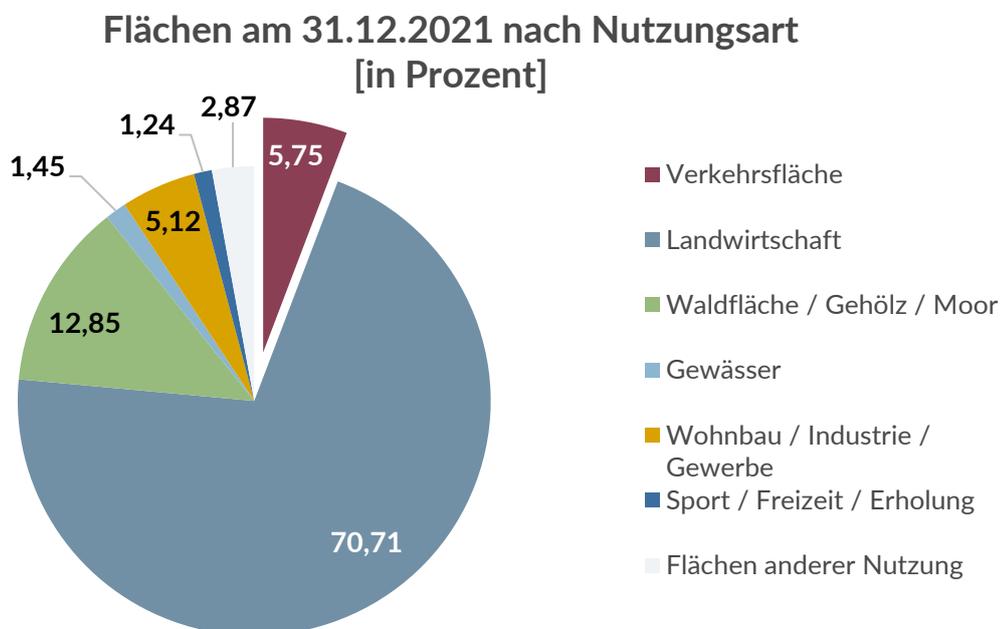


Abbildung 7: Flächen nach Nutzungsart
[Eigene Darstellung nach IT.NRW 2022a: 3]

Die Gemeinde Nottuln gilt als Grundzentrum im Regierungsbezirk Münster und ist sowohl Arbeits- als auch Wohnstandort. Stand 30.06.2020 waren 4.722 sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer*innen in der Gemeinde Nottuln angestellt bzw. beschäftigt. Von den Beschäftigten in der Gemeinde kamen 2020 3.130 Arbeitnehmer*innen aus anderen Gemeinden.

Topographie

Die Gemeinde Nottuln liegt inmitten des Münsterlandes. Topographisch ist das Münsterland aufgrund der geologischen Entwicklungen überwiegend wenig bewegt. Nicht zuletzt aufgrund dieser vorteilhaften Gegebenheiten ist das Fahrrad im Münsterland sehr beliebt. Eine Ausnahme von der ansonsten überwiegend flachen Topographie stellt das nördlich des Gemeindezentrums befindliche Naturschutzgebiet Baumberge dar. Bei den Baumbergen handelt es sich um den höchsten Höhenzug im Münsterland, welcher sich über das Gemeindegebiet hinaus nach Coesfeld, Billerbeck und Havixbeck erstreckt und somit eine naturräumliche Besonderheit bildet.

Von hier aus entspringt die Stever, welche in südöstliche Richtung Nottuln durchquert und nach ca. 58 km in die Lippe mündet. Südlich des Ortsteils Appelhülsen befinden sich außerdem die Rieselfelder Appelhülsen, ein 6,7 ha großes Naturschutzgebiet.

Schulen und KiTa's

Insgesamt befinden sich im Gemeindegebiet vier Grundschulen, eine Förderschule (Steverschule), eine Sekundarschule (Liebfrauenschule) und ein Gymnasium (Rupert-Neudeck-Gymnasium). Jeweils eine Grundschule befindet sich dabei in Darup (Sebastianschule) und Appelhülsen (Marienschule), alle anderen Schulen (Astrid-Lindgren-Schule und St. Martinus Grundschule) liegen im Ortskern Nottuln. Die St.-Bonifatius Grundschule in Schapdetten wurde mit Ablauf des Schuljahre 2014 / 2015 geschlossen.

Neben der Schullandschaft befinden sich auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln zudem 15 Kindergärten / Kindertagesstätten. In den Ortsteilen Darup und Schapdetten existiert jeweils eine Einrichtung, in Appelhülsen sind es drei Einrichtungen und die übrigen neun Einrichtungen sind allesamt in Nottuln ansässig (vgl. Abbildung 8).

Mit Blick auf die räumliche Verteilung der Schul- und KiTa-Standorte innerhalb des Gemeindegebiets ist weiterhin festzustellen, dass eine räumliche Konzentration von Schul- und KiTa-Standorten im Bereich Nottuln Süd / Schulzentrum vorliegt.

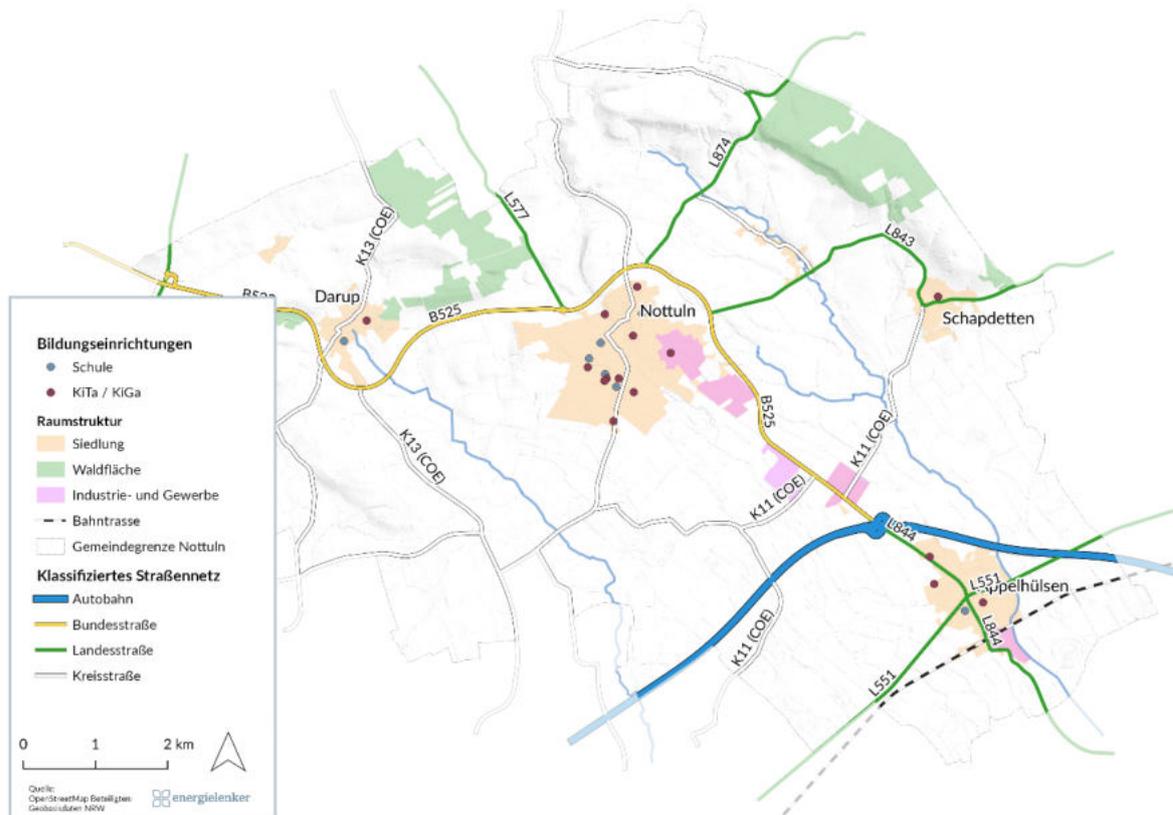


Abbildung 8: Standorte von Schulen und Kindergärten / Kindertagesstätten in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung]

Nahversorgung

Der zentrale Einkaufsbereich in Nottuln konzentriert sich entlang der Ortsdurchfahrt (Daruper Str., Potthof sowie Appelhülsener Str.). Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich an der Dülmener Str., der Heriburgstr. sowie im historischen Ortskern (überwiegend Geschäfte des täglichen Bedarfs).

Neben den Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern existieren jeweils ein Bäcker in Darup und Schapdetten sowie Lebensmitteleinzelhandel und weitere Geschäfte des täglichen Bedarfs in Appelhülsen.

Gesundheitswesen

Zur Grundversorgung der Bevölkerung zählt neben der Nahversorgung auch die Versorgung mit Einrichtungen des Gesundheitssektors. Dazu sind u. a. Krankenhäuser, (Fach-)Ärzte, Sanitätshäuser und Apotheken zu zählen.

In Nottuln befindet sich ein Teilstandort der Christophorus Kliniken mit der Klinik für Geriatrie und Allgemeine Innere Medizin. Darüber hinaus sind in Nottuln verschiedene (Fach-)Ärzte, mehrere Apotheken und ein Sanitätshaus ansässig.

Mit Ausnahme eines Zahnarztes (Darup) existieren in den Ortsteilen Darup und Schapdetten keine Einrichtungen der Gesundheitsversorgung. Die Bewohner*innen dieser Ortsteile sind hinsichtlich der Gesundheitsversorgung auf eine Verbindung in Richtung Nottuln oder einer Nachbarkommune angewiesen. In Appelhülsen ist sowohl eine ärztliche Versorgung als auch eine Apotheke vorhanden.

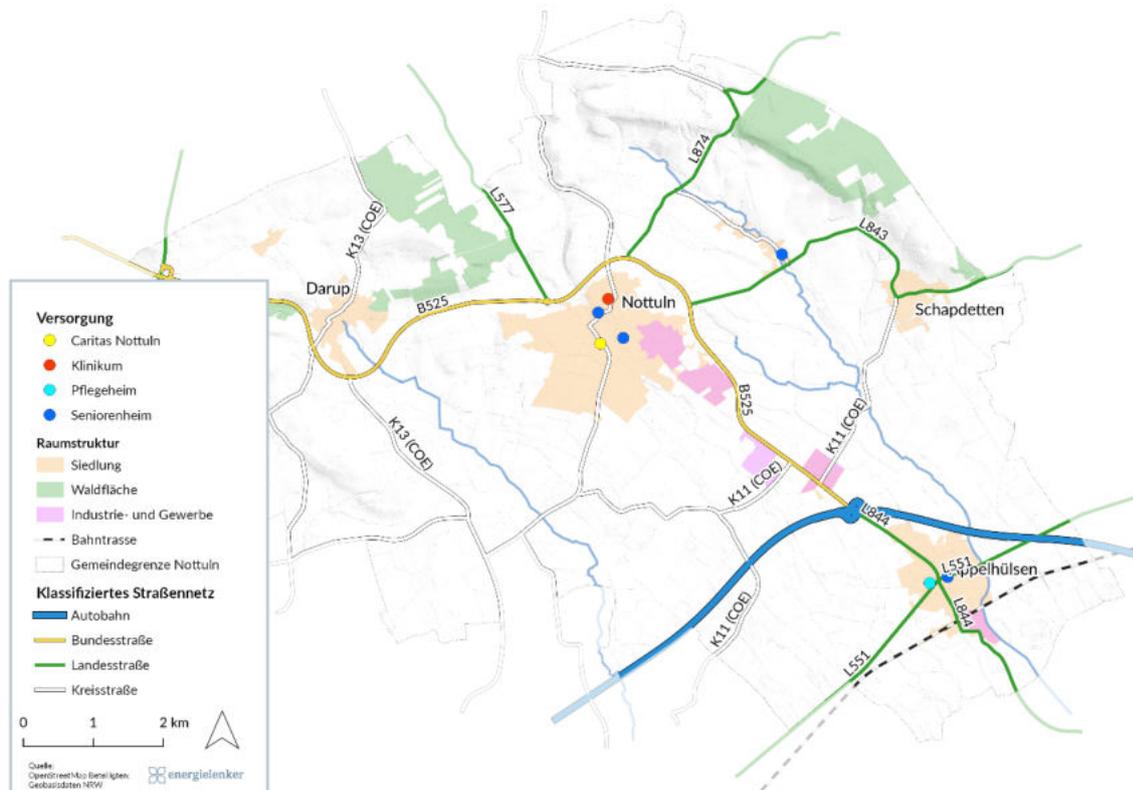


Abbildung 9: Pflege-Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln

[eigene Darstellung]

Tourismus

Im Bereich der touristischen Vermarktung arbeitet die Gemeinde Nottuln mit den Nachbarkommunen Coesfeld, Billerbeck, Havixbeck und Rosendahl zusammen. Gemeinsam wird durch die kommunale Arbeitsgemeinschaft Baumberge-Touristik das Naturschutzgebiet Baumberge vermarktet. Touristisch sind die Baumberge durch zahlreiche Wanderwege geprägt. Hervorzuheben sind diesbezüglich vor allem der ca. 30 km lange und als Qualitätsweg zertifizierte Ludgerusweg mit seinen insgesamt 14 Zugangswegen sowie der Jakobsweg. Ein Teilstück des weitbekannten Pilgerwegs führt ebenfalls durch die Baumberge (vgl. Baumberge-Touristik 2022b).

Neben dem Wandertourismus ist die Baumberge-Region zudem bei Radfahrenden sehr beliebt. Das Gebiet der Gemeinde Nottuln wird diesbezüglich von lokalen und regionalen Radwegeverbindungen durchkreuzt. Dies sind die 100-Schlösser-Route, die Sandsteinroute und die SteverLandRoute (vgl. Baumberge-Touristik 2022a).

Den Gästen stehen in insgesamt 11 Beherbergungsbetrieben knapp 500 Betten zur Verfügung. Im Jahr 2019 wurden fast 60.500 Übernachtungen gezählt, wobei es insbesondere die Jugendherberge in Nottuln hervorzuheben gilt. In den Sommermonaten stellt das unweit der Jugendherberge gelegene Wellenfreibad ein Ausflugsziel für Jugendliche und Erwachsene aus Nottuln und dem Umland dar.

Siedlungsentwicklung

Zur Deckung des Wohnraumbedarfs sind in der Gemeinde Nottuln in den vergangenen Jahren zusätzliche Baugebiete erschlossen worden. Dabei handelt es sich insbesondere um ein Quartier im Bereich Uphovener Weg / Hagenstraße / Havixbecker Str. sowie um das Quartier Hellerstraße / Kapellenweg im nördlichen Teil Appelhülsens. Der Zuzug bzw. die Ansiedlung von Wohnbebauung nimmt in der Regel direkten und indirekten Einfluss auf die Mobilitätssituation vor Ort. Ausdruck dessen kann u. a. ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sein.

Um den Wohnraumbedarf auch zukünftig decken zu können, ist die Ausweisung weiterer Baugebiete vorgesehen. Dabei handelt es sich vor allem um ein Gebiet südlich des Lerchenhains (Lerchenhain II) im Süden Nottulns sowie um weitere Flächen im Bereich Fasanenfeld (Fasanenfeld II) im Nordwesten Nottulns.

In Abhängigkeit des Wegezwecks fällt die Verkehrsmittelwahl häufig unterschiedlich aus (vgl. Kap. 3.4). Aus diesem Grund ist zu empfehlen, dass Mobilitätsbelange im Rahmen der Siedlungsflächenerweiterung frühzeitig berücksichtigt werden sollten.

Industrie und Gewerbeflächen

Im Südosten des Gemeindezentrums Nottuln an der Appelhülsener Str. liegt das größte Industrie- und Gewerbegebiet Nottulns. Südlich des Ortsteils Nottuln befinden sich an der B525 zwei weitere Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzung. Das Gewerbegebiet Beisenbusch liegt dabei unmittelbar neben der A43. Ein viertes Gewerbegebiet befindet sich im Ortsteil Appelhülsen, direkt an der Bahnstrecke Münster-Essen.

Im Bereich des vorhandenen Gewerbegebietes Beisenbusch ist mit Beschluss des Gemeinderates vom 13. Dezember 2022 die Ansiedlung eines Logistikzentrums mit einem Gesamtflächenvolumen von 40.000 m² genehmigt worden. Die Errichtung des Logistikzentrums wird sich langfristig auf die Mobilitätssituation im genannten Bereich auswirken.

3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

In der Gemeinde Nottuln leben rund 20.246 Einwohner*innen (Stand: 31.12.2021). Setzt man die Bevölkerungszahl mit der Gemeindefläche von 85,67 km² in Relation, so ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 238,7 Einwohner*innen pro km². Im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des Kreises Coesfeld (ca. 198,5 EW/km²) ist die Gemeinde Nottuln dichter besiedelt. Im Vergleich zur durchschnittlichen Bevölkerungsdichte des Landes Nordrhein-Westfalen von ca. 525,5 Einwohner*innen pro km² ist die Gemeinde Nottuln allerdings weitaus weniger dicht besiedelt. Eine geringe Bevölkerungsdichte ist häufig ein Charakteristikum ländlicher Räume und eine Herausforderung der Mobilitätsplanung und -entwicklung, da im Vergleich zu dicht besiedelten Räumen größere Distanzen zurückgelegt werden müssen.

In der Gemeinde Nottuln verteilen sich die Einwohner*innen auf vier Ortsteile, welche sich hinsichtlich der Bevölkerungszahl deutlich unterscheiden (Stand 31.12.2021):

- ▶ Appelhülsen (4.746 Einwohner*innen)
- ▶ Darup (2.146 Einwohner*innen)
- ▶ Nottuln (12.083 Einwohner*innen)
- ▶ Schapdetten (1.271 Einwohner*innen)

Zwischen 1990 und 2005 hat sich die Bevölkerungszahl Nottulns positiv entwickelt, in den darauffolgenden Jahren bis 2015 war sie jedoch rückläufig. Erst nach 2015 ist erneut ein Wachstum der Bevölkerungszahl zu verzeichnen. Die Bevölkerungsprognose des statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen sieht ein moderates Bevölkerungswachstum bis 2040 vor (vgl. Abbildung 10). Die im Rahmen dieser Prognose ermittelte Bevölkerungszahl für 2025 wurde bereits durch die amtliche Bevölkerungszahl 2021 übertroffen.

Bevölkerungsentwicklung und -prognose der Gemeinde Nottuln

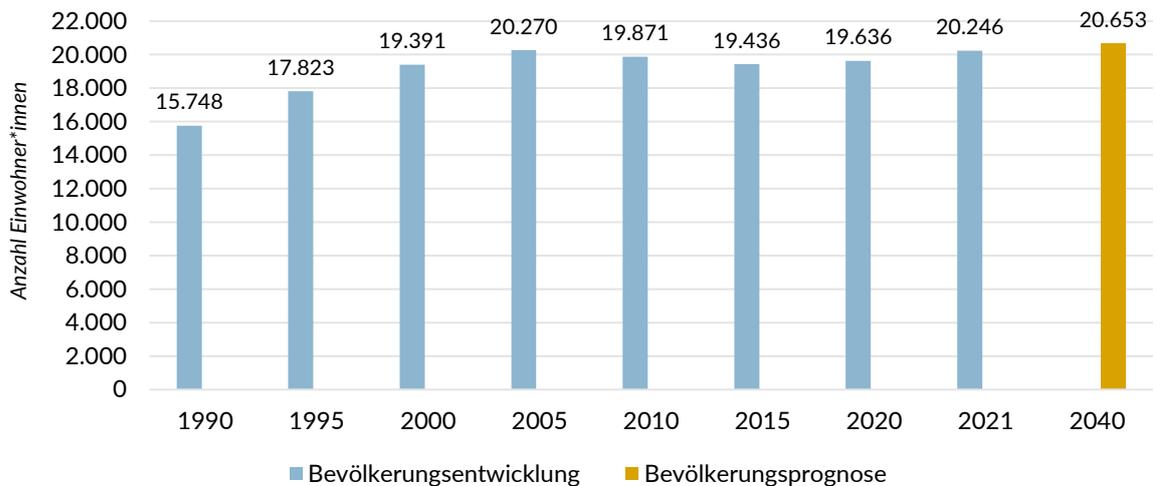


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Nottuln zwischen 1990 und 2021

[Eigene Darstellung nach Gemeinde Nottuln 2022; IT.NRW 2022a]

Ein weiteres Charakteristikum des ländlichen Raumes stellt der demographische Wandel bzw. die zunehmende Alterung der Bevölkerung dar. Modellrechnungen gehen davon aus, dass die Bevölkerungszahl Nottulns bis ins Jahr 2040 weiter steigen wird. Gleichzeitig wird allerdings auch der Anteil der Personen mit einem Alter von mehr als 65 Jahren deutlich zunehmen und der Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen kontinuierlich rückgängig sein (vgl. Abbildung 11).

Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Nottuln

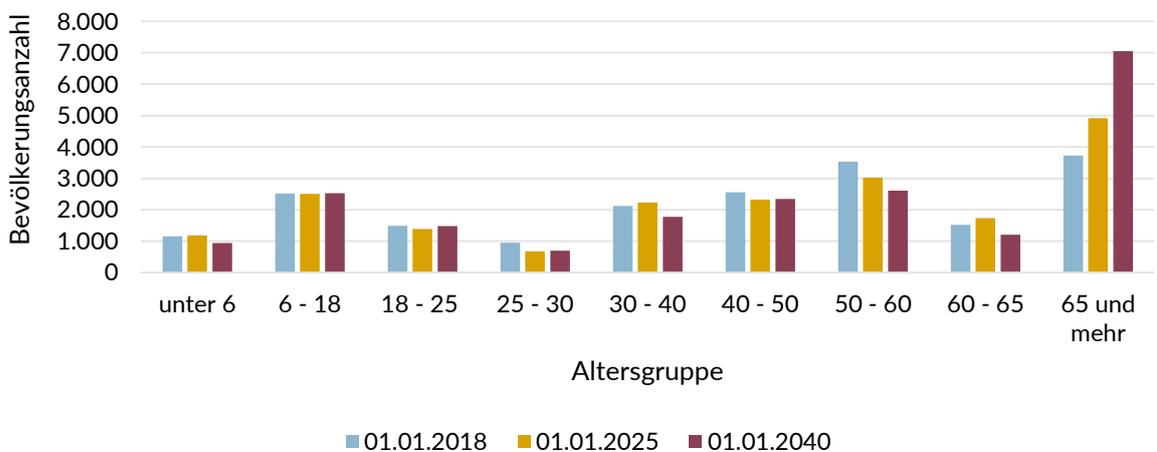


Abbildung 11: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung nach IT.NRW 2022a]

Der demographische Wandel stellt die Gemeinde Nottuln heute und auch zukünftig vor weitreichende Herausforderungen, wovon die Bereiche Mobilität und Verkehr unmittelbar betroffen sind, denn um die Mobilität der Bevölkerung weiterhin gewährleisten zu können, muss diese für bestimmte Alters- und Bevölkerungsgruppen entsprechend gestaltet werden. Es gilt somit die Mobilitätsangebote in der Gemeinde Nottuln u. a. barrierefrei, niedrigschwellig und familienfreundlich zu gestalten. Mit dem integrierten Mobilitätskonzept wird ein Grundstein für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde gelegt. Zudem können Mobilitätsangebote zukunftsfähig auf die Bevölkerung zugeschnitten werden.

Bezüglich der Wanderungsbewegungen verzeichnet die Gemeinde Nottuln insgesamt ein leicht positives Wanderungssaldo. Dabei ist allerdings herauszustellen, dass besonders Menschen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren abwandern. Die Fortzüge dieser Bevölkerungsgruppe sind vermutlich in Ausbildung oder Studium begründet.

Demgegenüber stehen allerdings Zuzüge in den Altersgruppen der unter 18-Jährigen sowie der 30 bis unter 50-Jährigen, was auf einen Zuzug von Familien bzw. eine Rückkehr in den „Geburtsort“ schließen lässt (IT.NRW 2022a). Die größten Zu- und Abwanderungsströme stehen in Verbindung mit der Stadt Münster (IT.NRW 2022a).

Vor diesem Hintergrund kann ggf. mehr und günstiger Wohnraum sowie eine gute Erreichbarkeit Münsters mit öffentlichen Verkehrsmitteln einen Anreiz schaffen, dass die Bevölkerungsgruppe der 18 bis unter 25-jährigen nicht fortzieht.

3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN

3.3.1 Interkommunale Verbindungen

Straßennetz

Die Gemeinde Nottuln wird durch Straßen aller Straßenklassifizierungen erschlossen. Neben den Bundes- und Landesstraßen – welche die überregionalen Verbindungen ermöglichen – verlaufen Kreis- und Gemeindestraßen durch Nottuln. Diese stellen Verbindungs- und Zubringerstraßen zu den umliegenden höherklassigen Straßen dar (vgl. Abbildung 12).

Das südliche Gemeindegebiet wird von der Autobahn 43 durchquert. Von dort aus besteht ein direkter Autobahnanschluss an die Gemeinde über die Landesstraße 844 nach Appelhüsen sowie über die B525 nach Nottuln und Darup. Seit 2018 ist die Ortsumfahrung Nottuln / B525n für den Verkehr freigegeben. Seitdem wird der Verkehr auf der Achse (Coesfeld -) Darup – Nottuln – A43 um den Hauptsiedlungsbereich Nottuln herumgeführt. Dies hat eine Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der Ortsdurchfahrt Nottulns zur Folge (vgl. Kap. 5.1.1).

Von Nottuln aus führt weiterhin die L577 nach Norden Richtung Billerbeck, die L874 nach Nordosten Richtung Havixbeck und die L843 nach Osten Richtung Schapdetten und Roxel (Münster). Außerdem verläuft die L551 von Südwesten nach Nordosten durch Appelhülsen und bietet Verbindungen nach Buldern sowie Bösensell (Senden) und Albachten (Münster).

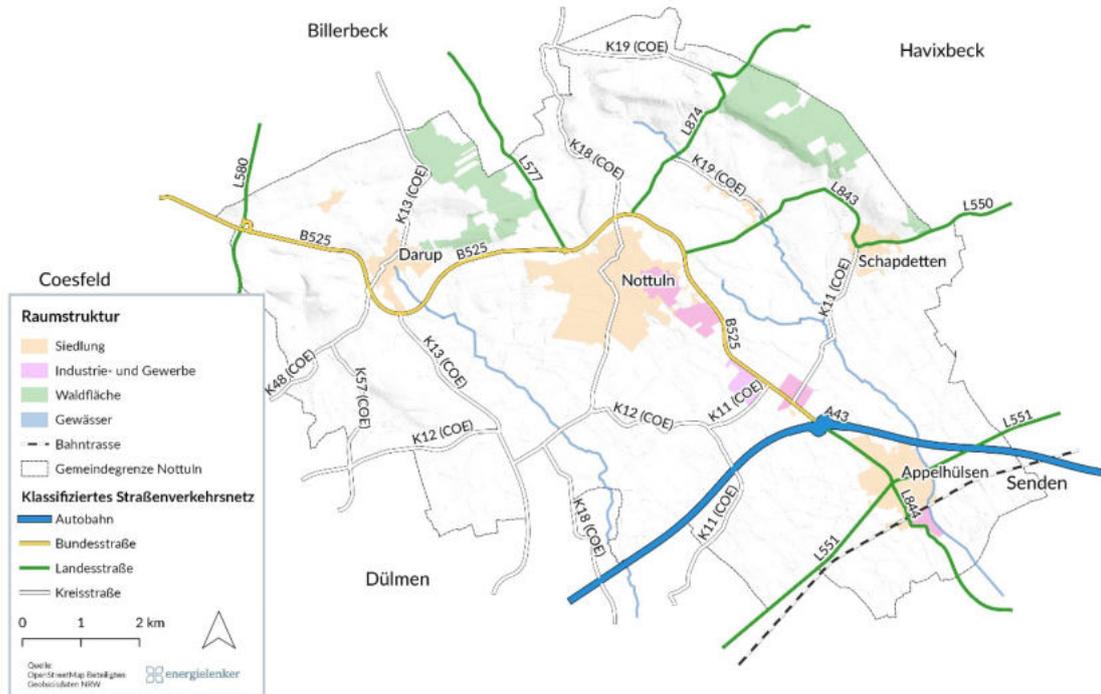


Abbildung 12: Übersichtskarte Nottuln

[Eigene Darstellung]

Straßengebundener ÖPNV

Nottuln verfügt über einige Buslinien, die das Gemeindegebiet untereinander verbinden sowie Anschluss in Richtung der Nachbarkommunen ermöglichen. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über ausgewählte (über-)regionale Linien (vgl. Tabelle 3):

Tabelle 3: Übersicht Straßengebundener ÖPNV auf Nottulner Gemeindegebiet

[Eigene Darstellung]

Linie	Verbindungstyp	Linienverlauf
S60	SchnellBus	Darup – Nottuln – Münster
R62	RegioBus	Coesfeld – Darup – Nottuln
R63	RegioBus	Nottuln – Roxel – Münster
C85	CityBus	Nottuln – Appelhülsen, Bf.
T65 / 565 / 660	SchulBus / TaxiBus	Dülmen – Rorup – Darup
T67	TaxiBus / SchulBus	Billerbeck – Nottuln
B31 / B32	BürgerBus	Nottuln – Havixbeck – Tilbeck
B61	BürgerBus	Nottuln – Billerbeck
N8	NachtBus	Legden – Holtwick – Coesfeld – Nottuln – Münster

Schienengebundener ÖPNV

Die Gemeinde Nottuln ist über den Bahnhof Appelhülsen an den überregionalen Schienenverkehr angebunden. Am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen besteht Anschluss an die Bahnstrecke Essen – Münster. Die Züge der Linie RE42 (Münster – Essen / Mönchengladbach) halten hier einmal pro Stunde.

Radwegenetz

Das Radwegenetz in der Gemeinde Nottuln wird von mehreren touristischen Radrouten geprägt. Zu nennen sind die „StevertalRoute“, die „Baumberger Sandsteinroute“ und Teilstrecken der 100-Schlösser-Route. Die erstgenannte Route beginnt in Nottuln und verläuft entlang des Stevertals über Appelhülsen, Senden, Lüdinghausen und Selm, um schließlich in Haltern am See zu enden. Die Baumberger Sandsteinroute ist eine Rund-Route, die durch die Nachkommunen sowie die Ortsteile der Gemeinde Nottuln führt. Darüber hinaus verlaufen einige Teilstrecken der 100-Schlösser-Route, wobei es sich um eine insgesamt 960 Kilometer lange Route im gesamten Münsterland handelt, durch Nottuln.

Zusätzlich zu den touristischen Radrouten umfasst das landesweite Radverkehrsnetz NRW Verbindungen bzw. Wirtschaftswege zwischen Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Die einheitliche Beschilderung (rot-weiße Schilder) gibt Auskunft über Fern- und Nahziele inkl. Kilometerangabe und wird teilweise durch Piktogramme ergänzt. Anders als die direkten Verbindungen entlang der Hauptverkehrsachsen, erfolgt die Wegführung des Radverkehrsnetzes NRW größtenteils abseits auf Wirtschaftswegen.

Eine detailliertere Betrachtung des Radverkehrsnetzes in der Gemeinde Nottuln, wobei auch die Netzvollständigkeit sowie die Netzbeschaffenheit betrachtet werden, erfolgt in Kap. 5.3.4.

3.3.2 Pendler*innen-Verflechtungen

Weitere Grundlagen hinsichtlich des Themenfeldes Mobilität stellen die gemeindlichen Pendler*innen-Daten dar. Als Pendler*in wird eine Person bezeichnet, die einen periodischen Wechsel zwischen Wohnort und Arbeit- / Ausbildungsort vornimmt und dabei eine Gemeindegrenze überschreitet (Berufs- / Ausbildungspendler*innen). Pendler*innen-Daten sind deshalb im Rahmen des Mobilitätskonzeptes von Interesse, da durch den täglichen Weg von und zu der Arbeitsstätte Verkehr erzeugt wird.

Aktuellen Daten aus dem Jahr 2021 zufolge pendeln 7.966 Menschen arbeitsbedingt aus der Gemeinde Nottuln heraus. Die Hauptziele stellen dabei Münster (3.468 Personen), Coesfeld (825 Personen) und Dülmen (562 Personen) dar. Gleichzeitig lassen sich jedoch auch Einpendler*innen-Ströme nach Nottuln verzeichnen. Dies sind 3.835 Personen, welche ebenfalls vor allem aus Dülmen (695 Personen), Münster (685 Personen) und Coesfeld (361 Personen) stammen (vgl. Pendleratlas Deutschland 2022).

Aus den Ein- und Auspendler*innen-Daten lässt sich weiterführend das Pendler*innen-Saldo bestimmen. Dies gibt das Verhältnis zwischen der Gesamtanzahl an Einpendelnden (3.835) und Auspendelnden (7.966) an.

Für die Gemeinde Nottuln liegt ein negatives Pendler*innen-Saldo in Höhe von 4.131 Personen vor. Dies bedeutet, dass mehr Personen aus Nottuln auspendeln als im Gegenzug von Außerhalb nach Nottuln einpendeln.

Den Pendler*innen-Daten der Gemeinde Nottuln ist weiterführend zu entnehmen, dass wesentliche Pendler*innen-Verflechtungen mit den Städten Coesfeld, Dülmen und Münster bestehen. Hinsichtlich des Themenfeldes Mobilität und auch für das Mobilitätskonzept gilt es diese Achsen zu berücksichtigen, da Pendler*innen-Verkehre einen Großteil des Gesamtverkehrsaufkommens ausmachen und dahingehend enormes Potenzial zur Reduktion von Verkehr bieten.

Ein- und Auspendler*innen-Zahlen in der Gemeinde Nottuln (2015-2021)

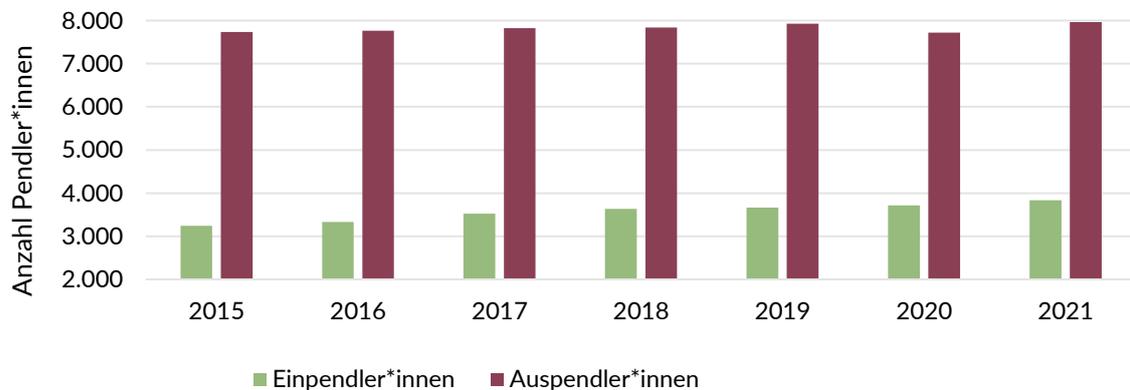


Abbildung 13: Entwicklung der Ein- und Auspendler*innen in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung nach IT.NRW 2022]

Bei Betrachtung der Entwicklung der Ein- und Auspendler*innen-Daten in den vergangenen Jahren (vgl. Abbildung 13) ist festzustellen, dass die Zahl der berufsbedingt auspendelnden Personen in Nottuln nur geringfügig um etwa 200 Personen angestiegen ist. Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der berufsbedingt nach Nottuln einpendelnden Personen um ca. 600 Personen gestiegen. Trotz des Anstiegs der Einpendler*innen ist weiterhin ein deutliches Pendler*innen-Defizit zu erkennen.

3.4 MOBILITÄT IN NOTTULN

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bürger*innen der Gemeinde Nottuln werden sowohl allgemeine Grunddaten zur Mobilität als auch insbesondere die Verkehrsmittelwahl bzw. der daraus abgeleitete Modal Split als aussagekräftiger Indikator herangezogen. Der Modal Split gibt Auskunft darüber, wie hoch der Anteil verschiedener Verkehrsträger am Gesamtaufkommen aller Wege ausfällt. Für die Gemeinde Nottuln liegen keine eigenständigen Modal Split-Daten vor, sodass weiterführend auf die Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsuntersuchung des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2016 zurückgegriffen wird.

An normalen Werktagen verlassen 85 % der Bevölkerung das Haus und es werden pro Person durchschnittlich 3,5 Wege zurückgelegt. Im Mittel dauert jeder Weg ungefähr 20 Minuten bei einer durchschnittlichen Distanz von 10,6 km. Pro Tag werden insgesamt 71 Minuten für Ortsveränderungen aufgewendet (vgl. Kreis Coesfeld 2017).

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Untersuchung zur Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigt, dass 92 % der Haushalte des Kreises Coesfeld mindestens einen Pkw besitzt, 45 % haben zwei oder mehr Autos zur Verfügung. Die Fahrradverfügbarkeit ist mit 1040 Fahrrädern auf 1000 Einwohner*innen sehr hoch. 87 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad und 18 % aller Haushalte haben ein Elektrofahrrad zur Verfügung. Im Vergleich zu der hohen Verfügbarkeit von individuellen Verkehrsmitteln ist der Anteil an Menschen, die eine Zeitkarte für den ÖPNV besitzen mit 15 % sehr gering. Den größten Teil machen hier die Schüler*innen mit 7 % aus (vgl. Kreis Coesfeld 2017).

Modal Split

Im Kreis Coesfeld entfallen etwa 58 % aller Wege auf den MIV/Pkw-Verkehr. Auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds – welcher den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr umfasst – entfallen in Summe 41 %. Diese lassen sich wiederum in 24 % Radverkehrsanteil, 11 % Fußverkehrsanteil und 6 % Anteil des öffentlichen Verkehrs aufsplitten. Bereits heute wird im Kreis Coesfeld etwa jeder vierte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt.

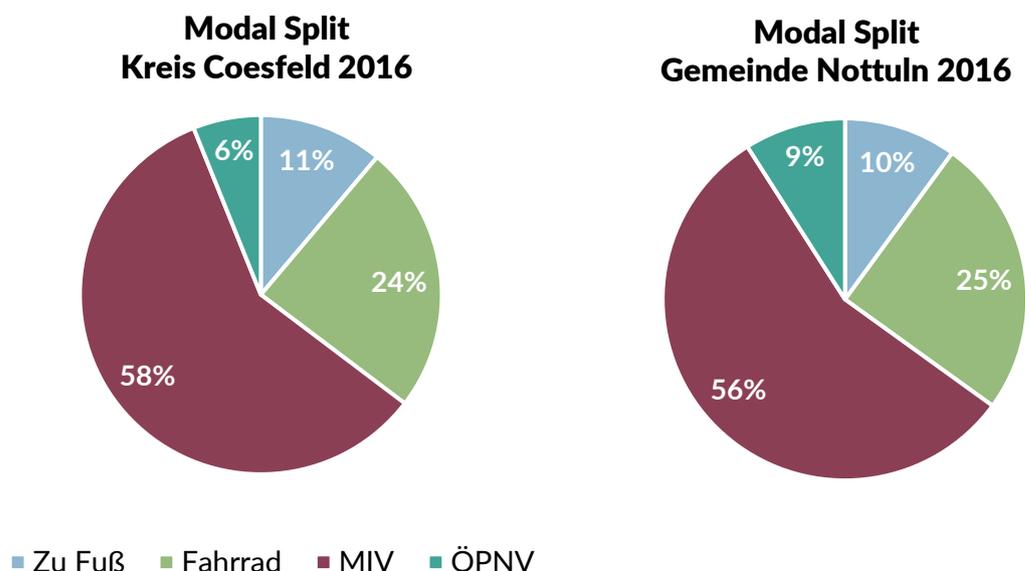


Abbildung 14: Gegenüberstellung Modal Split Kreis Coesfeld und Gemeinde Nottuln 2016

[Eigene Darstellung nach Daten des Kreis Coesfeld 2017]

Neben der kreisweiten Darstellung lassen sich den Ergebnissen der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Coesfeld zudem gemeindespezifische Daten für Nottuln entnehmen. Wesentliche Abweichungen des Modal Split von Nottuln gegenüber dem Kreisweiten Modal Split sind nicht erkennbar. Mit 56 % Anteil ist auch in der Gemeinde Nottuln der MIV der dominante Verkehrsträger. Erkennbar ist jedoch, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Nottuln drei Prozentpunkte höher ausfällt (9%) als auf der Ebene des Kreises (vgl. Abbildung 14). Ausschlaggebend hierfür könnte u. a. der vorhandene Anschluss an den schienengebundenen Personennahverkehr sowie die Schnellbuslinie in Nottuln sein.

Bezüglich des demographischen Einflusses auf die Verkehrsmittelwahl lässt sich feststellen, dass mit der Volljährigkeit von der Möglichkeit des eigenständigen Fahrens eines Pkw Gebrauch gemacht wird. Die alternativen Mobilitätsangebote liefern offensichtlich kein überzeugendes Argument, um diese weiterhin zu nutzen. Im Gegenteil: Der Anteil der Pkw-Fahrer*innen am Gesamtverkehrsaufkommen steigt sprunghaft auf 50 % bei den weiblichen und 55 % bei den männlichen Autofahrer*innen an.

Die Nutzung des ÖPNV sinkt mit der Alterung dagegen erheblich. Menschen über 65 Jahren nutzen Bus und Bahn nahezu gar nicht mehr (vgl. Abbildung 15). Der ÖPNV ersetzt also nicht den Rückgang der Nutzung des Pkws bei Menschen ab 65 Jahren. Dies könnte für ein nicht altersgerechtes Angebot im ÖPNV sprechen. Hinsichtlich des oben erwähnten demographischen Wandels muss der ÖPNV entsprechend altersgerecht ausgebaut werden.

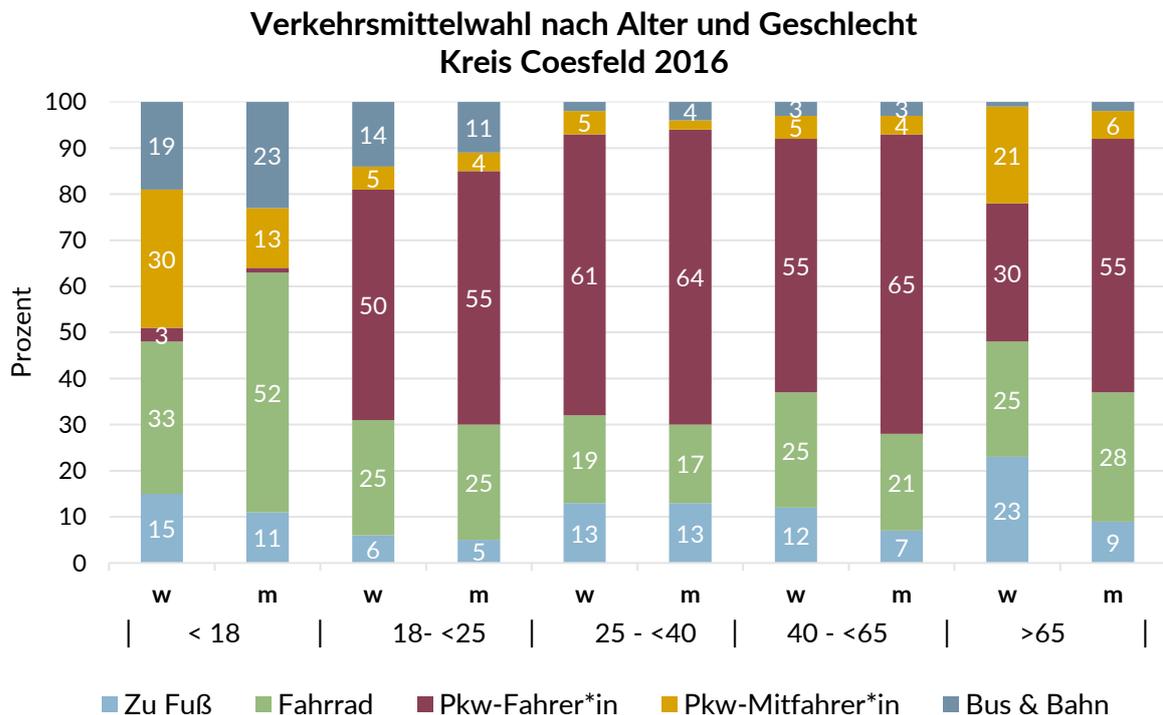


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

[Eigene Darstellung]

Weiterhin ist auffällig, dass in der Altersgruppe der über 65-jährigen ein deutliches Ungleichgewicht der Pkw-Nutzung zwischen Frauen und Männern besteht. Frauen in dieser Altersklasse gehen deutlich häufiger zu Fuß (23 % Wegeanteil) und nutzen gleichzeitig deutlich weniger oft das Auto (30 % Wegeanteil). Männer hingegen bewältigen lediglich 9 % der Wege zu Fuß und nutzen entsprechend für 55 % der Wege das Auto.

Multimodales Verkehrsverhalten

Um Verlagerungspotenziale abzuschätzen, ist es notwendig zu analysieren, wie hoch der Anteil der Personen ist, die verschiedene Verkehrsmittel (an verschiedenen Tagen) nutzen (= multimodales Verkehrsverhalten) (vgl. Abbildung 16):



Abbildung 16: Differenzierung Multimodalität / Intermodalität

[Eigene Darstellung]

Für den Kreis Coesfeld zeigen die Daten, dass 36 % der Bevölkerung ein multimodales Verkehrsverhalten vorweisen. Dabei werden im Wochenverlauf vor allem der Pkw und das Fahrrad genutzt. Der Teil der Bevölkerung, welcher für alle Wege dasselbe Verkehrsmittel nutzt (= monomodales Verkehrsverhalten), nutzt zu 36 % ausschließlich den Pkw und zu 18 % ausschließlich das Fahrrad (vgl. Kreis Coesfeld 2017).

Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen lassen sich die Daten des Kreises Coesfeld auf die Gemeinde Nottuln übertragen. Hierbei wird deutlich, dass auf den Wegen zwischen 0 bis 2 km Fuß- und Radverkehre dominieren. Der ÖPNV wird hier nicht genutzt. Ab einer Strecke zwischen 2 und 5 km überwiegt der MIV leicht gegenüber dem Fuß- und Radverkehr (vgl. Abbildung 17). Hier hängt die Wahl des Verkehrsmittels vermutlich stark vom Wegezweck ab (siehe unten).

Ab einer Schwelle von 5 km dominiert der MIV die Verkehrsmittelwahl deutlich. Zwar steigt auch der Anteil des ÖPNV, dieser beläuft sich allerdings maximal auf 15 % (vgl. Kreis Coesfeld 2017).

Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge Kreis Coesfeld 2016

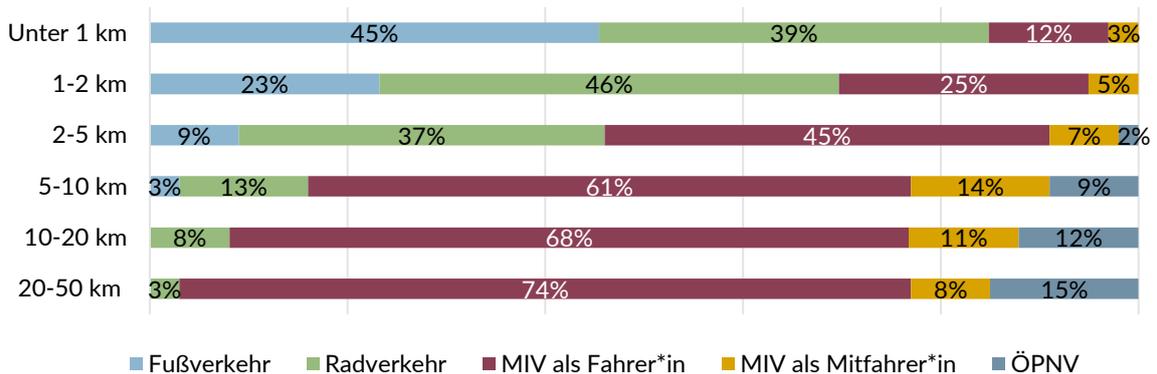


Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

[Eigene Darstellung nach Kreis Coesfeld 2017]

Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecke

Den Daten der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken im Kreis Coesfeld ist zu entnehmen, dass besonders auf Arbeitswegen und zu geschäftlichen Zwecken die Wahl auf den MIV fällt (vgl. Abbildung 18). Rund 70 % der Wege dieses Wegezwecks entfallen auf den Motorisierten Individualverkehr. Der MIV-Anteil verringert sich auf Versorgungswegen und privaten Erledigungen etwas und liegt bei durchschnittlich 53 %. Der Fuß- und Radverkehr gewinnt hier etwas an Bedeutung. Auf Freizeitwegen ist die Wahl zwischen dem MIV und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ausgeglichen. Lediglich auf Ausbildungswegen übersteigen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die des MIV. Hier wird mit einem Anteil von 31% der ÖPNV so viel genutzt wie bei keinem anderen Wegezweck (vgl. Kreis Coesfeld 2017).

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Kreis Coesfeld 2016

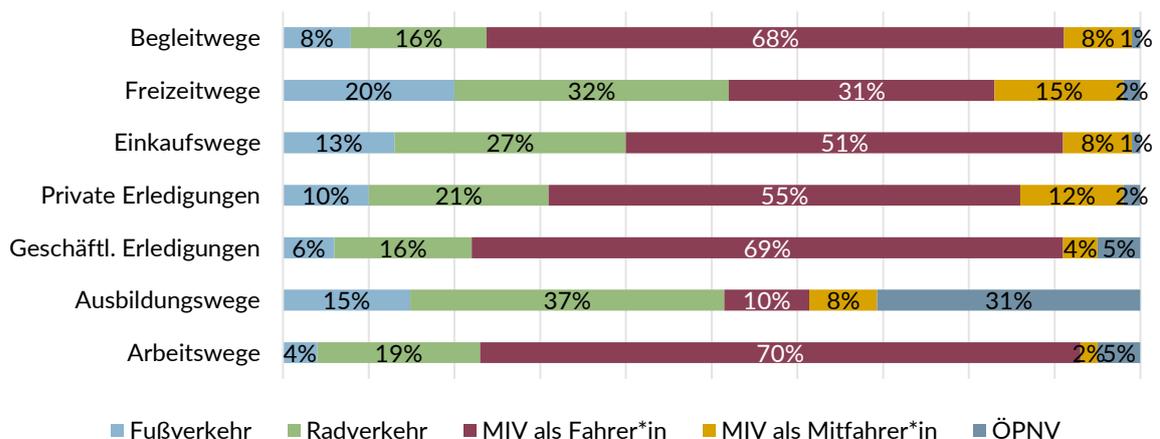


Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

[Eigene Darstellung nach Kreis Coesfeld 2017]

4. BEFRAGUNGEN ZUM VORHANDENEN MOBILITÄTSANGEBOT

4.1 HAUSHALTSUMFRAGE

Die anonymisierte Haushaltsumfrage für die Gemeinde wurde in engem Austausch mit der Gemeindeverwaltung konzipiert und orientiert sich im weitesten Sinne an standardisierten Modal-Split-Erhebungen in Nordrhein-Westfalen. Die Umfrage der Gemeinde Nottuln hatte nicht den Anspruch der Repräsentativität, es wurden jedoch aufgrund der vergleichbaren Fragenkonzeption vergleichbare Ergebnisse zu denen der repräsentativen Haushaltsbefragung des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2016 erzielt. Der Fragebogen ist als Anhang 1 beigefügt.

Die Umfrage wurde zwischen dem 25. Mai und dem 17. Juli 2022 durchgeführt. Während dieses Zeitraums stand es allen Bürger*innen aus Appelhülsen, Darup, Nottuln und Schapdetten offen, sich über ein Online-Tool oder schriftlich zu beteiligen. Über das Online-Tool standen Informationen zum Ablauf der Umfrage sowie Kontaktdaten von Ansprechpersonen zur Verfügung. Die Öffentlichkeit wurde über verschiedene Informationskanäle (Tageszeitung, Gemeindehomepage, Social Media, während Präsenzveranstaltungen) über die Umfrage informiert und zur Teilnahme motiviert. Die breite Streuung der Informationen wurde so angelegt, dass möglichst viele Personen und unterschiedliche Zielgruppen gleichermaßen angesprochen werden. Insbesondere die regelmäßigen Pressemitteilungen durch die Verwaltung haben zudem den offiziellen Charakter der Umfrage unterstrichen.

Insgesamt haben sich 313 Personen an der Haushaltsumfrage beteiligt. Dies entspricht ca. 1,55 % der Bevölkerung der Gemeinde Nottuln. Dieser Wert wäre für eine repräsentative Haushaltsbefragung ausreichend gewesen, wenngleich es zu relativieren gilt, dass die Haushalte im vorliegenden Fall nicht zufällig ausgewählt wurden, sondern die Teilnehmer*innen freiwillig die Umfrage ausfüllen konnten.

Nachfolgend werden ausgewählte Ergebnisse je Fragenkategorie vorgestellt und erläutert.

Soziodemographische Grunddaten

Eine Auswertung der befragten Personen zeigt, dass das Verhältnis zwischen befragten Frauen (47,1 %) und Männern (52,9 %) relativ ausgeglichen ist. Anders stellt es sich bei der Alterszusammensetzung dar. Die Altersgruppe der 56- bis 65-Jährigen hat sich mit 23,8 % am häufigsten beteiligt, gefolgt von den Altersgruppen der 36- bis 45-Jährigen (22,1 %) und 46- bis 55-Jährige (21,3 %). Vor allem die Altersgruppen der unter 18-Jährigen (0,8 %) und der 18- bis 25-Jährigen (2,9 %) haben sich vergleichsweise wenig beteiligt.

Um mit dem Mobilitätskonzept der Gemeinde Nottuln auch dieser Ziel- und Altersgruppe zu entsprechen, wurde im Rahmen des Partizipationsprozesses (vgl. Kap. 2.3) ein Eigenes Beteiligungsformat in dieser Altersgruppe bzw. der Zielgruppe durchgeführt.

Im Rahmen der Abfrage der soziodemographischen Grunddaten wurde zudem der Wohnort der Teilnehmenden abgefragt. Die Bewohner*innen verteilen sich folgendermaßen: 56 % in Nottuln, 20 % in Darup, 14 % in Schapdetten und lediglich 6 % in Appelhülsen. Die verbleibenden 4 % gaben einen anderen Wohnort an. Abschließend ist hinsichtlich der Wohnortverteilung festzuhalten, dass diese nicht die reale Bevölkerungsverteilung der Gemeinde Nottuln widerspiegelt.

Berufliche Mobilität

Im Rahmen der Abfrage nach der beruflichen Mobilität konnte ermittelt werden, dass in 62,9 % aller Haushalte der Befragten ein Zweit- oder Drittwagen vorhanden ist. Dabei kommt dem privaten Pkw insbesondere für berufliche Wege eine besondere Bedeutung zu, denn 59,6 % der Befragten gaben an, dass sie den Eigenen Pkw (fast) täglich für den Arbeitsweg nutzen. Ähnlich wie den Ergebnissen der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Coesfeld zu entnehmen ist, stellt der MIV auch für die Bürger*innen der Gemeinde Nottuln das dominante Verkehrsmittel für den Arbeitsweg dar (vgl. Abbildung 19). Diese Erkenntnis wird zudem dadurch unterstützt, dass weitere 20,9 % der Befragten angegeben haben, dass sie den Eigenen Pkw 2–4-mal pro Woche für den Arbeitsweg nutzen.

Verkehrsmittel für den Arbeitsweg

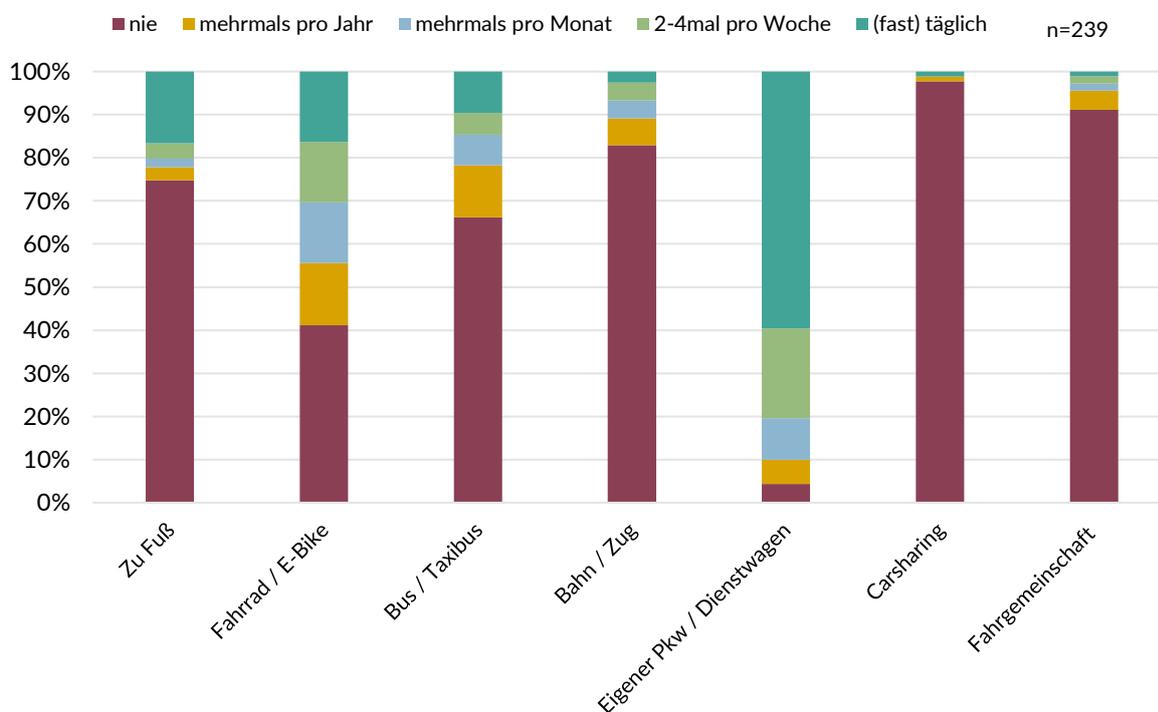


Abbildung 19: Verkehrsmittel für den Arbeitsweg
[Eigene Darstellung]

Etwa 75 % der Befragten gehen einer beruflichen Tätigkeit außerhalb der Gemeinde Nottuln nach. Ein vergleichbarer Wert ist auch den offiziellen Statistiken des Pendleratlas NRW zu entnehmen. Die Auspendler*innen-Quote der Gemeinde Nottuln wird darin mit 72,5 % angegeben.

Lediglich 19,3 % der Befragten gaben weiter an, dass sie für den (täglichen) Weg zur Arbeit (innerhalb und außerhalb Nottulns) verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. Am häufigsten werden dabei zu Fuß gehen und Busverkehr (39,5 %), Fahrrad und Busverkehr (37,2 %) sowie Pkw und Zugverkehr (32,5 %) kombiniert. Der Hauptgrund, warum 80,7 % der Befragten verschiedene Verkehrsmittel nicht kombinieren, ist, dass in ihren Augen kein passendes Angebot vorliegt (39,6 %). Weitere 26,9 % der Befragten gaben an, dass keine Möglichkeit besteht Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu kombinieren. Die verbleibenden 33 % der Befragten sehen keine Notwendigkeit in der Kombination verschiedener Verkehrsmittel für den Arbeitsweg.

Schulische Mobilität

In 39,4 % der befragten Haushalte leben Kinder/Jugendliche. Berücksichtigt werden im Folgenden somit nur die Rückmeldungen derjenigen Haushalte, in denen Kinder/Jugendliche leben.

In den vergangenen Jahren hat sich deutschlandweit zunehmend die Problematik der „Eltern-Taxis“ entwickelt. Für das elterliche Hol- und Bringaufkommen an Schulen im Gemeindegebiet ist lediglich etwa ein Viertel der befragten Eltern verantwortlich, denn nur 18,6 % der Befragten gaben an, ihr Kind (fast) täglich mit dem Pkw zur Schule zu bringen. Weitere 5,3 % gaben an, dass sie ihr Kind 2–4-mal pro Woche zur Schule fahren.

Begründung, warum Kinder mit dem Auto zur Schule/Kita gebracht werden

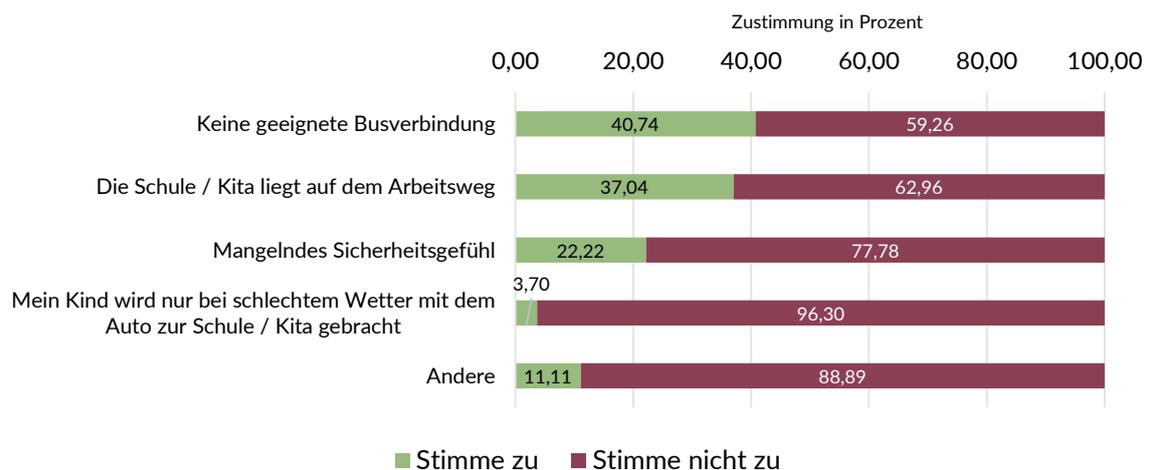


Abbildung 20: Begründung Eltern-Taxi

[Eigene Darstellung]

Vorangegangenen Diagramm (vgl. Abbildung 20) ist zu entnehmen, weshalb Eltern ihr Kind mit dem Auto zur Schule/Kita bringen. Als Begründung wird vor allem angeführt, dass keine geeignete Busverbindung existiert (40,74 %). Allerdings sind in der Gemeinde Nottuln fünf Bus-Linien vorhanden, welche als Schüler*innen-Verkehre verkehren und sich entsprechend mit ihren Fahrtzeiten an den Schulzeiten orientieren. Dabei handelt es sich um die Linien 680, 681, 682, 684 und 685. Zudem verkehrt ein Bus der Linie R63 morgendlich zusätzlich als Linie 683.

Weiterhin gaben die Befragten als zweithäufigsten Grund an, dass die Schule/Kita auf dem Weg zur Arbeit liegt (37,04 %). Trotz dessen, dass ein Viertel der Eltern angegeben hat, ihr Kind (fast) täglich oder 2–4-mal pro Woche mit dem Auto zur Schule/Kita zu bringen, stellen zu Fuß gehen (43,0 %) und (Schul-)Bus (36,4 %) dennoch die wichtigsten Verkehrsmittel dar, da sie (fast) täglich von den Kindern (und Eltern) auf dem Weg zur Schule/Kita genutzt werden.

Freizeitmobilität

Mobilität betrifft nicht nur den Weg zur Arbeit bzw. zur Schule oder Kita. Auch in der Freizeit sind Menschen mobil. Vor allem der historische Ortskern, die gastronomischen Angebote, Sporteinrichtungen sowie Spielplätze und Parks stellen häufige Freizeitziele der Nottulner Bürger*innen dar. Während öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bürgerbus und Bahn), Car-Sharing und Fahrgemeinschaften zur Erreichung der Freizeitziele innerhalb Nottulns keine nennenswerte Rolle einnehmen – Nichtnutzung jeweils 98 bis 99,5 % – wird vor allem das Fahrrad häufig genutzt. So gaben 43,5 % der Befragten an, dass sie das Fahrrad zur Erreichung von Freizeiteinrichtungen nutzen.

Obwohl der Faktor Zeit bei der Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit weniger stark ins Gewicht fällt, gab lediglich ein Fünftel der Befragten an, in ihrer Freizeit verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren. Dieser Wert ist somit nur unwesentlich höher als auf beruflichen Wegen.

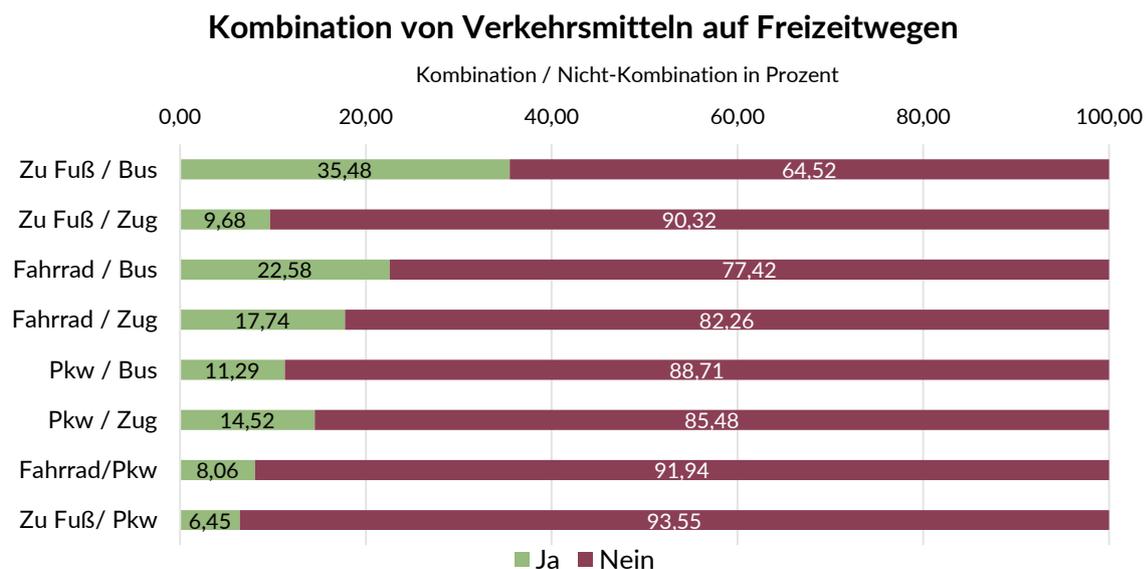


Abbildung 21: Kombination von Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen

[Eigene Darstellung]

Aus den Rückmeldungen derjenigen Befragten, die Verkehrsmittel kombinieren, lassen sich Erkenntnisse darüber gewinnen, welche Kombinationen von Verkehrsmitteln besonders häufig genutzt werden (vgl. Abbildung 21). Dabei ist festzuhalten, dass vor allem die Kombination aus zu Fuß Gehen und Busverkehr (35,48 %) sowie aus Fahrrad und Busverkehr (22,58 %) die am häufigsten genutzten Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln in der Freizeit darstellen.

Diejenigen, die in ihrer Freizeit keine Verkehrsmittel kombinieren, haben dafür vor allem keine Notwendigkeit (65,9 %) als Begründung genannt. Das Nichtvorhandensein passender Angebote (19,2 %) sowie keine Möglichkeit zur Kombination von Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen (12,6 %) sind weitere Begründungen.

Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten in Nottuln

Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln ist es, Maßnahmen zu erarbeiten und die Mobilität zukünftig nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Im Kontext dessen kommt der Bedarfsorientiertheit eine besondere Bedeutung zu.

Bus- & Bahnverkehr

Der Bus- und Bahnverkehr ist am schlechtesten bewertet worden. Mehr als ein Viertel der Befragten sind insgesamt sowohl mit dem Bus- als auch dem Bahnverkehr unzufrieden. 28,6 % der Befragten sind mit dem Busverkehr unzufrieden, mit dem Bahnverkehr sind es 27,2 % der Befragten (vgl. Abbildung 22).

Zufriedenheit mit dem aktuellen Mobilitätsangebot in der Gemeinde Nottuln

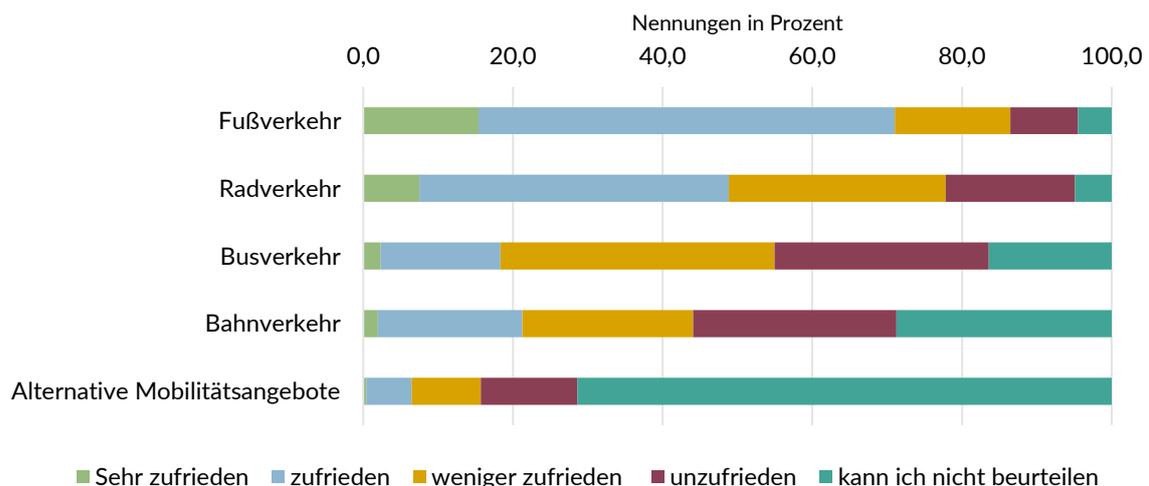


Abbildung 22: Zufriedenheit aktuelles Mobilitätsangebot in Nottuln

[Eigene Darstellung]

Ausschlaggebend für die Unzufriedenheit sind vor allem der Fahrpreis, die Verbindung der Ortsteile untereinander mit Bus und Bahn sowie die Verknüpfung öffentlicher Mobilitätsangebote (vgl. Abbildung 23). Als positiv (sehr zufrieden und zufrieden) wird von 70,3 % der Befragten die Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit genannt.

Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Eigenschaften des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Nottuln?

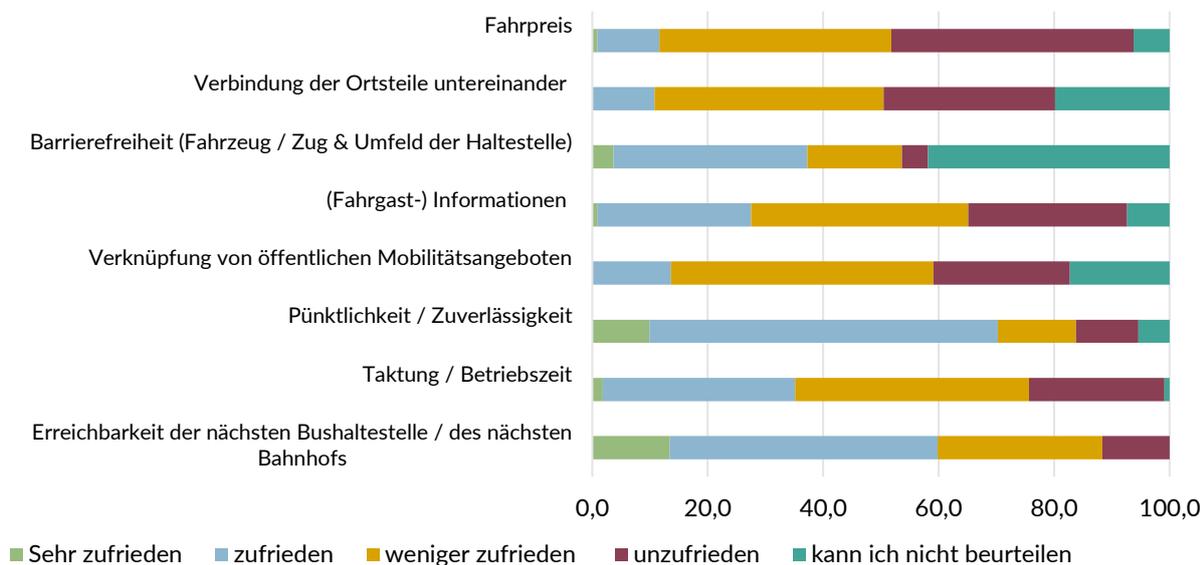


Abbildung 23: Zufriedenheit mit Eigenschaften des Öffentlichen Verkehrs in Nottuln
[eigene Darstellung]

Fuß- & Radverkehr

Fuß- und Radverkehr nutzen oftmals dieselben Infrastruktur-Komponenten (bspw. gemeinsame Geh- und Radwege oder Querungshilfen) und sind somit gleichermaßen von deren Verfügbarkeit und Zustand betroffen. Aus diesem Grund wird der Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle gemeinsam betrachtet.

Obiger Abbildung 22 ist zu entnehmen, dass 71 % der Befragten eher zufrieden mit dem Fußverkehr in Nottuln sind (15,4 % sehr zufrieden, 55,6 % zufrieden). Hinsichtlich des Radverkehr stellt sich dieses Bild anders dar. Eher zufrieden mit dem Radverkehr in Nottuln sind nur 48,9 % der Befragten (7,5 % sehr zufrieden, 41,4 % zufrieden). Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass mehr als die Hälfte der Befragten den Radverkehr eher negativ wahrnehmen.

Neben der allgemeinen Zufriedenheit im Fuß- und Radverkehr sind weiterführend Rückschlüsse auf einzelne Infrastrukturkomponenten möglich. Am ehesten zufrieden sind die Befragten mit der Verfügbarkeit von Fuß- und Radwegen (7,3 %), gefolgt von der Verbindung der Ortsteile untereinander (5,4 %). In Summe werden diese beiden Komponenten jeweils von nur gut 50 % der befragten als eher positiv wahrgenommen (vgl. Abbildung 24).

Zufriedenheit mit verschiedenen Infrastrukturkomponenten des Fuß- & Radverkehrs

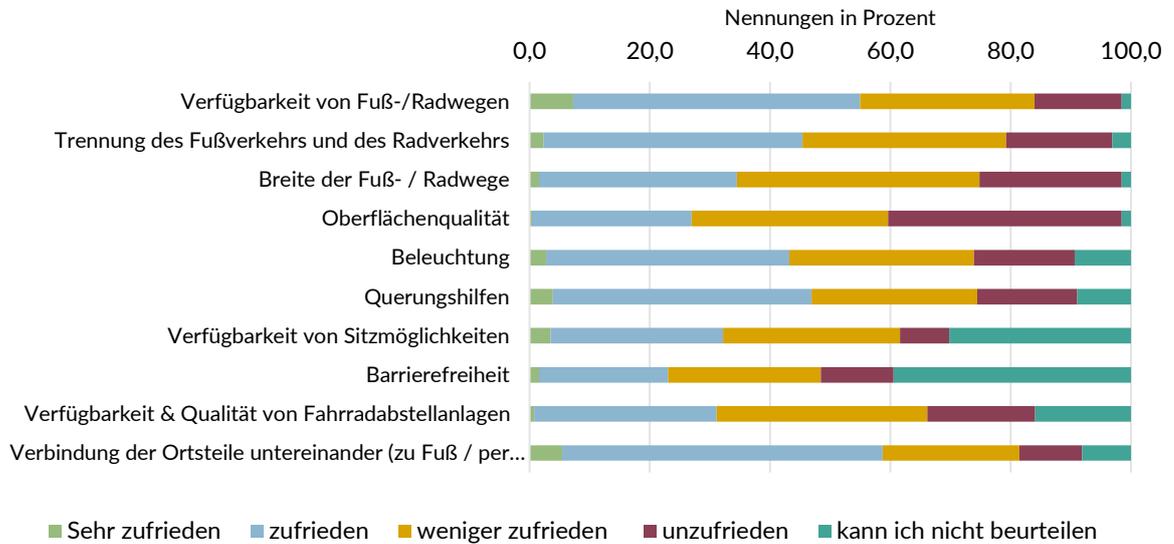


Abbildung 24: Zufriedenheit mit Infrastrukturkomponenten im Fuß- & Radverkehr

[Eigene Darstellung]

Obigem Diagramm sind neben den am ehesten positiv bewerteten Komponenten vor allem Erkenntnisse dahingehend zu entnehmen, welche Komponenten als negativ wahrgenommen werden. Am deutlichsten sticht diesbezüglich die Oberflächenqualität hervor. 38,8 % der Befragten sind damit unzufrieden und weitere 32,7 % weniger zufrieden. Etwa 70 % aller Befragten sieht die Oberflächenqualität der vorhandenen Fuß- und Radwege somit als negativ an. Weiterhin wird deutlich, dass zudem geringe Zufriedenheiten in den Bereichen Barrierefreiheit und der Verfügbarkeit von Sitzmöglichkeiten vorliegen.

Zukünftige Mobilität

Mit Blick auf die zukünftige Gestaltung des Rad- und Fußverkehrs ist festzuhalten, dass sich die Befragten vor allem eine Verbesserung des Oberflächenbelags, ein lückenloses Netz sowie direkte bzw. umwegefrie Verbindungen wünschen (vgl. Abbildung 25). Diese Aspekte gilt es im Rahmen der Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen.

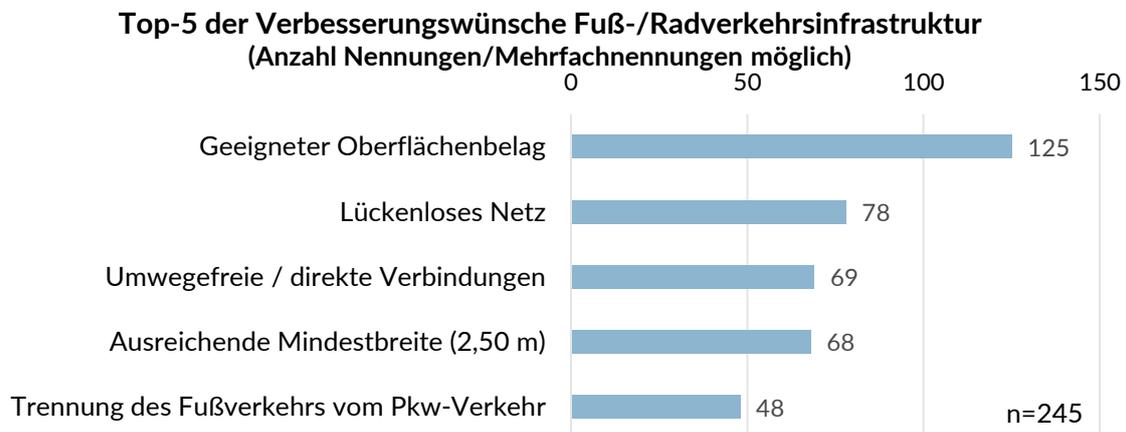


Abbildung 25: Top-5 Verbesserungswünsche Fuß- & Radverkehr

[Eigene Darstellung]

Gleichermaßen hat die Befragung ergeben, dass aktuell lediglich 42,8 % der Befragten öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zukünftig zu steigern, wünschen sich die Befragten vor allem eine bessere Abstimmung zwischen Bus und Bahn und eine Taktverdichtung im Busverkehr (vgl. Abbildung 26).

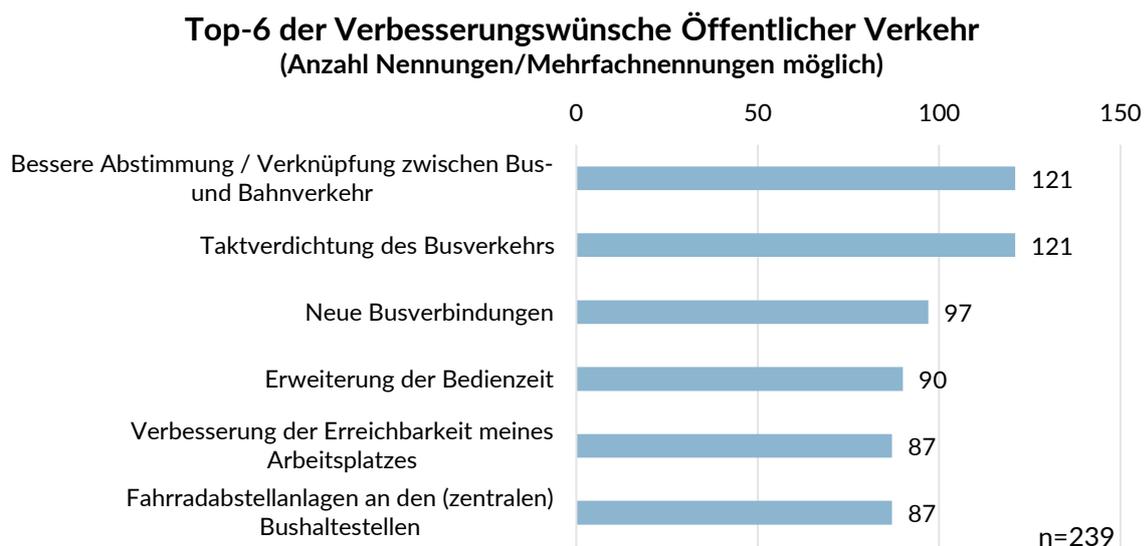


Abbildung 26: Top-6 der Verbesserungsvorschläge im Öffentlichen Verkehr

[Eigene Darstellung]

Hinsichtlich der Taktung im Busverkehr sind 62,6 % der Befragten der Ansicht, dass ein 30-Minuten Takt ausreichen würde. Einen 60-Minuten Takt sehen immerhin noch 24,3 % der Befragten als ausreichend an.

Um zukünftig auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel attraktiver gestalten zu können, wurden diesbezüglich die Bedarfe ermittelt. Dabei hat sich gezeigt, dass vor allem eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn, sichere Fahrradabstellanlagen sowie die Bündelung von Angeboten in Form von Mobilstationen gefordert werden. Eine Mobilstation sollte in den Augen der Befragten vor allem Fahrradabstellanlagen, eine digitale Fahrgastinformation, einen Aushangfahrplan und Pkw-Stellplätze aufweisen. Weitere Elemente einer potenziellen Mobilstation wie bspw. ein Car-Sharing-Angebot, ein Haltepunkt für Fernbusse oder eine Ladesäule für E-Fahrzeuge sind mittelmäßig gefragt. Vor allem ergänzende Ausstattungselemente (u. a. Kiosk, Gepäckschließfächer, Self-Service-Dienstleistungen etc.) sind nicht gefragt.

Zum Abschluss der Haushaltsumfrage wurden die Teilnehmenden gefragt, unter welchen Bedingungen sie auf den Pkw im Alltag verzichten würden. Vor allem ein verbessertes und günstigeres ÖPNV-Angebot sowie eine verbesserte Infrastruktur für den Radverkehr stellen die am häufigsten genannten Verzichtgründe für den Eigenen Pkw im Alltag dar (vgl. Abbildung 27).

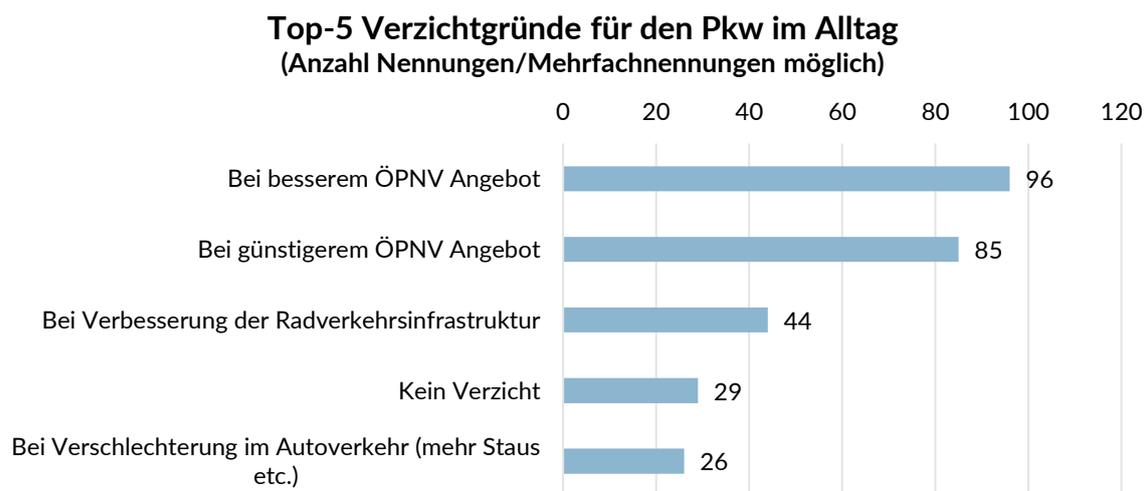


Abbildung 27: Top-5 Verzichtgründe für den Pkw im Alltag

[Eigene Darstellung]

4.2 UNTERNEHMENSUMFRAGE

Die anonymisierte Unternehmensumfrage für die Gemeinde wurde in engem Austausch mit der Gemeindeverwaltung konzipiert. Die Umfrage hatte nicht den Anspruch der Repräsentativität, es wurden jedoch insbesondere Fragestellungen aus dem Themenfeld des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) gewählt. Der Fragebogen ist als Anhang 2 beigelegt.

Betriebliche Mobilität und die dienstlichen Wege der Mitarbeitenden der Unternehmen in Nottuln nehmen einen nicht unerheblichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Gemeinde ein. Vor diesem Hintergrund ist die Zielgruppe der Unternehmen gezielt ausgewählt worden, um mit Hilfe der Fragestellungen spezifische Bedarfe und weiterführend entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

Die Umfrage wurde zwischen dem 18. Mai und dem 17. Juli 2022 durchgeführt. Den Unternehmen stand es dabei frei sich über ein Online-Tool oder schriftlich zu beteiligen. Über das Online-Tool standen Informationen zum Ablauf der Umfrage sowie Kontaktdaten von Ansprechpersonen zur Verfügung.

Alle in einem Unternehmensverzeichnis der Gemeinde Nottuln geführten Unternehmen (Stand 15.06.2022) mit Standort im Gemeindegebiet wurden kontaktiert und zur Teilnahme über ein Online-Tool aufgerufen und motiviert. Um den offiziellen Charakter der Umfrage zu unterstreichen, erfolgte die Kontaktaufnahme der Unternehmen im Namen von Bürgermeister Hr. Dr. Thönnies.

Insgesamt sind 31 Unternehmen dem Aufruf gefolgt. Dies entspricht ca. 16 % der Unternehmen in Nottuln und ermöglicht daher gemeindespezifische Erkenntnisse bzgl. der betrieblichen Mobilität in Nottuln. Nachfolgend werden ausgewählte Ergebnisse je Fragenkategorie vorgestellt und erläutert.

Allgemeine Unternehmensdaten

Im Rahmen der Unternehmensumfrage sind die Branche des jeweiligen Unternehmens, der Ortsteil des Unternehmensstandorts sowie Angaben zur Mitarbeitendenzahl abgefragt worden. Hinsichtlich der Branchenzugehörigkeit zeigt sich, dass das Dienstleistungsgewerbe (37 %) sowie das Produzierende Gewerbe (30 %) unter den Umfrageteilnehmer*innen dominieren. Im Bereich Handel sind 20 % der erfassten Unternehmen tätig, 7 % sind in den Bereich Transport und Logistik einzuordnen. Auf die Branchen Gastronomie und Gesundheit entfallen jeweils 3 %.

Den Angaben zu den Mitarbeitendenzahlen lässt sich weiterführend entnehmen, dass die Hälfte der befragten Unternehmen all ihre Mitarbeitenden am Standort Nottuln beschäftigt, während in fünf der befragten Unternehmen immerhin mehr als 50% der Mitarbeitenden am Standort Nottuln arbeitet. Zwei Unternehmen - mit jeweils über 1.000 Beschäftigten - gaben an, dass nur rund 1 % aller Mitarbeitenden im Unternehmen in Nottuln beschäftigt sind. Insgesamt haben sich vor allem Unternehmen mit unter 100 Beschäftigten an der Umfrage beteiligt.

25 der befragten Unternehmen haben dabei ihren Standort in Nottuln, fünf in Appelhülsen und eins in Schapdetten. Keines der Befragten Unternehmen gab Darup als Betriebsstandort an. Die räumliche Verteilung der Unternehmen steht im Einklang mit den Gewerbegebieten auf dem Gebiet der Gemeinde (vgl. Kap. 5.5). Die überwiegende Anzahl der Gewerbegebiete ist Nottuln zuzuordnen.

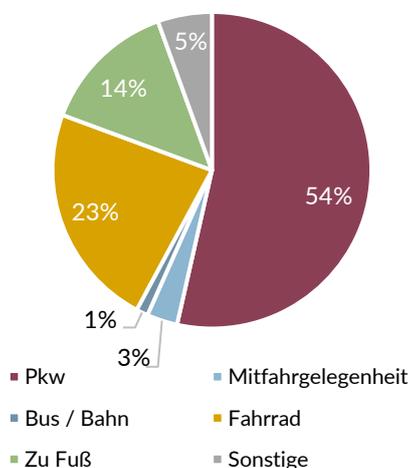
Arbeitsweg

In Ergänzung zum Unternehmensstandort wurden die Unternehmen befragt, wie sich die Mitarbeitendenzahlen hinsichtlich des Wohnortes innerhalb der Gemeinde Nottuln und außerhalb der Gemeinde Nottuln darstellen. Dabei konnte ermittelt werden, dass rund 43 % der Mitarbeitenden innerhalb der Gemeinde und rund 57 % außerhalb der Gemeinde Nottuln wohnen.

Da im Rahmen der Unternehmensumfrage insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen erfasst wurden, ist davon auszugehen, dass der Anteil der Mitarbeitenden wohnhaft außerhalb Nottulns für alle Unternehmen innerhalb der Gemeinde nochmals erhöht ist. Offiziellen Pendlerstatistiken zufolge liegt der gesamtgemeindliche Anteil innergemeindlicher Pendler*innen bei etwa 27,5 % (IT.NRW 2022c).

Nichtsdestotrotz verdeutlicht die Anzahl an außerhalb wohnenden Beschäftigten, dass ein erhebliches Verkehrsaufkommen durch berufliche Wege generiert wird. Im Rahmen der Unternehmensumfrage wurde zusätzlich deutlich, dass der Wohnort großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. So nutzen Mitarbeitende mit Wohnort innerhalb der Gemeinde zu 54 % den Eigenen Pkw und zu 38 % Verkehrsmittel des Umweltverbundes für den Arbeitsweg. Der Anteil des MIV steigt bei außerhalb Nottulns Wohnenden auf 93 % an. Der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes beläuft sich bei außerhalb Nottulns wohnenden Arbeitnehmenden auf gerade einmal 6 % (vgl. Abbildung 28).

Wahl des Verkehrsmittels der Mitarbeitenden mit Wohnort **innerhalb** der Gemeinde Nottuln



Wahl des Verkehrsmittels der Mitarbeitenden mit Wohnort **außerhalb** der Gemeinde Nottuln

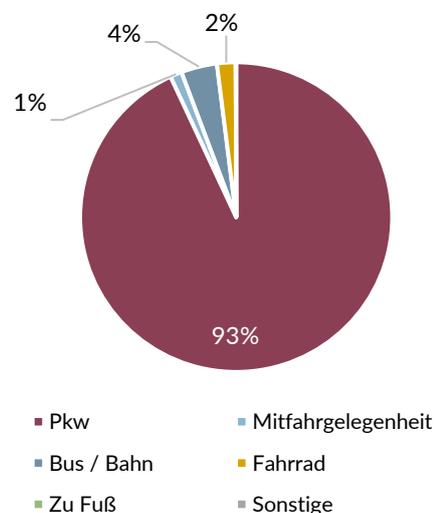


Abbildung 28: Gegenüberstellung: Wahl der Verkehrsmittelwahl von Mitarbeitenden
[eigene Darstellung]

Weiterhin ist festzuhalten, dass mit einem Anteil von ca. 84 % der weitaus größte Anteil aller Beschäftigten fünf Mal pro Woche am jeweiligen Unternehmensstandort vor Ort anwesend ist.

Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts

Im unternehmerischen Kontext gewinnt die Erreichbarkeit eines Unternehmensstandorts – insbesondere auch für Personen ohne Eigenen Pkw – zunehmend an Bedeutung. Eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln kann einen Standortvorteil darstellen.

Um Rückschlüsse auf die Wahrnehmung der jeweiligen Erreichbarkeit zu ermöglichen, wurden die Unternehmen gebeten, die Bus- und Bahnanbindung am jeweiligen Standort subjektiv zu bewerten (vgl. Abbildung 29).

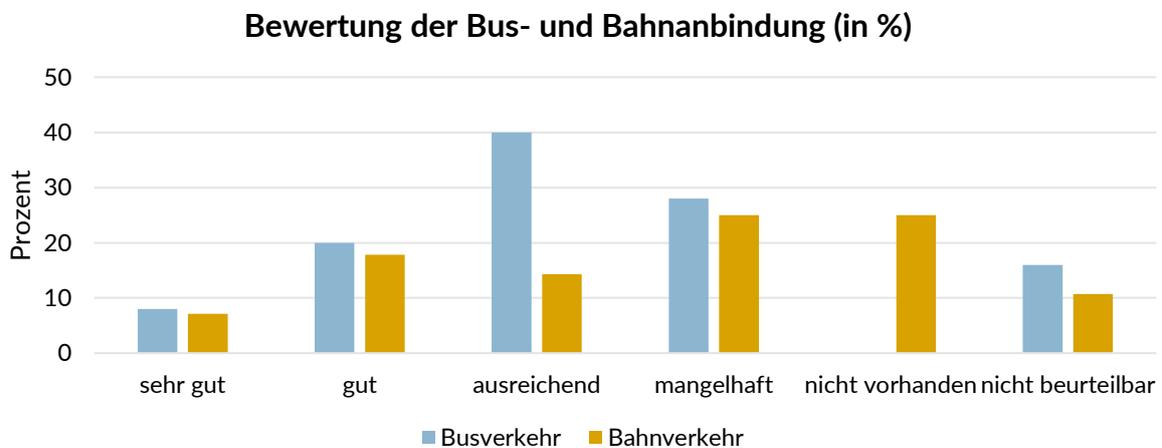


Abbildung 29: Bewertung der Bus- und Bahnanbindung

[Eigene Darstellung]

Bei der Bewertung der Bus- und Bahnanbindung wird deutlich, dass der Busverkehr zwar teilweise als gut, überwiegend jedoch als ausreichend bis mangelhaft bewertet wird. Das Gleiche gilt für den Bahnverkehr.

Da, wie oben erwähnt, 25 der 31 befragten Unternehmen ihren Sitz im Ortsteil Nottuln haben, fällt die Bewertung des Bahnverkehrs – aufgrund der räumlichen Entfernung - in Summe eher schlecht aus. Betrachtet man die Betriebe mit Betriebsstandort in Appelhülsen gesondert, ist auffällig, dass die Bewertung der Bahnanbindung „sehr gut“ bis „gut“ ausfällt. Die Betriebe im Ortsteil Nottuln hingegen bewerten die Bahnanbindung im Durchschnitt eher als „mangelhaft“.

Im Rahmen dieses Fragenblocks wurde zudem die Anzahl vorhandener Pkw-Stellplätze unterschiedlicher Art sowie Fahrradabstellanlagen erfasst. 21 Unternehmen gaben an, dass sie in Summe 610 Pkw-Stellplätze für Mitarbeitende bereithalten. Acht der Unternehmen gaben zudem an, dass sie bereits Stellplätze mit Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge vorweisen können. Die Zahl dieser Stellplätze beläuft sich auf 15. Somit handelt es sich bei etwa 2,45 % der gesamten Pkw-Stellplätze um Stellplätze mit Lademöglichkeit.

Elf Unternehmen gaben zudem an, dass sie Fahrradabstellmöglichkeiten für die Mitarbeitenden bereitstellen. Die Summe der Abstellplätze beläuft sich dabei auf 163, wobei nur etwa die Hälfte überdacht ist (85).

Um herauszufinden, welche Maßnahmen die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte für Mitarbeitende sowie Kund*innen ohne Pkw verbessern könnte, wurden die Unternehmen gebeten vorab definierten Maßnahmen-Ideen zuzustimmen oder diese abzulehnen.

Am bedeutendsten für die Verbesserung der Erreichbarkeit wird von den Teilnehmenden die Verbesserung des ÖPNV eingeschätzt (vgl. Abbildung 30). Ebenfalls als wichtig wird die Verbesserung/Schaffung von „Zubringer“-Angeboten zum nächstgelegenen Bahnhofspunkt angesehen.

Verbesserung der Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte

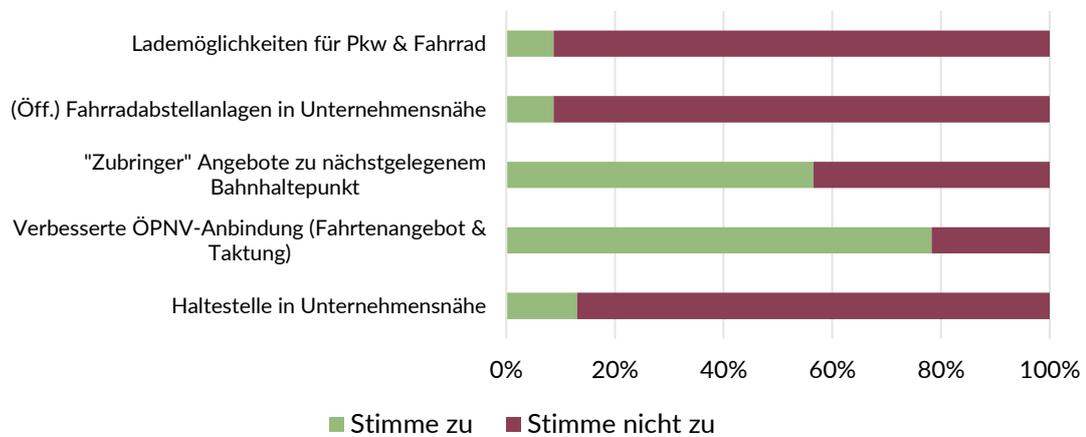


Abbildung 30: Verbesserung der Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte

[Eigene Darstellung]

Dienstverkehr

Hinsichtlich des Themenfeldes Dienstverkehr sind vor allem die Wegezwecke im betrieblichen Kontext von Interesse. Dabei wurden Dienstfahrten als häufigster Wegezweck, gefolgt von Pendlerverkehr der Mitarbeitenden, genannt. Am dritthäufigsten wurde der Logistikverkehr (Belieferung zum Standort) genannt. Die unbedeutendsten Wegezwecke stellen der Versand Eigener Waren sowie Besucher*innen-/Kund*innen-Verkehr dar.

Weiterführend wurden die innerbetrieblichen Wege genauer betrachtet. In 88,5 % der Betriebe fallen dienstliche Wege an. In sechs Betrieben legen 100 % der Mitarbeitenden regelmäßig dienstliche Wege zurück. Die Mehrheit der Unternehmen gibt an, dass nur ein geringer Anteil der Mitarbeitenden (1-24 %) regelmäßig dienstliche Wege zurücklegt. Es ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse stark von der jeweiligen Branche abhängig sind.

Den Daten lässt sich weiterhin entnehmen, dass rund 84 % aller Dienstwege mit dem Pkw durchgeführt werden. Lediglich 4,2 % der Wege werden mit Bus oder Bahn und 3,7 % mit dem Fahrrad zurückgelegt (vgl. Abbildung 31).

Verkehrsmittelwahl für Dienstfahrten/dienstliche Wege (Rundnungsdifferenzen)

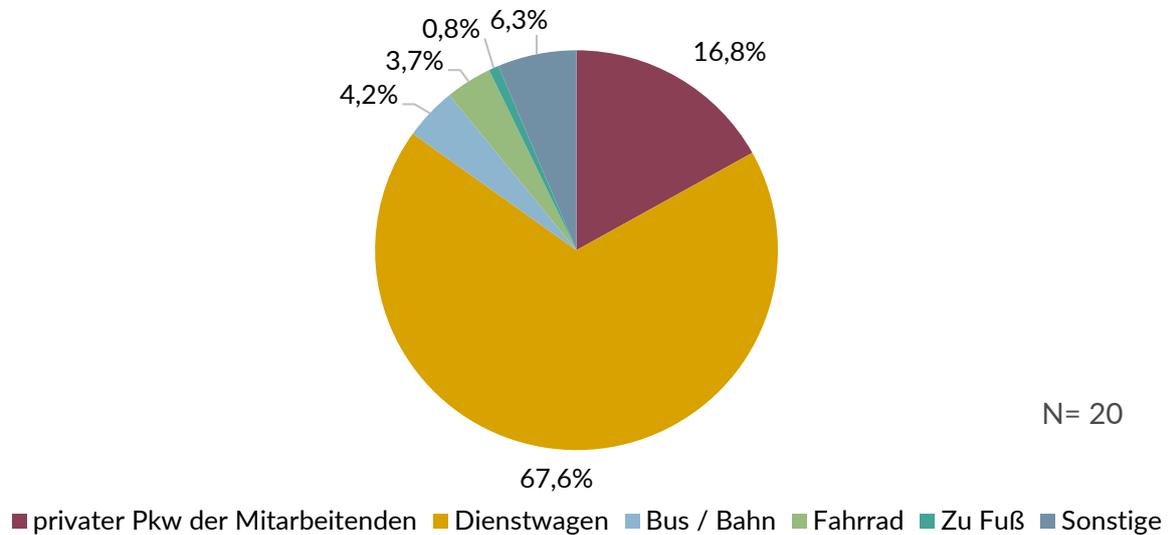


Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl für dienstliche Wege/Dienstfahrten
[Eigene Darstellung]

Weiterhin zeigen die Umfrageergebnisse, dass bereits in zwölf Betrieben Fahrzeuge mit Elektroantrieb für dienstliche Wege zur Verfügung gestellt werden. Dem gegenüber stehen allerdings 16 Betriebe, in denen grundsätzlich noch Fahrzeuge mit fossilem Antrieb vorhanden sind. In immerhin sechs Unternehmen werden Fahrräder zur Verfügung gestellt.

Wenn dienstliche Wege absolviert werden, legen die Mitarbeitenden dabei sehr unterschiedliche Distanzen zurück. 18 % der Wege werden innerorts gefahren (weniger als 5 km). Bei etwas weniger als einem Drittel der Dienstfahrten werden kurze Distanzen zwischen 5 und 20 km gefahren. 27 % entfallen auf mittlere Distanzen zwischen 20 und 100 km und die restlichen 25 % auf große Distanzen mit mehr als 100 km (vgl.

Abbildung 32).

Dienstliche Wege nach Distanz

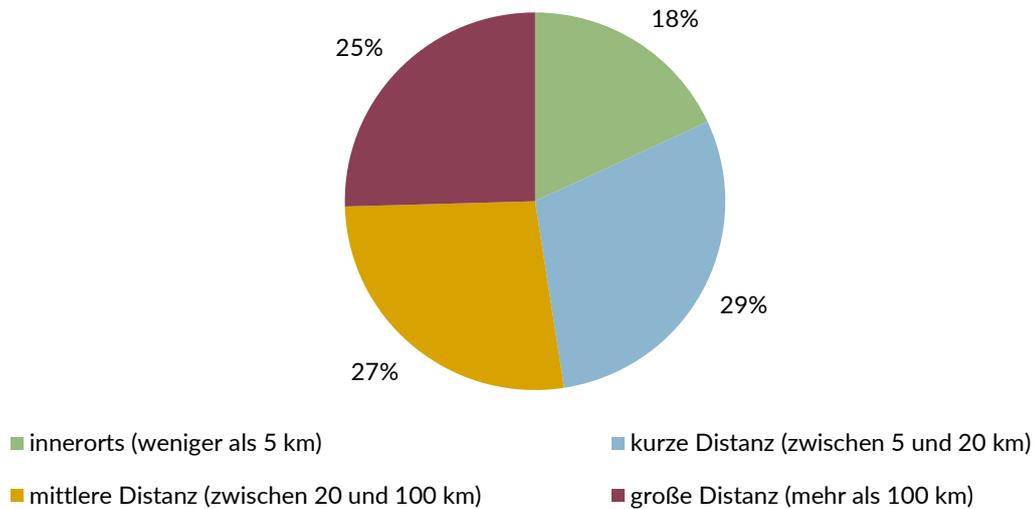


Abbildung 32: Dienstliche Wege nach Distanz

[Eigene Darstellung]

Obwohl Fahrten innerorts unter 5 km i.d.R. problemlos mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten, sind die meisten Unternehmen – wie zum Beispiel Handwerksbetriebe – häufig auf ein entsprechendes Fahrzeug angewiesen. An dieser Stelle ist daher das Potenzial, auf die E-Mobilität umzusteigen, besonders hoch, da bereits heute verschiedenste E-Fahrzeuge/-Transporter ohne Probleme Reichweiten von mindesten 50-100 km ermöglichen. Darüber hinaus bieten auch elektrifizierte Lastenfahrräder eine Möglichkeit, notwendige Materialien transportieren zu können.

Weiterhin hat sich gezeigt, dass die Gründe für die Entscheidung gegen Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder weitere alternative Mobilitätsangebote aktuell vielfältig sind. Nachfolgende Gründe sind im Rahmen der Unternehmensumfrage am häufigsten genannt worden:

- ▶ Reichweite der Fahrzeuge nicht ausreichend (10 Nennungen)
- ▶ Fehlende Ladeinfrastruktur am Unternehmensstandort (7 Nennungen)
- ▶ Preis/Leistung stimmt nicht (5 Nennungen)
- ▶ Vorhandene Leasing-Verträge / laufende Abschreibungen (4 Nennungen)

Abschließend wurden die Unternehmen um eine Rückmeldung gebeten, wie ihnen die Umstellung auf E-Fahrzeuge zukünftig vereinfacht werden kann. Im Kontext dessen sind vor allem ein Ausbau der (öffentlichen) Ladeinfrastruktur sowie Förderprogramme/Subventionen genannt worden.

Alternative Mobilitätsangebote

Alternative Mobilitätsangebote sind ein wichtiger Baustein hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität. Vor diesem Hintergrund wurde der Status Quo an alternativen Mobilitätsangeboten bzw. deren Nachfrage innerhalb der Unternehmen erfasst (vgl. Abbildung 33):

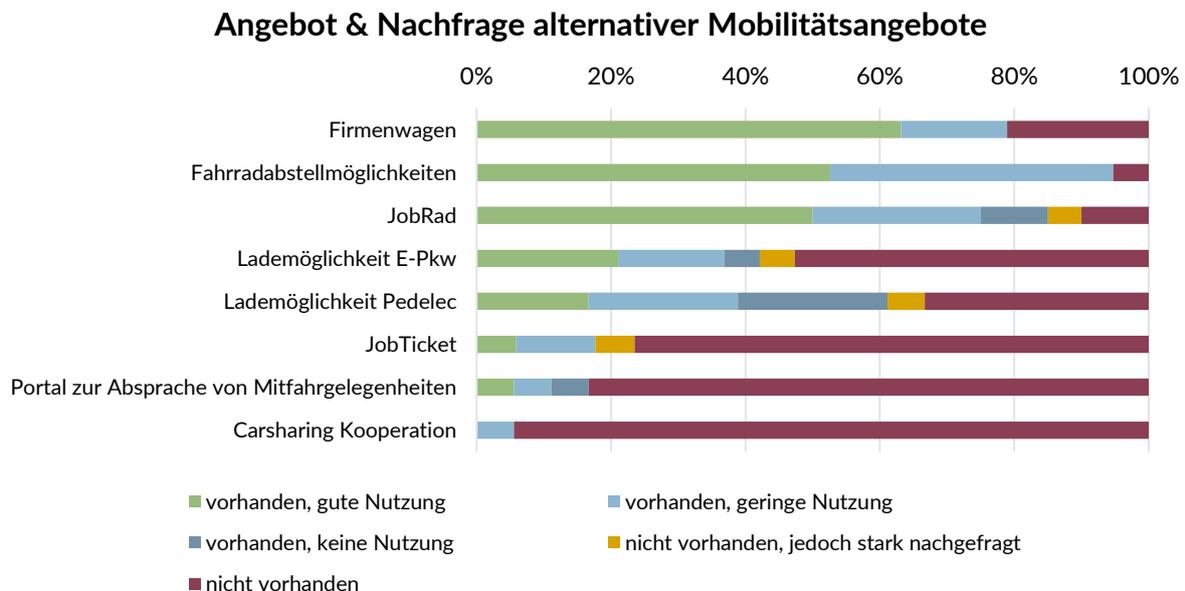


Abbildung 33: Angebote an Alternativen Mobilitätsangeboten

[Eigene Darstellung]

Auffällig ist, dass zu überwiegenden Teilen Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, während die Nutzung dieser von „gute Nutzung“ bis „keine Nutzung“ reicht. Auch die Möglichkeit ein JobRad o.ä. zu beziehen ist bei 85 % der befragten Unternehmen vorhanden.

Im Bereich der Ladeinfrastruktur für Pkw oder Pedelecs hingegen ist das Angebot deutlich weniger umfangreich. Hier unterscheiden sich die Angaben der Teilnehmenden deutlich. Während einerseits rund zwei Drittel der Unternehmen Lademöglichkeiten für Pedelecs anbieten, werden diese von gerade einmal 15 % der Mitarbeitenden gut genutzt. Andererseits bieten 5 % der Unternehmen keine Lademöglichkeiten für Pedelecs an, obwohl diese am Unternehmensstandort nachgefragt werden.

Weitere Angebote wie das JobTicket, ein Mitfahrerportal oder Car-Sharing-Kooperationen sind wenig bis gar nicht vorhanden, lediglich das JobTicket stößt jedoch auf noch unbediente Nachfragen.

Zukünftige Mobilität

Im Themenfeld der zukünftigen betrieblichen Mobilität hatten die Teilnehmenden Unternehmen die Möglichkeit, ihre Einschätzung zur zukünftigen Bedeutung bestimmter Verkehrsmittel abzugeben (vgl. Abbildung 34):

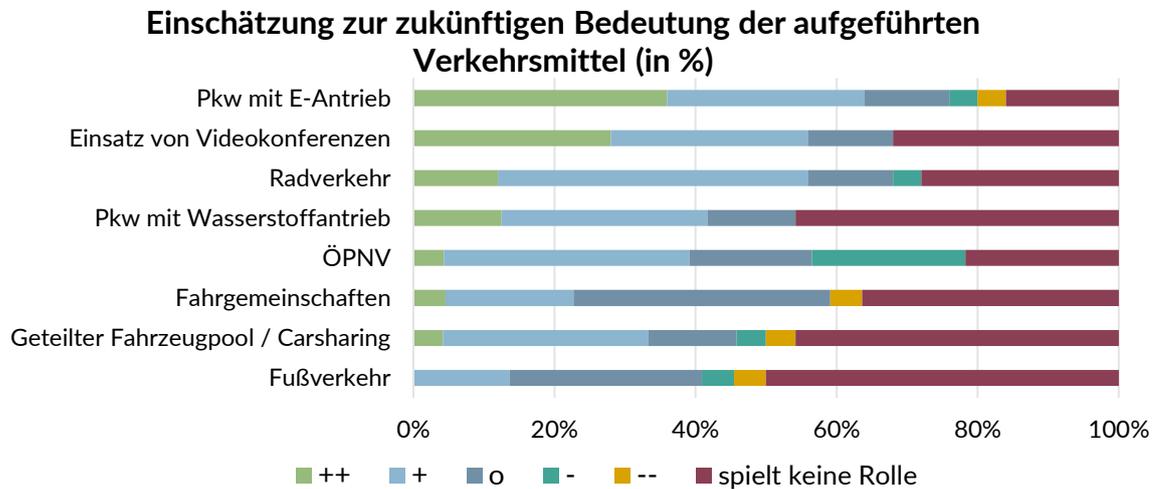


Abbildung 34: Einschätzung zur zukünftigen Bedeutung der aufgeführten Verkehrsmittel

[Eigene Darstellung]

Auch diese Einschätzung der Unternehmen verdeutlicht, dass E-Mobilität weiterhin als der wichtigste Baustein für eine nachhaltigere Mobilität der Unternehmen in Nottuln angesehen wird. Dem Radverkehr wird insgesamt eine ähnlich hohe Bedeutung zugewiesen wie dem Pkw. Besonders wichtig wird außerdem der Einsatz von Videokonferenzen angesehen. Die Vermeidung von Verkehr durch das vermehrte Nutzen von Videokonferenzen ist jedoch nicht für alle Branchen gleichermaßen geeignet.

Für das Mobilitätskonzept der Gemeinde Nottuln bedeutet dies, dass zukünftig verkehrlich bedingte Treibhausgasemissionen durch vermehrte E-Fahrzeug-Nutzung, die Nutzung von E-Lastenrädern und durch Vermeidung von Fahrten reduziert werden können. Um eine Veränderung im Sinne des öffentlichen Verkehrs umzusetzen, empfiehlt es sich, diesen auszubauen und dabei auch die Bedürfnisse von Unternehmen sowie deren Erreichbarkeit zu berücksichtigen.

Konkret wurde im Bereich ÖPNV eine mögliche Taktverdichtung, eine bessere Anbindung an den Bahnhof in Appelhülsen, längere Betriebszeiten, On-Demand-Verkehre vom und zum Bahnhof sowie eine Förderung zur Reduzierung von Ticketpreisen angesprochen.

Im Bereich der E-Mobilität nannten die Teilnehmenden die Förderung für Ladestationen (halböffentlich), die Errichtung von Ladestationen im Ortskern, eine Förderung von Ladestationen für Fahrräder sowie eine Ladeinfrastruktur, die mit Ökostrom betrieben wird. Außerdem befürworten die Unternehmen Fördermöglichkeiten für Fahrradabstellanlagen sowie den Ausbau von Radwegeverbindungen.

5. BESTANDSANALYSE / ANALYSE DES VORHANDENEN MOBILITÄTSANGEBOTS

Für das Mobilitätskonzept der Gemeinde Nottuln erfolgt eine Bestandsanalyse des aktuell vorhandenen Mobilitätsangebots. Dafür wird das Angebot entsprechend der Verkehrsträger Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Verkehr (ÖV), Radverkehr sowie Fußverkehr differenziert und jeweils einzeln betrachtet. So lassen sich Schwachstellen und Potenziale aufzeigen und Handlungsbedarfe ableiten.

5.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) trägt zu hohen Treibhausgas-, Luft- und Lärmemissionen, Flächenkonkurrenz und Verkehrsunfällen bei. Gleichzeitig ist dieser mit 56 % Hauptverkehrsträger in der Gemeinde Nottuln. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, ist das Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln, den MIV zu reduzieren und den Mobilitätsbedarf auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Gleichzeitig hat der MIV besonders bei Betrieben in Nottuln einen hohen Stellenwert, da dieser aufgrund betrieblicher Gegebenheiten nicht oder teilweise nicht zu ersetzen ist. Daher sollte die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebsformen wie die Elektromobilität oder Wasserstoffzellen im Bereich des betrieblichen Verkehrs, aber auch für private Zwecke, gefördert werden.



Abbildung 35: Anforderungen an den MIV

[Eigene Darstellung]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Universelle Gültigkeit hat zudem die Straßenverkehrsordnung (StVO), welche zahlreiche Regeln und Vorschriften für den Straßenverkehr enthält.

Auch wenn der Schwerpunkt der Novelle der StVO 2020 insbesondere einen besseren Schutz von Radfahrenden bedeutet, bleibt das Verkehrsrecht in Deutschland laut einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes darauf ausgerichtet, „den motorisierten Individualverkehr gegenüber den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern sowie dem ÖPNV inhaltlich und strukturell“ zu bevorzugen (Umweltbundesamt, 2019, S. 295) und den „fließenden Verkehr“ als besonders schützenswert einzustufen (ebd. S. 82). Eine Änderung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes ist daher kein leichtes Bestreben, aber sehr erstrebenswert.

5.1.1 Allgemeine Daten zum MIV

Der MIV hat in der Gemeinde Nottuln einen hohen Stellenwert, was sich in den Daten zur Pkw-Besitzquote widerspiegelt. Daten können den Statistiken zur Fahrzeugzulassung des Kraftfahrt-Bundesamtes (vgl. KBA 2022b), dem Landesbetrieb IT.NRW (vgl. IT.NRW 2022b) sowie dem Statistischen Bundesamt (vgl. Destatis 2022) entnommen werden.

Motorisierungsgrad und Motorisierungskennziffer

Der Motorisierungsgrad beschreibt das Verhältnis zwischen der Anzahl an Pkw und Einwohner*innen und liegt in Nottuln bei 630 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen (Pkw/1.000 EW). Die Motorisierungskennziffer liegt bei rund 1,6 und beschreibt den Kehrwert des Motorisierungsgrades, also die Anzahl der Einwohner*innen je Pkw (Stand 2021/22).

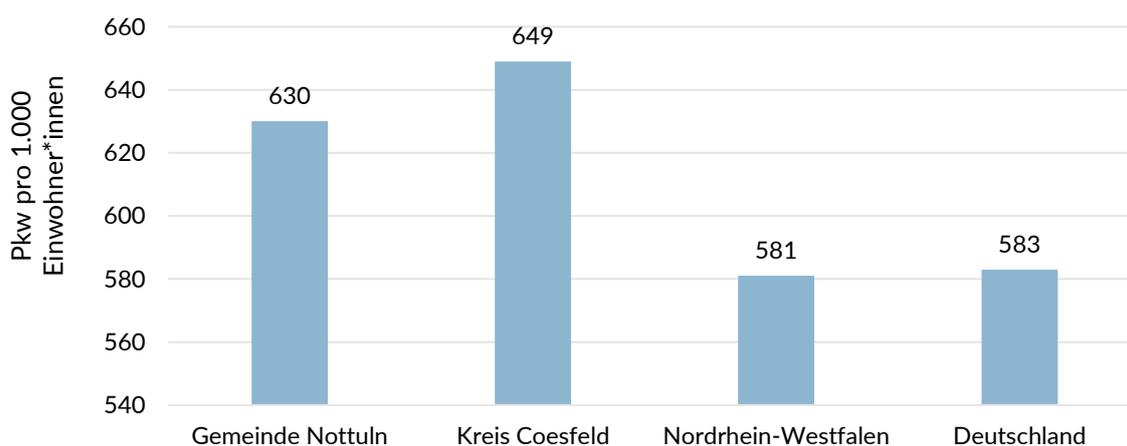


Abbildung 36: Motorisierungsgrad in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung nach KBA 2022b]

Im Kreisvergleich liegt die Gemeinde Nottuln knapp unterhalb des Motorisierungsgrades von 649 Pkw/1.000 EW im Kreis Coesfeld, jedoch weit über dem Landesdurchschnitt von 581 Pkw/1.000 EW sowie dem Bundesdurchschnitt von 583 Pkw/1.000 EW (Stand 2021/22) (vgl. Abbildung 36).

Verkehrsstärken

Als Verkehrsstärken wird die durchschnittliche Anzahl an Kfz pro Tag (Kfz/d) bezeichnet. Die Messungen werden an festgelegten Standorten durchgeführt und unterscheiden zwischen Kfz und Schwerlastverkehr. Für die Gemeinde Nottuln liegen Verkehrsstärken aus der Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (2015) sowie Daten aus der Fortschreibung des Verkehrsmodells der Gemeinde Nottuln (2019) vor. Die Daten der Straßeninformationsdatenbank werden normalerweise alle fünf Jahre aktualisiert. Aufgrund der Corona-Pandemie verzögert sich jedoch die Veröffentlichung.

Dies hat zur Folge, dass die Verkehrsstärken für den Ortsteil Nottuln, der herausgelöste Auszug nachfolgender Abbildung 37, dem Jahr 2019 entstammen, wohingegen die übrigen Daten dem Jahr 2015 stammen.

Die höchsten Verkehrsstärken in Nottuln sind auf der Autobahn 43 zu verzeichnen. Im Bereich der Anschlussstelle Nottuln beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 51.754 Kfz/d in Fahrtrichtung Recklinghausen und 52.523 Kfz/d in Fahrtrichtung Münster. Auf der B525 an der Anschlussstelle zur A43 wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 2015 mit 15.356 Kfz/d bemessen. Im weiteren Verlauf schwächt sich der Verkehr ab und liegt bei 8.911 Kfz/d zwischen den Ortsteilen Nottuln und Darup. An der westlichen Gemeindegrenze wird eine Verkehrsstärke von 7.017 Kfz/d gemessen (Stand 2015).

Südlich der Autobahn werden auf der Verbindungstraße L844 zum Ortsteil Appelhülsen 8.387 Kfz/d gemessen. Die angeschlossene L551 trägt im Abschnitt Appelhülsen durchschnittlich 5.400 Kfz/d. Weitere Verkehrsstärken werden an den Landesstraßen L577 mit 3.255 Kfz/d, L874 mit 2.541 Kfz/d und L843 mit 2.981 Kfz/d gemessen (vgl. Abbildung 37). Es ist festzuhalten, dass besonders von der B525, die als Verbindungs- und Umgehungsstraße für den Ortsteil Nottuln fungiert, eine starke Verkehrsbelastung ausgeht, welche sich negativ auf den Gesamtverkehr und die Bevölkerung auswirkt (Stand 2015).

Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nottuln (2015 / 2019)

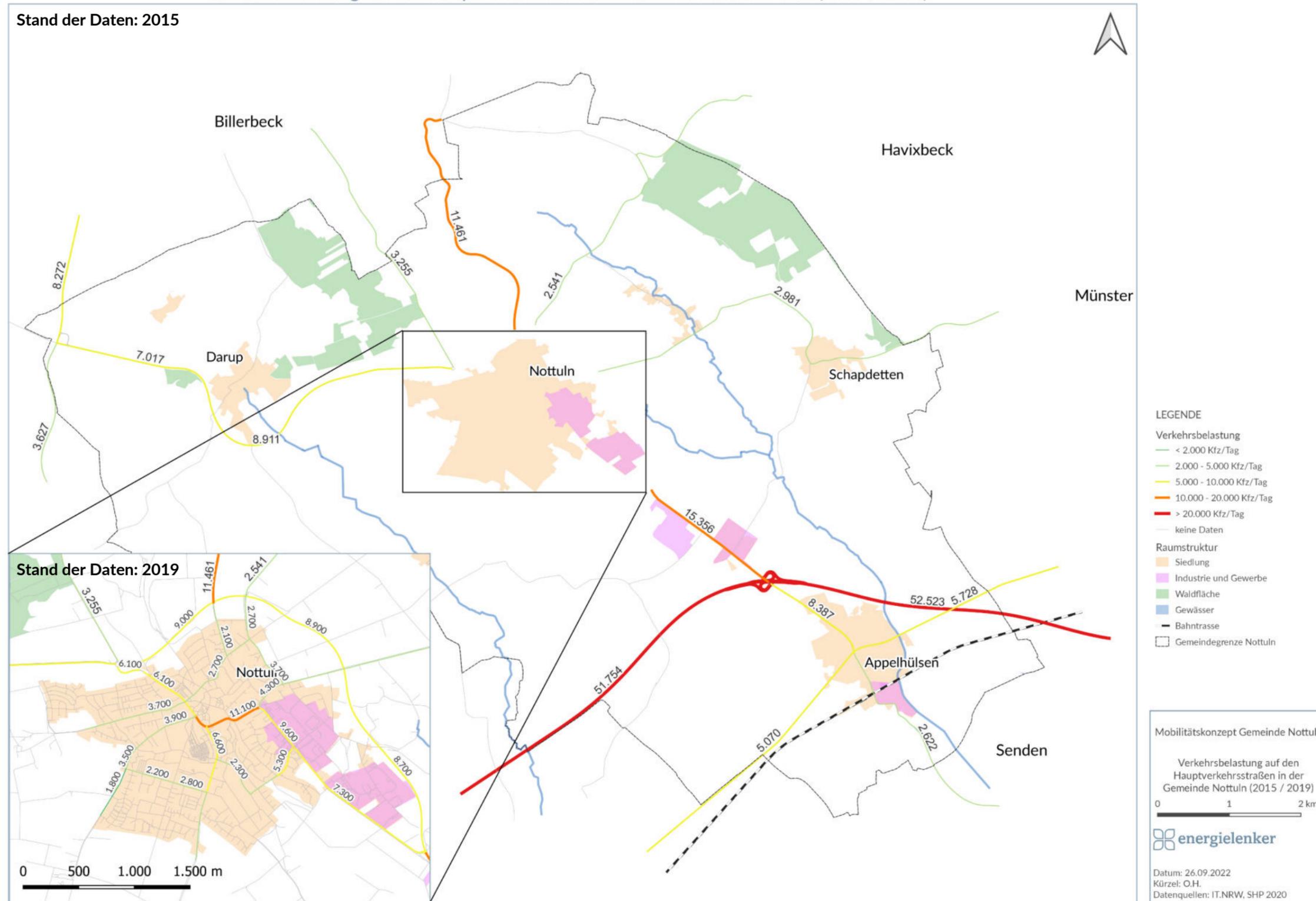


Abbildung 37: Verkehrsbelastung klassifizierter Straßen Nottulns
[eigene Darstellung nach IT.NRW 2015 und SHP 2020]

Den aktualisierten Verkehrsstärken für Nottuln aus dem Jahr 2019 ist zu entnehmen, dass auf der Ortsumgehung 8.700 Kfz/d gemessen wurden. Auf der Appelhülsener Straße verbleibt ein Verkehrsaufkommen in Höhe von 7.300 Kfz/d und im weiteren Verlauf in Höhe von 9.600 Kfz/d (vgl. Abbildung 37). Innerhalb Nottulns ist der Streckenabschnitt Mauritzstr. / Potthoff durch das höchste Verkehrsaufkommen gekennzeichnet (11.100 Kfz/d). Trotz der Ortsumgehung ist dies nach wie vor ein nicht unerhebliches Verkehrsaufkommen.

E-Mobilität / Ladeinfrastruktur

Im Bereich der E-Mobilität und der Ladeinfrastruktur in Nottuln zeigt die Datenlage des Kreises Coesfeld, dass 1,5 % aller zugelassenen Pkw einen elektrischen Antrieb besitzen. Rund 5 % aller Pkw sind in den Bereich der hybriden Autos einzuordnen (vgl. KBA 2022a). Aufgrund bundesweiter Zielsetzungen und Förderprogramme ist davon auszugehen, dass sowohl die Gesamtanzahl an E-Fahrzeugen als auch der prozentuale Anteil an der Gesamtfahrzeuganzahl in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Dies erfordert eine adäquate Ladeinfrastruktur. Bisher existieren an verschiedenen Standorten innerhalb des Gemeindegebietes öffentliche und halb-öffentliche Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, welche eine Grundversorgung abseits der privaten Ladeinfrastruktur darstellen (vgl. Tabelle 4 und Abbildung 38).

Tabelle 4: Ladeinfrastruktur E-Mobilität in Nottuln

[Eigene Darstellung]

Adresse	Anzahl Ladepunkte
Franz-Rhode-Platz	2 x
Aschebergsche Kurie Schlaunstraße 4	2 x
Autohaus Rump GmbH Appelhülsener Straße 16	2 x
Hagebau Frieling Oststraße 1	3 x
Alter Hof Schoppmann gGmbH Am Hagenbach 11	1 x
Gewerbegebiet Beisenbusch Beisenbusch 7	16 x <i>Schnell-Ladepark</i>
Schulze-Frenkings-Hof Schulze-Frenkings-Hof 40	2 x
Volksbank Nottuln eG Hanhoff 1	2 x

Inwiefern die vorhandene Ladeinfrastruktur ausreichend ist und wie sich der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur zukünftig entwickeln könnte, wird weiterführend im Rahmen der New-Mobility-Konzeption (vgl. Kapitel 7) betrachtet.

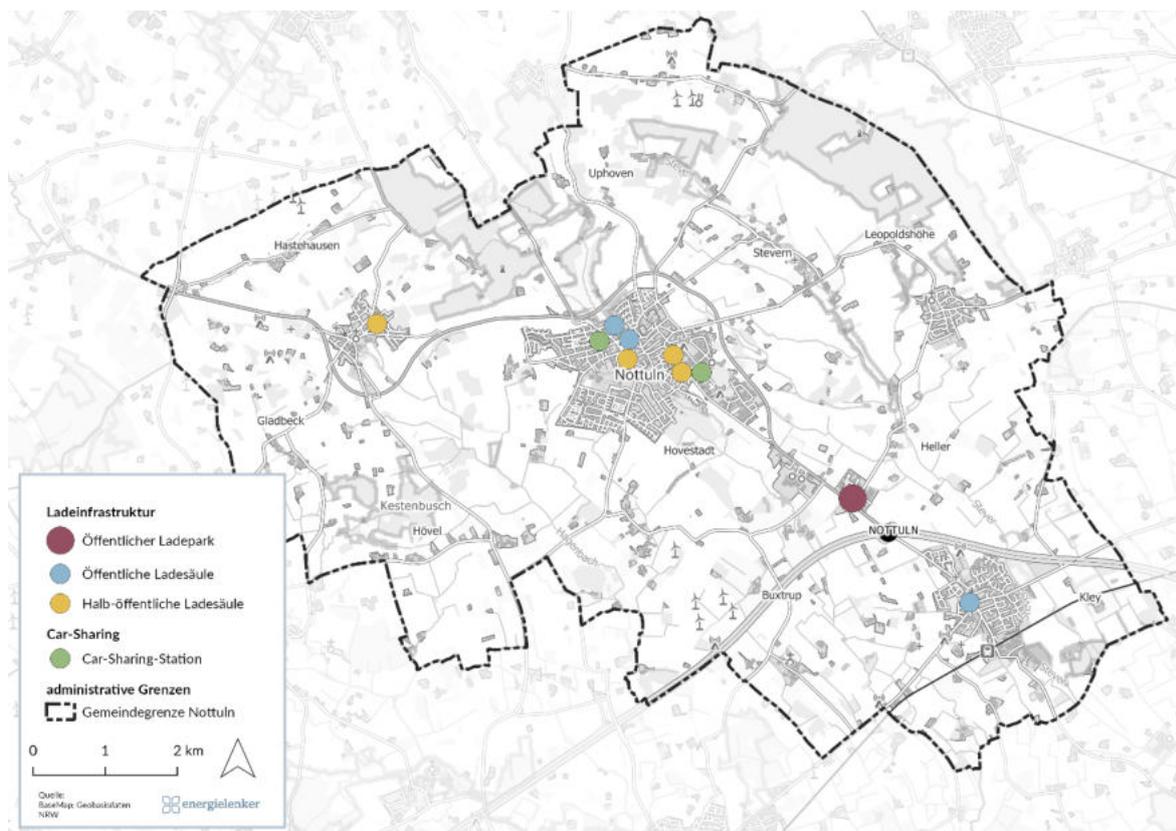


Abbildung 38: Ladeinfrastruktur- und Car-Sharing Standorte in Nottuln

[Eigene Darstellung]

Car-Sharing

Die Haushaltsumfrage hat ergeben, dass in 62,9 % der befragten Haushalte mindestens ein Zweitwagen vorhanden ist. Die repräsentative Mobilitätsuntersuchung des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2016 gibt an, dass in 45 % der befragten Haushalte mindestens zwei Autos zur Verfügung stehen. Die hohe Pkw-Besitzquote ist ein Charakteristikum ländlicher Räume und spiegelt sich im Motorisierungsgrad (vgl. Kap. 5.1.1) wider. Für viele Haushalte ist ein Zweitwagen wichtig, um flexibel und unabhängig mobil zu sein. Gleichzeitig sind Pkw häufig einen Großteil der Zeit ungenutzt, da sie nur zeitweise, beispielsweise für einen Einkauf, genutzt werden.

Car-Sharing stellt vor diesem Hintergrund eine Möglichkeit dar, um dem hohen Motorisierungsgrad entgegenzuwirken. Der Anbieter „Stadtteilauto“ bietet an zwei Standorten in der Gemeinde Nottuln stationsgebundenes Car-Sharing an (vgl. Abbildung 38). Eine Station befindet sich in Nottuln an der Appelhülsener Str. auf dem ALDI-Parkplatz und die weitere Station am Rhodeplatz. Die Station am Rhodeplatz wurde erst im Laufe des Jahres 2022 vom Schlaun-Denkmal im Ortskern an den jetzigen Standort verlegt, da an dieser Stelle ein direkter Übergang zum ÖPNV besteht.

Im direkten Umfeld des Bürgerzentrums Schulze-Frenkings-Hof in Appelhülsen bestand lange Zeit eine weitere Car-Sharing Station. Diese wurde mangels Auslastung und nicht kostendeckender Betriebsmöglichkeiten durch den Anbieter geschlossen.

5.1.2 Ortsteilspezifische Betrachtung des Motorisierten Individualverkehrs

Im Folgenden werden die für den MIV relevanten Analyseergebnisse differenziert je Ortsteil vorgestellt und Besonderheiten der jeweiligen Gemeindeteile hervorgehoben:

Nottuln

Nottuln ist besonders durch die Ortsdurchfahrt K18 (Dülmener Str. – Heriburgstr. – Hagenstr. – Uphovener Weg), die auf einer Nord-Süd-Achse verläuft sowie die ehemalige Ortsdurchfahrt der B525 (Appelhülsener Str. – Mauritzstr. – Potthof – Daruper Str.), welche auf einer Nordwest-Südost-Achse verläuft, geprägt. Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) handelt es sich bei den genannten Straßen größtenteils um angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS) mit nähräumiger oder regionaler Verbindungsfunktion. Im Bereich zwischen der Kreuzung Potthof / Dülmener Str. sowie der Kreuzung Daruper Str. / Heriburgstr. / Oberstockumer Weg nehmen die K18 und die ehemalige B525 denselben Streckenverlauf. Insbesondere die Appelhülsener Straße ist beidseitig durch Einzelhandelsstandorte gekennzeichnet, was auf die ehemalige Streckenführung der B 525 durch den Nottulner Ortskern zurückzuführen ist.

An Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen erfolgt die Regelung des Verkehrs größtenteils durch Lichtsignalanlagen (LSA). Ausnahmen stellen hierbei die Knotenpunkte Mauritzstr. / Schapdettener Str. und Appelhülsener Str. / Oststr. / Bodelschwinghstr. dar. An diesen Kreuzungspunkten erfolgt die Regelung des Verkehrs durch Kreisverkehre.



Abbildung 39: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Nottuln

[Eigene Aufnahme]

Einer Analyse der Verkehrsstärken in Nottuln aus dem Jahr 2019 ist zu entnehmen, dass die K18 innerhalb geschlossener Ortschaft Verkehrsstärken zwischen 2.100 und 9.100 Kfz/d aufweist. Entlang der Ortsdurchfahrt der ehemaligen B525 schwanken die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken zwischen 6.100 und 11.100 Kfz/d (vgl. Abbildung 37).

Damit sich der Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortschaft verringert, wurde die Ortsumgehung der Bundesstraße (B525n) errichtet und 2018 freigegeben. Sie verläuft nördlich des Ortskerns Nottuln. Der isolierten Verkehrszählung für Nottuln aus dem Jahr 2019 entstammen durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken zwischen 8.700 und 10.800 Kfz/d (SHP 2020).

Innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen abschnittsweise und teilweise zeitlich begrenzt zwischen 30 und 50 km/h (bspw. zeitliche Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Appelhülsener Str. im Bereich der KiTa). Innerhalb der Wohnquartiere existieren überwiegend Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche.

Bezüglich des Ruhenden Verkehrs ist festzuhalten, dass insgesamt eine hohe und ausreichende Anzahl an Parkplätzen – sowohl innerhalb des historischen Ortskerns als auch darüber hinaus - zur Verfügung steht. Das Angebot an Parkraum umfasst sowohl reine Pkw-Parkplätze als auch straßenbegleitende Parkflächen.

Der vorhandene Parkraum wird lediglich zeitlich begrenzt¹, nicht jedoch monetär, was einen Anreiz schafft, mit dem Pkw ins Zentrum zu fahren. Öffentliche Parkplätze sind beispielsweise der Parkplatz Buckenkamp nördlich des historischen Ortskerns, der an der Jugendherberge und am Gymnasium gelegene Parkplatz an der St. Amand-Montrond-Straße sowie die zentral gelegenen Parkplätze Hanhoff und Kastanienplatz (vgl. Abbildung 40).

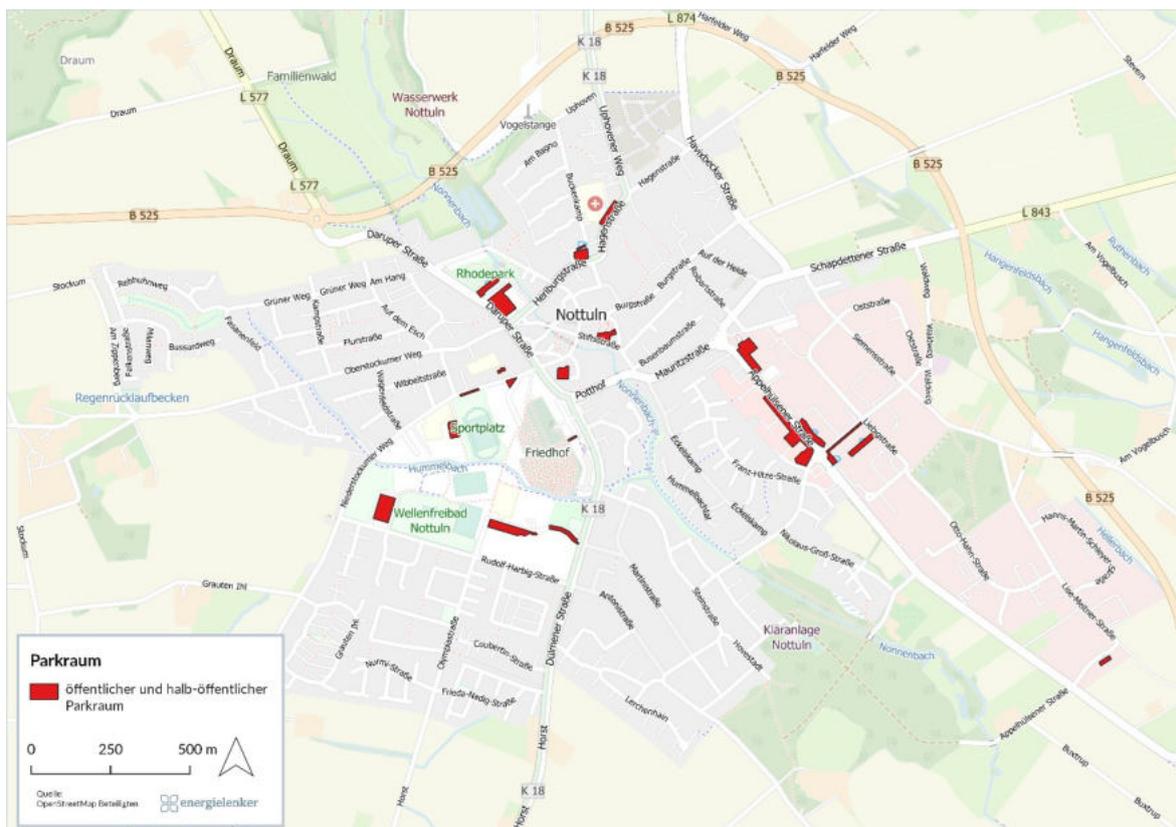


Abbildung 40: Parkplätze (öffentlich / halb-öffentlich) in Nottuln
[Eigene Darstellung]

¹ Die maximale Parkhöchstdauer im Ortskern beträgt zwei Stunden

Appelhülsen

Appelhülsen ist verkehrlich vor allem durch die von Südwesten nach Osten verlaufende Bundesautobahn 43 geprägt, welche in Teilbereichen des Ortsteils unmittelbar an die Siedlungsbereiche grenzt. Die Autobahn stellt die wichtigste Verbindung für den MIV in Richtung Münster bzw. ins Ruhrgebiet dar.

Das klassifizierte Straßennetz für den Ortsteil Appelhülsen umfasst weiterhin die Landesstraßen 551 und 844. Beide Landesstraßen sind innerhalb der geschlossenen Ortschaft überwiegend einbahnig. Außerhalb geschlossener Ortschaften wird der Verkehr zweistreifig geführt. Die L551 (Weseler Str. u. Münsterstr.) stellt in Richtung Osten eine Verbindung nach Bösensell und in Richtung Südwesten eine Verbindung nach Buldern dar. Die L551 weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 5.400 Kfz/d auf. Die L844 (Lindenstr. u. Bahnhofstr.) stellt eine Verbindung zwischen der B525 und der B235 dar. In nördlicher Richtung geht die L844 in Höhe der Anschlussstelle Nottuln an die A43 in die B525 über und ist somit die direkte Verbindung in Richtung Nottuln. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung sind deutliche Unterschiede zu erkennen. Während in nördlicher Richtung (Lindenstr.) ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 8.387 Kfz/d zu verzeichnen ist, so ist das Verkehrsaufkommen in südöstliche Richtung im Bereich der Bahnhofstr. mit 2.622 Kfz/d deutlich geringer (Straßen.NRW 2015).



Abbildung 41: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Appelhülsen

[Eigene Aufnahme]

Am Knotenpunkt der beiden Landesstraßen im Zentrum Appelhülsens wird der Verkehr durch eine Lichtsignalanlage mit jeweils gesondertem Abbiegestreifen geregelt. Innerhalb der geschlossenen Ortschaft beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen überwiegend 50 km/h. Auf einem Teilbereich der L551 (etwa in Höhe Münsterstr. Haus-Nr. 20) sowie der L844 (etwa zwischen den Häusern Bahnhofstr. 4-20 sowie in Höhe Lindenstraße 48) existieren abweichende Regelungen.

Auf diesen Streckenabschnitten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit (teilweise zeitlich begrenzt) 30 km/h. Innerhalb der Wohnquartiere bestehen überwiegend Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind in Appelhülsen eine ausreichende Anzahl öffentlicher und halböffentlicher Parkplätze vorhanden. Ein halböffentlicher Parkplatz befindet sich u. a. im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels am Ahornweg. Weitere öffentliche und weder zeitlich noch monetär bewirtschaftete Parkplätze befinden sich auf dem Marienplatz, am Sportzentrum Appelhülsen, an der Ecke Münsterstraße Ecke Eichenweg sowie am Bahnhof Appelhülsen. Außerdem ist das Parken entlang der Münsterstraße (L551), der Lindenstraße (L844), der Brulandstraße sowie an einigen weiteren Teilbereichen straßenbegleitend zulässig.

Während der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass der Marienplatz das schlechteste Verhältnis zwischen Anzahl vorhandener Parkplätze und abgestellter Fahrzeuge darstellt. Aufgrund der Nutzung des Parkplatzes für Großveranstaltungen sollte ggf. außerhalb der Großveranstaltungen eine Alternativnutzung für Teilbereiche des Marienplatzes überprüft werden (vgl. Maßnahme M2).

Darup

Der im westlichen Teil Nottulns befindliche Ortsteil Darup ist verkehrlich vor allem durch die Ortsdurchfahrten Billerbecker Str. / Roruper Str. (K13 / K48) sowie die Coesfelder Straße geprägt. Die Billerbecker- und Roruper Str. bieten – wie der Name vermuten lässt – von Darup aus Anschluss in Richtung der Nachbarkommune Billerbeek im Norden sowie der Ortschaft Rorup (Dülmen) im Süden. Innerhalb geschlossener Ortschaft wird der Verkehr auf der K13 und der K48 einbahnig geführt. Auf einem Streckenabschnitt der Coesfelder Str. - ab dem Knotenpunkt Coesfelder Str. / Billerbecker Str. in westliche Richtung bis zum Ortsausgang - wird der Verkehr zweistreifig geführt. Die B525 umfährt den Ortsteil Darup im Süden, sodass die Bundesstraße in diesem Verlauf einer Ortsumgehung gleichkommt.

Die B525 bietet von Darup aus in westliche Richtung eine Verbindung nach Coesfeld und in östliche Richtung eine Verbindung nach Nottuln sowie zur Anschlussstelle der A43 und nach Appelhülsen.

Den Verkehrsdaten aus dem Jahr 2015 lassen sich für die B525 im Bereich Darup durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken zwischen 7.017 und 8.911 Kfz/d entnehmen (Straßen.NRW 2015).

Innerhalb der geschlossenen Ortschaft beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen überwiegend 50 km/h. Auf einem Teilstück der Coesfelder Straße existieren abweichende Regelungen. Auf diesem Streckenabschnitt beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit zeitlich begrenzt 30 km/h (Mo-Fr 7-17 Uhr). Innerhalb der Wohnquartiere bestehen überwiegend Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist festzuhalten, dass in Darup einige kleinere Parkplätze vorhanden sind. Diese befinden sich beispielsweise an der Kirche St. Fabian und Sebastian, an der Straße Westerhiese, am alten Hof Schoppmann, an der Haltestelle in Darup Mitte sowie am Sportzentrum Darup. Darüber hinaus ist das straßenbegleitende Parken teilweise entlang der Ortsdurchfahrten und in Wohngebieten erlaubt.



Abbildung 42: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Darup

[Eigene Aufnahme]

Schapidetten

In verkehrlicher Hinsicht ist Schapidetten insbesondere durch die Ortsdurchfahrt der Landesstraße 843 (Roxeler Str.) geprägt. In Richtung Osten besteht von Schapidetten aus über die L843 Anschluss in Richtung Münster-Roxel sowie in Richtung Havixbeck und Senden-Bösensell (über die kreuzend abzweigende L550). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung wurde für die Ortsdurchfahrt Schapidetten im Jahr 2015 mit 2.981 Kfz/d beziffert (Straßen.NRW 2015).

Im Zentrum zweigt von der L843 die Kreisstraße 11 (Schenkingstr. / Heller) in südliche Richtung ab. Innerhalb geschlossener Ortschaft wird der Verkehr auf der K11 einbahnig geführt. Am Knotenpunkt L843 / K11 wird der Verkehr über das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) geregelt. Aufgrund der niedrigeren Klassifizierung der K11 müssen Verkehrsteilnehmende aus dieser Richtung dem Verkehr auf der L843 Vorfahrt gewähren.

Innerhalb der geschlossenen Ortschaft beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen 50 km/h. Abweichend davon ist auf einem umfangreichen Teilstück der L843 (etwa in Höhe Roxeler Str. 10 bis Kreuzung Roxeler Str. / Fuldastr. / Humboldtweg) eine zeitliche Regulierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werktags im Zeitraum 7:00-17:00 Uhr auf 30 km/h eingerichtet.

Auch auf der K11 – im Streckenabschnitt Schenking Str. 11 bis zum Knotenpunkt L843 / K11 – ist werktags dieselbe zeitliche Regulierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eingerichtet. Innerhalb der Wohnquartiere bestehen überwiegend Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche.

Der Raum für den ruhenden Verkehr begrenzt sich in Schapdetten überwiegend auf straßenbegleitende Parkflächen entlang der L843 sowie einige kleinere Parkplätze. Diese befinden sich am Friedhof, an der katholischen Kirche sowie am Sportplatz.



Abbildung 43: Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs in Schapdetten

[Eigene Aufnahme]

5.1.3 Zusammenfassung MIV



Erkenntnisse

- ▶ MIV besitzt hohen Stellenwert in der Gemeinde Nottuln
- ▶ Motorisierungsgrad bei 630 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen
- ▶ Weniger Pkws pro Person als im Kreisdurchschnitt, jedoch mehr als im Landes- und Bundesdurchschnitt
- ▶ Hohe Verkehrsstärken auf A43 (rund 52.000 Kfz/d) und B525 (zwischen 7.000 bis 15.000 Kfz/d)
- ▶ Ladeinfrastruktur vorhanden, jedoch noch nicht überall verfügbar
- ▶ Car-Sharing-Angebot in Nottuln und Appelhülsen
- ▶ Parkraum ausreichend verfügbar, teilweise nur zeitlich, nicht monetär begrenzt



Handlungsansätze

- ▶ Errichtung weiterer Ladeinfrastruktur
 - Besonders in Unternehmensnähe
 - Einrichtung von Ladeinfrastruktur in allen Ortsteilen
- ▶ Ausbau des Car-Sharing-Angebots
 - Überprüfung der Umpositionierung der Fahrzeuge
 - Erhöhung der Fahrzeuganzahl
 - Ausweitung des Carsharing-Angebots auf alle Ortsteile
- ▶ Parkraum
 - Erhebung von Gebühren für das Parken von Pkw
 - (Dauerhafte oder temporäre) Umwandlung von Parkraum in Aufenthaltsfläche oder Radabstellanlagen

5.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens verbunden, da größtenteils die gleichen Distanzen und diese oftmals in ähnlicher Geschwindigkeit zurückgelegt werden können. Zusätzlich ist die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum privaten Pkw oft kostengünstiger und ermöglicht das Ausnutzen der Fahrtzeit für andere Zwecke wie Lesen oder Arbeiten. Durch eine erhöhte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich zudem die verkehrsinduzierten Treibhausgas-Emissionen deutlich reduzieren.

Die Nutzung des ÖPNV hängt 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 Car-Sharing eine besondere Bedeutung. Ziel sollte es daher sein, ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes Angebot bereitzustellen, um Anreize zu schaffen, vermehrt den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Zum attraktiven und bedarfsorientierten Angebot zählt auch ein barrierefreier und attraktiver Ausbau der Haltestellen und ein übersichtliches Buchungssystem.



Abbildung 44: Anforderungen an den ÖPNV
 [eigene Darstellung unter Hinzunahme von BMVI 2016]

Aufgrund der Wichtigkeit für die Daseinsvorsorge ist der ÖPNV in Deutschland durch rechtliche Vorgaben der Europäischen Union und der deutschen Gesetzgebung sehr stark reglementiert. Gesetzlich wird der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland maßgeblich durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die landeseigenen Gesetze geregelt. Für Nordrhein-Westfalen ist dies das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). So ist beispielsweise in § 3 ÖPNVG NRW festgeschrieben, dass „die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV [...] eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte [ist]“. Das oberste Planwerk des Nahverkehrs auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte stellt der Nahverkehrsplan nach § 8 ÖPNVG NRW dar.

In Summe verdeutlicht diese starke Reglementierung, dass Anpassungen und Verbesserungen des ÖPNV maßgeblich die Entscheidungskompetenz der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV betreffen. Die zukünftige kommunale Entwicklung innerhalb des Handlungsfeldes ÖPNV muss daher in enger Abstimmung zwischen Kommune und Kreis angegangen werden. Außerdem wird die Ausführung der Aufgaben des Bus- und Bahnverkehrs meistens an Zweckverbände, Eisenbahngesellschaften oder andere Organisationen übertragen. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots setzt also immer auch eine Koordination mit diesen übergeordneten Organisationen voraus.

Für eine gleichwertige Nutzbarkeit des ÖPNV für die gesamte Bevölkerung sind außerdem die besonderen Anforderungen der mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Damit ist eine Vielzahl verschiedener Personengruppen gemeint. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Behinderungen, Seniorinnen und Senioren aber auch u. a. Eltern mit Kinderwagen, die aufgrund verschiedener Beeinträchtigungen besondere Anforderungen an Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen stellen. Die Anforderungen betreffen insbesondere das Themenfeld der Barrierefreiheit.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die Barrierefreiheit bis Januar 2022 vorausgesetzt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§ 8 PBefG). Vielerorts entspricht dies allerdings noch nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Außerdem bestehen für den Öffentlichen Nahverkehr Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. In den Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr (2017) wird angeführt, dass Haltestellen fußläufig erreichbar sein sollen. Dies wird durch die Aussagen in den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (2013) ergänzt, in denen es heißt, dass „die Gehwege zum und vom ÖV-System [...] kurz und ansprechend auszubilden“ sind.

5.2.1 Schienengebundener Personennahverkehr (Zugverkehr)

Anschluss an den schienengebundenen Personennahverkehr besteht am Bahnhof im Ortsteil Appelhülsen. Der Bahnhof Nottuln-Appelhülsen befindet sich im südlichen Bereich des Stadtteils Appelhülsen. Die Entfernung zwischen Bahnhof und Stadtteil-Zentrum beträgt etwa 900 m. Der Großteil der Siedlungsbereiche Appelhülsens ist nicht weiter als 1.500 m Luftlinie zum Bahnhof verortet. Der Hauptsiedlungsbereich Nottuln befindet sich etwa 6,5 km Luftlinie nordwestlich des Bahnhofs gelegen. In Richtung Schapdetten beträgt die direkte Distanz etwa 5 km und in Richtung Darup etwa 10 km.

Der Bahnhof Appelhülsen umfasst drei Bahnsteige, wobei zwei Gleise über einen Mittelbahnsteig angebunden sind. Der Mittelbahnsteig ist ausschließlich über eine Personenbrücke zu erreichen. Eine barrierefreie Erreichbarkeit des Mittelbahnsteigs ist in Form von Personenaufzügen gewährleistet. An den Bahnsteigen existieren darüber hinaus Fahrkartenautomaten sowie Aushangfahrpläne und digitale Fahrgastinformationssysteme. Im unmittelbaren Bahnhofsumfeld sind darüber hinaus zahlreiche P+R-Stellplätze, überdachte Fahrradstellplätze, ein überdachter und abgeschlossener Fahrradkäfing sowie eine Bushaltestelle und eine Mitfahrerbank vorhanden. Ein Übergang zwischen dem schienengebundenen Nahverkehr und dem straßengebundenen ÖPNV ist somit grundsätzlich gegeben (vgl. Abbildung 45).

Insgesamt ist der gesamte Bereich der Bahnsteige barrierefrei gestaltet und mit einem visuellen und taktilen Leitsystem ausgestattet. Die Zuwege von den Parkplätzen sowie von der Bushaltestelle sind nicht mit einem entsprechenden Leitsystem ausgestattet, sodass eine sichere Führung für Menschen mit Sehbehinderungen erst ab den Bahnsteigen möglich ist.



Abbildung 45: Bahnhof Nottuln-Appelhülsen
[Eigene Aufnahme]

Am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen besteht Anschluss an die Bahnstrecke Essen – Münster und es halten Züge der Linie RE42 in Richtung Münster und Mönchengladbach. Normalerweise verkehren die Züge zu den Hauptverkehrszeiten im 30-Min-Takt und zu den Schwachlastzeiten im 60-Min-Takt. Aufgrund der kürzeren Bedienzeit des RE42 halten Züge der Linie RE2 in den frühen Morgen und späten Abendstunden zusätzlich am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen.

5.2.2 Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr)

„Im Busverkehrssystem im Kreis Coesfeld kommen verschiedene Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten zum Einsatz. Hierzu gehören der SchnellBus und der RegioBus sowie die Produkte TaxiBus, AST und NachtBus. Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen die Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/Marktsegmente ausgerichtet“ (Kreis Coesfeld 2019: 39).

Auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln verkehren Busse innerhalb der folgenden Produktklassen und mit unterschiedlichen Eigenschaften:

SchnellBus

SchnellBus-Linien verkehren im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr i. d. R. auf direktem Linienweg und überwiegend ohne Umwege. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte, sowie exklusiv ausgewählte Haltestellen mit erhöhter Fahrgastnachfrage schneller erreicht werden.

Neben dem Zeitvorteil weisen SchnellBusse ergänzende Ausstattungsmerkmale bei den eingesetzten Fahrzeugen auf (vgl. Kreis Coesfeld 2019: 39). Das Gemeindegebiet Nottuln wird von der S60 auf der Relation Nottuln – Münster bedient.

RegioBus

RegioBusse stellen das Grundangebot im straßengebundenen ÖPNV dar und dienen der Flächenerschließung, indem sie Kommunen außerhalb des Schienenkorridors miteinander verbinden und zusätzlich in Gebieten ohne eigenständigen StadtBus-Verkehr die Ortserschließung übernehmen (vgl. Kreis Coesfeld 2019: 39). Von Nottuln aus bietet die Linie R62 Anschluss in Richtung Coesfeld und die R63 verbindet Nottuln mit Münster und schließt dabei Tilbeck mit ein.

TaxiBus

Anders als Schnell- und RegioBusse gehören TaxiBusse der bedarfsgesteuerten Bedienform an. Bedarfsgesteuerte Bedienformen werden häufig in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage eingesetzt und ersetzen bzw. ergänzen das Regelangebot. Bei den im Kreis Coesfeld eingesetzten TaxiBussen handelt es sich um Anruf-Linienverkehre, welche wie reguläre Buslinien und auf festgelegten Linienwegen verkehren, allerdings nur bei vorheriger telefonischer Anmeldung (spätestens 30 Minuten vor regulärer Abfahrt). Ein- und Ausstieg besteht an den im Fahrplan festgelegten Haltestellen zu den ebenfalls festgelegten Fahrzeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge (vgl. Kreis Coesfeld 2019: 40).

Auf folgenden Relationen besteht ein TaxiBus Angebot auf Nottulner Gemeindegebiet:

- ▶ T1 Nottuln / Darup
- ▶ T67 Nottuln / Billerbeck
- ▶ T65 Darup / Dülmen

NachtBus

Bei der Produktklasse NachtBus handelt es sich um eine Form der speziellen Freizeitverkehre, welche vorwiegend in den Nächten von Samstag auf Sonntag verkehren. Der NachtBus der Linie N8 bietet von Nottuln aus an Nächten von Samstag auf Sonntag Anschluss auf der Relation Legden – Nottuln – Münster.

CityBus / Ortsbus

Bei diesem Angebot handelt es sich um ein Angebot, welches die zuvor genannten Produktklassen ergänzt und sich auf das Gebiet der jeweiligen Kommune begrenzt. In Nottuln verkehrt die Linie C85 seit dem Jahr 2022 aufgrund des Wegfalls der Anbindung von Nottuln-Süd durch die Linie S60. Seitdem stellt die C85 eine Verbindung zwischen Nottuln – Nottuln-Süd – und dem Bahnhof Appelhülsen dar.

BürgerBus

Der ÖPNV im Kreis Coesfeld wird stellenweise durch BürgerBus-Verkehre ergänzt. Dabei handelt es sich um Angebote, welche ehrenamtlich betrieben werden und deren Fahrpläne und Bedienzeiten den Bedürfnissen der Bürger*innen entsprechend gestaltet sind. BürgerBusse erschließen häufig diejenigen Bereiche in Kommunen, für die ein Betrieb im herkömmlichen Linienverkehr unwirtschaftlich und die Nachfrage gering ist. Folgende BürgerBus-Angebote existieren in Nottuln:

- ▶ B31/32 Nottuln - Schapdetten - Tilbeck - Havixbeck
- ▶ B61 Nottuln - Billerbeck

Schulbusse

Ergänzend zu den zuvor genannten Produktklassen verkehren im Kreis Coesfeld und Gemeinde Nottuln integrierte Schülerverkehre. Bei den Schulbussen handelt es sich um Spezialverkehre, deren Fahrtzeiten sich nach den Schulzeiten richten. In Schulferien besteht auf diesen Linien kein Angebot.

Tabelle 5: Vollständige Übersicht über den Busverkehr in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung nach RVM 2022]

Linie	Verbindungstyp	Linienverlauf
S60	SchnellBus	Darup – Nottuln – Münster
R62	RegioBus	Coesfeld – Darup – Nottuln
R63	RegioBus	Nottuln – Roxel – Münster
C85	CityBus	Nottuln – Appelhülsen, Bf.
T65 / 565 / 660	SchulBus / TaxiBus	Dülmen – Rorup – Darup
T67	TaxiBus / SchulBus	Billerbeck – Nottuln
B31 / B32	BürgerBus	Nottuln – Havixbeck - Tilbeck
B61	BürgerBus	Nottuln - Billerbeck
N8	NachtBus	Legden – Holtwick – Coesfeld – Nottuln – Münster
680	Schülerverkehr	Nottuln – Schapdetten – Baumberg – Nottuln
681	Schülerverkehr	Nottuln – Horst – Buxtrup – Heller – Nottuln
682	Schülerverkehr	Jägerheim – Hastehausen – Hövel - Darup
684	Schülerverkehr	Darup – Nottuln
685	Schülerverkehr	Nottuln – Appelhülsen

Das Busliniennetz der Gemeinde Nottuln (vgl. Abbildung 46) stellt ein Grundangebot eines lokalen und regionalen öffentlichen Verkehrs dar. Auf lokaler Ebene sind die einzelnen Ortsteile untereinander oft nur mit Umstieg zu erreichen. Das Angebot des lokalen ÖPNV wird durch Schülerspezialverkehre ergänzt. Aufgrund der indirekten Verbindung der Ortsteile untereinander ist das lokale ÖPNV-Angebot insgesamt als defizitär zu betrachten.

Über die lokalen Buslinien hinaus sind regionale Verbindungen in die nahegelegenen Grund- und Mittelzentren sowie an das Oberzentrum Münster vorhanden.

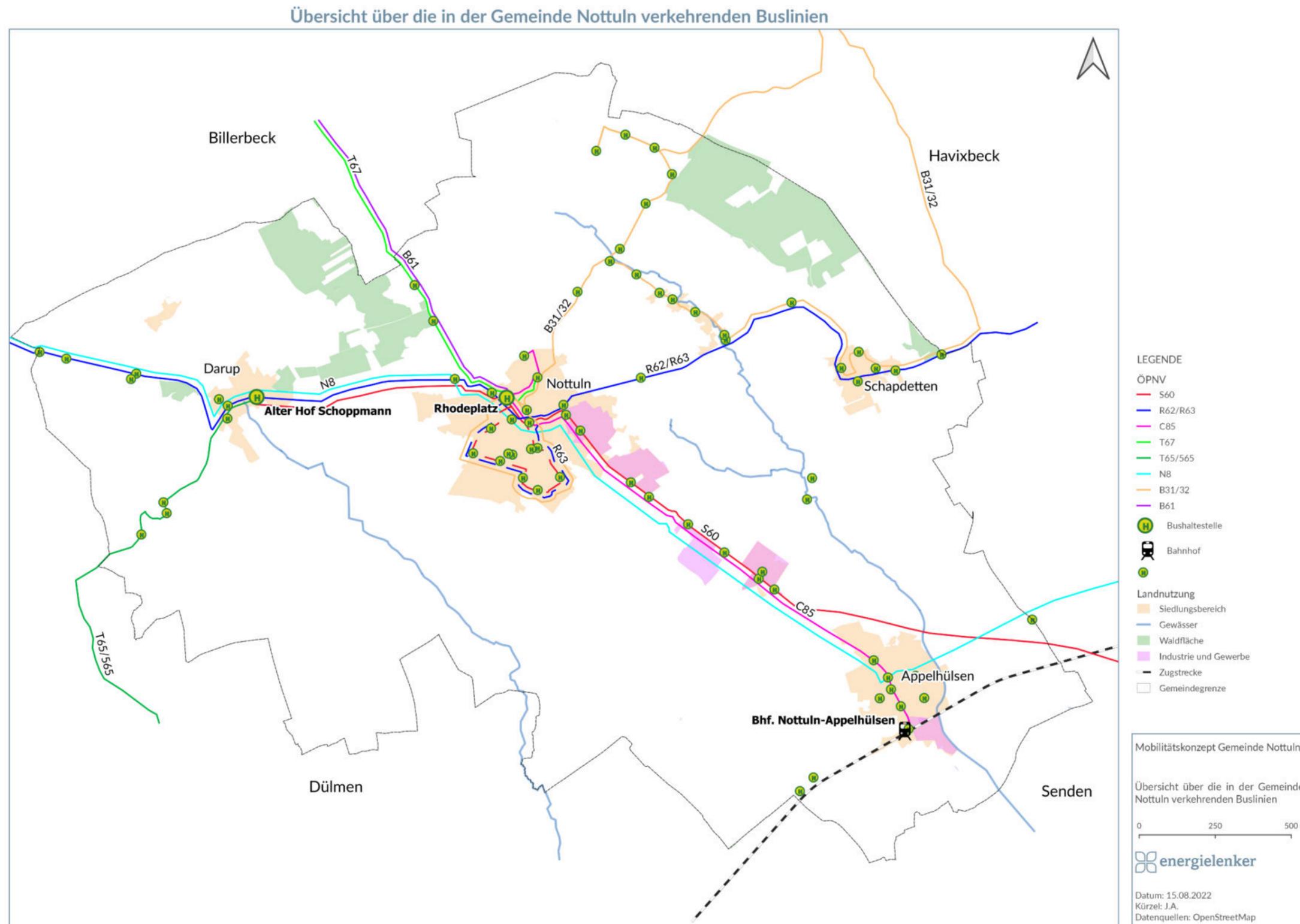


Abbildung 46: Busliniennetz in der Gemeinde Nottuln
 [Eigene Darstellung]

5.2.3 Angebotsanalyse Busverkehr

Vorgehensweise Angebotsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse des öffentlichen Personennahverkehrs wurden das vorhandene Busliniennetz sowie die Verbindungspläne relevanter Verbindungen analysiert. Als Ergebnis dessen ist für alle analysierten Buslinien in der Gemeinde Nottuln ein einheitlicher Liniensteckbrief angefertigt worden, welcher folgende Informationen enthält:

- ▶ Nennung des Produkts (SchnellBus, RegioBus etc.)
- ▶ Aufstellung der Dienstzeiten (Start Bedienzeitraum, Ende Bedienzeitraum, Anzahl täglicher Fahrten, Taktung)
- ▶ Anzahl der angefahrenen Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet
- ▶ Wesentliche Verknüpfungspunkte (= Haltestellen entlang der jeweiligen Strecke an denen Umstiegsmöglichkeiten bestehen)
- ▶ POI's in Nottuln (=Points of Interest)
- ▶ Fahrgastzahlen (sofern vorhanden)
- ▶ Anmerkungen
- ▶ Bewertung

Die einzelnen Liniensteckbriefe sind als Anlage 3 beigelegt.

Weiterführend werden die auf Grundlage der Angebotsanalyse erarbeiteten Bewertungen vorgestellt und erläutert. Hinsichtlich der Bewertung des vorhandenen Busangebots wurden jeweils die drei Bewertungskriterien Taktung, Bedienzeit und Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV betrachtet. In jeder der drei Bewertungskategorien wurden maximal 5 Punkte vergeben, welche jeweils die beste Bewertung innerhalb eines Kriteriums darstellen.

Taktung

Der Takt bzw. die Taktung bezeichnet die Zeit zwischen mehreren, in regelmäßigen Zeitabständen aufeinander folgenden Fahrten auf einer Strecke bzw. Linie. Verkehrt ein Bus bzw. ein anderes öffentliches Verkehrsmittel bspw. in einem regelmäßigen Abstand von einer Stunde, ist in diesem Fall von einem 1-Stunden Takt bzw. 60-Minuten Takt die Rede.

Letztendlich ist die Dichte des Taktes eine Kosten- und somit eine verkehrspolitische Frage, wie attraktiv das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs gestaltet werden soll.

Hinsichtlich der Bewertung des Taktes wurde nachfolgender Bewertungsschlüssel angewandt:

Tabelle 6: Bewertungsschlüssel Taktung

[Eigene Darstellung]

Taktung	Bewertungspunkte
Durchgängig mind. 30 Minuten oder besser	5
30-Minuten Takt während der Hauptverkehrszeiten (07:00-09:00 Uhr & 15:00-18:00 Uhr)	4
Durchgängig 60-Minuten Takt	3
Durchgängig 120-Minuten Takt	2
Einzelfahrten (bis 4 Fahrten am Tag)	1
Kein Angebot	0

Bedienzeit

Die Bedienzeit stellt den Zeitraum zwischen der ersten Fahrt einer Buslinie an einem Tag und der letzten Fahrt dieser Linie dar. Erfolgt die erste Fahrt am Tag beispielsweise um 08:00 Uhr und die letzte Fahrt um 18:00 Uhr, dann beträgt die Bedienzeit 10 Stunden.

Hinsichtlich der Bewertung der Bedienzeit wurde nachfolgender Bewertungsschlüssel angewandt:

Tabelle 7: Bewertungsschlüssel Bedienzeit

[Eigene Darstellung]

Bedienzeit	Bewertungspunkte
16 - 18 Stunden täglich	5
13 - 17 Stunden täglich	4
9 - 12 Stunden täglich	3
5 - 8 Stunden täglich	2
1 - 4 Stunden täglich	1
Kein Angebot	0

Reisezeitverhältnis

Weiterhin wurde im Rahmen der Bewertung des vorhandenen Bus-Angebots in der Gemeinde Nottuln das Reisezeitverhältnis zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) analysiert. Ausgangswerte für diese Analyse stellen Zeiten dar, welche das jeweilige Verkehrsmittel für eine festgelegte Strecke benötigt.

Beim Busverkehr wurde diesbezüglich immer die Reisezeit von der Starthaltestelle bis zur Endhaltestelle einer Verbindungsrichtung ermittelt. Demgegenüber wurde mittels *Google Maps* die Reisezeit mit dem MIV für dieselbe Strecke ermittelt². Die Streckenverläufe können sich hierbei unterscheiden, da für den MIV grundsätzlich die schnellste Strecke ohne Zwischenhalte ermittelt wurde.

Beispiel:

Die Linie S60 startet planmäßig um 08:09 Uhr an der Starthaltestelle Alter Hof Schoppmann in Darup und erreicht die Endhaltestelle (Münster; Altstadt/Bült) planmäßig um 08:49 Uhr. Dies entspricht einer Reisezeit von 40 Minuten. Mit dem Pkw (= Motorisierter Individualverkehr) werden für die gleiche Strecke zur Referenzzeit 33 Minuten benötigt. Verschneidet man nun die Reisezeit des MIV (Ausgangswert) mit der Reisezeit des ÖPNV lässt sich ein Verhältnis beider Reisezeiten zueinander ermitteln. Dazu wird nachfolgende Formel genutzt:

$$\frac{100}{\text{Reisezeit MIV (in Min.)}} * \text{Reisezeit ÖPNV (in Min.)} = \text{Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV}$$

Werden die zuvor ermittelten Reisezeiten (MIV = 33 Minuten; ÖPNV = 40 Minuten) in die Formel eingesetzt, ergibt sich folgendes Bild bzw. folgende Rechnung:

$$\frac{100}{33} * 40 = 1,21$$

Für das dargestellte Rechenbeispiel ergibt sich somit ein Reisezeitverhältnis des ÖPNV gegenüber dem MIV von 1,21. Dies bedeutet, dass der ÖPNV für dieselbe Strecke die 1,21-fache Zeit gegenüber dem MIV benötigt.

Grundsätzlich ist ein möglichst identisches Reisezeitverhältnis anzustreben, da ansonsten die Nutzung des MIV aufgrund der Zeitersparnis attraktiver ist. Je geringer der Faktor als Ergebnis des Reisezeitverhältnisses, desto besser auch die Bewertung. Für die Bewertung des Reisezeitverhältnisses wurde nachfolgender Bewertungsschlüssel angewandt:

² Referenzzeit = Zeitpunkt der Ermittlung der Reisezeit des MIV. Hier: werktags um 09:00 Uhr

Tabelle 8: Bewertungsschlüssel Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV

[Eigene Darstellung]

Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV	Bewertungspunkte
< 1 - 1,30	5
1,31 - 1,60	4
1,61 - 1,90	3
1,91 - 2,20	2
> 2,20	1

Angebotsqualität

Ziel der Angebotsanalyse ist es, das gegenwärtige Angebot darzustellen und gleichzeitig aus den erfassten Bewertungen die Angebotsqualität abzuleiten. Zur Ableitung der Angebotsqualität wurden die zuvor ermittelten Bewertungspunkte in den Kategorien Taktung, Bedienzeit und Reiseverhältnis je Buslinie addiert. In Summe konnten somit maximal 15 Punkte erreicht werden.

Um die Angebotsqualität final abzuleiten wurde der nachfolgende Bewertungsschlüssel genutzt:

Tabelle 9: Bewertungsschlüssel Angebotsqualität

[Eigene Darstellung]

Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
15 - 14 Punkte	Sehr gut
13 - 12 Punkte	Gut
11 - 9 Punkte	Befriedigend
8 - 6 Punkte	Ausreichend
5 - 3 Punkte	Mangelhaft
2 - 0 Punkte	kein Angebot

Ergebnisse Angebotsanalyse

Aufgrund der Tatsache, dass sich das Angebot des Bus-Verkehrs in der Gemeinde Nottuln an Werktagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen deutlich unterscheidet, werden diese drei Wochenabschnitte nachfolgend getrennt voneinander bewertet.

Montags – Freitags

In Tabelle 10 sind die addierten Bewertungspunkte für jede Linie werktags differenziert dargestellt. Auf den ersten Blick ist zu erkennen, dass die Farben grün und gelb dominieren. Vor allem das Angebot der Linien S60 und R62 ist werktags mit *gut* zu bewerten. Hervorzuheben gilt es hierbei jeweils die Bedienzeit und das Reisezeitverhältnis. Aufgrund des vorliegenden 60-Minuten Taktes auf beiden Linien – welcher nicht als schlecht anzusehen ist – schließt sich jedoch eine sehr gute Bewertung aus.

Tabelle 10: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Montags-Freitags

[Eigene Darstellung]

Linie	Bewertung Taktung	Bewertung Bedienzeit	Bewertung Reisezeitverhältnis	Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
S60	3	4	5	12	Gut
R62	3	5	4	12	Gut
R63	3	5	2	10	Befriedigend
C85	3	5	2	10	Befriedigend
T67	2	3	4	9	Befriedigend
T65	3	4	4	11	Befriedigend
B31 / B32	2	3	2	7	Ausreichend
B61	3	3	0	6	Ausreichend
N8	0	0	0	0	Kein Angebot

Das Angebot der Linie R63 ist hinsichtlich Taktung und Bedienzeit ebenfalls positiv. Aufgrund des komplexen Linienweges und vieler Halte ist das Reisezeitverhältnis gegenüber dem MIV vergleichsweise negativ, sodass sich dies in einer befriedigenden Gesamtbewertung widerspiegelt.

Alle weiteren regulären Angebote werden durchweg mit *befriedigend* bewertet. Je nach Linie sind für diese mittelmäßige Bewertung Abzüge in den Bereichen Taktung, Bedienzeit oder Reisezeitverhältnis ausschlaggebend.

Ein Vergleich von Bürgerbussen und regulären Nahverkehrsangeboten ist mit großer Vorsicht zu betrachten, da Bürgerbusse ein ehrenamtliches und ausschließlich ergänzendes Angebote darstellen. Bürgerbusse schließen oft vorhandene Lücken im Nahverkehrsnetz, welche mangels Wirtschaftlichkeit nicht durch reguläre Linien abgedeckt werden.

Das Fahrtenangebot der Bürgerbusse, welche auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln verkehren bzw. dieses tangieren ist vergleichsweise überschaubar.

Die Linie N8 verkehrt als Nachtbus aktuell nur in Nächten von Samstag auf Sonntag sowie an einigen ausgewählten Feiertagen. Da an Werktagen kein Angebot vorliegt, ist dies entsprechend in der Bewertung der Angebotsqualität dargestellt.

Samstags

In Tabelle 11 sind die addierten Bewertungspunkte für jede Linie an Samstagen differenziert dargestellt. Im Vergleich zur Angebotsqualität an Werktagen ist hierbei auffällig, dass die Farbe „gelb“ dominiert und dass weiterhin auf drei der zehn betrachteten Verbindungen überhaupt kein Angebot existiert.

Tabelle 11: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Samstags

[Eigene Darstellung]

Linie	Bewertung Taktung	Bewertung Bedienzeit	Bewertung Reisezeitverhältnis	Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
S60	3	3	5	11	Befriedigend
R62	3	4	4	11	Befriedigend
R63	3	4	2	9	Befriedigend
C85	3	4	2	9	Befriedigend
T67	2	1	4	7	Ausreichend
T65	2	2	4	8	Ausreichend
B31 / B32	0	0	0	0	Kein Angebot
B61	0	0	0	0	Kein Angebot
N8	2	3	5	10	Befriedigend

Die Linien S60 und R62 wurden werktags mit *Gut* bewertet. An Samstagen verändert sich auf beiden Linien die Bedienzeit wesentlich. Während auf der Relation der S60 werktags der erste Bus aus Darup um 06:09 Uhr abfährt, verschiebt sich die Abfahrtszeit des ersten Busses an Samstagen auf 08:09 Uhr. Die letzte Fahrt aus Darup in Richtung Münster erfolgt werktags mit der S60 um 21:09 Uhr und samstags bereits um 17:09 Uhr. Insgesamt ist eine deutliche Reduktion der Bedienzeit auf 10 Stunden erkennbar. Bei der Linie R62 ist ebenfalls eine Reduktion der Bedienzeit erkennbar, sodass sich daraus die Verschlechterung der Angebotsqualität auf eine Bewertung mit *befriedigend* herleiten lässt.

Das Angebot der Linie C85 ist auch an Wochenenden mit *befriedigend* zu bewerten, wenngleich hervorzuheben ist, dass die letzte Abfahrt von Nottuln in Richtung Appelhülsen Bahnhof anders als werktags (21:49 Uhr) bereits um 19:49 Uhr erfolgt.

Der TaxiBus T67 verkehrt samstags im Zeitraum 08:14-12:04 Uhr dreimalig, sodass dies einem 120-Minuten Takt bei einer Bedienzeit von 4 Stunden entspricht. Aufgrund dieser grundsätzlichen Verbindungsmöglichkeit auf der Relation Nottuln – Billerbeck mit einem attraktiven Reisezeitverhältnis ist dieses Angebot mit *ausreichend* zu bewerten.

Der Nachtbus N8 verkehrt ausschließlich in Nächten von Samstag auf Sonntag, wobei die Fahrten in Richtung Münster abweichend in Legden, Holtwick oder Coesfeld starten, dabei aber immer eine Verbindung von Nottuln nach Münster darstellen. Insgesamt besteht in Nächsten von Samstag auf Sonntag ein 120-Minuten Takt zwischen Nottuln – Münster. Die letzte Abfahrt von Münster in Richtung Nottuln ist dabei Sonntag morgens um 03:17 Uhr. Insgesamt ist die Linie N8 samstags mit *befriedigend* zu bewerten.

Sonntags & Feiertags

In Tabelle 12 sind die addierten Bewertungspunkte für jede Linie an Sonn- & Feiertagen differenziert dargestellt. Hierbei ist auffällig, dass die Farbe „rot“ eindeutig dominiert. Auf sechs von den zehn betrachteten Linien besteht sonntags kein Angebot. Lediglich auf den nachfragestarken Relationen (Münster und Coesfeld) sowie der C85 als Zubringer aus Nottuln in Richtung des Bahnhofs Appelhülsen besteht an Sonn- und Feiertagen ein Angebot.

Als Ergebnis der Verschneidung aus Taktung, Bedienzeit und Reisezeitverhältnis ergibt sich für die Linien S60 und R62 an Sonn- und Feiertagen eine Bewertung mit *befriedigend*. Die Angebotsqualität der R63 und der C85 ist mit *ausreichend* zu bewerten.

Tabelle 12: Angebotsqualität Bus-Linien in Nottuln / Sonntags und Feiertags

[Eigene Darstellung]

Linie	Bewertung Taktung	Bewertung Bedienzeit	Bewertung Reisezeitverhältnis	Summe der Bewertungspunkte	Angebotsqualität
S60	2	2	5	9	Befriedigend
R62	2	3	4	9	Befriedigend
R63	2	3	2	7	Ausreichend
C85	2	2	2	6	Ausreichend
T67	0	0	0	0	Kein Angebot
T65	0	0	0	0	Kein Angebot
B31					
/	0	0	0	0	Kein Angebot
B32					
B61	0	0	0	0	Kein Angebot
N8	0	0	0	0	Kein Angebot

Anders als werk- und samstags verkehren die Linien S60, R62 und R63 an Sonn- und Feiertagen in einem 120-Minuten Takt. In Richtung Münster ist letzte Abfahrt der S60 bereits um 17:09 Uhr und aus Münster fährt die S60 letztmalig um 18:10 Uhr in Richtung Nottuln ab. Bis 21:50 Uhr (Richtung Münster) bzw. bis 23:13 (Richtung Nottuln) besteht mit der R63 jedoch ein alternatives – wenn auch weniger direktes – Angebot auf der Relation Münster – Nottuln.

Fazit

Insgesamt kann das Busangebot in der Gemeinde Nottuln an Wochentagen als befriedigend bezeichnet werden. Auch wenn auf einzelnen Linien Ausbaupotenzial besteht (z.B. in der Taktung), stellt die Konstellation aus unterschiedlichen Buslinien ein breites Angebot dar. Für die Ortsteile Darup und Schapdetten fehlt jedoch (eine direkte) Anbindung an den Bahnhof in Appelhülsen. Das größte Defizit hinsichtlich des lokalen Bus-Angebots stellt jedoch eine fehlende Verbindung aller Ortsteile untereinander dar. So ist Appelhülsen bspw. von Schapdetten oder Darup aus – und umgekehrt – nur mit Umstieg erreichbar.

An den Wochenenden sowie an Feiertagen stellt sich das Angebot abweichend dar. Durch fehlende Angebote, eine niedrige Taktung und begrenzte Bedienzeiten besteht kein attraktives und flächendeckendes Angebot für die Bevölkerung, sodass über eine Anpassung des Busangebotes nachgedacht werden muss.

Die Ergebnisse der Angebotsanalyse decken sich mit den Ergebnissen der Haushaltsumfrage und sprechen die zwei wichtigsten Themen an: Taktung/Betriebszeit sowie Verbindung der Ortsteile untereinander (insb. Richtung Appelhülsener Bahnhof).

5.2.4 Zusammenfassung ÖPNV



Erkenntnisse

- ▶ Anbindung SPNV über den Bahnhof Appelhülsen (Münster, Essen, Mönchengladbach)
- ▶ Der Bahnhof Appelhülsen ist mit dem Bus nur aus Nottuln direkt und schnell zu erreichen
- ▶ Auf den Hauptverbindungen Nottuln – Münster und Nottuln – Coesfeld bestehen jeden Tag Verbindungsmöglichkeiten mit dem Bus (S60, R62, R63)
- ▶ Weitere angrenzenden Kommunen und innergemeindlichen Ziele werden durch zusätzlichen Busangebote angebunden
- ▶ Das Busangebot ist an Wochentagen als positiv zu bewerten, während Taktung, Bedienzeit und das generelle Angebot am Wochenende und an Feiertagen ausbaufähig sind
- ▶ Fehlende Anbindung mit dem Bus an einige Nachbarkommunen (bspw. Senden)



Handlungsansätze

- ▶ Bessere Anbindung der Ortsteile untereinander
- ▶ Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof
- ▶ Anpassung der C85, ggf. Fortführung bis Senden
- ▶ Verbesserung der Informationsvermittlung im ÖPNV
- ▶ Einrichten eines attraktiven ÖPNV-Angebots zu den Schwachlastzeiten bzw. Wochenenden
- ▶ Ausweitung/Anpassung des Nachtbusangebotes

5.3 RADVERKEHR

Gegenüber dem motorisierten Verkehr ist der Radverkehr vor allem durch einen geringeren Flächenbedarf sowie durch ökologische Vorteile hinsichtlich der Treibhausgasemissionen gekennzeichnet. Gleichzeitig trägt Radfahren als aktive Mobilitätsform zur Gesundheitsvorsorge der Nutzenden bei.

Insbesondere auf kurzen Strecken von 5-10 Kilometern stellt das Fahrrad eine echte Alternative zum MIV dar. Unter Berücksichtigung des erhöhten Aufkommens von Pedelecs und E-Bikes erhöht sich die maximale Distanz sogar auf 15-20 Kilometer. Insgesamt besteht somit großes Potenzial motorisiertes Verkehrsaufkommen durch den Radverkehr zu substituieren.

Die Nutzung des Fahrrades ist allerdings stark abhängig von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Die Ansprüche an eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur umfassen insbesondere die Themenfelder Radwegenetz, Wegequalität, Querungs- bzw. Abbiegemöglichkeiten, Konfliktvermeidung und Führungsform sowie Abstellanlagen. Damit sind die Anforderungen in einigen Bereichen deckungsgleich mit denen des Fußverkehrs (vgl. Kap. 5.4). Insbesondere die lückenlose Netzkonzeption hat für den Radverkehr eine noch größere Bedeutung als beim Fußverkehr.



Abbildung 47: Anforderungen an den Radverkehr
 [eigene Darstellung auf Grundlage von ADFC 2016]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden zunächst die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA) – ebenfalls der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2010 – spezifischere Orientierungshilfen für Radverkehrsanlagen auf. Dazu zählen beispielsweise die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie Lastenrädern können diese Empfehlungen durchaus erweitert gedacht werden.

5.3.1 Allgemein Daten zum Radverkehr in Nottuln

Der Mobilitätsbefragung des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2016 ist zu entnehmen, dass kreisweit bereits 25 % aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Zudem kommen auf 1.000 Einwohner*innen im Kreis Coesfeld 1.040 Fahrräder, wovon auch in der Gemeinde Nottuln ausgegangen werden kann. So besitzen rund 87 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad und 18 % aller Haushalte steht ein Elektrofahrrad zur Verfügung, sodass die Rahmenbedingungen für den Radverkehr als positiv zu bewerten sind.

Die Haushaltsumfrage hat weiterhin gezeigt, dass 16,4 % der Befragten fast täglich ein Fahrrad oder E-Bike nutzen, um zur Arbeit zu fahren. Bei den Schulkindern nutzen sogar 27,5 % fast täglich das Fahrrad. Beim Freizeitverkehr dominiert das (E-)Fahrrad. Von 261 an der Frage Teilnehmenden gaben 197 Haushalte an, dass sie ein Fahrrad für Freizeitzwecke nutzen. Dies schließt allerdings nicht die Nutzung von Pkw aus.

Durch eine gezielte Förderung des Radverkehrs kann der Radverkehrsanteil am Modal Split weiter erhöht werden und eine nachhaltige Mobilität begünstigen. Dafür sind insbesondere kurze bis mittlere Strecken relevant (5 bis zu 10 km), wobei das erhöhte Aufkommen von Pedelecs und E-Bikes die Reichweite des Fahrrads weiter erhöht. Das heißt, dass das Fahrrad insbesondere für Strecken innerhalb der Gemeinde als Alternative zum Pkw dienen kann – solange die Radverkehrsinfrastruktur dafür ausgelegt ist.

5.3.2 Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld / Veloroutenkonzept Städteregion Münster

Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld

Das Radverkehrskonzept des Kreises Coesfeld beinhaltet mehrere Maßnahmenideen, wie die Radverkehrsinfrastruktur u. a. in der Gemeinde Nottuln verbessert werden kann. So besteht laut dem Radverkehrskonzept das Potenzial den Oberstockumer Weg (Verbindung Darup-Nottuln) als Fahrradstraße auszubauen. Zudem sind in der Gemeinde Nottuln mehrere Netzlücken im Radwegenetz identifiziert worden, die mit unterschiedlicher Priorität geschlossen werden müssen. Folgende Strecken sind laut Radverkehrskonzept zu errichten:

Tabelle 13: Netzlücken im Radverkehrsnetz laut Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld

[Eigene Darstellung nach Kreis Coesfeld 2020]

Strecke	Straße	Priorität
Nottuln – Havixbeck	Havixbecker Straße (L874)	Hoch
Darup – Coesfeld	Bundesstraße 525	Hoch
Darup – Billerbeck	Billerbecker Straße (K13)	Niedrig
Appelhülsen – Buldern	Weseler Straße (L551)	Mittel
Appelhülsen – Senden	Sendener Straße (L844)	Hoch

Neben den Netzlücken werden im Radverkehrskonzept auch Radwegeausbaumaßnahmen (Qualität), Querungshilfen u. Ä. vorgeschlagen.

Veloroute Nottuln – Münster

Im Rahmen eines Veloroutenkonzeptes der Stadtregion Münster soll die Strecke Nottuln – Münster als einer von 14 Velorouten ausgebaut werden. Die Verbindung, die an vielen Stellen noch ausgebaut werden muss, läuft vom Ortskern Nottuln über Schapdetten, Tilbeck und Roxel bis zur Promenade in der Stadt Münster. Da der Ausbau der Strecke noch nicht angefangen hat, kann die Route noch geändert werden. Nichtsdestotrotz ist eine direkte Verbindung von Nottuln nach Münster Ziel der Stadtregion. Damit die zukünftige Veloroute auch als solches bezeichnet werden darf, gibt es einige Qualitätsstandards, die eingehalten werden müssen. Dazu gehören zum Beispiel geringe Zeitverluste und eine hohe Belagsqualität, damit hohe Geschwindigkeiten beibehalten werden können.

Um die Veloroute in Richtung Münster für alle gut erreichbar zu machen, sollen Zubringer- und Tangentialrouten eingerichtet werden. Für die Gemeinde Nottuln wurden hier die potenziellen Strecken von Darup nach Nottuln (Daruper Straße - B525), von Appelhülsen nach Nottuln (Appelhülsener Straße - B525) und von Havixbeck nach Nottuln (Havixbecker Straße) identifiziert.



Abbildung 48: Geplanter Verlauf der Veloroute Münster – Nottuln auf Nottulner Gemeindegebiet

[Eigene Darstellung]

5.3.3 Unfallanalyse Radverkehr

Um Aussagen bzgl. der Unfallbeteiligung von Radfahrenden in der Gemeinde Nottuln vornehmen zu können, wurden im Rahmen einer Unfallanalyse die Verkehrsdaten aus dem Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes georeferenziert begutachtet. Die polizeilich erfassten Unfalldaten sind kategorisiert nach Unfallart und Fahrzeugtyp, sodass im Fall der Radverkehrsanalyse festgestellt werden kann, ob Unfallohäufigkeiten auftreten und wenn ja, auf welche Art und an welchem Ort diese entstanden sind. In einem zweiten Schritt können so Handlungsbedarfe für die Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr abgeleitet werden.

Die Unfallanalyse zeigt, dass es in Nottuln in den Jahren 2019 bis 2021 54 Radverkehrsunfälle gab. Dabei kam es in 38 der 54 Unfälle zu einem leichten Personenschaden, 15-mal wurde eine Person schwerverletzt und eine Person ist durch den Verkehrsunfall ums Leben gekommen.

Neben den Folgen des Unfalls, können die Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs auch nach Unfalltyp differenziert werden. Der Unfalltyp besagt, wie der Unfall zustande gekommen ist. Dies passiert anhand sieben verschiedene Unfalltypen, die in Abbildung 49 näher erläutert werden.

Unfalltypen und Erläuterung

- Fahrnfall (F)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch Kontrollverlust über das Fahrzeug/ Fahrrad (i.d.R. durch eigenes Verschulden)

- Abbiege-Unfall (AB)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem abbiegendem Verkehrsteilnehmenden und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden

- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden wartepflichtigen Verkehrsteilnehmenden und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug / Fahrrad

- Überschreiten-Unfall (ÜS)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug / Fahrrad und einer zu Fuß gehenden Person auf der Fahrbahn

- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält

- Unfall im Längsverkehr (LV)**
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten

- Sonstiger Unfall (SO)**
Unfall, der sich nicht den Typen 1 – 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.)

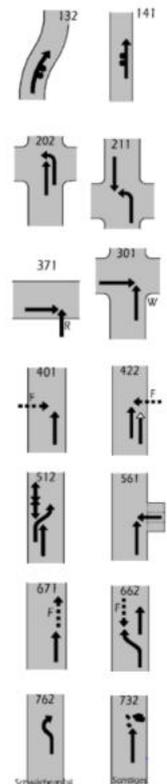


Abbildung 49: Unfalltypen
[Eigene Darstellung nach GDV 2016]

Bei Betrachtung der Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp (vgl. Abbildung 50) in der Gemeinde Nottuln fällt auf, dass ein Großteil auf Fahrnfälle zurückzuführen ist (37 %), was auf eine unsichere Qualität der Radwege hindeuten könnte. Weiterhin sind vermehrt Radverkehrsunfälle feststellbar, die an Kreuzungen oder Einfahrten vorgefallen sind (22 % Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, 15 % Abbiegeunfälle). Die restlichen Unfalltypen (11 % Unfall im Längsverkehr, 11 % sonstiger Unfall und 4 % Unfall durch den ruhenden Verkehr), sind in der Gemeinde Nottuln nur in Einzelfällen aufgetreten.

Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp

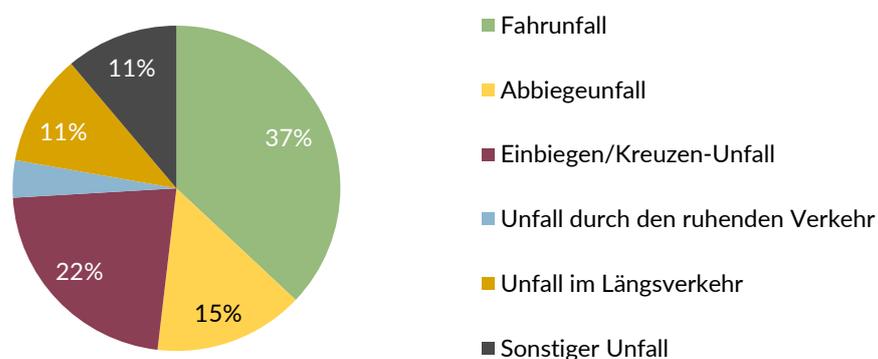


Abbildung 50: Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp (in Prozent)
[eigene Darstellung nach Unfallatlas NRW]

Bei genauerer Betrachtung lassen sich die meisten Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden im Ortskern Nottuln (z.B. Mauritzstraße) verorten. Weitere Unfälle wurden entlang der B525 in Richtung A43 aufgenommen. Vereinzelt liegen die Unfallorte in den Ortsteilen Appelhülsen, Darup und Schapdetten.

Im gesamten Gemeindegebiet kommt es zu keiner weiteren statistischen Häufung von Unfällen unter Beteiligung von Radfahrenden, sodass an dieser Stelle kein Unfallschwerpunkt identifiziert werden kann. Es ist jedoch zu erkennen, dass es besonders entlang der B525 zu Einbiegen/Kreuzen-Unfällen kommt. Besonders betroffen ist der Bereich an der Haltestelle „Abzweig Rorup“. Insgesamt muss festgehalten werden, dass es tendenziell in solchen Bereichen vermehrt zu Unfällen kommt, in denen eine hohe MIV-Verkehrsdichte zu verzeichnen ist (Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen).

5.3.4 Radverkehrsanlagen

Eine gut ausgebaute und sichere Radverkehrsinfrastruktur ist essenziell für die Steigerung der Attraktivität des Radfahrens sowie eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in der Gemeinde Nottuln. Insbesondere die Radverkehrsanlagen, sprich das Vorhandensein von Radwegen und einer geeigneten Führungsform sowie dessen Qualität, stehen dabei im Vordergrund.

Radwegenetz

Wie die Ergebnisse des kreisweiten Radverkehrskonzeptes zeigen (vgl. Kapitel 5.3.2), bestehen in Nottuln einige Netzlücken für den Radverkehr. Neben den fünf genannten Netzlücken, die im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes identifiziert wurden, wurde seitens des ADFC Ortsverband Nottuln angemerkt, dass bislang keine sichere Verbindung zwischen Darup und Rorup über die Bauerschaft Gladbeck (K48) besteht. Während der Begehung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Nottuln sind weitere Strecken festgestellt worden, wo eine getrennte Radverkehrsführung fehlt. So fehlt eine Verbindung zwischen Darup und Dülmen über die K13, südlich der B525 ebenso wie eine getrennte Radverkehrsführung an der K11. Dabei würde die Strecke, mit Hinblick auf das neue Baugebiet im Süden des zentralen Ortsteils Nottuln (Lerchenhain II), eine direkte Verbindung zur B525 ermöglichen. Gleichzeitig stellt die K11 eine direkte Verbindung zwischen Nottuln und Buldern her.

Auch in den Ortsteilen Nottulns gibt es Straßen, die keine getrennte Radverkehrsführung aufweisen. Auf Strecken, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h oder niedriger liegt (z.B. Roxeler Straße - Schapdetten) oder eine geringe Verkehrsbelastung besteht (z.B. Coesfelder Straße (westlicher Teil - Darup) ist eine getrennte Radverkehrsführung jedoch nicht notwendig. Die inter- und innerörtlichen klassifizierten Straßen mit vorhandenen und fehlenden Radverkehrsinfrastruktur sind in Abbildung 51 ersichtlich.

Da der Radwegeausbau an Hauptverkehrsstraßen, die größtenteils in der Straßenbaulast des Landes Nordrhein-Westfalen oder der Kreis Coesfeld sind, sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, besteht die Möglichkeit Parallelstrecken, wie die des Radverkehrsnetzes NRW, auszubauen, sodass schnell eine attraktive Radwegeverbindung zwischen den Ortsteilen sowie zu den Nachbarkommunen entsteht. Auch bei der Entwicklung der Veloroute nach Münster ist eine solche Alternative zu berücksichtigen.

Neben den direkten Verbindungen zwischen den Ortsteilen und umliegenden Kommunen ist die Gemeinde Nottuln an das landesweite Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen angeschlossen. Zur Orientierung befinden sich an relevanten Standorten Wegweiser für Fahrradfahrende. Dieses System ist in Nottuln allerdings vorrangig für touristische Zwecke geeignet, da innerörtliche Routen vom Wohnort bis zu der Arbeitsstätte wie die an der B525 gelegenen Gewerbegebiete nicht eingebunden sind.

Das Radverkehrsnetz entlang Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nottuln

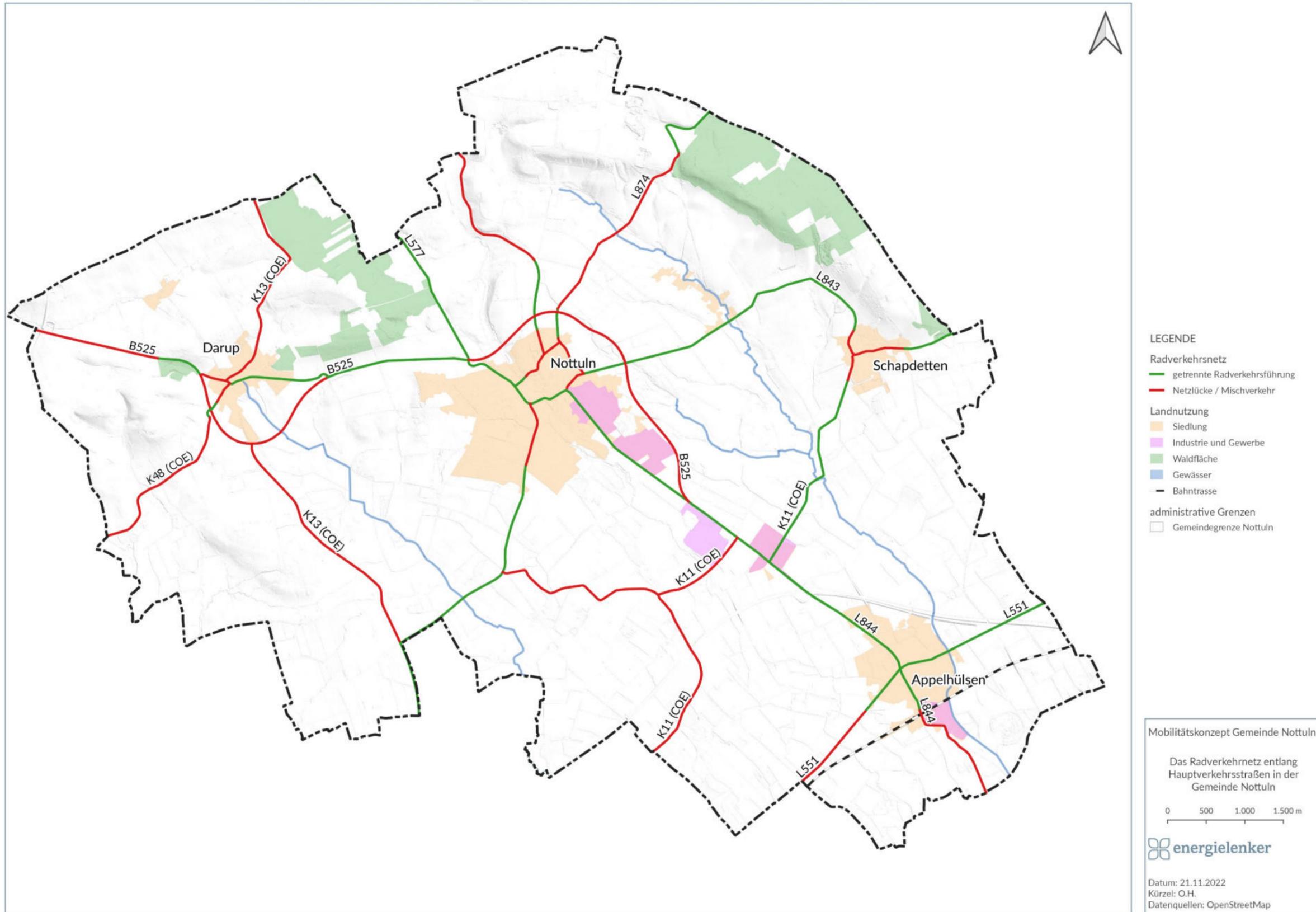


Abbildung 51: Radverkehrsnetz entlang von Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nottuln
 [eigene Darstellung]

Innerhalb des Ortsteils Nottuln wird der Radverkehr entlang der Ortsdurchfahrten überwiegend separiert auf getrennten Geh- und Radwegen geführt, welche in der Regel beidseitig vorhanden sind. Eine Abweichung hiervon stellt die Dülmener Str. dar. Aufgrund der defizitären Oberflächenbeschaffenheit der beidseitig vorhandenen straßenbegleitenden Radwege wurde durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.

Auf einigen Teilstücken ist es dem Radverkehr gestattet, die getrennten Geh- und Radwege in beide Fahrtrichtungen zu befahren. In Bereichen der Ortsein- bzw. ausfahrten sind Radwege teilweise nur einseitig vorhanden.

An Streckenabschnitten, wo keine separierte Führung des Radverkehrs vorhanden ist bzw. möglich ist, erfolgt die Führung im Mischverkehr. Positiv hervorzuheben ist an dieser Stelle die Schapdettener Straße, da der dortige Wechsel der Führungsform deutlich zu erkennen ist (vgl. Abbildung 52).



Abbildung 52: Einfädelungshilfe für den Radverkehr auf der Schapdettener Str.

[Eigene Aufnahme]

Hervorzuheben ist die Führung des Radverkehrs auf der Olympiastraße, der Sankt-Amand-Montrond-Straße sowie der weiteren Achse in Richtung Zentrum. Seit Anfang 2022 ist diese Strecke als Fahrradstraße ausgewiesen und entsprechend beschildert. Im Bereich der Olympiastraße ist die Beschilderung um das Zusatzzeichen 1022-10 „Kfz frei“ ergänzt. Ein Kurvenbereich der Sankt-Amand-Montrond-Straße ist zudem farblich markiert, sodass an dieser Stelle auf die Fahrradstraße und die entsprechenden Vorfahrtsregelungen hingewiesen wird.

Auf einem Teilstück - im Bereich Alter Kirchweg / Schützenstraße - ist die Fahrradstraße bewusst unterbrochen. Dieses Teilstück ist ein Fußweg und eine Ausweisung des Teilstücks als Fahrradstraße hätte eine Rückstufung des Fußverkehrs und eine Bevorrechtigung des Radverkehrs zugeführt. Um dies zu vermeiden ist das besagte Teilstück bewusst nicht als Fahrradstraße ausgewiesen.

Grundsätzlich haben Fahrradfahrende auf einer Fahrradstraße Vorrang und nebeneinanderfahren ist erlaubt. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle und der motorisierte Verkehr muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.

Appelhülsen

Entlang der Ortsdurchfahrten (L551 und L844) wird der Radverkehr in Appelhülsen beidseitig auf getrennten Geh- und Radwegen geführt (vgl. Abbildung 53). In Wohnquartieren herrscht fast überall eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, sodass abseits der Hauptverkehrsstraßen keine eigenständigen Radverkehrsanlagen existieren. Der Radverkehr wird innerhalb dieser Bereiche im Mischverkehr geführt.



Abbildung 53: Radwege in Appelhülsen

[Eigene Aufnahme]

Darup

Im Ortsteil Darup wird der Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaft überwiegend im Mischverkehr geführt. Zur verbesserten Sichtbarkeit und zum Schutz der Radfahrenden wurde auf der Coesfelder Straße beidseitig ein Schutzstreifen angelegt. Der Schutzstreifen darf durch den motorisierten Verkehr nur im Bedarfsfall (bspw. Begegnungsverkehr) überfahren werden und auf dem Schutzstreifen darf nicht geparkt werden. Für den motorisierten Verkehr gelten beim Überholen eines Radfahrenden auf dem Schutzstreifen die Mindestabstände von 1,50 m.

Im Bereich der Ortseinfahrt Darups aus Richtung Osten/Nottuln kommend, wird der Radverkehr mittels Einfädelungshilfe auf die Fahrbahn geführt. Für eine bessere Sichtbarkeit wäre eine farbliche Markierung des Einfädelungstreifens eine sinnvolle Ergänzung, um auf die sich ändernde Situation aufmerksam zu machen. Aus Darup ausfahrender Radverkehr muss die Straßenseite wechseln, um von dort aus den einseitigen Zweirichtungsradweg nutzen zu können. Vor diesem Hintergrund sind eine Aufstellfläche sowie ein vorgezogener Seitenraum geschaffen worden (vgl. Abbildung 54).



Abbildung 54: Ortsein- / Ortsausfahrt in Darup
[Eigene Aufnahmen]

Schapdetten:

In Schapdetten wird der Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaft sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch auf Neben- und Erschließungsstraßen im Mischverkehr geführt. Im Bereich der K11/Schenkingstraße wechselt die Führungsform des Radverkehrs zwischen Mischverkehr und einseitigem Zweirichtungsradweg. Für den ortseinwärts verkehrenden Radverkehr ist an dieser Stelle eine Einfädelungshilfe vorhanden (vgl. Abbildung 55 li.). Im Bereich der Ortseinfahrt/Ortsausfahrt der L843 existieren keine Einfädelungshilfen o.Ä., obwohl die Führungsform wechselt und der Radverkehr aus dem Mischverkehr auf einen separierten Zweirichtungsradweg geführt wird oder umgekehrt.



Abbildung 55: Radwegeinfrastruktur in Schapdetten
[Eigene Aufnahme]

Radwegequalität

Die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel im Alltag ist nicht nur vom Radwegenetz, sondern auch von der Qualität der vorhandenen Radwege abhängig. Im Rahmen der Haushaltsumfrage (vgl. Kap. 4.1) wurden die Teilnehmenden daher nach ihrer Zufriedenheit mit ausgewählten Infrastrukturkomponenten des Rad- und Fußverkehrs befragt.

Eine gefilterte Auswertung der radverkehrsspezifischen Infrastrukturkomponenten „Breite der Wege“ und „Oberflächenqualität“ zeigt, dass jeweils nur ein sehr geringer Anteil der Befragten sehr zufrieden ist (vgl. Abbildung 56). Insbesondere die Oberflächenqualität wird von mehr als 70 % aller Teilnehmenden mit unzufrieden oder weniger zufrieden bewertet. Auch aus einer Befragung des ADFC Nottulns geht hervor, dass nur 17 von 326 Befragten (5,2 %) die Radwege in Nottuln als komfortabel wahrnehmen.

Zufriedenheit mit verschiedenen Infrastrukturkomponenten des Fuß- & Radverkehrs

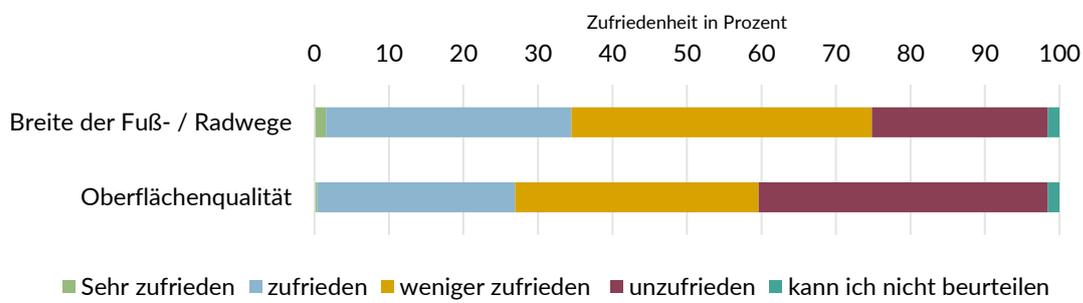


Abbildung 56: Bewertung radverkehrsspezifischer Komponenten der Infrastruktur

[Eigene Darstellung]

Auch im Rahmen des jährlichen Fahrradklimatests des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) aus dem Jahr 2020 ist die Oberfläche der Wege für Radfahrer*innen das am schlechtesten bewertete Kriterium. Anzumerken gilt es dabei, dass dieses Kriterium in keiner der weiteren teilnehmenden Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohner*innen in Nordrhein-Westfalen schlechter bewertet wurde.

Insgesamt belegt die Gemeinde Nottuln mit dem gegenwärtigen Radverkehrsnetz Platz 37 von 54 teilnehmenden Kommunen in Nordrhein-Westfalen mit weniger als 20.000 Einwohner*innen. Auf Bundesebene belegt die Gemeinde Nottuln Platz 214 von 418.

Grundsätzlich gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Fahrradklimatests des ADFC nicht repräsentativ sind. Die Bewertungen beruhen auf Interviews und diese werden häufig mit fahrradaffinen Personen durchgeführt. Interviews mit Gelegenheitsnutzer*innen oder weniger fahrradaffinen Personen werden häufig nicht geführt. Aufgrund dieser Methodik sind die Bewertungsergebnisse mitunter als aus einseitiger Perspektive erhoben zu bezeichnen.

Nichtsdestotrotz gilt es die gehäufte Rückmeldung sowohl aus den Eigenen Erhebungen als auch aus anderen Erhebungen wie etwa dem ADFC-Fahrradklimatest bzgl. der Oberflächenbeschaffenheit zu berücksichtigen. Zudem lassen sich Mängel der (Radwege-) Infrastruktur auch im Rahmen der Bestandsanalyse nachvollziehen, da Radwege zum Teil unter anderem Baumwurzelschäden und „Buckel“ aufweisen. Diese Schäden reduzieren nicht nur die Nutzungsqualität, sondern stellen gleichzeitig ein Sicherheitsrisiko dar.



Abbildung 57: Defizitäre Oberflächenqualität eines Radwegs in Nottuln

[l. Bartlett]

Fahrradabstellanlagen

Neben dem Fahren selbst spielt auch die Park- bzw. Abstellsituation für den Radverkehr eine wichtige Rolle. In der Gemeinde Nottuln sind an einer Vielzahl relevanter Orte (bspw. Schulen, öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel etc.) Fahrradabstellanlagen vorhanden. Neben der Menge an Fahrradabstellanlagen ist insbesondere die Qualität entscheidend, um eine sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder gewährleisten zu können. Im Rahmen der Bestandsanalyse sind an unterschiedlichen Orten im Gemeindegebiet Fahrradabstellanlagen erfasst worden.

Bei einigen der erfassten Fahrradabstellanlagen handelt es sich um sog. Vorderradhalter (vgl. Abbildung 58 oben links & unten rechts). Bei diesem Typ Abstellanlagen können Radfahrende das Fahrrad nur mit dem Vorderrad in einer Halterung platzieren. Vorderradhalter wurden u.a. an folgenden Orten im Gemeindegebiet erfasst:

- ▶ Kirchvorplatz St. Mariä Himmelfahrt Appelhülsen
- ▶ Kirchvorplatz St. Martinus Nottuln
- ▶ Kirchvorplatz St. Bonifatius Schapdetten
- ▶ St. Marienschule Appelhülsen
- ▶ St. Martinus Grundschule Nottuln
- ▶ Hallenbad Nottuln (Umgestaltung in Planung)



Abbildung 58: Fahrradabstellanlagen im Gemeindegebiet
[Eigene Aufnahmen]

Vorderradhalter sind aus heutiger Perspektive als problematisch zu betrachten. So ist das Fahrrad kaum gegen Vandalismus und Diebstahl geschützt und gleichzeitig können Schäden am Vorderrad entstehen. Zudem können Fahrräder mit dickeren Reifen nicht in die Halterung platziert werden. Vorderradhalter entsprechen daher nicht mehr den aktuellen Standards des Fahrradparkens.

Geeignete Fahrradabstellanlagen stellen (überdachte) Anlehnbügel, Fahrradboxen oder Fahrradkäfige dar. Anlehnbügel (vgl. Abbildung 58 oben rechts & unten links) sind u. a. bereits am Bürgerzentrum Schulze-Frenkings-Hof, am Rathaus Nottuln, an den Christophorus Kliniken (Standort Nottuln) und am Rhode-Platz vorhanden. Ein überdachter Fahrradkäfig ist darüber hinaus am Bahnhof Appelhülsen vorhanden.

Die Haushaltsumfrage hat weiterführend ergeben, dass mehr als die Hälfte der Befragten mit dem Vorhandensein sicherer Fahrradabstellanlagen tendenziell unzufrieden ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ein Bedarf an weiteren, sicheren Fahrradabstellanlagen besteht (vgl. Abbildung 59).

Zufriedenheit mit der Verfügbarkeit und Qualität der Radabstellanlagen

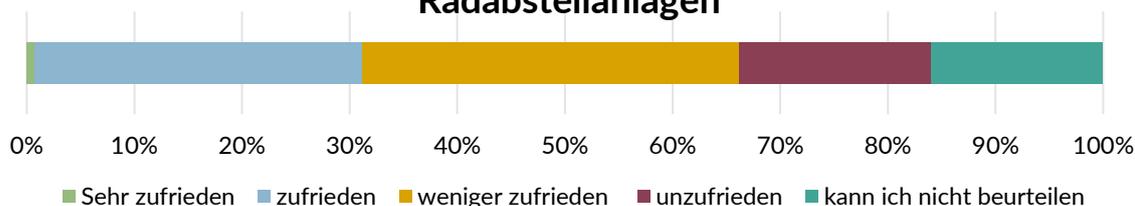


Abbildung 59: Bewertung Radabstellanlagen in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung]

Der Mobilitätsbefragung des Kreises Coesfeld ist zu entnehmen, dass die Bürger*innen insbesondere in der Freizeit vermehrt das Fahrrad nutzen. Relevante Freizeitziele in Nottuln stellen der historische Ortskern, gastronomische Einrichtungen, Sporteinrichtungen, das Hallen- bzw. Wellenbad, der Longinusturm sowie Spielplätze und Parks dar. Aufgrund der vermehrten Nutzung des Fahrrades während der Freizeit, besteht vor allem an diesen Orten ein besonderer Bedarf an Fahrradabstellanlagen.

In Nottuln existieren eine Vielzahl an halböffentlichen Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs, die in Restaurants oder Hotels für Kund*innen untergebracht sind. Diese werden durch die Baumberge-Touristik beworben. Die Ladestationen können zu den Öffnungszeiten genutzt werden. Um langfristig eine verstärkte Nutzung des Fahrrades – insbesondere auf weiteren Strecken – zu fördern, können dauerhaft zugängliche und öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bikes oder Pedelecs sinnvoll sein.

5.3.5 Zielanalyse

Im Rahmen der Analyse der Radverkehrsinfrastruktur der Gemeinde Nottuln ist eine Zielanalyse durchgeführt worden, denn die Wegeziele der Bevölkerung entscheiden größtenteils darüber, welche Radverkehrsverbindungen für den Alltag eine wichtige Rolle spielen. Zu den relevanten Zielgebieten bzw. Orte zählen Arbeitsplätze, Einzelhandelsstandorte (des periodischen Bedarfes), Bildungseinrichtungen, Freizeit- und Tourismusstandorte sowie zentrale Bus- und Bahnhofstestellen. Die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze wird im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse der Arbeits- und Ausbildungsplätze (Kapitel 5.5) ausführlich thematisiert, sodass die nachfolgende Zielanalyse diese Ziele nur am Rande berücksichtigt.

Bei der räumlichen Betrachtung der täglichen Ziele der Bevölkerung (vgl. Abbildung 60), ist zu erkennen, dass ein Großteil der Einrichtungen und Standorte innerhalb der vier Ortsteile Nottulns zu verorten sind. Hierdurch wird deutlich, dass insbesondere den interörtlichen Radwegen sowie den Verbindungen zwischen den Ortsteilen für den Alltagsverkehr eine besonders wichtige Rolle zuzuschreiben ist. Einige Freizeitziele sind außerhalb der im Zusammenhang bebauten Gebiete verortet, sodass diese gesondert sind. Hierbei handelt es sich um Natur- und Wandergebiete sowie Sehenswürdigkeiten (z. B. die Wassermühle Schulze Westerath in Stevern oder den Longinusturm).

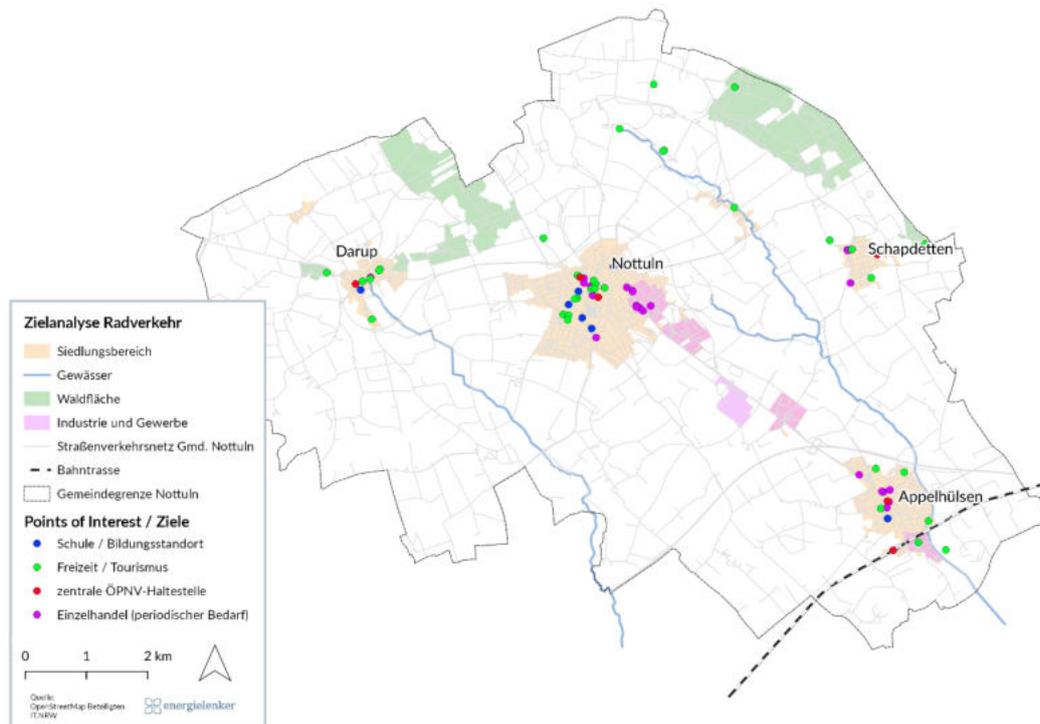


Abbildung 60: Ziele / Points of Interest in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung]

Im Ortsteil Nottuln ist eine Konzentration von Zielen an drei Standorte zu erkennen. Im südlichen Bereich des Ortsteils befinden sich die Schulen und eine Großzahl an Freizeiteinrichtungen, die insbesondere für Kinder und Jugendliche interessant sind. Diese Ziele sind aus allen Richtungen grundsätzlich mit dem Fahrrad angeschlossen. Die zweite Konzentration von Zielen (Lebensmitteleinzelhandel und zentrale Bushaltestelle) ist im Ortskern bzw. am Rhode-Platz zu erkennen. Grundsätzlich ist auch hier eine Erreichbarkeit mit dem Fahrrad möglich. Allerdings erfolgt die Anbindung aus Richtung Norden (Hagenstraße/Heriburgstraße, Uphovener Weg, Havixbecker Straße) ausschließlich im Mischverkehr. Der dritte Schwerpunkt entlang der Appelhülsener Straße (Einzelhandel) ist für den Radverkehr mit einem getrennten Geh- und Radweg gut angebunden.

Im Ortsteil Appelhülsen sind Infrastrukturen für den Radverkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen vorhanden. Die Erreichbarkeit der zentralen Ziele im Ortskern ist grundsätzlich möglich, wenngleich der Oberflächenbelag und die grundsätzliche Beschaffenheit der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen deutliche Mängel aufweisen.

Der Bahnhof ist mit dem Fahrrad erreichbar, allerdings erfolgt die Erschließung entlang einer Hauptverkehrsstraße. Auch hier ist die Oberflächenqualität in einem schlechten Zustand (Baumwurzel, etc.).

In den Ortsteilen Darup und Schapdetten liegen die Ziele fast ausschließlich entlang der Durchfahrtstraßen. Diese Ziele sind mit dem Fahrrad fast ausschließlich über eine Wegführung im Mischverkehr erreichbar. Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit entlang der Ortsdurchfahrt Schapdetdens im Zeitraum 07:00-17:00 Uhr wird die Verkehrssicherheit der Radfahrenden leicht erhöht. Im Ortsteil Darup sorgt der Schutzstreifen entlang der Coesfelder Straße für eine erhöhte Sichtbarkeit des Radverkehrs, jedoch ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (mit oder ohne Schutzstreifen) nicht attraktiv.

Grundsätzlich sind alle Ziele in der Gemeinde Nottuln mit dem Fahrrad – auf unterschiedliche Art und Weise – erreichbar. Dies verdeutlicht das immense Potenzial des Radverkehrs abermals. Insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen außerorts sind jedoch Lücken im Netz vorhanden (vgl. Abbildung 51) und defizitäre Oberflächenbeläge reduzieren die Attraktivität dieser Wege bei.

5.3.6 Zusammenfassung Radverkehr

Erkenntnisse



- ▶ 25 % am Gesamtverkehrsaufkommen entfallen auf dem Radverkehr
- ▶ Unfallschwerpunkte auf Ortsdurchfahrten, insbesondere in Nottuln und auf B525
- ▶ Netzlücken im vorhandenen Radwegenetz
- ▶ Veloroute nach Münster ist in Planung
- ▶ Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften unterschiedlich geführt
- ▶ Überwiegend ausreichende aber keine adäquaten Fahrradabstellanlagen vorhanden
- ▶ Grundsätzlich gute Erreichbarkeit aller Alltagsziele mit dem Fahrrad
- ▶ Vielerorts unzureichende Oberflächenqualität der Radwege

Handlungsansätze



- ▶ Errichtung einer Veloroute nach Münster
- ▶ Ausweisung und Ausbau von Parallelstrecken (Fahrradstraßen)
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch einheitliche und verständliche Wegeführung
- ▶ Schließen von Netzlücken
- ▶ Verbesserung der Oberflächenqualität von Radwegen
- ▶ Schaffung adäquater Abstellanlagen im Gemeindegebiet
- ▶ Entwicklung weiterer Standorte für öffentliche Ladesäulen für E-Bikes

5.4 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.

Die Geschwindigkeiten und Distanzen beim zu Fuß gehen sind natürlich begrenzt. Vor diesem Hintergrund ist zu Fuß Gehen vor allem für kurze Strecken (unter 5 km) geeignet. Außerdem sind Fußgänger*innen im gemeinsamen Straßenraum deutlich vulnerabler und es bleibt ihnen meist nur eine Restfläche im fahrzeugorientierten Straßenraum.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß zurückzulegen, muss die Fußverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der zu Fuß Gehenden nachkommen. Beim Fußverkehr variieren diese Anforderungen dabei abhängig von der Personengruppe.

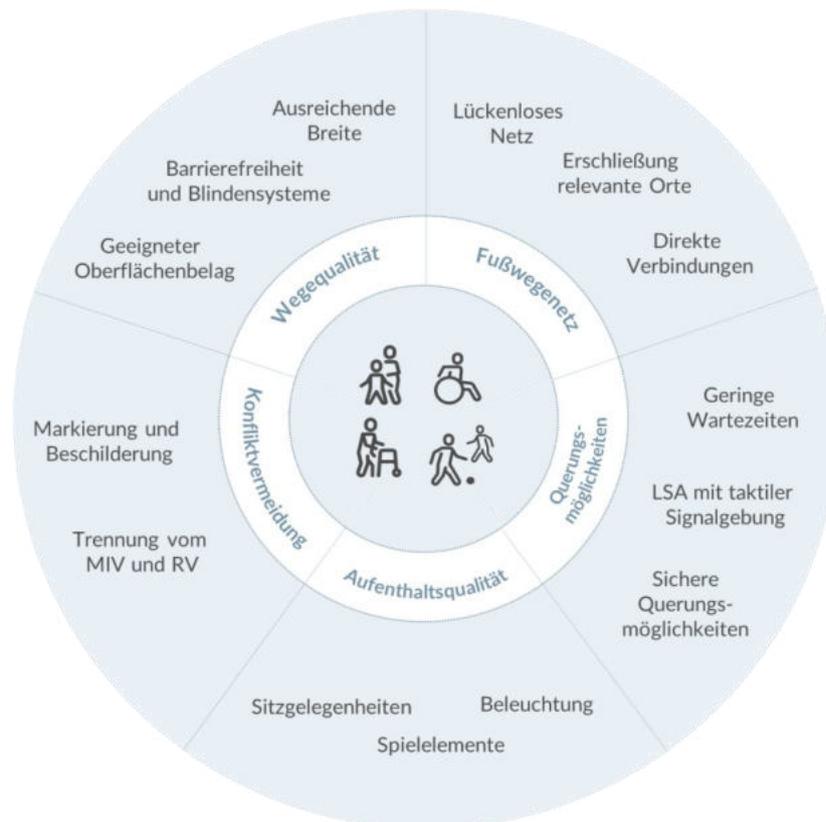


Abbildung 61: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur

[eigene Darstellung auf Grundlage von Umweltbundesamt 2018]

Während Kinder das zu Fuß gehen weniger als reine Fortbewegung und mehr als ein Erlebnis sehen und damit auch Elemente der Straßenraumgestaltung einen hohen Stellenwert einnehmen, sind für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefreie und möglichst direkte Verbindungen von großer Bedeutung. Außerdem sind für diese Personengruppe Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen für eine Pause relevant. Allen gemeinsam ist aber grundsätzlich eine ausreichende Breite der Gehwege, eine Trennung vom MIV und Radverkehr zur Konfliktvermeidung sowie sichere Querungsmöglichkeiten.

Als planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur dienen, wie bei den anderen Verkehrsmitteln, zunächst die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen veröffentlicht wurden. Zusätzlich stellen die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) eine spezifischere Orientierungshilfe für die Gestaltung von Fußverkehrsanlagen dar.

Die EFA unterscheiden im Grundsatz drei Funktionsbereiche auf einem Gehweg, aus deren Zusammenspiel sich die empfohlene Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 m ergibt (vgl. Abbildung 62).

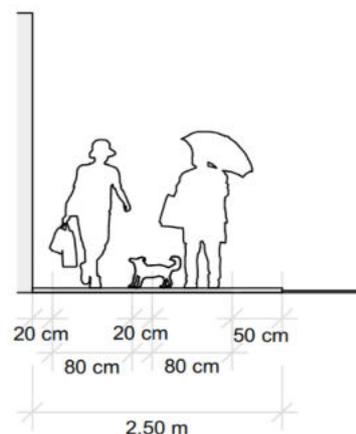


Abbildung 62: Mindestgehwegbreite
[eigene Darstellung]

Tabelle 14: Funktionsbereiche Gehwege

[Eigene Darstellung nach FUSS e.V. 2022]

Abschnitt	Erläuterung	Bemaßung
Gehbereich / „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs	funktional erforderlicher Fortbewegungsraum, ausgerichtet auf den Begegnungsfall zweier Personen	1,80 m (0,80 m pro Person + 0,3 m Zwischenstreifen)
Distanzstreifen Gebäude- oder Grundstücksseite	dient häufig auch als Wirtschafts- oder Aufenthaltsfläche	0,30 m
Distanzstreifen zur Fahrbahnseite	dient dem Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr; darauf sind häufig Leuchten, Bäume, o.ä. platziert	0,50 m

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die empfohlene Mindestbreite von Seitenraum-Gehwegen nicht überall im Gemeindegebiet vorhanden ist. Viele Fußwege sind zum Teil deutlich schmaler als es die EFA empfiehlt.

5.4.1 Allgemeine Daten zum Fußverkehr in Nottuln

Auf den Fußverkehr in der Gemeinde Nottuln entfallen 10 % des Gesamtverkehrsaufkommens im Jahr 2016. Im Vergleich zum kreisweiten Modal Split des Kreises Coesfeld stellt dieser Fußverkehrsanteil eine Abweichung um -1 % dar.

Die Auswertung der Haushaltsumfrage zeigt, dass 16,7 % der Befragten den Arbeitsweg fast täglich zu Fuß zurücklegen. Bei den Schulkindern geht sogar 43,5 % fast täglich zu Fuß in die Schule. Zum Erreichen von Freizeiteinrichtungen und -Ziele nutzen 47,3 % den Weg zu Fuß. Grundsätzlich kann also von einem hohen Anteil des Fußverkehrs in den Ortsteilen ausgegangen werden. Zudem weisen die Ergebnisse der Haushaltsbefragung auf einer hohen Zufriedenheit bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur hin (15 % sehr zufrieden, 56 % zufrieden).

Bei Betrachtung der Verkehrsunfälle aus den Jahren 2019 bis 2021 mit Beteiligung von Fußgänger*innen können aufgrund der geringen Zahl an Unfälle keine Rückschlüsse gezogen werden. Insgesamt scheint die Fußverkehrssituation kaum bis gar nicht zu gefährlichen Verkehrssituationen mit Unfällen zu führen. Eine entsprechende Analyse ist deshalb nicht mitaufgenommen worden.

5.4.2 Ortsteilspezifische Betrachtung des Fußverkehrs

Um einen ortsteilspezifischen Überblick über den Fußverkehr zu erhalten, werden diese im Folgenden einzeln betrachtet und Besonderheiten der Ortsteile herausgestellt.

Nottuln

Entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie in den Wohnquartieren – eine Ausnahme stellen verkehrsberuhigte Bereiche dar – existieren gesonderte Fußwege, welche teilweise als gemeinsame Geh- und Radwege oder als getrennte Geh- und Radwege ausgewiesen sind. In einigen Bereichen existieren zudem eigenständige Gehwege (bspw. Schapdettener Straße).

Hinsichtlich einer sicheren und komfortablen Führung des Fußverkehrs sind ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr notwendig. Erhöhter Querungsbedarf besteht u. a. auf Schulwegen, auf Hauptverbindungen in Richtung Zentrum sowie auf wichtigen Verbindungen in Richtung des stationären Einzelhandels. Die Notwendigkeit einer Querungshilfe ist dabei vom Verkehrsaufkommen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie dem Straßenquerschnitt abhängig.

Im Rahmen der Begehung sind Querungshilfen des Fußverkehrs in Nottuln und den Stadtteilen erfasst und kartographisch aufbereitet worden. Hinsichtlich der Art von Querungshilfen wird wie folgt differenziert:

- ▶ Fußgängerüberweg (FGÜ) / „Zebrastreifen“
- ▶ Mittelinsel / sonstige Querung (bspw. vorgezogener Seitenraum)
- ▶ Lichtsignalanlage (LSA)



Abbildung 63: Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Aufnahme]

Entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie auf den relevanten Strecken mit erhöhtem Querungsbedarf sind eine ausreichende Anzahl von Lichtsignalanlagen – Verkehrsampeln und Fußgängerampeln gleichermaßen – und Fußgängerüberwegen erfasst worden (vgl. Abbildung 64).

Im Bereich der Christophorus Klinik (Standort Nottuln) an der Hagenstraße existiert keine Querungshilfe. Schüler*innen der Liebfrauenschule nutzen jedoch die nahegelegene 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. Dies stellt sowohl für die Schüler*innen als auch für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr – trotz Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h - ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Die Errichtung einer Querungshilfe für den Fußverkehr in diesem Bereich sollte zukünftig berücksichtigt werden.

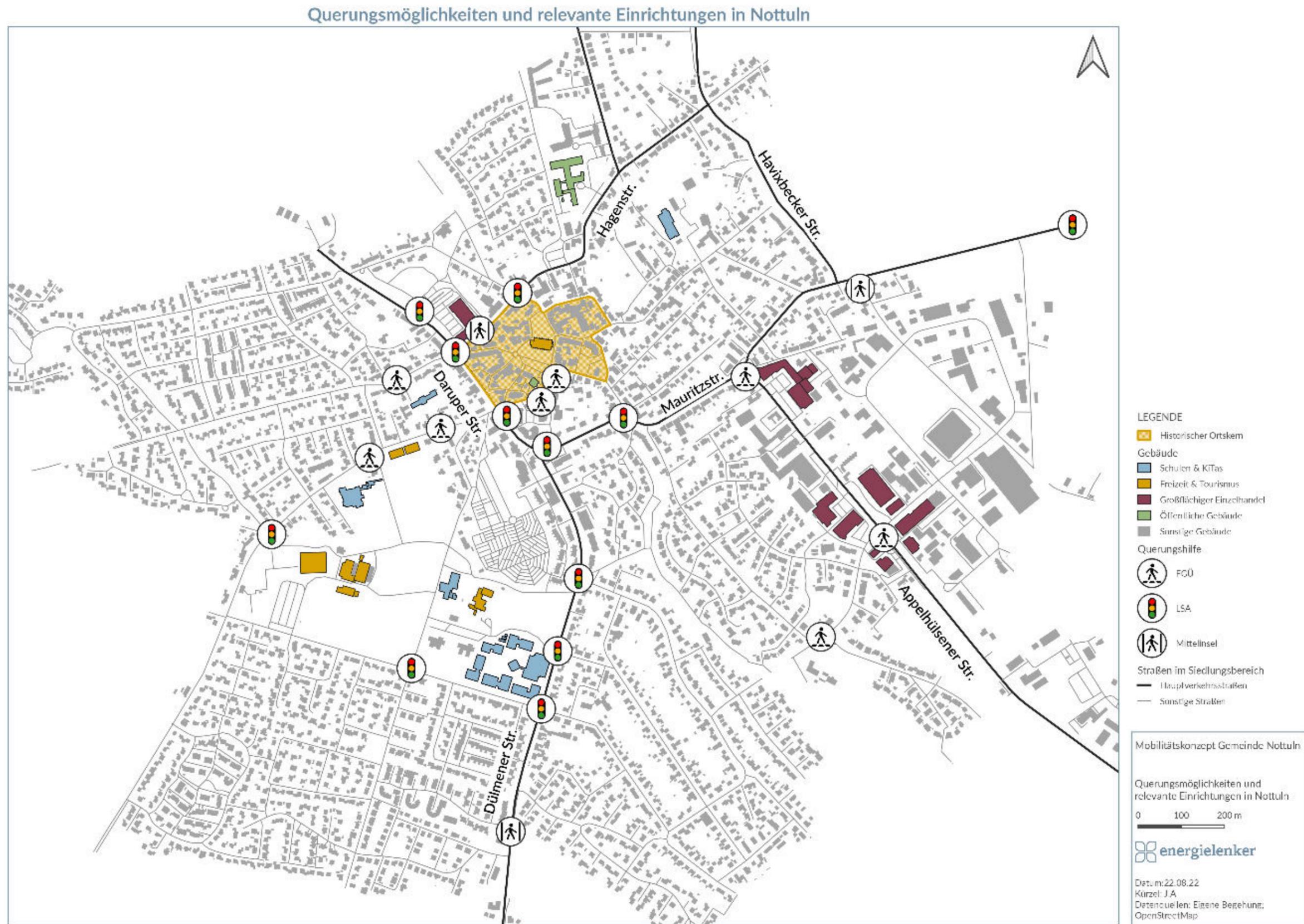


Abbildung 64: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Nottuln

[eigene Darstellung]

Hinsichtlich des Fußverkehrs kommt auch der Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung zu. Barrierefreiheit im Fußverkehr umfasst u. a. die Oberflächenbeschaffenheit von Wegen und Plätzen, das Vorhandensein von Umlaufsperrern o.ä., niveaugleiche Querungen sowie visuelle und taktile Elemente (insb. an Querungsstellen).

Die Begehung hat gezeigt, dass die meisten Querungsmöglichkeiten niveaugleich gestaltet sind, bei dem Großteil aller Querungsmöglichkeiten jedoch keine visuellen und taktilen Elemente vorhanden sind. Zukünftig sollten daher alle Querungsmöglichkeiten hinsichtlich einer zusätzlich barrierefreien Gestaltung überprüft werden, um auch Menschen mit Sehbehinderungen eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit ist der gesamte historische Ortskern als kritisch zu betrachten, da das vorhandene Kopfsteinpflaster den Anforderungen eines geeigneten Oberflächenbelags nicht gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2021 eine Planung zum barrierefreien Umbau des Ortskerns Nottulns durch ein Fachbüro vorgenommen. Der Rat der Gemeinde Nottuln hat die Entwurfsfassung und die Durchführung der Baumaßnahme aus Kostengründen jedoch nicht beschlossen. Inwiefern langfristig eine Umgestaltung des historischen Ortskerns weiterhin möglich ist, kann an dieser Stelle nicht abschließend beantwortet werden.



Abbildung 65: Oberflächenbeschaffenheit im historischen Ortskern Nottuln

[Eigene Aufnahme]

Im Kontext der Barrierefreiheit und einer attraktiven Infrastruktur für den Fußverkehr sind zudem regelmäßige Sitzmöglichkeiten von Relevanz. Im Bereich des historischen Ortskerns sind einige Sitzmöglichkeiten vor dem Rathaus sowie im Umfeld der Kirche vorhanden. Entlang der Hauptverkehrsstraßen existieren vereinzelt Sitzmöglichkeiten an Bushaltestellen. Weiterer Bedarf an Sitzmöglichkeiten besteht vor allem entlang der Hauptverbindungen aus den Wohnbereichen in Richtung Zentrum sowie in Richtung des lokalen Einzelhandels.

Appelhülsen

Entlang der Ortsdurchfahrten und in den Wohnquartieren Appelhülsens existieren überwiegend gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege. Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sind entlang der Ortsdurchfahrten in regelmäßigen und ausreichenden Abständen vorhanden (vgl. Abbildung 67). Vor allem im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels an der Lindenstraße sowie im Bereich der Grundschule an der Bahnhofstraße sind aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs Fußgängerüberwege vorhanden. Die erfassten Querungsmöglichkeiten in Appelhülsen sind allesamt niveaugleich gestaltet, weitere Elemente zur Verbesserung der Barrierefreiheit (visuelle oder taktile Elemente) sind jedoch nicht vorhanden.

Entlang der Weseler Str. in Richtung Buldern stellt die Verkehrsampel an der Kreuzung der L844 / L551 die einzige Querungsmöglichkeit dar. Insbesondere Schüler*innen aus den Wohngebieten nordwestlich Schulze-Frenkings-Hof müssen auf dem Weg zur Grundschule einen Umweg über die genannte Kreuzung nehmen. Langfristig sollte auf dem genannten Streckenabschnitt der Weseler Str. die Einrichtung einer weiteren Querungshilfe im Austausch mit dem Straßenbaulastträger thematisiert werden.

Ein Großteil der Fußwege in Appelhülsen sind gepflastert. Aufgrund von Baumwurzeln oder sonstigen Setzungen sind an einigen Stellen im Ortsteil Unebenheiten auf Fußwegen vorhanden, welche die Nutzungsqualität dieser negativ beeinflussen und für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen zusätzliche Herausforderungen darstellen. Darüber hinaus ist ein Teil des Marienplatzes im unmittelbaren Umfeld der Pfarrkirche St. Mariä Himmelfahrt mit Kopfsteinpflaster gestaltet. Vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit stellt dies eine Barriere für mobilitätseingeschränkte Personen dar.



Einige Sitzmöglichkeiten bestehen im Bereich rund um den Schulze-Frenkings-Hof und der Pfarrkirche St. Mariä Himmelfahrt (vgl. Abbildung 66). Weitere Sitzmöglichkeiten sind in unzureichender Anzahl und unregelmäßig im Ortskern vorhanden.

Abbildung 66: Sitzmöglichkeit in Appelhülsen

[Eigene Aufnahme]



Abbildung 67: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Appelhülsen

[Eigene Darstellung]

Darup

Entlang der Hauptverkehrsstraßen in Darup wird der Fußverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Eine Ausnahme stellt hierbei die Coesfelder Straße dar. Aufgrund des Schutzstreifens für den Radverkehr auf dieser Straße ist der vorhandene Gehweg dem Fußverkehr vorbehalten. Aufgrund der engen Bebauung ist auf der südlichen Seite der Coesfelder Straße im Bereich der Kirche kein nutzbarer Fußweg vorhanden (vgl. Abbildung 68).



Abbildung 68: Fehrender Fußweg in Darup / Coesfelder Str.

[Eigene Aufnahme]

Innerhalb der geschlossenen Ortschaft ist ein sicheres Queren der Hauptverkehrsstraßen in Form von Mittelinseln und Fußgängerüberwegen oft möglich (vgl. Abbildung 69). Im Bereich des obigen Bildes endet der Fußweg jedoch abrupt, was einen erhöhten Querungsbedarf zur Folge haben kann. Im fußläufigen Umfeld sind Querungsmöglichkeiten vorhanden, sodass eine Beschilderung (ggf. Verkehrszeichen 239, Zusatzzeichen 1012-31, Zusatzzeichen 1004-30) den Fußverkehr rechtzeitig auf das baldige Fußwegeende und eine rechtzeitige Nutzung der vorhandenen Querungsmöglichkeit hinweisen könnte. Die erfassten Querungsmöglichkeiten sind in Gänze niveaugleich gestaltet, visuelle oder taktile Elemente sind jedoch nicht überall vorhanden.

Sitzmöglichkeiten bestehen u.a. im Bereich des Denkmals für die Gefallenen des zweiten Weltkriegs im Kreuzungsbereich Coesfelder Straße / Billerbecker Straße / Westerhiede, an der Pfarrkirche St. Fabian und Sebastian, im Umfeld des alten Hofes Schoppmann sowie an Spielplätzen.



Abbildung 69: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Darup

[Eigene Darstellung]

Schapdetten

Bezüglich der Fußwegeinfrastruktur in Schapdetten ist erkennbar, dass die Wege insbesondere entlang der Ortsdurchfahrten sehr schmal und teilweise uneben sind. Grund dafür sind u. a. Baumwurzelschäden. Vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit und für mobilitätseingeschränkte Personen stellt dies ein zusätzliches Hindernis dar (vgl. Abbildung 70).



Abbildung 70: Wurzelschäden auf dem Fußweg in Schapdetten

[Eigene Aufnahme]

Zur sicheren Querung der Hauptverkehrsstraßen wurden im Rahmen der Bestandserfassung drei Querungsmöglichkeiten erfasst (vgl. Abbildung 71), welche zwar niveaugleich, nicht jedoch vollständig barrierefrei gestaltet sind.

Sitzmöglichkeiten bestehen an der Pfarrkirche, am Friedhof, am Feuerwehr-Gerätehaus sowie vereinzelt am Straßenrand. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sollten möglichst in regelmäßigem Abstand Sitzmöglichkeiten gut zugängliche im öffentlichen Raum vorhanden sein.



Abbildung 71: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Schapdetten
[Eigene Aufnahme]

Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

Um alle Bevölkerungsgruppen eine sichere und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur ermöglichen zu können, sind bestimmte Einrichtungen und Orte in der Gemeinde Nottuln hervorzuheben, die für bestimmte Altersgruppen eine wichtige Rolle spielen.

Für Personen, die Pflegeeinrichtungen in der Gemeinde Nottuln aufsuchen, ist einen barrierefreien Zugang von großer Bedeutung. Deswegen ist insbesondere rundum den Einrichtungen, die in Tabelle 15 genannt werden, eine barrierefreie Situation für den Fußverkehr zu errichten.

Tabelle 15: Pflege-Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln

[eigene Darstellung]

Art	Name	Adresse
Seniorenheim	Haus Stevertal	Stevern 58 - Nottuln
Seniorenheim	Haus Margarete	Heriburgstraße 15 - Nottuln
Caritas Tagespflege	Caritas Nottuln	Martin-Luther-Straße 21 - Nottuln
Klinikum	Christopherus Kliniken GmbH	Hagenstraße 35 - Nottuln
Pflegeheim	Haus ACRA	Schulze-Frenkings-Hof 20 - Appelhülsen
Seniorenheim	Haus ACRA	Münsterstraße 20-22 - Appelhülsen

Ein weiteres Thema, was für die Qualität des Fußverkehrs eine wichtige Rolle spielt, ist die Aufenthaltsqualität in der Gemeinde, denn eine hohe Aufenthaltsqualität vor Ort macht den Weg zu Fuß attraktiver. Hierzu zählen zum einen Rast- und Sitzmöglichkeiten sowie Grünelemente entlang des Gehweges. Aber auch das Vorhandensein von ausreichend Spielplätzen steigert die Aufenthaltsqualität für die fußläufige Bevölkerung.

Da Spielsätze Ziele für Familien mit kleinen Kindern sind, ist sicherzustellen, dass die Sicherheit der Fußgänger*innen auf dem Weg zum Spielplatz gewährt ist. Hierzu zählt eine ausreichende Gehwegbreite, genügend Querungsmöglichkeiten sowie eine niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf umliegenden Straßen.

5.4.2.1 Zusammenfassung Fußverkehr

Erkenntnisse

- ▶ Der Fußverkehr macht 10 % am Gesamtverkehrsaufkommen aus
- ▶ Die Fußverkehrsinfrastruktur wird vom Großteil der Bevölkerung als positiv bewertet
- ▶ Es gibt kaum bis keine Lücken im Fußverkehrsnetz
- ▶ Überwiegend ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr in allen Ortsteilen vorhanden
- ▶ Barrierefreiheit an Querungsstellen nicht vollständig gegeben
- ▶ Oberflächenbeschaffenheit der Fußwege in Appelhülsen und Schapdetten teilweise unzureichend
- ▶ Hohe Aufenthaltsqualität in den Ortsteilen, lediglich fehlende Sitz- und Rastmöglichkeiten

Handlungsansätze:

- ▶ Zusätzlich barrierefreie Gestaltung vorhandener Querungsmöglichkeiten in Form von visuellen und taktilen Elementen
- ▶ Schaffung weiterer Sitzmöglichkeiten entlang von Hauptverbindungen des Fußverkehrs (insb. Nottuln) sowie in den Ortsteilzentren
- ▶ Verbesserung der Oberflächenqualität der Fußwege
- ▶ Überprüfung der Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit in Nottuln (Hangstraße) und Appelhülsen (Weseler Str.)
- ▶ Überprüfung einer zusätzlichen Beschilderung für den Fußverkehr in Darup / Coesfelder Str. im Bereich der Kirche
- ▶ Barrierefreie Gestaltung des historischen Ortskernes

5.5 ERREICHBARKEITSANALYSE ARBEITS- / AUSBILDUNGSPLATZ

Die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen im Gemeindegebiet ist – insbesondere für Mitarbeitende und Auszubildende ohne Pkw – von großer Bedeutung. Im Rahmen einer Erreichbarkeitsanalyse wurden daher ausgewählte Standorte im Gemeindegebiet hinsichtlich der Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln analysiert. Bei den ausgewählten Standorten handelt es sich insbesondere um Gewerbegebiete bzw. Standorte mit erhöhtem beruflichen Erreichbarkeitsbedarf.

Insgesamt sind auf diese Weise 10 (Ziel-)Standorte auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln identifiziert und untersucht worden:

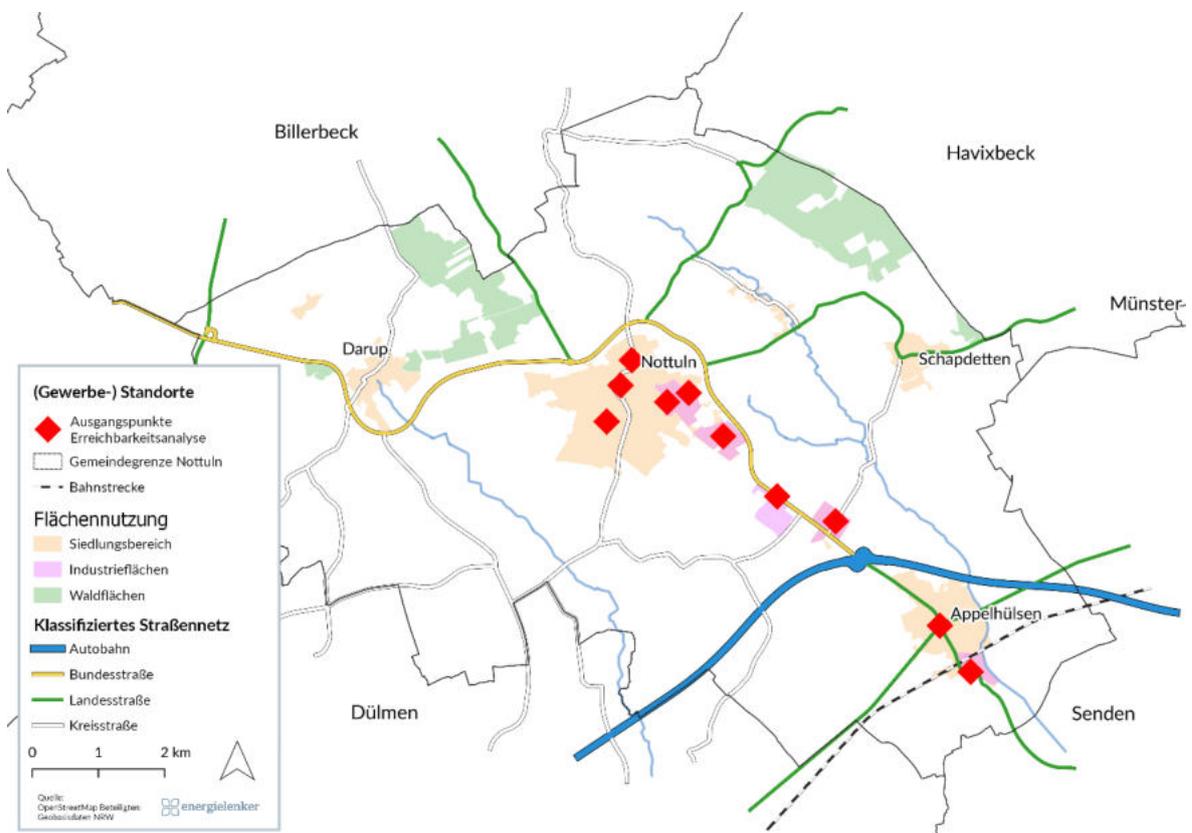


Abbildung 72: Zielorte der Erreichbarkeitsanalyse

[Eigene Darstellung]

Die Analyse der Erreichbarkeit der zehn Zielorte in Nottuln wurde für zu Fuß Gehende und Radfahrende GIS-basiert durchgeführt. Ausgehend von den oben dargestellten (Gewerbe-)Standorten innerhalb Nottulns wurde dann eine weiterführende isochronen-gestützte Analyse durchgeführt.

Als Ergebnis dieser Analyse wurden – unter Berücksichtigung des kommunalen Straßennetzes – GIS-basiert Radien um die jeweiligen Zielorte ermittelt.

Diese Radien stellen dar, bis zu welcher Entfernung um das jeweilige Ziel die Erreichung des Ziels im genannten Zeitraum (5 Min., 10 Min., 20 Min.) zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich ist (vgl. Abbildung 73).

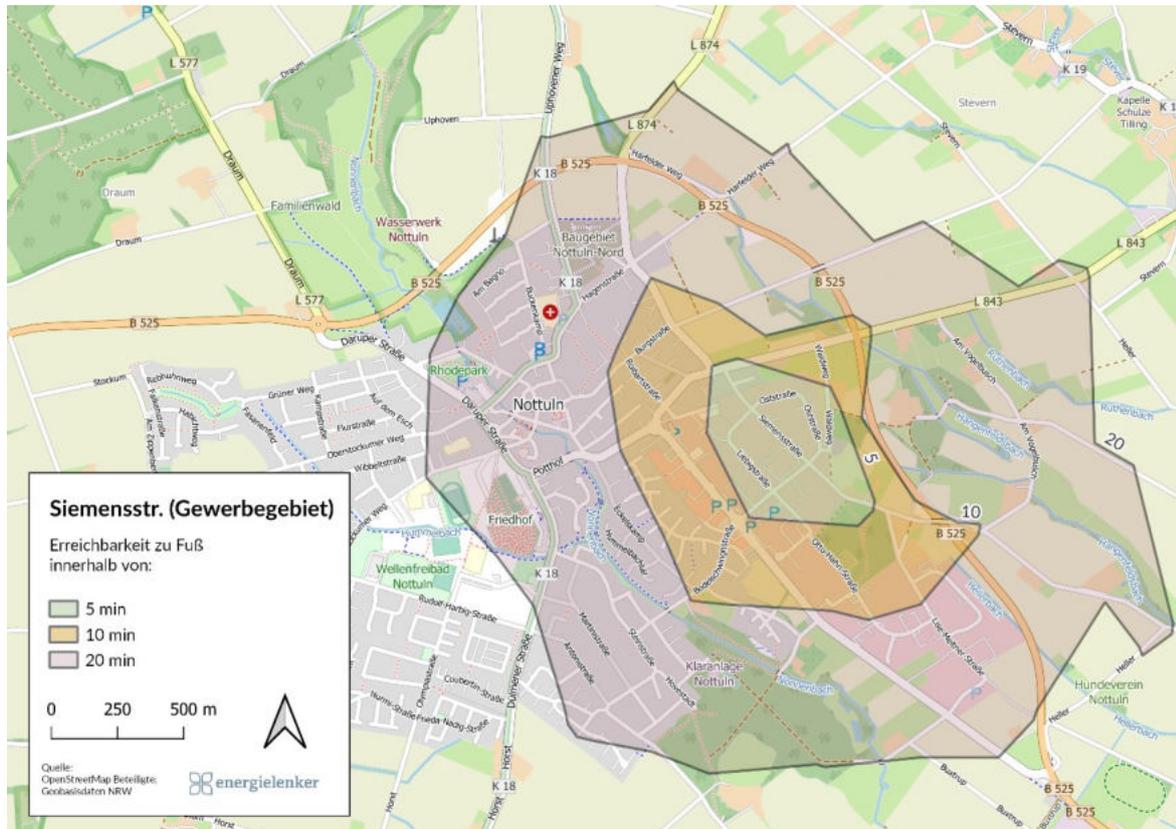


Abbildung 73: Isochronen-gestützte Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit Siemensstraße
[Eigene Darstellung]

Zwecks Bewertung der Erreichbarkeit der jeweiligen Zielorte ist es weiterführend von Interesse gewesen, zu ermitteln, wie viele Personen einen Zielort zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb eines definierten Zeitfensters erreichen können. Diesbezüglich wurden Zensus-Daten aus dem Jahr 2011 herangezogen und die Bevölkerungszahl pro Hektar bestimmt. Das Gebiet der Gemeinde Nottuln wurde dazu in 100 x 100 m große Flächen aufgeteilt. Bei Verschneidung dieser Flächen mit den Zensus-Daten lässt sich je 100 x 100 m Fläche die jeweilige Bevölkerungszahl bestimmen.

Bei weiterer Verschneidung der gebildeten Radien mit den Bevölkerungszahlen je Fläche lassen sich abschließend detaillierte Aussagen dazu treffen, wie viele Personen den jeweiligen Zielort innerhalb der analysierten Zeitfenster zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können.

Diese Vorgehensweise ermöglicht zwar keinen expliziten Fokus ausschließlich auf innergemeindliche Pendler*innen und deren Ziele, es lässt sich jedoch ableiten wie gut die zuvor definierten Arbeits-/Ausbildungsstandorte innerhalb Nottulns grundsätzlich für alle Bürger*innen erreichbar sind. Dabei gilt: Je größer die ermittelte Zahl an Personen je Radius, desto mehr Bürger*innen der Gemeinde Nottuln können den entsprechenden Standort zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb des genannten Zeitraumes erreichen.

Im Umkehrschluss bedeutet eine gute Erreichbarkeit der Zielorte für möglichst viele Bürger*innen auch eine gute Erreichbarkeit für die relevanten Arbeitnehmenden und Auszubildenden.

Die nachfolgenden Tabelle 16 und Tabelle 17 beinhalten die auf diese Weise ermittelten Personenzahlen je Zielort und Zeitfenster und differenziert nach der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad:

Erreichbarkeit zu Fuß

Tabelle 16: Erreichbarkeit von (Gewerbe-) Standorten zu Fuß [Anzahl Personen]

[Eigene Darstellung]

(Gewerbe-) Standort	5 Min.	10 Min.	20 Min.
Nottuln - Appelhüsener Str. (Nahversorgung)	666	2.603	6.981
Nottuln - Beisenbusch (Gewerbegebiet)	8	59	269
Nottuln - Christophorus Kliniken	689	2.612	7.935
Nottuln - Ortsmitte (Historischer Ortskern / Nahversorgung)	1.461	4.613	10.007
Nottuln - Otto-Hahn-Straße (Gewerbegebiet)	76	168	2.499
Nottuln - Schul- & Sportzentrum	565	4.332	9.926
Nottuln - Siemensstraße (Gewerbegebiet)	70	1.353	5.539
Nottuln - Südlich B525 (Hagemeister / Giesker & Laakmann)	32	60	140
Appelhüsen - Industriestr.	23	329	3.356
Appelhüsen - Ortsmitte	1.595	3.877	4.242

Die zentralen Ortslagen Nottulns (Appelhüsener Str. und Ortsmitte), die Christophorus Kliniken, das Schul- & Sportzentrum sowie die Ortsmitte Appelhüsen sind fußläufig in fünf bis zehn Minuten gut erreichbar. Folglich können die Personen, die in demselben Ortsteil wohnen und arbeiten, ihre Arbeitswege prinzipiell – ungeachtet ggf. vorhandener Mobilitätseinschränkungen - gut zu Fuß zurücklegen.

Da jedoch keine Arbeitsplatzzahlen je Zielort und auch keine Daten zum Wohn- und Arbeitsort der Nottulner*innen vorliegen, muss davon ausgegangen werden, dass nur für einen Bruchteil der arbeitenden Bevölkerung der Arbeitsweg zu Fuß zurückgelegt werden kann.

Ferner ist festzuhalten, dass vor allem die Gewerbestandorte in Nottuln (Beisenbusch, südlich B525 und Otto-Hahn-Straße) sowie die Industriestraße in Appelhüsen fußläufig von vergleichsweise wenig Personen erreicht werden können. Selbst im Radius von 20 Min. Fußweg können die tendenziell peripher gelegenen Gewerbestandorte nur von weit unter der Hälfte der in Nottuln wohnenden Personen fußläufig erreicht werden. Die Erreichbarkeit dieser Ziele zu Fuß ist vergleichsweise schlecht. Dies ist jedoch weniger auf ggf. fehlende Fußverkehrsinfrastruktur zurückzuführen, sondern vielmehr auf die Lage im Raum.

Gewerbegebiete sind in der Regel an Ortsrändern und bewusst mit Entfernung zur Wohnbebauung angesiedelt. Deshalb sind die ausschließlich gewerblich geprägten Bereiche ohne nennenswerte Nutzungsdurchmischung zu Fuß weniger gut erreichbar.

Für die innergemeindliche Pendler*innenmobilität stellt das zu Fuß gehen daher eine weniger geeignete Form der Fortbewegung dar, sodass für die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen ohne Eigenen Pkw vor allem das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel in den Fokus genommen werden sollten.

Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit des Fahrrades gegenüber dem zu Fuß gehen können mit dem Fahrrad in gleicher Zeit deutlich mehr Menschen die unterschiedlichen Zielorte innerhalb der Gemeinde Nottulns erreichen:

Tabelle 17: Erreichbarkeit von (Gewerbe-) Standorten mit dem Fahrrad

[Eigene Darstellung]

(Gewerbe-) Standort	5 Min.	10 Min.	20 Min.
Nottuln - Appelhüsener Str. (Nahversorgung)	6.493	10.740	18.350
Nottuln - Beisenbusch (Gewerbegebiet)	178	5.337	16.907
Nottuln - Christophorus Kliniken	6.281	10.686	14.550
Nottuln - Ortsmitte (Historischer Ortskern / Nahversorgung)	9.630	10.694	14.962
Nottuln - Otto-Hahn-Straße (Gewerbegebiet)	1.853	8.481	17.609
Nottuln - Schul- & Sportzentrum	9.258	10.414	14.444
Nottuln - Siemensstraße (Gewerbegebiet)	4.818	10.701	17.863
Nottuln - Südlich B525 (Hagemeister / Giesker & Laakmann)	113	5.122	17.034
Appelhülsen - Industriestr. (Gewerbegebiet)	3.276	4.413	5.193
Appelhülsen - Ortsmitte	3.888	4.565	9.774

Während die Gewerbegebiete Beisenbusch, südlich B525, Otto-Hahn-Straße, Siemensstraße in Nottuln sowie die Industriestraße in Appelhülsen fußläufig allesamt schlecht erreichbar sind, stellt sich die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad anders dar. So erreichen zwar innerhalb von 5 Minuten weiterhin wenige Menschen eines der genannten Gewerbegebiete mit dem Fahrrad. Innerhalb von 10 Minuten erreichen jedoch 10.701 Bürger*innen das Gewerbegebiet Siemensstraße mit dem Fahrrad. Dies entspricht rund 50 % der Gesamtbevölkerung Nottulns. Innerhalb von 20 Minuten erreichen sogar über 95 % aller Bürger*innen die Siemensstraße (vgl. Abbildung 74).

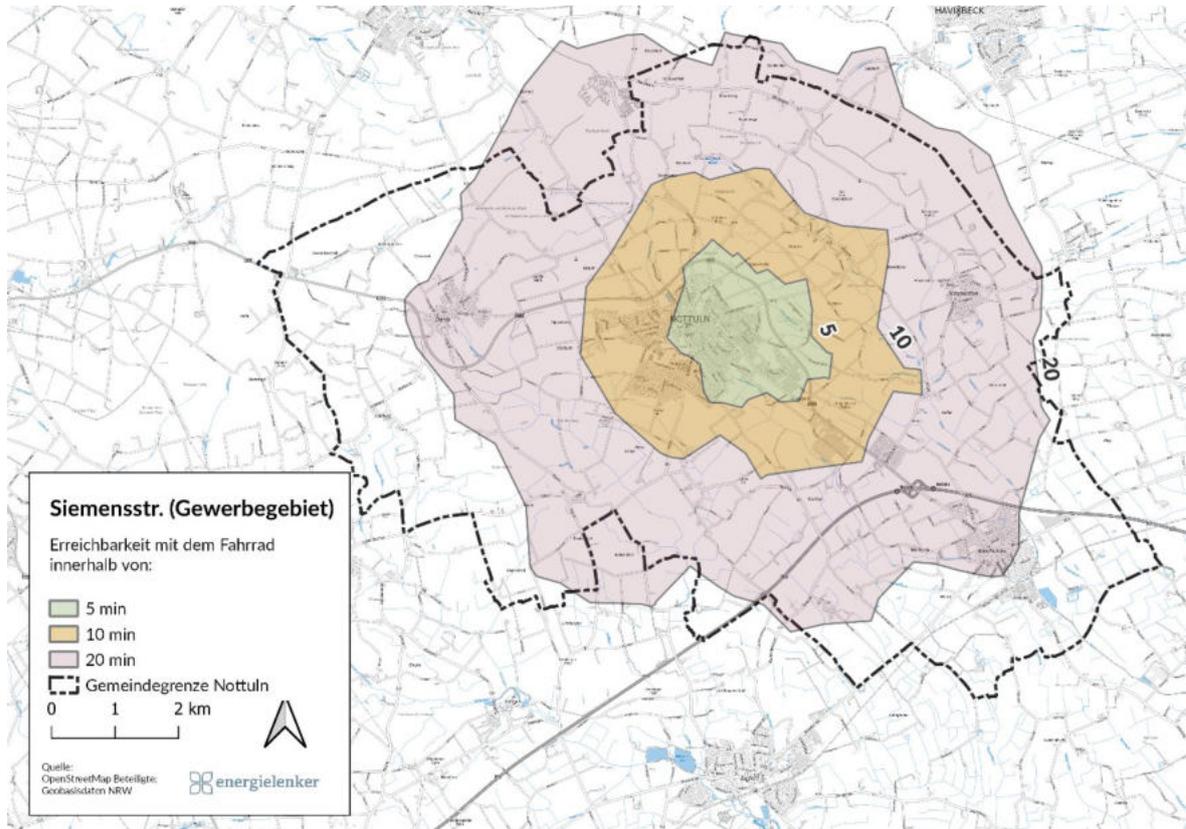


Abbildung 74: Isochronen-gestützte Analyse der Erreichbarkeit der Siemensstraße mit dem Fahrrad
[Eigene Darstellung]

Ähnlich verhält es sich mit den Gewerbegebieten Beisenbusch, südlich der B525 und Otto-Hahn-Straße. Diese sind jeweils von etwa 25 % der Nottulner Bevölkerung innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad und innerhalb von 20 Min. Fahrtzeit sogar von etwa 50 % der Nottulner Bevölkerung gut erreichbar. Lediglich das Gewerbegebiet an der Industriestraße in Appelhülsen weicht davon ab. Ausschlaggebend dafür ist jedoch die Verortung am südlichen Ende des Gemeindegebietes.

Bei Betrachtung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsplätze auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln mit dem Fahrrad ist abschließend festzuhalten, dass ein Großteil der Bevölkerung die meisten Zielorte innerhalb von 20 Minuten mit dem Fahrrad erreichen kann.

Während der Fußverkehr für die allermeisten Nottulner*innen nicht gut für den Arbeitsweg geeignet ist, stellt sich diese Situation beim Radverkehr anders dar. Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit und des dadurch steigenden Aktionsradius besteht großes Potenzial zur Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg. Die grundsätzlich gute Erreichbarkeit der potenziellen Arbeits- und Ausbildungsplätze auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln für Arbeitnehmende und Auszubildende mit Wohnort in Nottuln gilt es für die weiteren Konzeptarbeiten zu berücksichtigen.

Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Um abschließend Aussagen hinsichtlich der Erreichbarkeit der zuvor definierten Arbeits- und Ausbildungsplatz-Standorte in Nottuln mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, wurde eine computergestützte Reisezeitanalyse durchgeführt.

Von folgenden Startpunkten im Gemeindegebiet aus wurden die durchschnittlichen Reisezeiten zur Erreichung der Zielorte mit dem Pkw, dem ÖPNV und dem Fahrrad ermittelt:

- ▶ Darup Mitte
- ▶ Schapdetten Mitte
- ▶ Appelhülsen Mitte
- ▶ Nottuln Nord (Rhode-Platz)
- ▶ Nottuln Süd (Haltestelle Carl-Diem-Ring)

Wenn ein Zielort mit verschiedenen Buslinien mit jeweils unterschiedlichen Fahrtzeiten erreicht werden kann, wurde die durchschnittliche Reisezeit aus allen Fahrtmöglichkeiten gebildet und genutzt. Um die Erreichbarkeit der Zielorte mit verschiedenen Verkehrsmitteln vergleichen zu können, wurde aus der reinen Fahrtzeit das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und Pkw errechnet (vgl. Tabelle 18). Zwecks Vergleichbarkeit wurde ergänzend dazu auch das Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad berechnet. Die Berechnung des Reisezeitverhältnisses beruht jeweils auf folgender Rechnung:

$$\frac{\text{Fahrtzeit ÖPNV (in Min.)}}{\text{Fahrtzeit Pkw (in Min.)}} = \text{Reisezeitverhältnis ÖPNV / Pkw}$$

Beispielrechnung:

Auf der Strecke von Darup Mitte zum Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße beträgt die durchschnittliche Reisezeit mit dem Pkw 10 Minuten. Die durchschnittliche Reisezeit aller möglichen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs beträgt 18,5 Minuten. Mittels nachfolgender Rechnung lässt sich auf diese Weise das Reisezeitverhältnis berechnen:

$$\frac{18,5}{10} = 1,85$$

Das Reisezeitverhältnis gibt nunmehr an, dass für die Beispielstrecke im Vergleich zur durchschnittlichen Fahrtzeit mit dem Pkw etwa das 1,85-fache an Zeit notwendig ist, um den Zielort mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Erreichbarkeiten Darup Mitte

In der Analyse zeigt sich, dass von Darup aus besonders die Christophorus-Kliniken, das Gewerbegebiet Siemensstr., die Ortsmitte Appelhülsen und das Gewerbegebiet Appelhülsen vergleichsweise schlecht zu erreichen sind. Das Reisezeitverhältnis liegt auf diesen Verbindungen jeweils bei mindestens 2,13. Um die Erreichbarkeit Appelhülsens von Darup aus (und umgekehrt) zu verbessern, müsste der ÖPNV auf dieser Strecke beschleunigt/ausgebaut werden.

Das durchschnittliche Reisezeitverhältnis aller analysierten Verbindungen von/nach Darup beträgt 2,0. Die Bewältigung einer Distanz benötigt somit die doppelte Zeit.

Unabhängig von der Erreichbarkeitsanalyse auf Grundlage des Reisezeitverhältnisses ist zu berücksichtigen, dass ein regulärer ÖPNV-Betrieb ab ca. 06:00 Uhr morgens besteht.

Für Mitarbeitende mit Arbeitsbeginn um 06:00 Uhr ist der ÖPNV zur Bewältigung des Arbeitsweges nicht geeignet. Je nach Zielort innerhalb Nottulns ist teilweise auch eine Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zu 06:30 Uhr nicht möglich. Auch für Mitarbeitende im Schichtbetrieb oder mit spätem Arbeitsbeginn oder -ende ist der ÖPNV stellenweise nicht als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg geeignet.

Erreichbarkeiten Schapdetten Mitte

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Zielorte von Schapdetten aus bzw. umgekehrt ist besonders auffällig, dass das Gewerbegebiet Beisenbusch mit dem Pkw in durchschnittlich 6 Minuten möglich ist. Eine direkte Verbindung mit ÖPNV existiert auf diesem Streckenabschnitt nicht, sodass das Gewerbegebiet mittels ÖPNV nur über Nottuln zu erreichen ist, was die Fahrtzeit erheblich verlängert. Für die Strecke Schapdetten – Beisenbusch benötigt man mit dem ÖPNV somit das 6,17-fache an Zeit gegenüber dem Pkw. Selbst mit dem Fahrrad könnte die genannte Strecke etwa viermal schneller als mit dem Bus zurückgelegt werden. Der ÖPNV ist für diese Strecke somit vollkommen unattraktiv.

Ebenfalls schlecht zu erreichen sind die Gewerbegebiete Otto-Hahn-Straße südlich der B525 sowie der Ortsteil Appelhülsen und das Gewerbegebiet Appelhülsen. Bei all diesen Verbindungen beträgt das Reisezeitverhältnis jeweils in etwa das 4-fache gegenüber der Pkw-Reisezeit.

Mit dem ÖPNV ist die Reisezeit also in den meisten Fällen viermal länger als mit dem Pkw. Alle Radverbindungen sind ebenfalls schneller, stellen jedoch aufgrund der Entfernung nicht für alle eine Alternative dar.

Startpunkt Appelhülsen

Beim Betrachten der Verbindungen ab Appelhülsen lässt sich feststellen, dass die Unterschiede in der Reisezeit geringer sind. Der ÖV ist nur geringfügig langsamer als der IV, die meisten Reisezeitverhältnisse liegen zwischen 1 und 1,5 (ÖV/MIV). Besonders gegenüber dem Rad hat der MIV hier Vorteile, welche sich aufgrund der weiten Entfernungen ergeben. Lediglich bei der Verbindung von der Ortsmitte Appelhülsens zum Gewerbegebiet Appelhülsen liegt das Reisezeitverhältnis bei über 3, was durch die geringe Entfernung allerdings zu relativieren ist. Die Zeit mit dem ÖPNV liegt hierbei noch unter 10 Minuten und es ist davon auszugehen, dass die meisten Menschen diese Strecke zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren.

Startpunkt Nottuln Nord u. Süd

Ausgehend vom **Rhodeplatz** gibt es ebenfalls kaum signifikante Unterschiede in den Reisezeiten. Lediglich die Reisezeit mit dem ÖV gegenüber dem IV zum Gewerbegebiet Siemensstr. ist dreimal so lang. Aus Nottuln Süd, Startpunkt **Carl-Diem-Ring**, liegt auf dieser Verbindung sogar ein Reisezeitverhältnis von 4,6 (ÖV/MIV) vor.

Auch hier handelt es sich um kurze Distanzen, die zumindest für die meisten Personen gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Für die Verbindung Nottuln – Appelhülsen lässt sich festhalten, dass der ÖV zwar immer schneller als das Rad ist, jedoch kaum eine Alternative zum MIV darstellt, da dieser meist doppelt so schnell ist.

Gesamtbetrachtung

Außerdem wird ersichtlich, dass die Nahversorgung auf der Appelhülsener Str. und der Ortskern von überall gut mit dem ÖV zu erreichen sind. Die Reisezeiten liegen mit wenigen Ausnahmen zwar immer über denen des MIV und Rad, allerdings sind diese insgesamt nicht sehr hoch und somit immer noch attraktiv.

Bei einer Gesamtbetrachtung wird klar: Je weiter die Strecken, desto besser schneidet der Öffentliche Verkehr gegenüber dem Rad ab. Dennoch kann dieser oft nicht mit den Fahrtzeiten des motorisierten Individualverkehrs mithalten. Für viele stellt der ÖPNV daher noch keine adäquate Alternative zum Pkw dar, um innerhalb der Gemeinde Nottulns Ziele zu erreichen. Lediglich bei Startpunkten und Zielen, die entlang der Buslinie S60 oder C85 liegen, sind die Reisezeiten im Verhältnis ÖV/MIV gering und im Verhältnis ÖV/Rad sogar sehr gut.

Tabelle 18: Reisezeitverhältnisse

[Eigene Darstellung]

Reisezeitverhältnis:	Darup Mitte		Schapdetten Mitte		Appelhülsen Mitte		Nottuln Nord (Rhode-Platz)		Nottuln Süd (Carl-Diem-Ring)	
	ÖV / IV	ÖV / Rad	ÖV / IV	ÖV / Rad	ÖV / IV	ÖV / Rad	ÖV / IV	ÖV / Rad	ÖV / IV	ÖV / Rad
Nottuln - Appelhülsener Str. (Nahversorgung)	1,63	0,93	1,97	1,23	1,30	0,57	2,44	1,83	1,60	1,60
Nottuln - Beisenbusch (Gewerbegebiet)	1,83	0,85	6,17	4,11	1,20	0,55	1,75	0,78	1,75	0,93
Nottuln - Christophorus Kliniken	2,47	1,24	2,28	1,14	1,50	0,60	2,50	1,67	1,75	0,93
Nottuln - Ortsmitte (Historischer Ortskern / Nahversorgung)	1,36	0,79	1,83	0,97	1,40	0,52	2,00	2,00	2,33	2,33
Nottuln - Otto-Hahn-Straße (Gewerbegebiet)	1,85	1,03	3,69	1,55	1,38	0,61	1,75	1,17	2,00	1,25
Nottuln - Schul- & Sportzentrum	1,89	1,21	1,81	1,27	1,38	0,85	1,83	1,47	2,50	2,50
Nottuln - Siemensstraße (Gewerbegebiet)	2,50	1,25	2,63	1,31	1,70	0,74	2,75	2,29	4,60	3,83
Nottuln - Südlich B525 (Hagemeister / Giesker & Laakmann)	1,95	0,98	3,78	2,83	1,13	0,69	1,35	1,04	2,17	1,18
Appelhülsen - Industriestr. (Gewerbegebiet)	2,42	1,14	3,93	2,75	3,17	2,38	1,93	0,96	1,62	0,88
Appelhülsen - Ortsmitte	2,13	0,97	3,97	2,80	---	---	1,83	0,85	1,42	0,73

Schnellere Reisezeit

Gleiche oder bis doppelte Reisezeit

Mehr als doppelte Reisezeit

5.6 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE



BESTAND

Allgemein

- ▶ MIV hat hohen Stellenwert in der Gemeinde Nottuln (56 % Anteil am Modal Split)
- ▶ Motorisierungsgrad bei 630 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen
- ▶ Weniger Pkws pro Person als im Kreisdurchschnitt, jedoch mehr als im Landes- und Bundesdurchschnitt

Infrastruktur

- ▶ Hohe Verkehrsstärken auf A43 (rund 52.000 Pkw/d) und B525 (zwischen 7.000 bis 15.000 Kfz/d)
- ▶ Ladeinfrastruktur grundsätzlich auf gutem Stand, jedoch noch nicht überall verfügbar
- ▶ Stadtteilauto als Car-Sharing-Angebot in Nottuln und Appelhülsen verfügbar
- ▶ Parkraum ausreichend verfügbar, teilweise nur zeitlich, nicht monetär begrenzt



BESTAND

Allgemein

- ▶ ÖPNV insg. mit 9 % Anteil am Modal Split

Bahnverkehr

- ▶ Anbindung zum SPNV über den Bahnhof Appelhülsen (Münster, Essen, Mönchengladbach)
- ▶ Der Bahnhof Appelhülsen ist mit dem Bus nur aus Nottuln schnell zu erreichen

Busverkehr

- ▶ Auf den Hauptverbindungen Nottuln - Münster und Nottuln - Coesfeld bestehen jeden Tag Verbindungsmöglichkeiten mit dem Bus (S60, R62, R63)
- ▶ Weitere angrenzenden Kommunen und innergemeindlichen Ziele werden durch zusätzlichen Busangebote angebunden
- ▶ Das Busangebot ist an Wochentagen als positiv zu bewerten, während Taktung, Bedienzeit und das generelle Angebot am Wochenende und an Feiertagen ausbaufähig sind



BESTAND

Allgemein

- ▶ 25 % Anteil am Modal Split
- ▶ Unfallschwerpunkte auf Ortsdurchfahrten, insbesondere in Nottuln und auf B525

Radwegeinfrastruktur

- ▶ Radverkehrsnetz gut ausgebaut / vereinzelte Netzlücken
- ▶ Radverkehr innerorts größtenteils getrennt geführt
- ▶ Die meisten alltägliche Ziele sind mit dem Fahrrad gut erreichbar
- ▶ Oberflächenqualität teilweise unzureichend

Zusätzliche Infrastruktur

- ▶ Viele aber kaum qualitative Fahrradabstellanlagen vorhanden
- ▶ Einige halb-öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bikes



BESTAND

Allgemein

- ▶ 10 % Anteil am Modal Split
- ▶ Die Fußverkehrsinfrastruktur wird vom Großteil der Bevölkerung als positiv bewertet

Fußverkehrsinfrastruktur

- ▶ Es gibt kaum bis keine Lücken im Fußwegenetz
- ▶ Überwiegend ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr in allen Ortsteilen vorhanden

Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

- ▶ Barrierefreiheit an Querungsstellen nicht vollständig gegeben
- ▶ Unzureichende Barrierefreiheit im historischen Ortskern
- ▶ Oberflächenbeschaffenheit der Fußwege in Appelhülsen und Schapdetten teilweise unzureichend
- ▶ Hohe Aufenthaltsqualität in den Ortsteilen, lediglich fehlende Sitz- und Rastmöglichkeiten



POTENZIALE

Errichtung weiterer Ladeinfrastruktur

- ▶ Besonders in Unternehmensnähe
- ▶ Einrichtung von Ladeinfrastruktur in allen Stadtteilen

Ausbau von Car-Sharing

- ▶ Prüfung eines Free-Float-Systems, um flexibleres Angebot zu schaffen
- ▶ Erhöhung der Fahrzeuganzahl
- ▶ Car-Sharing auch in Darup und Schapdetten anbieten

Parkraum

- ▶ Erhebung von Gebühren für das Parken von Pkw
- ▶ Umwandlung von Parkraum in Aufenthaltsfläche oder Radabstellanlagen



POTENZIALE

ÖPNV-Angebot

- ▶ Bessere Anbindung der Ortsteile Darup und Schapdetten an den Bahnhof Appelhülsen
- ▶ Allgemein bessere Anbindung der Ortsteile untereinander
- ▶ Verbesserung der Informationsvermittlung im ÖPNV
- ▶ Einrichten eines attraktiven ÖPNV-Angebots zu den Schwachlastzeiten bzw. Wochenenden
- ▶ Ausweitung/Anpassung des Nachtbusangebots



POTENZIALE

Radwegeinfrastruktur

- ▶ Schließen von Netzlücken und Verbesserung der Oberflächenqualität von Radwegen
- ▶ Schaffung weiterer Fahrradstraßen

Zusätzliche Infrastruktur

- ▶ Schaffung qualitativer Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen / relevanten Stellen
- ▶ Entwicklung weiterer Standorte für öffentliche Ladesäulen für E-Bikes
- ▶ Bike-Sharing-Programm entwickeln



POTENZIALE

Fußverkehrsinfrastruktur

- ▶ Barrierefreie Gestaltung vorhandener Querungsmöglichkeiten
- ▶ Schaffung weiterer Sitzmöglichkeiten entlang von Hauptverbindungen des Fußverkehrs (insb. Nottuln) sowie in den Ortsteilzentren
- ▶ Verbesserung der Oberflächenqualität der Fußwege in Appelhülsen und Schapdetten
- ▶ Überprüfung der Errichtung weiterer Querungsmöglichkeiten
- ▶ Barrierefreie Gestaltung des historischen Ortskerns



PLANUNGEN

- ▶ Umgestaltung der Kreuzung Beisenbusch / B525 / Wellstraße
- ▶ Verlagerung des P+R-Platzes an der B525 / A43 infolge der Ansiedlung des AGRAVIS Logistikzentrums



PLANUNGEN

- ▶ Errichtung eines Witterungsschutzes an der Haltestelle „Historischer Ortskern“
- ▶ Ausbau Barrierefreiheit von Haltestellen



PLANUNGEN

- ▶ Errichtung einer Veloroute nach Münster
- ▶ Planung und Umsetzung einer weiteren Fahrradstraße (Oberstockumer Weg)
- ▶ Bau einer Einfädelungshilfe in Schapdetten (Kreuzung Roxeler Str. / Diekhoff)
- ▶ Wechselnde Aufstellstandorte der temporären Fahrradabstellanlage / „Fahrradflunder“



PLANUNGEN

- ▶ Barrierefreie Gestaltung der Zuwegungen zu Haltestellen im Kontext des barrierefreien Haltestellenausbaus
- ▶ Kontinuierliche Instandsetzung von Infrastrukturen des Fußverkehrs

6. SOLL-VISION

„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 Fußverkehrs ist vergleichsweise gering.

Um den Fußverkehr insb. auf kurzen Wegen zu stärken, ist eine barrierefreie Gestaltung von Fußwegen und Quermöglichkeiten (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.

7. NEW-MOBILITY-KONZEPT

New-Mobility beschreibt Ideen, Konzepte und Lösungen, um Mobilität nachhaltiger und individueller zu gestalten. Dabei steht das Ablösen des MIV zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Vordergrund. Der Fokus liegt auf der Entwicklung einer ressourcenschonenden Verkehrsinfrastruktur sowie auf der Förderung von individueller Mikromobilität. New-Mobility wird auch intelligente Mobilität genannt, da besonders technische Lösungen zur Verbesserung der Mobilität beitragen sollen.

New-Mobility kann durch die Förderung alternativer Verkehrsmittel sowie durch gemeindeübergreifende New-Mobility-Konzepte dazu beitragen, die Mobilität in Nottuln nachhaltig zu gestalten.

Neue Verkehrsmittel und übergreifende New-Mobility-Konzepte

Um die Mobilität in Nottuln nachhaltig zu verändern und einen Umstieg vom Pkw auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen, müssen verschiedene Mobilitätsoptionen angeboten werden. Diese Angebote umfassen beispielsweise (E-) Bikes, E-Scooter oder E-Roller sowie Sharing-Fahrzeuge, die bei Bedarf genutzt werden können, um den Zweit- oder Drittwagen abzulösen. Neben alternativen Verkehrsmitteln können vor allem New-Mobility-Konzepte dafür sorgen, ganze Mobilitätsbereiche nachhaltig zu verändern. Dazu gehört die Entwicklung von Mobilstationen und Mobility Hubs, die Förderung der Ladeinfrastruktur für Fahrräder und Pkw, die Nutzung von Technologie für die Verbesserung des Verkehrsflusses oder die Entwicklung von intermodalen Apps sowie die Umgestaltung des Lieferverkehrs durch Micro Hubs.

Im nachfolgenden Portfolio (vgl. Kap. 7.1) wird eine Auswahl an alternativen Mobilitätsoptionen vorgestellt. Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wird im Anschluss an die Vorstellung der alternativen Mobilitätsoptionen eine Konzeptionierung möglicher alternativer Mobilitätsoptionen (vgl. Kap. 7.2) sowie eine Grundkonzeptionierung von Mobilstationen (vgl. Kap. 7.3) für die Gemeinde Nottuln vorgestellt.

7.1 Portfolio alternativer Mobilitätsformen



Abbildung 75: Überblick alternativer Mobilitätsoptionen

[eigene Darstellung]

Förderung Ladeinfrastruktur (Pkw und Fahrrad)

Immer mehr Menschen fahren mit emissionsarmen, elektrisch betriebenen Pkw und Fahrrädern. Damit diese jederzeit und an möglichst vielen Orten geladen werden können, bedarf es einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur mit möglichst vielen Ladestationen in Nottuln. Ladestationen können auf öffentlichen Parkplätzen oder auf halböffentlichen Parkplätzen, bspw. an einem Supermarkt, stehen. Sie versorgen E-Autos mit Strom. Aufgrund der Wartezeit beim Laden, die im Gegensatz zum herkömmlichen Tanken länger ausfällt, werden mehr Ladestationen benötigt als bisher gegeben. Die Gesamtheit an Ladestationen mit ihrer räumlichen Verteilung wird Ladeinfrastruktur genannt.

Ein wichtiger Baustein für die Entwicklung von nachhaltiger, emissionsarmer Mobilität ist daher die Förderung der Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrräder. Sowohl öffentlich zugängliche als auch private Ladeinfrastruktur sollte gefördert werden, um die Zahl an Ladestationen zu erhöhen und dem steigenden Bedarf in Zukunft gerecht zu werden. Um zu errechnen, wie viele Ladepunkte in Zukunft benötigt werden, muss das Verhältnis zwischen E-Fahrzeugen und Ladesäulen berechnet werden. Die AFID-Richtlinie³ über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gibt bisher ein Verhältnis von 10:1 E-Fahrzeugen zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten an. Allerdings ergab eine Studie der nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des BMVI aus dem Jahr 2020, dass dieses Verhältnis räumlich zu differenzieren ist.

Sowohl im suburbanen als auch im ländlichen Raum werden aufgrund der Gebäudestrukturen und höheren Verfügbarkeit an privater Ladeinfrastruktur wesentlich weniger öffentliche Ladepunkte benötigt als im urbanen Raum. Die Studie errechnet für den ländlichen Raum eine Steigerung des Verhältnisses von 11:1 im Jahr 2021 auf etwa 23:1 im Jahr 2030.

Mobilstationen

Um verschiedene Verkehrsmittel möglichst sinnvoll miteinander zu verbinden und somit intermodales Mobilitätsverhalten zu fördern, stellen Mobilstationen eine Lösungsmöglichkeit dar.

Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte – in der Regel zentrale Bus-Haltestellen oder Bahnhöfe – an denen verschiedene Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden. Mobilstationen dienen darüber hinaus als sichtbare Ausprägungen eines multimodalen öffentlichen Verkehrs. Die Ausstattung einer Mobilstation kann unterschiedlich gestaltet werden, sodass die Angebote auf die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst werden können. Das Grundangebot einer jeden Mobilstation ist der öffentliche Verkehr (Bus, Bahn, Tram). Vor diesem Hintergrund können Mobilstationen um weitere Ausstattungselemente (Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur, Fahrradreparaturstation etc.) und Mobilitätsangebote (bspw. Carsharing, Bikesharing, E-Scooter-Sharing) ergänzt werden. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ist wichtig, damit der ÖPNV attraktiver und ähnlich komfortabel und flexibel wie der MIV wird.

Car-Sharing

Car-Sharing beschreibt die gemeinschaftliche Nutzung von Autos, ohne einen eigenen Pkw besitzen zu müssen. Vorteilhaft ist, dass das eigene Auto in der Anschaffung und der Haltung viel kostet, wohingegen das Car-Sharing-Auto nur während der Nutzung Kosten verursacht. Besonders zum Zweit- oder Drittwagen stellt das gemeinschaftlich genutzte Fahrzeug eine Alternative dar. In Deutschland wird ein Fahrzeug im Durchschnitt 95 % der Zeit nicht genutzt und stattdessen abgestellt. Dieser Problematik kann mit Car-Sharing entgegengewirkt werden. Car-Sharing muss immer in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr eingesetzt werden, um eine positive Umweltwirkung herbeizuführen.

³ AFID (= Alternative Fuels Infrastructure Directive) ist eine Richtlinie zur Förderung von alternativen Antrieben und der dazugehörigen Infrastruktur in der EU.

Das Umweltbundesamt hat einen Idealwert von 150 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner*innen errechnet, um den Gesamtbedarf am MIV zu decken.

Dieses Ziel entspricht selbstverständlich nicht den aktuellen Erfordernissen und ist insbesondere im ländlichen Raum noch nicht umsetzbar. Nichtsdestotrotz kann Car-Sharing eine Lösung dafür sein, die Mobilität im Bereich des MIV langfristig nachhaltiger zu gestalten.

Neben der privaten Nutzung von Car-Sharing-Autos kann das System in die Gemeindeverwaltung integriert werden. So profitieren die Mitarbeitenden von einem flexiblen Angebot und einer höheren Verfügbarkeit an Pkw, ohne ein eigenes Firmenauto besitzen zu müssen.

(E-) Bike-Sharing

Viele Menschen wählen das Auto als Fortbewegungsmittel, da Haltestellen zu weit weg sind oder es kein Wohnortnahes Angebot an öffentlicher Mobilität gibt. Das (E-)Bike-Sharing ist eine weitere nachhaltige Lösung, alternative Verkehrsmittel anzubieten.

Hierbei geht es vor allem darum, die letzte Meile – also den Weg von der Haltestelle bis zum Wohnort – nachhaltig zu gestalten. Das Konzept des Bike-Sharing ermöglicht zum einen die Ablösung des MIV zugunsten des Radverkehrs und schafft zum anderen eine multimodale Verkehrslösung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Je nach System werden dabei feste Stationen oder ein sogenanntes „free-float-system“ etabliert. Dieses ermöglicht im Gegensatz zu den festen Stationen das Abstellen des Fahrrades an einer beliebigen Stelle in einem vorgegebenen Bereich. Beide Systeme sind kombinierbar. So können beispielsweise in dichtbesiedelten Bereichen der Gemeinde Fahrräder überall ausgeliehen und abgestellt werden und in periphereren Räumen feste Stationen für eine sichere Fahrradverfügbarkeit sorgen. Durch ein Angebot von elektrisch betriebenen Fahrrädern können auch weitere Strecken gefahren werden, was die Attraktivität des Sharing-Systems steigert. Die Fahrräder können an den jeweiligen Stationen geladen werden. In Kombination mit ÖPNV-Zeitkarten können Rabatte angeboten werden, um die multimodale Verkehrsmittelwahl zu fördern.

Darüber hinaus kann über die Etablierung von Lastenrädern in das Verleihsystem nachgedacht werden, damit auch größere Erledigungen wie Einkäufe oder gewerbliche Fahrten sowie Freizeitaktivitäten, mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw gemacht werden können.

E-Scooter- und E-Roller-Sharing

Neben dem Bike-Sharing bilden auch das E-Scooter- und E-Roller-Sharing geeignete Möglichkeiten, das multimodale Verkehrsverhalten zu unterstützen. E-Scooter sind elektrisch betriebene Tretroller, die per App ausgeliehen werden können. E-Roller sind das elektrische Pendant zum herkömmlichen Mofa. Auch diese können mittels App ausgeliehen werden.

Beide Verkehrsmittel werden in den Bereich der Mikromobilität eingeordnet. Dabei bieten besonders E-Roller die Möglichkeit, emissionsarm und schnell etwas größere Distanzen zurückzulegen. Die Verleihsysteme ähneln dem System der Fahrradverleihsysteme.

On-Demand-Angebote

Ein weiterer, wichtiger Baustein im Bereich der New-Mobility sind die On-Demand-Angebote. Sie beschreiben ein System, bei welchem öffentliche Verkehrsmittel auf Abruf, also On-Demand, genutzt werden können. Ziel ist es, Lücken im öffentlichen Nahverkehrsnetz zu schließen.

Besonders in dünn besiedelten Gebieten oder zu Schwachlastzeiten, in denen sich ein herkömmlicher Linienbus wirtschaftlich und umwelttechnisch nicht mehr lohnt, können die On-Demand-Verkehrsmittel eingesetzt werden. Sie fungieren dann als Zubringer zur nächsten Anschlussverbindung.

Der Fahrdienst wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben. Die Verkehrsmittel ähneln dabei Taxis, können allerdings auch von mehreren Fahrgästen gleichzeitig genutzt werden. Bei entsprechender Auslastung sind sie günstiger und emissionsärmer als herkömmliche Taxis. Besonders elektrisch betriebene Fahrzeuge, die mit Ökostrom geladen werden, können dann durch geringeren Verkehrslärm und Luftschadstoffe einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

On-Demand-Verkehre sollten immer nur zusätzlich zum bestehenden ÖPNV existieren, um die gesamte Wegeketten besser abzudecken und eine Alternative zum privaten Auto darzustellen.

Eine App für Alles

Um das große Angebot an neuer Mobilität intermodal zu gestalten, also untereinander und vor allem mit dem ÖPNV zu verknüpfen, benötigt man eine Plattform, die alle Mobilitätsangebote vereint. Diese Plattformen werden auch „Smart-Mobility-Plattform“ genannt.

Dadurch sollen Sharing-Angebote der Mikromobilität (E-Scooter, Bike-Sharing), Ride-Sharing- und On-Demand-Angebote sowie Ticketkauf und Navigation in einer App möglich sein. Eine multimodale Verkehrsapp ermöglicht die optimale Kombination aller Verkehrsmittel und hilft dabei, den Umstieg vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu vereinfachen. Beispiele für Smart-Mobility-Plattformen sind die App „Zäpp“ der Ruhrbahn oder die App „HVV-Switch“ des Hamburger Verkehrsverbundes.

Micro Hubs (Lieferverkehr)

Micro-Hubs sind kleine Logistikzentren, die sich innerhalb von Stadtteilen befinden. Sie sind eine Alternative zu den herkömmlichen großen Logistikzentren, die am Stadtrand liegen. Normalerweise werden von dort aus Pakete oder Warenlieferungen für den Einzelhandel in die Stadt gefahren. Durch lange und ineffiziente Fahrten, die im Regelfall mit herkömmlichen Lkw durchgeführt werden, werden städtische Straßen belastet. Micro-Hubs können hier Abhilfe schaffen.

Der Weg der „letzten Meile“ für Waren- oder Paketlieferungen wird erheblich verkürzt und kann so mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Pkw oder Lastenrad) mit geringerer Reichweite durchgeführt werden. Fahrten von unterschiedlichen Paketlieferdiensten werden auf einem Weg gebündelt. Hierdurch wird der Lieferverkehr und damit Treibhausgasemissionen in zentralen Bereichen der Gemeinde reduziert.

Neben den Micro-Hubs für den Lieferverkehr können an der gleichen Stelle auch Paketstationen stehen, damit Pakete für Privatpersonen zeitlich flexibel und ohne hohen Personalaufwand abgeholt werden können.

Optimierung Verkehrsfluss

Eine Reduktion von Treibhausgasemissionen in einer Gemeinde mit hohem Bedarf am MIV kann mittels einer Optimierung des Verkehrsflusses gewährleistet werden. Problematisch sind vor allem Hauptverkehrsstraßen, an denen es sich staut und der Verkehr oftmals ins Stocken gerät. Dadurch werden mehr Treibhausgase emittiert als im fließenden Verkehr. Mittels Datenbasierter Lichtsignalanlagen (Ampeln) kann der Verkehr an diesen Stellen optimiert werden. So können Lichtsignalanlagen zu verschiedenen Tageszeiten auf Pendlerströme angepasst werden. Auch eine Steuerung des Radverkehrs ist zu berücksichtigen, um diesen besser in den Verkehr zu integrieren und durch Fahrtzeitverkürzungen attraktiver zu gestalten. Besonders durch eine Trennung von Kfz- und Radverkehrsampeln würde der Verkehrsfluss für Radfahrende erheblich verbessert werden.

7.2 KONZEPTIONIERUNG ALTERNATIVER MOBILITÄTSFORMEN FÜR DIE GEMEINDE NOTTULN

Auf Grundlage der Bestandsanalyse und in Verbindung mit dem Portfolio alternativer Mobilitätsformen werden nachfolgend auf Nottuln angepasste Mobilitätsoptionen skizziert:

7.2.1 Mobilstationen

Betrachtet man verschiedene Verkehrsangebote, so wird ersichtlich, dass sich deren Standorte für eine optimale Erreichbarkeit oft räumlich überschneiden. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die Verkehrsmittel und -angebote an einem zentralen Ort – einer Mobilstation – zu verbinden. So wird die Intermodalität zwischen diesen Verkehrsmitteln gefördert.

In Nottuln existieren aktuell keine Mobilstationen. Die Haushaltsumfrage hat jedoch gezeigt, dass sich die Mehrheit der Bürger*innen eine Bündelung von Mobilitätsoptionen wünscht. Vorrangig wurden dabei Radabstellanlagen, digitale Fahrgastinformationen, ein Aushangfahrplan und Pkw-Stellplätze als Ausstattungselemente genannt. Auf potenzielle Standorte für die Entwicklung von Mobilstationen in Nottuln und weitere Informationen zur Grundkonzeptionierung werden in Kap. 7.3 eingegangen.

7.2.2 Ladeinfrastruktur

Aktuell lässt sich aus den Zahlen der Fahrzeugzulassungen des Kraftfahrtbundesamtes ein Verhältnis von ca. 10:1 ladefähigen Fahrzeugen auf einen Ladepunkt in Nottuln errechnen (vgl. Tabelle 19). Dazu wurde die Zahl an E-Fahrzeugen, die es aktuell in Nottuln gibt, mit der Anzahl an Ladepunkten in Nottuln verglichen. Da es zu der Anzahl an E-Fahrzeugen nur eine Kreisweite Statistik gibt, ist der Wert für Nottuln heruntergerechnet worden. Es ergibt sich ein Wert von 299 E-Fahrzeugen auf 30 Ladepunkte. Dies entspricht dem Wert von ca. 10:1. Der Wert kann

aufgrund dynamischer Entwicklungen der Anzahl von E-Fahrzeugen oder Ladestationen vom tatsächlichen Wert abweichen. Von den 30 Ladepunkten in Nottuln sind 16 dem Schnell-Ladepark am Beisenbusch zuzuordnen. Dieser liegt nahe der A43 und ist somit von überregionaler Bedeutung. Daher ist dieser auch weniger bedeutsam für die lokale Ladeinfrastrukturversorgung in Nottuln. Ohne den Ladepark läge das Verhältnis der E-Fahrzeuge je Ladepunkt bei über 21:1. Das tatsächliche Verhältnis muss daher mit Vorsicht interpretiert werden. Der aktuell empfohlene Wert von 10:1 wird zwar erreicht, dennoch besteht ein erhöhter Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, besonders in direkter Nähe der Einwohner*innen Nottulns.

Tabelle 19: Verhältnis der E-Fahrzeuge je Ladepunkt in der Gemeinde Nottuln (Stand Sommer 2022)

[Eigene Darstellung]

Anzahl E-Fahrzeuge Nottuln heute	Anzahl Ladepunkte	Verhältnis
299	30 (14)	10:1 (21:1)

Für die Gemeinde Nottuln bedeutet dies, dass ein erhöhter Bedarf an öffentlichen und halb-öffentlichen Ladesäulen vorhanden ist, der in jedem Fall gedeckt werden sollte. Es ist darauf zu achten, die Ladeinfrastruktur flächendeckend im Gemeindegebiet zu errichten.

Schwerpunktmäßig sollten die Standorte allerdings so gewählt werden, dass im direkten Einzugsbereich möglichst viele potenzielle Nutzer*innen erreicht werden, damit die Ladesäulen optimal ausgelastet sind. Dazu bieten sich vor allem die Standorte der Mobilstationen (siehe Kap. 7.3) und größere Parkplätze an öffentlichen und halböffentlichen Einrichtungen an. Die Bereitstellung von Ladesäulen sollte in Kooperation – bspw. mit dem Kreis Coesfeld oder Energieversorgern – erfolgen, um den Kund*innen ein möglichst attraktives und übergreifendes Angebot zu bieten.

Außerdem ist neben der öffentlichen auch die private Ladeinfrastruktur zu fördern. Dies können Förderungen für private Haushalte oder für die Betriebe Nottulns sein. Die Unternehmensumfrage hat ergeben, dass viele Betriebe in Nottuln schlecht mit dem ÖPNV erreichbar sind. Um dennoch eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sollte in Zusammenarbeit mit den Unternehmen nach Lösungen gesucht werden, wie die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden kann (z.B. durch betriebliche Förderungen). Bisher bieten nur rund 40 % der Unternehmen Lademöglichkeiten für Pkw an.

Neben der Ladeinfrastruktur für E-Pkw sollte auch die Ladeinfrastruktur für den Radverkehr verbessert werden. Aktuell bietet die Gemeinde in Kooperation mit Restaurants und Hotels eine Möglichkeit, Fahrräder kostenlos aufzuladen. Diese Lademöglichkeit ist jedoch halböffentlich und nicht jeder Person jederzeit zugänglich. Um einen flächendeckenden, öffentlichen Zugang zu gewährleisten, sollten besonders in Zentrumsnähe und in den Ortsteilen Lademöglichkeiten errichtet werden. Es bietet sich an diese in eine Mobilstation zu integrieren, um die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Mobilstation zu fördern.

7.2.3 Car-Sharing

Der Haushaltsumfrage zufolge verfügen etwa 45 % der Haushalte Nottulns über einen Zweit- oder Drittwagen zur Verfügung. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass der Motorisierungsgrad in Nottuln bei 630 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen liegt. Dieser Wert liegt deutlich über dem NRW-Durchschnitt von 581 Pkw/1.000 EW. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, besteht die Möglichkeit das bisherige Angebot zu erweitern. Denkbar ist auch die Entwicklung eines Eigenen, Gemeinde- oder Kreisweiten Car-Sharing-Systems, wobei die Weiterentwicklung mit einem externen Dienstleister empfohlen wird, da ein einheitliches System die Attraktivität erhöht. Die Gemeinde kann von einem bestehenden Netzwerk eines Sharing-Anbieters profitieren und die Benutzenden können mit einer Anwendung in verschiedenen Städten Car-Sharing nutzen.

Aktuell existieren in Nottuln zwei Car-Sharing-Stationen mit jeweils einem Fahrzeug. Eine Station befindet sich an der Appelhülsener Str. auf dem ALDI-Parkplatz und ein am Rhodeplatz. Die Station am Schulze-Frenkings-Hof wurde auf Grund zu geringer Auslastung geschlossen. Mit dem Ziel, Carsharing als alternative Mobilitätsangebot zu stärken, sollten daher die Fahrzeugverfügbarkeit und die Anzahl an Standorten erhöht werden. Car-Sharing hat in Nottuln hohes Potenzial. Insbesondere vor dem Hintergrund der Nahversorgung müssen teilweise weite Strecken zwischen den Ortsteilen zurückgelegt werden. Vor diesem Hintergrund sollte eine Erweiterung des Angebotes auf diese Ortsteile überprüft werden.

Neben dem Car-Sharing-Angebot für die Öffentlichkeit könnten auch Mitarbeitende der Gemeindeverwaltung von einem Ausbau des Car-Sharing-Angebots profitieren. Durch eine Nutzung von Car-Sharing Fahrzeugen für dienstliche Wege könnte die Anzahl an gemeindeeigenen Fahrzeugen langfristig reduziert werden.

So werden einerseits Ressourcen gespart, während die Gemeindeverwaltung Nottulns andererseits ihrer Vorbildfunktion gerecht wird.

Bei der Einrichtung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum sind die Vorschriften des Carsharinggesetzes (CsgG) einzuhalten. Einen Leitfaden dazu hat der Bundesverband Carsharing entwickelt.⁴



Abbildung 76: Car-Sharing-Stellplatz in Nottuln

[Eigene Aufnahme]

⁴ https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden2022_220204_hp_v2.pdf

Um Car-Sharing langfristig als Alternative zum Zweit- oder Drittwagen etablieren zu können, ist eine flächige Verfügbarkeit von Fahrzeugen anzustreben. Dabei sind die Fahrzeug-Standorte möglichst so zu wählen, dass der jeweilige Standort von möglichst vielen Bewohner*innen innerhalb von maximal 10 Minuten Fußweg zu erreichen ist. Auf Grundlage dieser Annahme lassen sich folgende mögliche Standorte für weitere Fahrzeuge in der Gemeinde Nottuln und in den Ortsteilen definieren:

Nottuln-Süd:

Um den Bewohner*innen von Nottuln-Süd ebenfalls ein Car-Sharing-Angebot zu bieten, wird vorgeschlagen, einen Car-Sharing-Stellplatz entlang der Olympiastr. oder auf dem Parkplatz an der Haltestelle „Rupert-Neudeck-Gymnasium“ einzurichten. Der aktuelle Standort am Rhodeplatz ist aus Nottuln-Süd nicht mehr innerhalb von 10 Minuten fußläufig zu erreichen, was die Attraktivität erheblich senkt.

Appelhülsen-Süd / Appelhülsen-Nord:

Um für das Quartier südlich der Münsterstraße in Appelhülsen eine fußläufig attraktive Erreichbarkeit eines Sharing-Fahrzeugs zu ermöglichen, ist die Einrichtung einer Station mit einem Auto auf der Brulandstraße denkbar. Außerdem könnte eine weitere Station am Sportzentrum Appelhülsen errichtet werden, um auch den nördlichen Siedlungsbereich abdecken zu können.

Darup:

In Darup bietet sich der Parkplatz an der Roruper Str. an der Haltestelle „Darup Mitte“ an. Als zentraler Ort ist dieser in den meisten Fällen in 5 und maximal in 10 Minuten fußläufig von vielen Bewohner*innen erreichbar. Gerade hier bietet eine Car-Sharing-Station großes Potenzial, da für die Grundversorgung eine weitere Distanz nach Nottuln besteht.

Schadetten:

Auch die Bürger*innen aus Schadetten müssen zur Grundversorgung teilweise nach Nottuln fahren. Dieser Weg wird jedoch in der Regel nicht täglich, sondern in zeitlich größeren Abständen vorgenommen. Insbesondere für diese periodischen Wegezwecke stellt Car-Sharing eine Alternative zum privaten Pkw dar. Vor diesem Hintergrund sollte langfristig die Stationierung eines Car-Sharing Fahrzeugs in Schadetten geprüft werden. Als Standort könnte einer der öffentlichen Parkplätze genutzt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, an einem zentralen Ort einen Straßenbegleitenden Parkplatz umzunutzen. Aufgrund der räumlichen Kompaktheit Schadettens ist ein zentraler Standort von einem Großteil der Bewohner*innen fußläufig gut erreichbar.

7.2.4 (E-)Bike-Sharing

Die Entwicklung eines Bike-Sharing-Angebots kann zu einer Verlagerung von motorisiertem Verkehrsaufkommen zugunsten des Radverkehrs beitragen. Durch die Etablierung eines Bike-Sharing-Angebots könnten intermodale Wegeketten zusätzlich gestärkt werden.

Für die Gemeinde Nottuln würde ein stationsgebundenes System in Betracht kommen, um eine sichere Fahrradverfügbarkeit an ausgewählten Standorten zu gewährleisten. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass vor allem Tourist*innen und Gäste eine potenzielle Zielgruppe darstellen, da davon auszugehen ist, dass die Bewohner*innen Nottulns im Eigenen Wohnumfeld tendenziell ein eigenes Fahrrad bevorzugt nutzen. Das Potenzial beschränkt sich also vornehmlich auf Personen, die nicht in Nottuln wohnen. Es wird empfohlen, das Sharing-System in Kooperation mit einem Anbieter zu etablieren. Ein eigenes System ist möglich, führt aber zu einem „Inselangebot“ und ist weniger attraktiv. Um die weiteren Distanzen zwischen den Ortsteilen auch für das Fahrrad attraktiv zu gestalten, sollten auch elektrifizierte Sharing-Fahrräder angeboten werden

7.2.5 On-Demand-Verkehr

Die Möglichkeit eines On Demand-Angebots, das für die Gemeinde Nottuln eingerichtet werden könnte, besteht vor allem in der Ergänzung zum konventionellen ÖPNV und ist somit lediglich ein Zusatzangebot bestehend aus Zubringerfahrten zu Mobilitätsknotenpunkten (z.B. Mobilstationen und Bushaltestellen) in der Gemeinde. Gerade zu den Tageszeiten, wo das ÖPNV-Angebot den Bedarf der Bevölkerung nicht deckt, kann das On-Demand-Angebot eine attraktive Lösung sein.

Um das Angebot nach dem Bedarf der Bevölkerung ausrichten zu können, ist das On-Demand-Angebot als Anruf-Sammeltaxi (AST) einzusetzen. Mit einer Anmeldung bis zu 30 Minuten vor Abfahrt können Nutzer*innen eine gewünschte Strecke buchen. Dabei gilt es möglichst mehrere Menschen auf einer Strecke mitzunehmen. Obwohl dies stark von der Anzahl der Abmeldungen abhängig ist, würde eine Bündelung von Fahrten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten. Zudem soll das Angebot so eingerichtet werden, dass der Ein- und Ausstieg an offiziellen Bushaltestellen möglich ist, denn eine Fahrt bis an die Haustür würde die Effizienz (Anzahl der Fahrten am Tag und Dauer der Fahrten) des On Demand-Angebots senken. Von wann bis wann das On-Demand-Angebot zur Verfügung stehen soll, ist abhängig vom Bedarf in der Bevölkerung. Zum Beispiel kamen Rückmeldungen aus den Unternehmen in der Gemeinde Nottuln, dass vor allem morgens und abends das passende ÖPNV-Angebot fehlt.

Um Synergie-Effekte nutzen und Betriebs- und Personalkosten sparen zu können, empfiehlt es sich zudem das On Demand-Angebot in Kooperation mit einem lokalen oder regionalen Taxi-Unternehmen zu etablieren. Durch eine Zusammenarbeit mit einem Taxi-Unternehmen entstehen für die Gemeinde (bzw. für den Kreis Coesfeld und den RVM) keine Kosten für neue Fahrzeuge oder zusätzlich benötigte Busfahrer*innen, während das Taxi-Unternehmen an Fahrten gewinnt und eventuelle Zusatzgelder von der Gemeinde erhalten kann.

Zielbild New-Mobility-Standorte

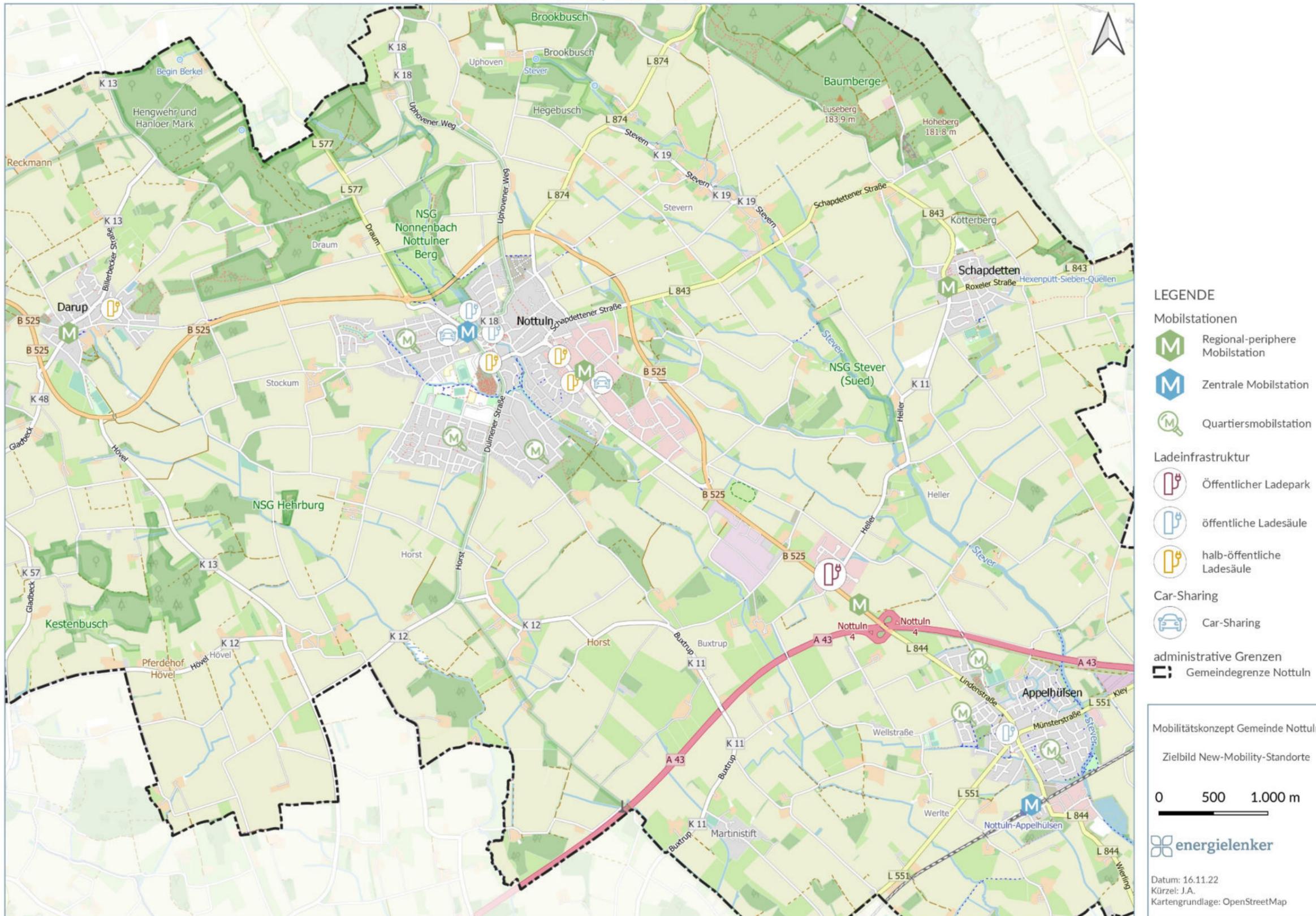


Abbildung 77: New-Mobility Standorte
[Eigene Darstellung]

7.3 GRUNDKONZEPTIONIERUNG MOBILSTATIONEN

Mobilstationen werden in verschiedene Kategorien, je nach Nutzungsaufkommen, eingeteilt. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen zentralen Mobilstationen, regional peripheren Mobilstationen sowie Quartiersmobilstationen. Zentrale Mobilstationen besitzen das breiteste Verkehrsangebot und haben eine überörtliche Bedeutung für den ÖPNV. Ihre Ausstattung geht über das Angebot der Mindestausstattung hinaus. Regional periphere Mobilstationen haben das Ziel, Standorte mit höherem MIV-Aufkommen zu entlasten und periphere Ortsteile nachhaltig anzubinden. Darüber hinaus können Quartiersmobilstationen ohne ÖPNV-Anschluss in den Wohngebieten etabliert werden, um eine wohnortnahe Anlaufstelle für verschiedene Mobilitätsdienstleistungen zu gewährleisten. Die Größe und Relevanz der Mobilstation bestimmen den Angebotsumfang.

Potenzielle Standorte für **zentrale Mobilstationen** mit einem breiten Angebot in Nottuln sind der Bahnhof Nottuln-Appelhülsen und die Haltestelle Rhodeplatz. Darüber hinaus sollten **regional periphere Mobilstationen** in den Ortsteilen Darup und Schapdetten, am Versorgungszentrum Appelhülsener Str. sowie am Pendlerparkplatz A43 errichtet werden. Mögliche Standorte für **Quartiersmobilstationen** sind die Wohngebiete im Ortsteil Nottuln und Appelhülsen. Eine Priorisierung der Mobilstationen erfolgt in Tabelle 21.

Ein NWL-Konzept zur Errichtung von Mobilstationen⁵ sieht ebenfalls die Standorte Rhodeplatz und den Bahnhof Appelhülsen als potenzielle Standorte für Mobilstationen vor. Es schlägt außerdem die Haltestelle Historischer Ortskern vor. Aufgrund der räumlichen Nähe der Haltestelle Historischer Ortskern zum Rhodeplatz wird weiterführend ausschließlich der Rhodeplatz als potenzielle Mobilstation betrachtet.

Für eine optimale Verteilung und Erreichbarkeit der Stationen werden folgende Standorte vorgeschlagen (vgl. Tabelle 20):

Tabelle 20: Erreichbarkeiten potenzieller Mobilstationen

[Eigene Darstellung]

Standort	Einwohnerzahl im 5 / 10-Min-Umkreis (zu Fuß)
Nottuln Rhodeplatz	1.120 / 3.771
Versorgungszentrum Appelhülsener Str.	1.131 / 3.054
Bahnhof Nottuln-Appelhülsen	193 / 1.102
Pendlerparkplatz A43	/
Darup Mitte	481 / 1.467
Schapdetten Schule	912 / 1.278

⁵ Abrufbar unter: https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/Mobilstation_neu/Steckbriefe/Anlage_3.06_-_Kreis_Coesfeld.pdf

Folgende Ausstattungsmerkmale werden vorausgesetzt. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Handbuch Mobilstationen des Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022 sowie aus dem 3. Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld 2019:

- Mindestausstattung:**
- ▶ Steele/Säule (Wegweiser, Logo)
 - ▶ Informationen zum Angebot (Aushangfahrplan, Umgebungspläne etc.)
 - ▶ Beleuchtung
 - ▶ Barrierefreiheit
 - ▶ Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz
 - ▶ Dynamische Fahrgastinformation
 - ▶ Abfallbehälter
- Bei Bedarf zu ergänzen:**
- ▶ Fahrkartenverkauf
 - ▶ Fahrradreparaturstation
 - ▶ Ladestation für Fahrrad und Pkw
 - ▶ B+R-Anlage (Witterungsbeständige Fahrradabstellanlagen/Fahrradstation)
 - ▶ Parkplatz
- Mobilitätsangebote:**
- ▶ ÖPNV / SPNV
 - ▶ Bike-Sharing
 - ▶ Car-Sharing
 - ▶ Evtl. E-Scooter und E-Roller Sharing



Abbildung 78: Informationsstele Mobilstation
[Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022]

7.3.1 Zentrale Mobilstationen

Rhodeplatz Nottuln

Die Haltestelle Rhodeplatz in Nottuln bietet aufgrund der zentralen Lage, dem ÖPNV-Angebot, einer Car-Sharing-Station sowie den bereits vorhandenen Ausstattungselementen das größte Potenzial, als Mobilstation ausgewiesen zu werden. Als zentraler Ort in Nottuln sollte diese Mobilstation die oben genannten Mindestanforderungen überschreiten.

Dieser Standort wird von etwa 1.120 Personen in 5 Minuten und von 3.771 Personen in 10 min fußläufig erreicht. Es sollte darüber nachgedacht werden, eine geschlossene und witterungsbeständige Fahrradabstellanlage – wie am Bahnhof Nottuln-Appelhülsen – zu errichten sowie Lademöglichkeiten für Fahrräder anzubieten.

Bahnhof Nottuln-Appelhülsen

Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofes ist eine intermodale Anbindung hier besonders wichtig. Aktuell bestehen unterschiedliche Angebote, darunter der SPNV und ÖPNV, witterungsbeständige und abschließbare Fahrradabstellanlagen sowie eine Mitfahrerbank. Die Ausweisung dieses zentralen Knotenpunktes zu einer Mobilstation kann helfen, auf das vorhandene Angebot aufmerksam zu machen und besonders Pendelnde vom MIV auf den SPNV zu verlagern.

7.3.2 Regional-periphere Mobilstationen

Pendlerparkplatz A43

An der Haltestelle „Appelhülsen P&R Platz“ sollte eine Regional-periphere Mobilstation errichtet werden. In Verbindung mit dem Pendlerparkplatz bietet diese Haltestelle das Potenzial, den MIV zu bündeln und Pendelnde zusammenzubringen. Der Weg zu der Mobilstation kann mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Durch die Ausweisung als Mobilstation wird auf das Angebot des Pendlerparkplatzes aufmerksam gemacht.

Versorgungszentrum Nottuln, Appelhüsener Str.

An der Haltestelle „Am Hangenfeld“, an welcher 5 Buslinien verkehren, existieren bereits Ladestationen und ein Car-Sharing-Angebot. Die Angebote sind dabei jedoch räumlich um den Kreisverkehr auf den Parkplätzen der Einzelhändler verteilt. Eine Ausweisung als Mobilstation mit Steele und Beschilderung wäre sinnvoll, um auf die vorhandenen Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen und eine Verlagerung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

Darup Mitte

Auf dem Parkplatz auf der Roruper Str. ist Raum für Car-Sharing-Stellplätze, Ladeinfrastruktur und Fahrradabstellanlagen. Außerdem verkehren hier 5 Buslinien an der angrenzenden Bushaltestelle „Darup Mitte“. Im Einzugsbereich dieses Standortes erreichen 481 Personen in 5 min und 1.467 Personen in 10 min fußläufig die Mobilstation. Auch der Standort „Alter Hof Schoppmann“ würde sich grundsätzlich eignen. Die Bushaltestelle liegt jedoch nicht direkt am Standort, weshalb der Standort Darup Mitte empfohlen wird.

Schapdetten

An der Haltestelle Schapdetten Schule ist die Bündelung von verschiedenen Mobilitätsangeboten sinnvoll. Hier sollten witterungsbeständige Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Eine öffentliche Ladestation und ein Stadtteilauto könnten das Angebot des ÖPNV in Schapdetten sinnvoll ergänzen. Eine einheitliche Beschriftung durch das Ausweisen zu einer Mobilstation fördert die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Schapdetten.

7.3.3 Quartiersmobilstationen

Ein wichtiger Schritt, um die Auswirkungen des MIV zu reduzieren und eine Veränderung im Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu erzeugen ist die Etablierung von Quartiersmobilstationen in den Ortsteilen Nottuln und Appelhülsen. Bei diesen steht nicht die Intermodalität im Vordergrund, sondern das Angebot an fußläufig erreichbarer Mikromobilität. Fahrräder und vor allem Lastenräder können von den Bewohner*innen ausgeliehen werden, um nicht mit dem Pkw einkaufen zu fahren. Auf diese Weise müssen keine eigenen Lastenräder angeschafft werden. Bestenfalls sind diese in maximal fünf Minuten zu Fuß erreichbar. Bei einigen der Quartiersmobilstationen bietet sich außerdem die Entwicklung von Car-Sharing-Angeboten an (vgl. Kap. 7.2).



Abbildung 79: E-Lastenradstation an der Universität Dortmund

[Eigene Aufnahme]

Wenn öffentliche Freiflächen, Parkplätze oder Lücken bestehen, können diese für die Quartiersmobilstationen umgenutzt werden. Folgende Standorte in Nottuln kommen dafür in Frage:

Nottuln:

- ▶ Quartier südlich der Rudolf-Harbig-Straße
- ▶ Quartier östlich der Dülmenerstr.
- ▶ Quartier am Hummelbach, nördlich des Sportzentrums

Appelhülsen:

- ▶ Quartier an der Brulandstraße
- ▶ Quartier an der St. Josef Kita
- ▶ Quartier am Sportzentrum Appelhülsen

Tabelle 21: Priorisierung der potenziellen Mobilstationen in der Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung]

Ortsteil	Haltestelle / Straße / Ort	Pro	Kontra	Priorität
Nottuln	Rhodeplatz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hohes Nutzungspotenzial in allen Bevölkerungsgruppen ▶ Zentrale Lage ▶ ÖPNV-Knotenpunkt ▶ Großer Parkplatz ▶ Car-Sharing und Ladestation bereits vorhanden ▶ Großräumige Nahversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Keine sicheren Fahrradabstellanlagen 	★★★
	Am Hangenfeld (Versorgungszentrum Appelhülsener Str.)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Car-Sharing und Ladestation bereits vorhanden ▶ Großräumige Nahversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Angebote räumlich verteilt ▶ Keine Fahrradabstellanlage 	★★★
	Pendlerparkplatz A43	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Großer Parkplatz ▶ ÖPNV-Anschluss ▶ Nähe Autobahnanschluss ▶ Nähe Gewerbegebiet Beisenbusch 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Keine sicheren Fahrradabstellanlagen ▶ Keine Ladeinfrastruktur ▶ Kein-Sharing-Angebot 	★★★
Appelhülsen	Bahnhof Nottuln Appelhülsen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zugverbindung nach Münster und Essen ▶ Hohes Nutzungspotenzial in allen Bevölkerungsgruppen; besonders Pendelnde ▶ Großer Parkplatz ▶ Mitfahrerbank vorhanden ▶ Witterungsbeständige und sichere Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Keine Ladeinfrastruktur ▶ Kein-Sharing-Angebot 	★★★
Darup	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hohes Nutzungspotenzial für Freizeitwecke ▶ Nähe zum Alten Hof Schoppmann ▶ Kleiner Parkplatz vorhanden ▶ Zentrale Bushaltestelle in Darup 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Keine Fahrradabstellanlagen ▶ Keine Ladeinfrastruktur ▶ Kein Sharing-Angebot 	★★★
Schapidetten	Schule	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hohes Nutzungspotenzial für Schüler*innen ▶ ÖPNV-Anschluss 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Keine Barrierefreie Haltestelle ▶ Kein Sharing-Angebot ▶ Wenig freie Fläche für weitere Angebote ▶ Geringe Bevölkerungszahl 	★★★

8. 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. 6) zu begünstigen.

8.1 MAßNAHMENENTWICKLUNG

Die Maßnahmen sind 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.

Nachfolgender Tabelle sind alle Maßnahmen zu entnehmen. Gleichzeitig ist je Maßnahme angegeben, auf welcher Grundlage die Maßnahme basiert:

Tabelle 22: Maßnahmen und Grundlage

[Eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahmentitel	Grundlage
F1	Verbesserung der Fußwege im Gemeindegebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Maßnahmen-Workshop
F2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öff. Raum	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
F3	Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Projektteam
F4	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Projektteam
R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Projektteam
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Projektteam
R4	Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
R6	Neukonzeption der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop

M1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop
M2	Umwidmung von Parkflächen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung
M3	Intensivierung / Einführung Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop
M4	Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen-Workshop ▶ Projektteam
M5	Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Unternehmensworkshop ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ New Mobility-Konzept
M6	Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektteam
ÖV1	Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ New Mobility-Konzept ▶ Projektteam
ÖV3	Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV4	Anpassung der C85	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Haushaltsumfrage ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schüler*innen-Workshop
ÖV6	Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen-Workshop ▶ New Mobility-Konzept
ÖV7	Ausweisung der Haltestelle „Rhodeplatz“ als Zentralen Omnibusbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen-Workshop
ÖV8	Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Haushaltsumfrage ▶ Projektteam
MM1	Offenheit für Verkehrsversuche	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Maßnahmen-Workshop
MM2	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftaktveranstaltung ▶ Unternehmensworkshop ▶ Schüler*innen-Workshop ▶ Maßnahmen-Workshop
MM3	Einführung eines Unternehmensstammtisches o. ä. zum Thema betriebliche Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Unternehmensworkshop ▶ Projektteam

Jede der oben genannten Einzelmaßnahmen ist als standardisierter Maßnahmen-Steckbrief dargestellt (vgl. Tabelle 23). Die Darstellung der Maßnahmen in einem einheitlichen Stil ermöglicht eine schnelle und einfache Vergleichbarkeit sowie Kommunikation der wesentlichen Maßnahmeninhalte. Die Maßnahmensteckbriefe sowie die Erläuterung der abschließenden Maßnahmen-Priorisierung sind als separater **Teilbericht 1** beigefügt.

Tabelle 23: Beispiel Maßnahmen-Steckbrief

[Eigene Darstellung]

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 ab Umsetzungsbeginn
Priorisierung	Abschließende Priorisierung der Maßnahme (Querschnitt der Bewertungen aus Kosten, Auswirkungen und Umsetzungsdauer)

8.2 UMSETZUNGSFAHRPLAN

In nachfolgendem Umsetzungsfahrplan ist eine mögliche zeitliche Abfolge der einzelnen Maßnahmen und somit eine erste Zeitschiene der Projektumsetzung aus dem Mobilitätskonzept für die Gemeinde Nottuln dargestellt.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist zu beachten, dass nicht alle direkt von der Gemeinde Nottuln umgesetzt werden können. Das liegt daran, dass einzelne Projekte außerhalb der Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde liegen (Bspw. Radwegeausbau im Außenbereich). Grundvoraussetzung der Maßnahmenumsetzung ist die ausreichende Verfügbarkeit personeller und finanzieller Ressourcen.

Ausgehend von einigen Maßnahmen sind bereits sehr kurzfristig erste Erfolge zu erwarten (u. a. Fahrradabstellanlagen an Schulen, Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öff. Raum).

Der vorgesehene Umsetzungsbeginn je Maßnahme beruht auf der Maßnahmenpriorisierung.



Abbildung 80: Farbstufen Umsetzungsfahrplan

[eigene Darstellung]

Die angesetzten Zeiträume für den Umsetzungsbeginn der Maßnahmen werden im Umsetzungsfahrplan nach unterschiedlichen Farbstufen gekennzeichnet:

9. EVALUATION

Mit der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Nottuln wurden insgesamt 29 Maßnahmen erarbeitet und den jeweiligen Handlungsfeldern zugeordnet. Die Umsetzung aller Maßnahmen ist das Ziel, wobei der Prozess einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auch mit Umsetzung aller Maßnahmen nicht abgeschlossen ist. Im Gegenteil: Neben der Maßnahmenumsetzung ist ebenfalls eine kontinuierliche Überprüfung des Projekt-/Umsetzungsfortschritts erforderlich. Wie diese erfolgen kann, wird nachfolgend erläutert:

9.1 ÜBERPRÜFUNG PROJEKT-/UMSETZUNGSFORTSCHRITT

Um den Projekt-/Umsetzungsfortschritt beurteilen zu können, empfiehlt es sich, in regelmäßigen Abständen (im Idealfall jährlich) eine Maßnahmenevaluierung durchzuführen. Dabei können nachfolgende Fragestellungen als Ansatzpunkte genutzt werden:

Tabelle 25: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten

[Eigene Darstellung]

Prozessschritt	Fragestellungen
Netzwerk-Bildung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind neue Partnerschaften zwischen Beteiligten entstanden? ▶ Welche Intensität und Qualität haben die Partnerschaften? ▶ Wie kann die Zusammenarbeit weiter verbessert werden?
Umsetzungsergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Was war ausschlaggebend für den Erfolg/Misserfolg von Maßnahmen? ▶ Gab es Schwierigkeiten und wie wurde damit verfahren?
Auswirkungen umgesetzter Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wurden Nachfolgeinvestitionen ausgelöst? ▶ Wenn ja, in welcher Höhe?
Umsetzung und Entscheidungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist der Umsetzungsprozess effizient und transparent? ▶ Können die Arbeitsstrukturen verbessert werden? ▶ Wo besteht ein erhöhter Beratungs-/Informationsbedarf?
Partizipation regionaler Beteiligter	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind alle Beteiligten ausreichend eingebunden? ▶ Konnten weitere Beteiligte hinzugewonnen werden?
Zielerreichung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wie sind die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen? ▶ Befinden sich Projekte aus verschiedenen Handlungsfeldern in der Umsetzung? ▶ Wo besteht Nachholbedarf?
Konzept-Anpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind Trends erkennbar, die eine Anpassung des Mobilitätskonzepts erfordern? ▶ Haben sich Rahmenbedingungen geändert, sodass Anpassungen vorgenommen werden müssen?

Um den Projektfortschritt dauerhaft positiv zu gestalten, ist neben der Feststellung des Umsetzungsfortschritts eine stetige Anpassung an die lokalen und aktuellen Gegebenheiten essenziell. Daher sollten je nach individueller Beantwortung der oben dargestellten Fragestellungen eine entsprechende Anpassung oder Handlung vorbereitet werden. Bereits realisierte Maßnahmen sollten ebenfalls analysiert, bewertet und ggf. wiederholt, verlängert oder um weitere (Teil-)Projekte ergänzt werden. Wichtig ist es, dass eine dauerhafte Kommunikation des Themas erfolgt.

9.2 ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN FÜR JEDE MAßNAHME

Im Rahmen der Überprüfung des Projekt- und Umsetzungsfortschritts sind für die Überprüfung der Maßnahmenumsetzung / Maßnahmenwirkung verschiedene Erfolgsindikatoren nutzbar. Dabei ist zwischen langfristigen Erfolgsindikatoren – welche in zeitlich längeren Abständen (bspw. alle 5 Jahre) überprüft werden sollten – und kurzfristigen Erfolgsindikatoren zu differenzieren. Kurzfristige Erfolgsindikatoren können permanent oder mindestens jährlich erfasst werden.

Langfristige Erfolgsindikatoren

Modal Split

Unter Modal Split werden die Daten zur Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel sowie zum Beispiel den Fußverkehr bezeichnet. Der Modal Split ist die aussagekräftigste Datengrundlage, um die Zusammensetzung des Verkehrs zu beschreiben und insbesondere auch um Veränderungen über die Zeit zu erkennen. Eine regelmäßige Ermittlung des kommunalen Modal Split (ca. alle 5-10 Jahre) kann Entwicklungstendenzen in der Zusammensetzung des Verkehrs aufdecken und bietet daher ein gutes Instrument zur Überprüfung des Maßnahmenfortschritts bzw. der Wirkung der realisierten Maßnahmen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Modal Split Erhebung primär das gesamte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abbildet und daher vor allem zur Überprüfung des Gesamtfortschritts bzw. der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen in Summe geeignet ist. Eine Modal Split Erhebung geht zudem in der Regel mit weiteren Kosten und einer gewissen Erhebungsdauer einher.

THG-Bilanz

Eine Treibhausgasbilanzierung (= THG-Bilanz) dient Kommunen oder Unternehmen als Bestandsaufnahme aller für den Klimaschutz relevanten Aktivitäten. Eine THG-Bilanz gibt an, wie viele Tonnen klimarelevanter Treibhausgase – je Kommune oder Unternehmen – jährlich verursacht werden. THG-Bilanzen bieten zudem die Grundlage für ein Controlling und machen Erfolge sichtbar. Hinsichtlich des vorliegenden Konzeptes bzw. der Maßnahmen-Umsetzung kann eine THG-Bilanz bspw. genutzt werden, um zu überprüfen, inwiefern eine klimafreundlichere Entwicklung des Mobilitätssektors festzustellen ist.

Diesbezüglich sind i.d.R. alle fünf Jahre die verkehrsbedingten THG-Emissionen zu berechnen und zu vergleichen (vgl. Service- und Kompetenzzentrum kommunaler Klimaschutz 2022).

Verkehrszählung

Auf Bundesfern- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen werden in 5-Jahres-Intervallen Straßenverkehrszählungen vom Land Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Diese geben Aufschluss über das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Untersuchungsbereich.

Ergänzend zur landesweiten Straßenverkehrszählung können auch die Verkehrsstärken auf kommunalen Straßen oder an kommunalen/öffentlichen Einrichtungen (bspw. mit erhöhtem Sicherheitsbedarf) von großer Relevanz sein und erhoben werden. Gleichermaßen können auch weitere Verkehrsträger auf diese Weise erhoben werden. Anhand der Ergebnisse können Rückschlüsse auf weitere erforderliche Maßnahmen oder die Wirkung von umgesetzten Maßnahmen gezogen werden.

Es bietet sich an, Verkehrszählungen vor allem für die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen durchzuführen, welche eine Reduktion des MIV und eine Stärkung des Radverkehrs als Zielsetzung haben. Mittels einer Verkehrszählung und in Verbindung mit dem Modal Split kann zum Beispiel überprüft werden, ob sich die Verkehrsstärken zugunsten des Radverkehrs entwickelt haben.

Kurzfristige Erfolgsindikatoren

Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen

Einige Maßnahmen haben Teilmaßnahmen bzw. können eine unterschiedliche Anzahl an (Teil-)Maßnahmen umfassen. Um den Umsetzungsfortschritt einer solchen Maßnahme zu erfassen, sollten umgesetzte (Teil-)Maßnahmen gezählt werden. Dabei gilt: Je mehr (Teil-)Maßnahmen umgesetzt sind, desto besser der Umsetzungsfortschritt der betrachteten Maßnahme.

Projektdokumentation

Projektdokumentationen gilt es zu allen Maßnahmen anzufertigen. Diesen Dokumentationen lassen sich im Rahmen der Erfolgs-/Umsetzungskontrolle wichtige Informationen zum Umsetzungsstand entnehmen (bspw. Informationen darüber warum eine Maßnahme noch nicht umgesetzt wurde oder aktuell nicht umgesetzt werden kann).

Verkehrsbeobachtung

Eine allgemeine Beobachtung des ruhenden und/oder fließenden Verkehrs gibt Aufschluss über das Verkehrsverhalten von Verkehrsteilnehmenden in bestimmten Situationen (bspw. Parksuchverkehr etc.). Darüber hinaus ermöglicht eine solche Beobachtung die Herleitung von Rückschlüssen bzgl. des Verkehrsflusses/einer Staubildung o.ä. nhand der Ergebnisse lassen sich ebenso Rückschlüsse zur Wirkungsweise der Maßnahmen ziehen.

Befragungen

Befragungen der Bevölkerung, von Unternehmen oder Zielgruppen stellen ein gängiges Instrument zur Erhebung von Daten dar. Auf diese Weise können unkompliziert Rückschlüsse auf die individuelle Wahrnehmung bestimmter Personengruppen gezogen werden. Mit Hilfe der Daten können die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung überprüft werden. Die Erfahrungen der Bevölkerung können in allen Bereichen Rückschlüsse auf Veränderungen bieten. Besonders Maßnahmen, deren Überprüfung eher technischer Art oder neuartig sind, können so besser beurteilt werden.

Überprüfung Verkehrsunfallzahlen

Polizeilich erfasste Unfälle werden statistisch aufbereitet. Den Verkehrsunfallzahlen lassen sich räumliche Erkenntnisse (bspw. Unfallhäufungspunkte) oder Erkenntnisse bzgl. einzelnen Verkehrsträgern (bspw. Art des Unfalls) entnehmen. Eine regelmäßige Betrachtung und Auswertung der Verkehrsunfallzahlen kann im Rahmen der Erfolgskontrolle Auskunft darüber geben, inwiefern (Teil-)Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen und die Zahl der erfassten Verkehrsunfälle abnimmt. Gleichmaßen zeigen ggf. neu entstandene Unfallhäufungspunkte Stellen auf, an denen zukünftig gezielt weitere Maßnahmen initiiert werden sollten.

Geschwindigkeitskontrollen

Einige Maßnahmen sollen eine Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs bewirken. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen lassen sich über temporäre oder dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen bewerten.

ADFC-Fahrradklimatest

Der Fahrradklimatest ist eine nicht repräsentative Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Alle zwei Jahre wird eine Online-Umfrage zur Zufriedenheit der Fahrradfahrenden durchgeführt. Durch diese Regelmäßigkeit lassen sich Veränderungen im Zeitverlauf darstellen. Die grundlegende Wirksamkeit von Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Radverkehr lässt sich mittels dieser Datengrundlage erfassen.

Tabelle 26: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen

[Eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahme	Messgröße	Instrument
Fußverkehr		Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	Modal Split Erhebung
F1	Verbesserung der Fußwege im Gemeindegebiet	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung Fußverkehr ▶ Verkehrsbeobachtung
F2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung Fußverkehr ▶ Verkehrsbeobachtung / Begehung ▶ Befragungen
F3	Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Fußverkehr)
F4	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Fußverkehr)
Radverkehr		Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split Verbesserung der Infrastrukturen des Radverkehrs	Modal Split Erhebung ADFC-Fahrradklimatest
R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ ADFC-Fahrradklimatest

R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Radverkehr) ▶ ADFC-Fahrradclimatest 	
	R4	Instandsetzung der Radwege/Oberflächenqualität	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung Radverkehr ▶ ADFC-Fahrradclimatest
	R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung Radverkehr
	R6	Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen	▶ Maßnahmenumsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung Radverkehr
	R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ ADFC-Fahrradclimatest
	R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
Motorisierter Individualverkehr		Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split Reduktion der verkehrsbedingten THG-Emissionen	Modal Split Erhebung THG-Bilanzierung	
M1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Verkehrsunfallzahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Geschwindigkeitskontrollen ▶ Befragung 	
	M2	Umwidmung von Parkflächen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
M3	Intensivierung/Einführung Parkraumbewirtschaftung	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung 	

M4	Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Geschwindigkeitskontrollen ▶ Überprüfung des ruhenden Verkehrs
M5	Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
M6	Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“	▶ Maßnahmenumsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beschluss Gemeinderat
Öffentlicher Verkehr / Intermodalität		Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split Erhöhung der Nutzungszahlen des ÖPNV	Modal Split Erhebung Fahrgastzählungen
ÖV1	Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standortänderungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl weiterer Carsharing-Fahrzeuge ▶ Standortänderungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung weiterer Carsharing-Fahrzeuge ▶ Erfassung Standortänderungen
ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung ▶ Modal Split Erhebung / Rückschlüsse bzgl. inter- und multimodalem Verkehrsverhalten
ÖV3	Ausbau/Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
ÖV4	Anpassung der C85	▶ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgastzählung ▶ (Fahrgast-)Befragung
ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster	▶ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgastzählung ▶ (Fahrgast-)Befragung
ÖV6	Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten	▶ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
ÖV7	Ausweisung der Haltestelle Rhodeplatz als Zentralen Omnibusbahnhof	▶ Maßnahmenumsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation
ÖV8	Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen	▶ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation

Mobilitätsmanagement		Verbesserung der Information / Kommunikation	Befragungen
MM1	Offenheit für Verkehrsversuche	▶ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektevaluation
MM2	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator	▶ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung
MM3	Einführung eines Unternehmensstammtisches o.ä. zum Thema betriebliche Mobilität	▶ Maßnahmenumsetzung	▶ Zählung durchgeführter Veranstaltungen ▶ Zählung Beratungen / Information von Unternehmen vor Ort

10. ZUSAMMENFASSUNG

Schon lange beschäftigt sich die Gemeinde Nottuln intensiv mit den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit und hat bereits einige sektorale Konzepte und Strategien aufgestellt. Dazu zählt unter anderem die Strategie zur Klimaneutralität 2030 der Gemeinde Nottuln. Ein Kernbaustein dieser Strategie ist es, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Aufbauend auf dieser grundlegenden Strategie stellt das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Nottuln eine konzeptionelle Strategie dar, wie sich die Mobilität in Nottuln in den kommenden Jahren entwickeln sollte.

„Gemeinsam bewegen wir uns in die Zukunft!“

Gemeinsam mit der lokalen Wirtschaft, den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde, der Politik und Verwaltung ist das Mobilitätskonzept über einen Zeitraum von 12 Monaten partizipativ erarbeitet worden. Der Gemeinsamkeits-Gedanke spiegelt sich somit nicht nur im Motto der zukünftigen Mobilität wider, sondern wurde bereits während des gesamten Zeitraums der Konzeptentwicklung aktiv umgesetzt.

Die Gemeinde Nottuln ist trotz der räumlichen Nähe zum Oberzentrum Münster vor allem ländlich geprägt. Charakteristisch für ländliche Räume sind hohe Motorisierungsgrade sowie eine Dominanz des Pkw als Hauptverkehrsmittel. Die Nutzung eines Pkws erlaubt zwar eine hohe individuelle Flexibilität, sorgt aber neben klimarelevanten Emissionen für weitere negative Folgen, worunter beispielsweise Lärm, Flächenkonkurrenz und Verkehrsunfälle zu zählen sind. Vor diesem Hintergrund stellt das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Nottuln eine Strategie dar, wie die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen langfristig reduziert werden können.

Ausgehend von einer umfangreichen Darstellung der Ausgangssituation (Kapitel 3), Befragungen von Haushalten und Unternehmen (Kapitel 4) sowie verkehrsträgerspezifischen (Bestands-) Analysen (Kapitel 5) hat sich gezeigt, dass der MIV mit 630 Pkw pro 1.000 EW und 56 % am Gesamtverkehrsaufkommen den Hauptverkehrsträger in Nottuln darstellt und dass das vorhandene Radwegenetz an vielen Stellen deutliche Defizite aufweist und deshalb von vielen Bürgerinnen und Bürgern als negativ bzw. unzureichend wahrgenommen wird.

Weiterhin wurden zudem die Handlungsfelder Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr / Intermodalität und der motorisierte Individualverkehr analytisch betrachtet. Ausgehend von diesen Analysen konnten eine Vielzahl von Erkenntnissen und Potenzialen abgeleitet werden. Als Hauptziele lassen sich vor allem eine Reduzierung des MIV bei gleichzeitiger Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ableiten. Neben Zielsetzungen im Bereich des Radverkehrs und des motorisierten Verkehrs sind weitere Potenziale ermittelt worden, sodass die Gesamtzahl aller Potenziale abschließend in der Soll-Vision (= Leitbild) der zukünftigen Mobilität in der Gemeinde Nottuln zusammengefasst ist. Die Soll-Vision gibt richtungsweisend vor, wie die zukünftige Mobilität in der Gemeinde Nottuln aussehen sollte, um übergeordnete Zielsetzungen auf Gemeindeebene zu erreichen. Folgende Leitziele wurden dahingehend definiert:

- ▶ *Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030 der Gemeinde Nottuln*
- ▶ *Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030*
- ▶ *Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität*
- ▶ *Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr*
- ▶ *Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)*
- ▶ *Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität*

Diese sechs Leitziele sind richtungsweisend für die Entwicklung der Maßnahmen, denn diese sind darauf aufbauend und unter Berücksichtigung der Analyse-Ergebnisse partizipativ erarbeitet worden. Insgesamt stehen nun 29 Maßnahmen in den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr / Intermodalität sowie Mobilitätsmanagement, welche dazu beitragen sollen den formulierten Soll-Zustand langfristig zu erreichen. Jede Maßnahme ist dabei in einem Maßnahmensteckbrief dargestellt und dieser beinhaltet neben einer Maßnahmenbeschreibung eine Übersicht über die erforderlichen Handlungsschritte, die Verantwortlichkeiten, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sowie die Abschätzung der Umsetzungskosten. Abschließend sind die Maßnahmen bewertet und untereinander priorisiert worden, um aufzuzeigen welche Maßnahmen möglichst kurzfristig umgesetzt werden sollten. Die Maßnahmensteckbriefe sind dem Mobilitätskonzept als Anlage 1 in einem eigenständigen Maßnahmenkatalog beigelegt.

Mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes ist der Prozess der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Nottuln noch nicht abgeschlossen - im Gegenteil. In den kommenden Jahren gilt es die gewonnenen Erkenntnisse zu berücksichtigen und erarbeitete Maßnahmen oder auch zusätzliche und weiterführende Maßnahmen umzusetzen sowie den Prozess dauerhaft zu verstetigen. Um eine Dauerhaftigkeit der Entwicklungen zu gewährleisten ist eine regelmäßige Erfolgskontrolle zu empfehlen. Wie diese ablaufen kann ist daher in einem Evaluationskapitel beschrieben.

Neben der Umsetzung einzelner Maßnahmen kommt vor allem einer dauerhaften Einbeziehung und Sensibilisierung von Bürger*innen eine besondere Bedeutung zu. Nur mit Hilfe einer transparenten und fortwährenden Öffentlichkeitsarbeit kann langfristig eine ausreichende Akzeptanz für die Mobilitätswende erreicht werden: Nur wenn alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen, können die Ziele einer nachhaltigen Mobilität und insbesondere auch Klimaneutralität 2030 erreicht werden.

11. QUELLENVERZEICHNIS

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) (2016). Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur. Abrufbar unter: Von https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien_Fahrradinfrastruktur.pdf
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) (2021): Querungsstellen für die Nahmobilität. Abrufbar unter: https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/nahmobilitaet/querungsstellen_
- Baumberge -Touristik (2022a): Radfahren in den Baumbergen. Abrufbar unter: <https://www.baumberge-touristik.de/radfahren/>
- Baumberge -Touristik (2022b): Wandern in den Baumbergen. Abrufbar unter: <https://www.baumberge-touristik.de/wandern-1/>
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016). Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.html>
- Destatis (2022): Bevölkerungsstand. Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/zensus-geschlecht-staatsangehoerigkeit-2021.html>
- DLR, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2015): *Intermodalität*. Projekt Verkehrsentwicklung und Umwelt (VEU). Abrufbar unter: https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU_Intermodalitaet.pdf.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (*RaSt*), Ausgabe 2006, Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. Köln.
- FUSS e.V. (2022): Gehweg-Breite: Nach Richtlinien 2,50 Meter. Abrufbar unter: <https://www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-mete>
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) (2016): Unfalltypen-Katalog. Leitfaden zur Bestimmung des Unfalltyps. Abrufbar unter: <https://www.udv.de/resource/blob/80022/89b4d80028aacf8cab649d3a3c6157a0/unfalltypenkatalog-data.pdf>
- IT.NRW (2022a): Kommunalprofil Nottuln – Langfassung Abrufbar unter: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05558032.pdf>.

- IT.NRW (2022b): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen. Abrufbar unter:
<https://www.it.nrw/statistik/eckdaten/bevoelkerung-nach-gemeinden-93051>
- IT.NRW (2022c) Pendleratlas NRW. Abrufbar unter: <https://www.pendleratlas.nrw.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 (2017): Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.
- Kreis Coesfeld (2019): 3. Nahverkehrsplan – Endbericht Teil A. Endfassung nach Beschluss des Kreistags vom 03. April 2019.
- Kreis Coesfeld (2020): Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld.
- Pendleratlas Deutschland (2022): Pendler*innen-Daten für die Gemeinde Nottuln. Abrufbar unter: <https://pendleratlas.statistikportal.de>.
- Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) (2022): Linienfahrpläne Nottuln. Abrufbar unter: <https://www.rvm-online.de/fahrgast/fahrt-planen/linienfahrplaene>
- Service- und Kompetenzzentrum kommunaler Klimaschutz (SK.KK) (2022): Energie- und Treibhausgasbilanzierung für Kommunen. Abrufbar unter: https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/SKKK_Fokus_THG-Bilanzierung_2022_Web-PDF.pdf
- SHP Ingenieure (2020): Gemeinde Nottuln. Aktualisierung des Verkehrsmodells.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Unfallatlas. Abrufbar unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>.
- Straßen.NRW (2015): Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen. Abrufbar unter: <https://nwsib-online.nrw.de/application.jsp>
- Umweltbundesamt (UBA) (2018): *Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie*. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf
- Umweltbundesamt (UBA) (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovation für eine nachhaltige Mobilität. Abrufbar unter: [umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.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>

ANHANG

Tabelle 27: Übersicht der Anhänge

[Eigene Darstellung]

Nummerierung	Titel
Anhang 1	Fragebogen Haushaltsumfrage
Anhang 2	Fragebogen Unternehmensumfrage
Anhang 3	Liniensteckbriefe ÖPNV-Angebotsanalyse
Anhang 4	Ergebnisse Auftaktveranstaltung
Anhang 5	Ergebnisse Unternehmensworkshop
Anhang 6	Ergebnisse Schüler*innen-Workshop
Anhang 7	Ergebnisse Maßnahmen-Workshop

Anhang 1 - Haushaltsfragebogen



Einstieg

Liebe Bürgerinnen und Bürger aus Appelhülsen, Darup, Nottuln und Schapdellen,

die Gemeinde Nottuln möchte die Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort verbessern und klimafreundlicher gestalten.

Dazu hat die Gemeindeverwaltung Nottuln die "energielenker projects GmbH" mit der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes beauftragt, um Grundlagen für ein attraktives, multimodales und vernetztes Mobilitätsangebot zu schaffen.

Nun sind auch Ihre Erfahrungen von besonderem Interesse!

Wie bewegen Sie sich in der Gemeinde, sei es mit dem Auto, mit dem Zug oder Bus, mit dem Fahrrad oder zu Fuß? Können wir Ihnen einige Wege im Ort erleichtern? Sind sie zufrieden mit der Mobilität auf dem Gemeindegebiet? Oder gibt es Ihrerseits Wünsche, Anregungen und Kritik?

Nehmen Sie sich bitte ein paar Minuten Zeit für die Beantwortung der Fragen. Falls einzelne Fragen nicht auf Sie zutreffen, überspringen Sie diese einfach.

Die Teilnahme an der Umfrage ist anonym und freiwillig bis zum 17.07.2022 möglich.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Wohnort

Diese Umfrage richtet sich an alle, die Ihren ersten oder zweiten Wohnsitz auf dem Nottulner Gemeindegebiet haben.

1. In welchem Ortsteil der Gemeinde Nottuln leben Sie? *

Appelhülsen

Darup

Nottuln

Schapdellen

Anderer
Wohnort

Fahrzeuge im Haushalt

2. Verfügen Sie über mehr als ein Auto im Haushalt (Zweitwagen, Drittwagen etc.)? *

- ja
 nein

Erwerbstätige Person*en

3. Sind Sie oder in Ihrem Haushalt lebende Personen erwerbstätig? *

Erwerbstätige sind Personen im Alter von 15 Jahren und mehr, die mindestens eine Stunde gegen Entgelt einer beruflichen Tätigkeit nachgehen bzw. in einem Arbeitsverhältnis stehen oder selbstständig ein Gewerbe, einen freien Beruf, ein Handwerk oder eine Landwirtschaft betreiben. Als Erwerbstätige gelten auch Personen, die vorübergehend nicht arbeiten, sofern sie formell mit ihrem Arbeitsplatz verbunden sind (z.B. Urlauber*innen, Kranke, Mutterschafts- und Elternurlauber*innen, Schlechtwettergeldempfänger*innen usw.).

- ja
 nein

Berufliche Wege (1)

4. Kombinieren Sie verschiedene Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg?

Wenn Sie / die Mitglieder Ihres Haushaltes zum Beispiel mit dem Auto oder dem Fahrrad zum Bahnhof / zur Bushaltestelle fahren, um von dort den restlichen Weg mit dem Zug / Bus zurückzulegen, dann wählen Sie bitte "ja".

- ja
 nein

Berufliche Wege (2)

5. Welche Verkehrsmittel kombinieren Sie für den Arbeitsweg?

- Zu Fuß / Bus
 Zu Fuß / Zug
 Fahrrad / Bus
 Fahrrad / Zug
 Pkw / Bus
 Pkw / Zug
 Weitere Kombination

Berufliche Wege (3)

Sie haben bei der vorangegangenen Frage "Kombinieren Sie verschiedene Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg?" mit "Nein" geantwortet. Bitte nennen Sie uns die Gründe für ihre Entscheidung:

6. Bitte begründen Sie Ihre Antwort:

- Keine Notwendigkeit
- Keine Möglichkeit
- Nicht die passenden Angebote
- Weiteres:

Berufliche Wege (4)

7. In welchem Gemeindeteil bzw. in welcher Kommune befinden sich die Arbeitsstätten der erwerbstätigen Personen Ihres Haushaltes?

Sollten sich die Arbeitsstätten außerhalb der Gemeinde Nottuln befinden, wählen Sie bitte "Andere"

	Appelhöfen	Darup	Nottuln	Schapidellen	Andere (u.a. Münster, Dülmen, Coesfeld etc.)
Person 1	<input type="radio"/>				
Person 2	<input type="radio"/>				
Person 3	<input type="radio"/>				
Person 4	<input type="radio"/>				
Person 5	<input type="radio"/>				

8. Wie oft nutzen Sie / die Mitglieder ihres Haushaltes nachfolgende Verkehrsmittel für den Arbeitsweg?

	nie	mehrmals pro Jahr	mehrmals pro Monat	2-4 mal pro Woche	(fast) täglich
Zu Fuß	<input type="radio"/>				
Fahrrad / E-Bike	<input type="radio"/>				
Bus / Taxibus	<input type="radio"/>				
Bahn / Zug	<input type="radio"/>				
Eigenen Pkw / Dienstwagen	<input type="radio"/>				
Carsharing	<input type="radio"/>				
Fahrgemeinschaft	<input type="radio"/>				
<input style="width: 150px; height: 15px;" type="text"/>	<input type="radio"/>				

Kinder / Jugendliche im Haushalt

9. Leben in Ihrem Haushalt Kinder / Jugendliche? *

- ja
- nein

Schulweg (1)
10. Wie oft werden Kinder / Jugendliche in Ihrem Haushalt mit dem Auto zur Kita / Schule gebracht? *

- nie
- mehrmals pro Jahr
- mehrmals pro Monat
- 2-4 mal pro Woche
- (fast) täglich

Schulweg (2)
11. Aus welchen Gründen werden die Kinder / Jugendlichen Ihres Haushaltes mit dem Auto zur Schule gebracht?

- Keine geeignete Busverbindung
- Die Schule / Kita liegt auf dem Arbeitsweg
- Mangelndes Sicherheitsgefühl
- Mein Kind wird nur bei schlechtem Wetter mit dem Auto zur Schule / Kita gebracht
- Andere Gründe

Schulweg (3)
12. Wie oft nutzen die in Ihrem Haushalt lebenden Kinder / Jugendliche weitere Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule / in die Kita?

Wenn die Kinder / Jugendlichen in Ihrem Haushalt ein Verkehrsmittel für den Weg zu Kita / Schule nutzen, dass unterhalb nicht als Auswahlmöglichkeit zur Verfügung steht, dann tragen Sie dieses Verkehrsmittel bitte in den vorgesehenen Eingabebereich bei "Anderes Verkehrsmittel" ein. Geben Sie dann bitte ebenfalls Auskunft über die Häufigkeit der Nutzung.

	nie	mehrmals pro Jahr	mehrmals pro Monat	2-4 mal pro Woche	(Fast) täglich
Zu Fuß (inkl. Roller etc.)	<input type="radio"/>				
Fahrrad / E-Bike	<input type="radio"/>				
E-Scooter	<input type="radio"/>				
Schulbus	<input type="radio"/>				
Bahn / Zug	<input type="radio"/>				
Selbstfahrer*in eines motorisierten Fahrzeugs (Auto, Motorrad, Moped)	<input type="radio"/>				
Anderes Verkehrsmittel <input style="width: 150px;" type="text"/>	<input type="radio"/>				

Freizeitwege (1)

13. Welche Freizeiteinrichtungen in der Gemeinde Nottuln besuchen Sie regelmäßig?

Drei Antworten möglich. Wählen Sie bitte die Freizeiteinrichtungen aus, die Sie am häufigsten besuchen.

Wenn Sie Ihre Antwort konkretisieren möchten oder wenn eine Ihrer am häufigsten aufgesuchten Freizeiteinrichtungen nicht als Antwortmöglichkeit genannt ist, nutzen Sie bitte das Textfeld "Andere Freizeiteinrichtungen".

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Riesefelder Appelhülsen / Steverlandroute | <input type="checkbox"/> Historischer Ortskern Nottuln | <input type="checkbox"/> Jugendtreff Nottuln |
| <input type="checkbox"/> Bürgerzentrum Schulze Franking | <input type="checkbox"/> Jugendherberge | <input type="checkbox"/> Sporteinrichtungen (Sportplätze & -hallen) |
| <input type="checkbox"/> Mühle Schulze Westerrath | <input type="checkbox"/> Wellbad / Hallenbad | <input type="checkbox"/> Gastronomie |
| <input type="checkbox"/> Spielplätze / Parks | <input type="checkbox"/> Hof Schoppmann | |
| <input type="checkbox"/> Longinusturm | <input type="checkbox"/> Kirchliche Einrichtungen | |
| <input type="checkbox"/> Andere Freizeiteinrichtungen | <input type="text"/> | |

14. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie zur Erreichung der Freizeiteinrichtungen in Nottuln?

Zwei Antworten möglich. Wählen Sie bitte bis zu zwei Verkehrsmittel aus, die Sie am häufigsten für die Erreichung von Freizeiteinrichtungen nutzen.

Wenn Sie ein Verkehrsmittel für Freizeitwege nutzen, das unterhalb nicht als Auswahlmöglichkeit zur Verfügung steht, dann tragen Sie dieses Verkehrsmittel bitte in den vorgesehenen Eingabebereich bei "Anderes Verkehrsmittel" ein.

- | | | |
|---|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Zu Fuß | <input type="checkbox"/> Bürgerbus | <input type="checkbox"/> Fahrgemeinschaften |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad / E-Bike | <input type="checkbox"/> Bahn / Zug | <input type="checkbox"/> Auto |
| <input type="checkbox"/> Bus / Taxibus | <input type="checkbox"/> Carsharing | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Anderes Verkehrsmittel | <input type="text"/> | |

15. Kombinieren Sie verschiedene Verkehrsmittel für ihre Freizeitwege? *

- ja
- nein

Freizeitwege (2)

16. Welche Verkehrsmittel kombinieren Sie für ihre Freizeitwege?

- Zu Fuß / Bus
- Zu Fuß / Zug
- Fahrrad / Bus
- Fahrrad / Zug
- Pkw / Bus
- Pkw / Zug
- Weitere Kombination

Freizeitwege (2)

Sie haben bei der vorangegangenen Frage "Kombinieren Sie verschiedene Verkehrsmittel für ihre Freizeitwege?" mit "Nein" geantwortet. Bitte nennen Sie uns die Gründe für ihre Entscheidung:

17. Bitte begründen Sie Ihre Antwort:

- Keine Notwendigkeit
- Keine Möglichkeit
- Nicht die passenden Angebote
- Weiteres:

Zufriedenheit mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten

18. Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Mobilitätsangeboten in Nottuln?

	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	kann ich nicht beurteilen
Fußverkehr	<input type="radio"/>				
Radverkehr	<input type="radio"/>				
Busverkehr	<input type="radio"/>				
Bahnverkehr	<input type="radio"/>				
Alternative Mobilitätsangebote (Sharing-Angebote, Mikromobilität etc.)	<input type="radio"/>				

Begründung der Unzufriedenheit

Sie haben bei der vorangegangenen Frage "Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Mobilitätsangeboten in Nottuln?" mindestens einmal mit "Unzufrieden" geantwortet. Bitte nennen Sie uns die Gründe für ihre Entscheidung:

19. Bitte begründen Sie ihre Antwort:

- Kein Angebot vorhanden
- Fehlende Fuß- / Radwege
- Fehlende Flexibilität
- Fahrzeit (Bus, Bahn)
- Preis
- Verkehrssicherheit
- Weiteres:

Bewertung der Rad- / Fußverkehrsinfrastruktur

Ende 2020 hat der ADFC eine Umfrage zum Radverkehr in der Gemeinde Nottuln durchgeführt. Dabei wurden u.a. auch die Radverkehrsinfrastruktur betrachtet. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden die Umfrageergebnisse berücksichtigt. Im Rahmen dieser Haushaltsumfrage soll dennoch ein Meinungsbild zum Rad- und Fußverkehr in Appelhülsen, Darup, Nottuln und Schapdotten abgefragt werden.

20. Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Eigenschaften der Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur?

	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	kann ich nicht beurteilen
Verfügbarkeit von Fuß- / Radwegen	<input type="radio"/>				
Trennung des Fußverkehrs und des Radverkehrs	<input type="radio"/>				
Breite der Fuß- / Radwege	<input type="radio"/>				
Oberflächenqualität	<input type="radio"/>				
Beleuchtung	<input type="radio"/>				
Querungshilfen	<input type="radio"/>				
Verfügbarkeit von Sitzmöglichkeiten	<input type="radio"/>				
Barrierefreiheit	<input type="radio"/>				
Verfügbarkeit & Qualität von Fahrradabstellanlagen	<input type="radio"/>				
Verbindung der Ortsteile untereinander (zu Fuß / per Fahrrad)	<input type="radio"/>				

21. Welche Maßnahmen könnten dazu beitragen, dass Sie vermehrt zu Fuß gehen / das Fahrrad nutzen?

Drei Antworten möglich. Wählen Sie bitte die für Sie wichtigsten Maßnahmen.

Wenn eine für Sie wichtige Maßnahme nicht als Auswahlmöglichkeit zur Verfügung steht, dann tragen Sie diese Maßnahme bitte in den vorgesehenen Eingabebereich bei "Anderer Grund" ein.

<input type="checkbox"/> Lückenloses Netz	<input type="checkbox"/> Zusätzliche Querungsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/> Bau / Ausweisung von Fahrradstraßen
<input type="checkbox"/> Umwegfreie / direkte Verbindungen	<input type="checkbox"/> Trennung des Fußverkehrs vom Pkw-Verkehr	<input type="checkbox"/> Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes / Pedelecs
<input type="checkbox"/> Ausreichende Mindestbreite (2,50 m)	<input type="checkbox"/> Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr	<input type="checkbox"/> Bereitstellung von Servicestationen für den Radverkehr (Werkzeug, Luftpumpe etc.)
<input type="checkbox"/> Geeigneter Oberflächenbelag	<input type="checkbox"/> Blindenleitsystem	<input type="checkbox"/> Sichere Fahrradabstellanlagen
<input type="checkbox"/> Wegweisung	<input type="checkbox"/> Geeignete Bordsteinabsenkungen / Bordsteinkanten	
<input type="checkbox"/> Beleuchtung	<input type="checkbox"/> Sitz- / Rastmöglichkeiten	
<input type="checkbox"/> Anderer Grund	<input type="text" value=""/>	

Nutzung öffentlicher Verkehr

22. Nutzen Sie den Öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn)? *

ja

nein

Öffentlicher Verkehr (1)

23. Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Eigenschaften des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Nottuln?

	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden	kann ich nicht beurteilen
Erreichbarkeit der nächsten Bushaltestelle / des nächsten Bahnhofs	<input type="radio"/>				
Taktung / Betriebszeit	<input type="radio"/>				
Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	<input type="radio"/>				
Verknüpfung von öffentlichen Mobilitätsangeboten	<input type="radio"/>				
(Fahrgast-) Informationen (u.a. Fahrzeiten, Informationen zu Störungen, Verspätungen etc.)	<input type="radio"/>				
Barrierefreiheit (Fahrzeug / Zug & Umfeld der Haltestelle)	<input type="radio"/>				
Verbindung der Ortsteile untereinander (mit Bus / Zug)	<input type="radio"/>				
Fahrpreis	<input type="radio"/>				

Öffentlicher Verkehr (2)

24. Was müsste getan werden, damit Sie den öffentlichen Verkehr zukünftig nutzen / öfter nutzen?

	wichtig	eher wichtig	neutral	eher unwichtig	unwichtig
Neue Busverbindungen	<input type="radio"/>				
Bessere Abstimmung / Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr	<input type="radio"/>				
Taktverdichtung des Busverkehrs	<input type="radio"/>				
Bessere Parkmöglichkeiten am Bahnhof	<input type="radio"/>				
Fahradabstellanlagen an den (zentralen) Bushaltestellen	<input type="radio"/>				
Erweiterung der Bedienzeit	<input type="radio"/>				
Beschleunigung des Busverkehrs	<input type="radio"/>				
Verbesserung der Barrierefreiheit	<input type="radio"/>				
Verbesserung des Komforts	<input type="radio"/>				
Schaffung eines Angebots an meinem Wohnort	<input type="radio"/>				
Verbesserung der Erreichbarkeit meines Arbeitsplatzes	<input type="radio"/>				
Verbindungen innerhalb Nottulns	<input type="radio"/>				
Anderer Grund <input type="text"/>	<input type="radio"/>				

Öffentlicher Verkehr (3)

25. Welche Taktung des Busverkehrs würden Sie für ihre täglichen Wege als ausreichend bezeichnen?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> alle 2 Stunden | <input type="radio"/> halbstündlich |
| <input type="radio"/> alle 1,5 Stunden | <input type="radio"/> viertelstündlich |
| <input type="radio"/> stündlich | |

Alternative Mobilitätsformen / New Mobility

26. Wie könnte Ihnen die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für einen Weg erleichtert werden?

	stimme zu	stimme eher zu	neutral	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu
Bereitstellung eines Lastenradsharing Angebots	<input type="radio"/>				
Bereitstellung eines Bikesharing-Angebots	<input type="radio"/>				
Bereitstellung eines E-Scooter-Sharing-Angebots	<input type="radio"/>				
Bessere Verknüpfung von Bus / Zug	<input type="radio"/>				
Bau / Ausweisung von Mobilstationen	<input type="radio"/>				
Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen / Bahnhöfen	<input type="radio"/>				
Bereitstellung / Ausweitung Carsharing	<input type="radio"/>				
Sonstiges <input type="text"/>	<input type="radio"/>				

Die Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten gewinnt immer mehr an Bedeutung. Sogenannte Mobilstationen nehmen hierbei eine Schlüsselrolle ein, denn die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote ist die Kernaufgabe einer Mobilstation. Die Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel können hier sinnvoll miteinander kombiniert werden. Der Öffentliche Verkehr bildet dabei das Rückgrat des Mobilitätsangebotes einer Mobilstation. Je nach Standort ergeben sich unterschiedliche Mobilitätsanforderungen, auf die Mobilstationen mit einem passgenauen Angebot an Verkehrsmitteln reagieren. Neben dem Öffentlichen Verkehr können Mobilstationen um zahlreiche weitere Elemente ergänzt werden.

27. Welche Elemente sollte eine Mobilstation in der Gemeinde Nottuln ihrer Meinung nach vorweisen?

Drei Antworten möglich. Wählen Sie bitte die drei für Sie wichtigsten Ausstattungselemente. Weitere Ausstattungselemente können über das Antwortfeld "Sonstige Ausstattungselemente" eigenständig ergänzt werden.

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aushangfahrplan | <input type="checkbox"/> Bikesharing | <input type="checkbox"/> Ladesäule für E-Fahrzeuge |
| <input type="checkbox"/> Digitale Fahrgastinformation (DFI) | <input type="checkbox"/> Lastenfahrräder | <input type="checkbox"/> Ladesäule für E-Bikes / Pedelecs |
| <input type="checkbox"/> Pkw-Stellplätze | <input type="checkbox"/> E-Scooter-Sharing | <input type="checkbox"/> Gastronomie / Kiosk |
| <input type="checkbox"/> Carsharing | <input type="checkbox"/> Taxistand | <input type="checkbox"/> Gepäckschließfächer |
| <input type="checkbox"/> Radabstellanlagen | <input type="checkbox"/> Haltepunkt für Fernbusse | <input type="checkbox"/> Self-Service-Dienstleistungen (bspw. Geldautomat, Paketstation, Fahrrad-Zubehör, Reparaturbedarf) |
| <input type="checkbox"/> Sonstige Ausstattungselemente <input type="text"/> | | |

Verzicht Zweitwagen

28. Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf ihren täglichen Wegen überwiegend auf das Auto verzichten?

	stimme zu	stimme eher zu	neutral	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu
Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Treibstoffpreise etc.)	<input type="radio"/>				
Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)	<input type="radio"/>				
Bei besserem ÖPNV-Angebot	<input type="radio"/>				
Bei günstigerem ÖPNV	<input type="radio"/>				
Bei Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	<input type="radio"/>				
Bei Schaffung eines attraktiven Sharing-Angebots	<input type="radio"/>				
Einführung / Erhöhung Parkgebühren	<input type="radio"/>				
Vorhandensein einer Mobilstation	<input type="radio"/>				
Kein Verzicht	<input type="radio"/>				
Reduktion der Parkhöchstdauer	<input type="radio"/>				
Wenn weniger Parkplätze vorhanden sind	<input type="radio"/>				
Andere Gründe <input type="text"/>	<input type="radio"/>				

Fragen zur / zum Teilnehmer*in

Zum Abschluss möchten wir Sie bitten, einige Angaben zu Ihrer Person zu machen.

29. Welchem Geschlecht fühlen Sie sich am ehesten zugehörig?

- Männlich
 Weiblich
 Divers

30. Welcher der nachfolgenden Alterskategorien sind Sie zugehörig?

- Unter 18 Jahre
 18-25 Jahre
 26-35 Jahre
 36-45 Jahre
 46-55 Jahre
 56-65 Jahre
 66-75 Jahre
 76 oder älter

Die Umfrage ist beendet. Vielen Dank für die Teilnahme.

Für Rückfragen zum Projekt oder zum Fragebogen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Gemeinde Nottuln:
 Ian Barlett
 Mobilitätsmanager
 02502 - 942-353
barlett@nottuln.de

Anhang 2 - Unternehmensfragebogen



Einstieg

Sehr geehrte Unternehmerinnen und Unternehmer aus Appelhülsen, Darup, Nottuln und Schapdetten,

die Gemeinde Nottuln möchte die Mobilität vor Ort verbessern und klimafreundlicher gestalten. Dazu hat die Gemeindeverwaltung Nottuln die "energielenker projects GmbH" mit der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes beauftragt.

Ein wichtiges Handlungsfeld stellt in diesem Kontext auch die betriebliche Mobilität dar. Es sollen Handlungsansätze identifiziert werden, die Betriebe und Unternehmen auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln dabei unterstützen, ihr betriebliches Verkehrsaufkommen effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Nun sind auch Ihre Erfahrungen von besonderem Interesse!

Wie kommen Ihre / die Mitarbeitenden zu ihrem Arbeitsplatz in der Gemeinde? Können wir ihnen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes erleichtern?

Die Teilnahme an der Umfrage ist bis zum 17.07.2022 möglich.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Standort auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln

1. **Hat Ihr Unternehmen / Betrieb einen Standort auf Nottulner Gemeindegebiet? ***

- ja
 nein

Angaben zum Unternehmen

Wir würden Sie zunächst bitten, einige Angaben zu Ihrem Unternehmen zu machen. Die Angaben dienen dazu, einen genaueren Einblick in die Mobilitätsbedarfe unterschiedlicher Unternehmen zu gewinnen und Ihre Antworten in den entsprechenden Kontext zu setzen. Ihre Daten werden vertraulich behandelt, keinen Dritten zugänglich gemacht und lediglich anonymisiert im Rahmen der Konzepterstellung ausgewertet.

2. In welchem Stadtteil hat Ihr Unternehmen / Betrieb seinen Standort auf dem Gebiet der Gemeinde Nottuln?

- Appelhülsen
 Darup
 Nottuln
 Schapdellen

3. Angaben zur Mitarbeitendenzahl

Ungefähre Anzahl der Mitarbeitenden am Standort Nottuln

Ungefähre Anzahl der Mitarbeitenden im gesamten Unternehmen

4. In welcher Branche ist Ihr Unternehmen tätig?

- Dienstleistung
 Produzierendes Gewerbe
 Land / Forstwirtschaft
 andere:
- Handel
 Transport und Logistik

Betrieblicher Verkehr (1)
5. Bitte geben Sie ungefähr an, wie viele Ihrer Mitarbeitenden (am Standort in der Gemeinde Nottuln) ihren Wohnsitz in bzw. außerhalb der Gemeinde Nottuln haben.

Bitte den Prozentwert gerundet und ganzzahlig in 5er-Schritten OHNE Prozent-Zeichen angeben (0, 5, 10, ...100)

	Prozent
Anteil der Mitarbeitenden mit Wohnort innerhalb der Gemeinde Nottuln	<input type="text"/>
Anteil der Mitarbeitenden mit Wohnort außerhalb der Gemeinde Nottuln	<input type="text"/>

6. Schätzen Sie den Anteil der Mitarbeitenden, die die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen.

Bitte tragen Sie pro Zeile die entsprechenden Schätzungen ein. Bitte den Prozentwert gerundet und ganzzahlig in 5er-Schritten OHNE Prozent-Zeichen angeben (0, 5, 10, ...100)

	Pkw	Mitfahrgelegenheit	Bus / Bahn	Fahrrad	Zu Fuß	Sonstige
Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden mit Wohnort in der Gemeinde Nottuln	<input type="text"/>					
Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden mit Wohnort außerhalb der Gemeinde Nottuln	<input type="text"/>					

7. Bitte schätzen Sie ein, welcher Anteil ihrer Mitarbeitenden (mit Wohnort innerhalb oder außerhalb Nottulns) täglich zur Arbeit anreist oder nicht.

Bitte den Prozentwert gerundet und ganzzahlig in 5er-Schritten OHNE Prozent-Zeichen angeben (0, 5, 10, ...100)

	innerorts	außerorts
Jeden Tag der Woche (5 mal pro Woche)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
An fast allen Tagen der Woche (3-4 mal pro Woche)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
An wenigen Tagen in der Woche (1-2 mal pro Woche)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Arbeit im Homeoffice (0 mal pro Woche / in Ausnahmefällen)	<input type="text"/>	<input type="text"/>

8. Wie bewerten Sie die Anbindung Ihres Unternehmensstandortes in der Gemeinde Nottuln an den ÖPNV?

	sehr gut	gut	ausreichend	mangelhaft	nicht vorhanden	nicht beurteilbar
Busverkehr	<input type="radio"/>					
Bahnverkehr	<input type="radio"/>					

9. Wie viele Stellplätze haben Sie für Ihre Mitarbeitenden vorgesehen und wie sind diese werktags ausgelastet?

Bei der Auslastung genügt eine Schätzung. Die Schätzung der Auslastung bitte als Prozentwert gerundet und ganzzahlig in 5er-Schritten OHNE Prozent-Zeichen angeben (0, 5, 10, ...100)

	Anzahl	Auslastung (%)
Pkw	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Pkw mit Lademöglichkeit	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Fahrradabstellanlagen	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Fahrradabstellanlagen mit Überdachung	<input type="text"/>	<input type="text"/>

10. Bitte geben Sie an, welche der nachfolgend aufgelisteten Wegezwecke Ihrer Einschätzung nach für das höchste Verkehrsaufkommen in Ihrem Unternehmen verantwortlich sind.

Bitte nehmen Sie eine Priorisierung vor, ordnen Sie dem wichtigsten Verkehrsmittel den Wert "1" zu und dann jeweils aufsteigend weiterführen.

- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

11. Stellen Sie Ihren Mitarbeitenden eines / mehrere der nachfolgenden Angebote zur Verfügung? *

JobRad (Fahrrad Leasing); JobTicket (vergünstigtes ÖPNV-Ticket); Fahrradabstellmöglichkeiten; Portal zur Absprache von Fahrgemeinschaften; Firmenwagen; Lademöglichkeit E-Pkw; Lademöglichkeit E-Bike / Pedelec; Carsharing Kooperation

- ja
- nein

Betrieblicher Verkehr (2)

Sie haben bei der vorherigen Frage angegeben, dass Sie Ihren Mitarbeitenden eines / mehrere der genannten Angebote zur Verfügung stellen. Bitte schätzen Sie nun ein, wie häufig diese Angebote genutzt werden bzw. wie hoch die Nachfrage ist.

12. Bitte schätzen Sie die Nutzung / Nachfrage der nachfolgenden Angebote ein:

	nicht vorhanden	nicht vorhanden, jedoch stark nachgefragt	vorhanden, keine Nutzung	vorhanden, geringe Nutzung	vorhanden, gute Nutzung
JobRad (Fahrrad Leasing)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
JobTicket (vergünstigtes ÖPNV-Ticket)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrradabstellmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portal zur Absprache von Fahrgemeinschaften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Firmenwagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lademöglichkeit E-Pkw	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lademöglichkeit Pedelec	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Carsharing Kooperation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Bieten Sie Ihren Mitarbeitenden weitere betriebliche Mobilitätsangebote, welche zuvor nicht aufgelistet waren? *

- ja
 nein

Betrieblicher Verkehr (3)

Sie haben bei vorheriger Frage angegeben, dass Sie Ihren Mitarbeitenden weitere, zuvor nicht aufgelistete Mobilitätsangebote zur Verfügung stellen. Bitte teilen Sie uns mit welche:

14. Bitte nennen Sie uns weitere betriebliche Mobilitätsangebote, die Sie Ihren Mitarbeitenden bieten:**Betrieblicher Verkehr (4)**
15. Wie könnte die Erreichbarkeit Ihres Unternehmensstandortes in der Gemeinde Nottuln für Mitarbeitende / Kunden ohne Pkw verbessert werden?

- Haltestellen in Unternehmensnähe
 Verbesserte ÖPNV-Anbindung (Fahrradangebot & Taktung)
 "Zubringer"-Angebote zu nächstgelegenen Bahnhaltspunkt
 Öffentliche Fahrradabstellanlagen in Unternehmensnähe
 Weiteres:

Dienstfahrten (1)

Dienstfahrten bzw. Dienstreisen liegen vor, wenn ein Arbeitnehmer aus beruflichen Gründen vorübergehend außerhalb seiner regelmäßigen Arbeitsstätte und außerhalb seiner Wohnung tätig ist.

16. Fallen in Ihrem Unternehmen / Betrieb dienstliche Wege (= Kundentermine, Lieferfahrten, Fahrten zur Baustelle o.ä.) an?

- ja
- nein

Dienstfahrten (2)

Sie haben zuvor angegeben, dass in Ihren Unternehmen / Betrieb dienstliche Fahrten anfallen. Nachfolgend möchten wir Sie daher um einige weiterführende Antworten bitten:

17. Wie schätzen Sie den Anteil der Mitarbeitenden bei Ihnen im Unternehmen / Betrieb ein, die regelmäßig (= mind. einmal pro Monat) dienstliche Wege zurücklegen?

Bitte den Prozentwert gerundet und ganzzahlig in 5 %-Schritten angeben (0%, 5%, 10%, ...100%)

Prozent der Mitarbeitenden

18. Wie schätzen Sie den Anteil (%) der Dienstfahrten nach Distanz ein?

Bitte den Prozentwert gerundet und ganzzahlig in 5er-Schritten OHNE Prozent-Zeichen angeben (0, 5, 10, ...100)

- innerorts (weniger als 5 km)
- kurze Distanz (zwischen 5 und 20 km)
- mittlere Distanz (zwischen 20 und 100 km)
- große Distanz (mehr als 100 km)

19. Bitte schätzen Sie ein, welcher Anteil (%) der Dienstfahrten bzw. Dienstreisen mit den folgenden Verkehrsmitteln absolviert wird?

Bitte den Prozentwert gerundet und ganzzahlig in 5er-Schritten OHNE Prozent-Zeichen angeben (0, 5, 10, ...100)

- privater Pkw der Mitarbeitenden
- Dienstwagen
- Bus/Bahn
- Fahrrad
- Zu Fuß
- Sonstige

20. Welche der nachfolgenden Verkehrsmittel nutzen Sie bzw. stellen Sie ihren Mitarbeitenden zur Erledigung dienstlicher Angelegenheiten zur Verfügung? *

- Fahrzeug mit fossilem Antrieb (Diesel, Benzin, LPG / CNG)
- Fahrzeug mit Elektroantrieb und Akku
- Fahrzeug mit Wasserstoffantrieb
- öffentlicher Verkehr
- Fahrrad
- Pedelec / S-Pedelec
- Lastenrad
- Sonstiges:

Dienstfahrten (3)

Sie haben zuvor angegeben dass in Ihrem Unternehmen ausschließlich / weiterhin fossil betriebene Fahrzeuge vorhanden sind. Bitte begründen Sie kurz, warum Sie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren noch nicht gegen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgetauscht haben:

21. Bitte begründen Sie ihre Entscheidung:

- Preis / Leistung stimmt nicht
- Reichweite der Fahrzeuge nicht ausreichend
- Fehlende Ladeinfrastruktur am Unternehmensstandort
- Vorhandene Leasing-Verträge / laufende Abschreibungen
- Noch nicht drüber nachgedacht
- Kein Vertrauen in alternative Antriebe
- Weiteres:

Dienstfahrten (4)

Sie haben zuvor angegeben dass in Ihrem Unternehmen bereits alternativ betriebene Fahrzeuge vorhanden sind. Was könnte Ihrer Meinung nach zusätzlich dazu beitragen, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren gegen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auszutauschen?

22. Was könnte Ihrer Meinung nach zusätzlich dazu beitragen, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren gegen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auszutauschen?

Zum Beispiel Förderprogramme, Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur etc..

Ausblick

23. Bitte schätzen Sie die zukünftige Bedeutung der aufgeführten Verkehrsmittel / Möglichkeiten zur Abwicklung von dienstlichen Wegen ein.

++ nimmt stark zu; + nimmt zu; 0 gleichbleibend; - nimmt ab; -- nimmt stark ab

	++	+	0	-	--	spielt keine Rolle
Fußverkehr	<input type="radio"/>					
Radverkehr	<input type="radio"/>					
ÖPNV	<input type="radio"/>					
Fahrgemeinschaften	<input type="radio"/>					
Pkw mit E-Antrieb	<input type="radio"/>					
Pkw mit Wasserstoffantrieb	<input type="radio"/>					
Geteilter Fahrzeugpool / Carsharing	<input type="radio"/>					
Einsatz von Videokonferenzen	<input type="radio"/>					

Abschluss

24. Was müsste die Gemeinde Nottuln unternehmen, damit Sie ihre betriebliche Mobilität nachhaltiger gestalten?

Stichpunkte oder kurze Beschreibung

25. Angaben zum Unternehmen (Freiwillig)

Name des Unternehmens / Betriebs

Ansprechpartner*in

Straße, Hausnummer

Ortsteil

Die Umfrage ist beendet. Vielen Dank für die Teilnahme.

Für Rückfragen zum Projekt oder zum Fragebogen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Gemeinde Nottuln:
 Ian Bartlett
 Mobilitätsmanager
 02502 - 942-353
 bartlett@nottuln.de

Anhang 3 - Liniensteckbriefe

S60		Darup - Nottuln – Münster							
Produkt	SchnellBus								
Dienstzeiten:									
	Nottuln - Münster				Münster - Nottuln				
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt	
Mo-Do (S)	06:09	21:09	19	60-min.	07:10	22:15	16	60-min.	
Mo-Do (F)	06:09	21:09	18	60-min.	07:10	22:15	16	60-min.	
Fr (S)	06:09	22:09	20	60-min.	07:10	23:15	21	60-min.	
Fr (F)	06:09	22:09	19	60-min.	07:10	23:15	21	60-min.	
Sa	08:09	17:09	10	60-min.	09:10	18:10	10	60-min.	
So & Fe	09:09	17:09	5	120-min.	10:10	18:10	5	120-min.	
Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet	▶ 10 regulär bzw. 17, wenn Südschleife gefahren wird								
Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nottuln, Rhodeplatz ▶ (Nottuln, Hist. Ortskern) ▶ Appelhülsen P+R-Platz ▶ Münster, P+R Weseler Str. ▶ Münster, Ludgeriplatz ▶ Münster, Hbf ▶ Münster, Altstadt / Bült 								
POI's in Nottuln	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Alter Hof Schoppmann, Nottuln-Darup ▶ NVZ am Rhodeplatz, Nottuln ▶ Historischer Ortskern, Nottuln ▶ Einzelhandel entlang der Appelhülsener Str., Nottuln ▶ P+R A43, Nottuln-Appelhülsen 								
Fahrgastzahlen	▶ 864 (Stand 2019)								
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ An Freitagen verkehrt ein zusätzlicher Bus der Linie S60 um 22:09 Uhr in Richtung Münster und erweitert die Fahrtenanzahl an diesem Tag auf 21 (S) bzw. 20 (F) ▶ In Münster teilw. nur Ausstieg ▶ An Schultagen wird auf der Relation Münster – Nottuln wird das reguläre Fahrtenangebot durch Direktbusse (D60) verstärkt (Mo-Do 15 – 17 Uhr, Fr 13 – 15 Uhr) 								
Bewertung									
		Mo-Fr		Sa		So			
Taktung		3/5		3/5		2/5			
Bedienzeit		4/5		3/5		2/5			
Reisezeitverhältnis		5/5		5/5		5/5			
Angebotsqualität		12 / 15 (gut)		11 / 15 (befriedigend)		9 / 12 (befriedigend)			

R62 / T1

Coesfeld – Darup – Nottuln

Produkt RegioBus

Dienstzeiten:

	Coesfeld – Nottuln				Nottuln – Coesfeld			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr (S)	06:07	21:32	16	60 min	06:30	21:05	15	60 min
Sa	06:22	20:32	13	60 min ⁶	06:30	23:05	14	60 min ⁷
So & Fe	09:22	21:22	7	120 min	11:30	23:59	7	120 min
Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet	▶ 7							
Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nottuln, Rhodeplatz ▶ Coesfeld, Lambertikirche ▶ Coesfeld, Bahnhof 							
POI's in Nottuln	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Alter Hof Schoppmann, Nottuln-Darup ▶ Historischer Ortskern, Nottuln 							
Fahrgastzahlen	▶ keine Daten vorhanden							
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrt teilweise als Taxibus (T1) ohne Voranmeldung ▶ Ergänzende Fahrten Nottuln, Rhodeplatz – Darup, Mitte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mo-Fr: 22:03 ▶ Ergänzende Fahrten Darup, Mitte – Nottuln, Rhodeplatz: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mo-Fr: 05:58 							

Bewertung

	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	3/5	3/5	2/5
Bedienzeit	5/5	4/5	3/5
Reisezeitverhältnis	4/5	4/5	4/5
Angebotsqualität	12 / 15 (gut)	11 / 15 (befriedigend)	9 / 15 (befriedigend)

⁶ Fahrt um 16:22 entfällt

⁷ Fahrten um 15:30 und 19:05 entfallen

R63
Nottuln – Roxel – Münster
Produkt

RegioBus

Dienstzeiten:

	Nottuln – Münster				Münster – Nottuln			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr	05:05	22:01	18 ⁸	60 min ⁹	06:35	20:18	14	60 min ¹⁰
Sa	06:50	21:00	12	60 min ¹¹	07:43	22:18	12	60 min ¹²
So & Fe	09:50	21:50	7	120 min	10:43	23:13	8	120 min

Anzahl Haltestellen auf Nottulner ▶ 8

Gemeindegebiet
Verknüpfungspunkte

- ▶ Nottuln, Rhodeplatz
- ▶ Schapdetten, Roxeler Str.
- ▶ Roxel, Schelmenstiege
- ▶ Gievenbeck, Dieckmannstr
- ▶ Münster, P+R Coesfelder Kreuz
- ▶ Münster, Hbf

POI's in Nottuln

- ▶ Historischer Ortskern, Nottuln
- ▶ (Sportpark Nottuln)
- ▶ (Astrid-Lindgren-Schule/Steverschule)
- ▶ Wassermühle Schulze Westerath (Nottuln, Abzw. Stevern)
- ▶ Hexenkuhle Wandern; St. Bonifatius (Schapdetten, Schule)

Fahrgastzahlen

- ▶ keine Daten vorhanden

Anmerkungen

- ▶ Ergänzende Fahrten Roxel, Mitte – Nottuln, Rhodeplatz:
 - Mo-Fr: 21:37; 22:37
- ▶ Busse Mo-Fr ab 20:01: Nottuln, Rhodeplatz nur bis Roxel, Hallenbad
- ▶ Fahrten am Sonntag teilweise mit Fahrradanhänger
- ▶ Verkehrt morgens einmalig als Linie 563 (Schulverkehr)

Bewertung

	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	3/5	3/5	2/5
Bedienzeit	5/5	4/5	3/5
Reisezeitverhältnis	2/5	2/5	2/5
Angebotsqualität	10 / 15 (befriedigend)	9 / 15 (befriedigend)	7 / 15 (ausreichend)

⁸ Fahrten ab 20:01 nur bis Roxel, Hallenbad

⁹ Teilweise Taktverdichtung auf 30-Min.-Takt morgens

¹⁰ Teilweise Taktverschiebung abends

¹¹ Fahrten um 13:50 und 16:50 entfallen; Teilweise Taktlockerung auf 120-Min-Takt abends

¹² Fahrten um 14:43 und 18:18 entfallen; Teilweise Taktverschiebung sowie Taktlockerung auf 120-Min-Takt abends

C85

Nottuln – Appelhülsen, Bf.

Produkt CityBus

Dienstzeiten:

	Nottuln – Appelhülsen, Bf.				Appelhülsen, Bf. – Nottuln			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr (S)	05:49	21:49	16	60 min	07:19	21:19	15	60 min
Mo-Fr (F)	05:49	21:49	17	60 min	06:19	20:19	16	60 min
Sa	05:49	19:49	15	60 min	06:19	19:19	14	60 min
So & Fe	08:49	16:49	5	120 min	09:19	17:19	5	120 min

Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet	▶ 16
Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Appelhülsen, Bahnhof ▶ Appelhülsen, Kreuzung ▶ Appelhülsen, P&R-Platz ▶ Nottuln, Rhodeplatz
POI's in Nottuln	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rieselfelder Appelhülsen (Appelhülsen, Bf.) ▶ Museum Stiftung Zauberkunst (Appelhülsen, Bf.) ▶ Einzelhandel in Appelhülsen ▶ Einzelhandel entlang der Appelhülsener Str., Nottuln ▶ Historischer Ortskern, Nottuln
Fahrgastzahlen	▶ keine Daten vorhanden
Anmerkungen	▶ Fahrten sind getaktet, um RE42 Richtung Essen zu erreichen

Bewertung

	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	3/5	3/5	2/5
Bedienzeit	5/5	4/5	2/5
Reisezeitverhältnis	2/5	2/5	2/5
Angebotsqualität	10 / 15 (befriedigend)	9 / 15 (befriedigend)	6 / 15 (ausreichend)

T67
Billerbeck – Nottuln
Produkt TaxiBus / SchulBus

Dienstzeiten:

	Billerbeck – Nottuln				Nottuln – Billerbeck			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr (S)	07:17	16:05	3	Fährt zu Schulzeiten	07:01	17:05	4	Fährt zu Schulzeiten
Mo-Fr (F)	07:17	18:14	7	Kein Takt	07:01	18:48	7	Kein Takt
Sa	08:14	12:04	3	120 min	08:48	12:48	3	120 min

Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet ▶ 4 regulär bzw. 5, wenn Haltestelle Rupert-Neudeck-Gymn angefahren wird

Verknüpfungspunkte ▶ Nottuln, Rhodeplatz
▶ (Rupert-Neudeck-Gymn.)
▶ Billerbeck, Busbahnhof

POI's in Nottuln

Fahrgastzahlen ▶ keine Daten vorhanden

Anmerkungen ▶ TaxiBus nur nach Anmeldung:
○ Mo-Fr (F) ohne Takt aber zu festen Zeiten
○ Sa 120-min-Takt
▶ Billerbeck – Nottuln: Kein Einstieg ab Nottuln, Rhodeplatz
▶ Billerbeck – Nottuln: Haltestelle Rupert-Neudeck-Gymn. wird nur morgens angefahren
▶ Nottuln – Billerbeck: Haltestelle Rupert-Neudeck-Gymn. wird nur nachmittags angefahren

Bewertung

	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	2/5	2/5	0/5
Bedienzeit	3/5	1/5	0/5
Reisezeitverhältnis	4/5	4/5	0/5
Angebotsqualität	9 / 15 (befriedigend)	7 / 15 (ausreichend)	0 / 15 (kein Angebot)

T 65 / 565 / 660

Dülmen – Rorup – Darup

Produkt SchulBus

Dienstzeiten:

	Dülmen – Darup				Darup – Dülmen			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Do (S)	11:35	16:10	5	Fährt zu Schulzeiten	07:15	16:04	5	Fährt zu Schulzeiten
Fr (S)	11:35	16:10	5	Fährt zu Schulzeiten ¹³	07:15	15:31	5	Fährt zu Schulzeiten ¹⁴
Mo-Fr	06:08	19:15	14	60 min ¹⁵	06:25	19:35	12	60 min ¹⁶
Sa	08:15	16:15	5	120 min	08:35	16:35	5	120 min

Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet ▶ 6 maximal, teilweise weniger, keine Regelmäßigkeit erkennbar

Verknüpfungspunkte ▶ Dülmen, Bahnhof
 ▶ Dülmen, Schulzentrum
 ▶ Dülmen-Weddern, Schule
 ▶ Rorup, Kirchplatz
 ▶ Darup, Alter Hof Schoppmann

POI's in Nottuln ▶ Darup, Alter Hof Schoppmann
 ▶ Sebastian Grundschule

Fahrgastzahlen ▶ keine Daten vorhanden

Anmerkungen ▶ Schulbusse haben verschiedene Start- und Endpunkte
 ▶ Fahrten grundsätzlich als TaxiBus, der mindestens 30 min vorher angerufen werden muss
 ▶ Erste Fahrt morgens muss am Vortag bis 20 Uhr bestellt werden
 ▶ Strecke Dülmen – Darup:
 ○ Eine zusätzliche Abendfahrt (660) fährt immer, ohne Vorbestellung (nur bis Rorup, Kirchplatz)
 ○ Eine zusätzliche Morgenfahrt fährt mit Haltestellen in anderer Reihenfolge und teilweise ohne Einstieg
 ▶ Strecke Darup – Dülmen
 ○ Ein Bus bedient morgens zusätzlich Billerbeck
 ▶ Zusätzliche Nachmittagsfahrt von Rorup, Hanrorup bis Dülmen, Bendix um 16:04 Uhr; nur von Mo-Do

Bewertung

	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	3/5	2/5	0/5
Bedienzeit	4/5	2/5	0/5
Reisezeitverhältnis	4/5	4/5	0/5
Angebotsqualität	11 / 15 (befriedigend)	8 / 15 (ausreichend)	0 / 15 (kein Angebot)

¹³ Mo-Do wird die Haltestelle Dülmen, K.-v.-Galen-Hauptschule teilweise nicht angefahren
¹⁴ Haltestelle Dülmen, K.-v.-Galen-Hauptschule wird in diese Fahrtrichtung nicht angefahren
¹⁵ 120-min-Takt zwischen 08:15 und 12:15 Uhr
¹⁶ 120-min-Takt zwischen 08:35 und 12:35 Uhr

B31 / B32
Nottuln – Havixbeck – Nottuln
Produkt BürgerBus

Dienstzeiten:

B31:

Nottuln – Stevern – Schapdetten – Tilbeck – Havixbeck – Baumberg – Nottuln

	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr	08:28	17:28	4	180 min

B32:

Nottuln – Baumberg – Havixbeck – Tilbeck – Schapdetten – Stevern – Nottuln

	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr	09:58	15:58	3	180 min

Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet	▶ 19
Verknüpfungspunkte	▶ Nottuln, Rhodeplatz
POI's in Nottuln	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Historischer Ortskern Nottuln ▶ Longinusturm (Nottuln – Baumberg) ▶ Wanderwege an der Stever (Stevern, Bayer-Eynck) ▶ Wanderwege Baumberger Schutzgebiet (Nottuln – Baumberg, Marienhof) ▶ Wanderwege Vaders Platz (Nottuln – Baumberg, Marienhof)
Fahrgastzahlen	▶ keine Daten vorhanden
Anmerkungen	<p>Der Betrieb der Linien B31 und B32 erfolgt im Linienringverkehr. Die Linie B31 fährt viermal täglich ab Rhodeplatz in Richtung Havixbeck und zurück. Die Linie B32 fährt dieselben Haltestellen in umgekehrter Reihenfolge dreimal täglich an. In Summe besteht somit siebenmal täglich eine Verbindung zwischen Nottuln und Havixbeck im 90-Minuten Takt. Das Reisezeitverhältnis wurde auf Grundlage der Strecke Nottuln / Rhode-Platz – Havixbeck / Althoffsweg berechnet. Zur Bewertung wurde der Durchschnitt der Reisezeiten auf den Linien B31 und B32 genutzt.</p>

Bewertung

	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	2/5	0/5	0/5
Bedienzeit	3/5	0/5	0/5
Reisezeitverhältnis	2/5	0/5	0/5
Angebotsqualität	7 / 15 (ausreichend)	0 / 15 (kein Angebot)	0 / 15 (kein Angebot)

B61

Billerbeck – Ortsteile – Nottuln

Produkt BürgerBus

Dienstzeiten:

	Richtung Außenbereich Billerbeck				Richtung Innenstadt Billerbeck			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr	08:00	17:00	10	60 min	08:15	17:15	10	60min

	Richtung Nottuln				Richtung Innenstadt Billerbeck von Nottuln			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Mo-Fr	08:30	17:30	10	60 min	08:45	17:45	10	60min

Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet ▶ 3

- Verknüpfungspunkte**
- ▶ Nottuln, Rhodeplatz
 - ▶ Nottuln, Krankenhaus
 - ▶ Nottuln, Longinusturm
 - ▶ Billerbeck, Abzw. Nottuln
 - ▶ Billerbeck, Busbahnhof

- POI's in Nottuln**
- ▶ Historischer Ortskern Nottuln
 - ▶ Nottuln, Longinusturm
 - ▶ Nottuln, Krankenhaus

Fahrgastzahlen ▶ keine Daten vorhanden

Anmerkungen Der Bürgerbus fährt nach mind. 60 Minütiger Voranmeldung

Bewertung

	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	3/5	0/5	0/5
Bedienzeit	3/5	0/5	0/5
Reisezeitverhältnis	Keine Berechnung möglich aufgrund von variierenden Reisezeiten		
Angebotsqualität	befriedigend ¹⁷	0 / 15 (kein Angebot)	0 / 15 (kein Angebot)

¹⁷ Aufgrund der Fehlenden Berechnung zum Reisezeitverhältnis kann keine Bewertung nach dem Bewertungsschema vorgenommen werden. Die Linie B61 kommt auf eine Gesamtbewertung von 6/10. Sie wird insgesamt als befriedigend bewertet.

N8
**Legden - Holtwick - Coesfeld - Nottuln
- Münster**
Produkt NachtBus

Dienstzeiten:

	Start	Legden - Münster			Münster - Legden			
		Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Sa	17:45 ¹⁸ 19:43 ¹⁹ 21:36 ²⁰	03:36	6	120 min	19:17	03:17	5	120 min

Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet ▶ 12

Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Münster, Hbf ▶ Münster, P+R Nieberdingsstr. ▶ Bösensell, Kreuzung ▶ Appelhülsen, P&R-Platz ▶ Nottuln, Rhodeplatz ▶ Coesfeld, Bahnhof ▶ Coesfeld, Schulzentrum ▶ Holtwick, Münstermann ▶ Legden, Dorf Münsterland
POI's in Nottuln	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Historischer Ortskern, Nottuln ▶ Alter Hof Schoppmann, Nottuln-Darup
Fahrgastzahlen	▶ keine Daten vorhanden
Anmerkungen	▶ Coesfeld, Schulzentrum sowie Coesfeld, Fabrik/Ballhaus werden am frühen Abend nicht angefahren

Bewertung

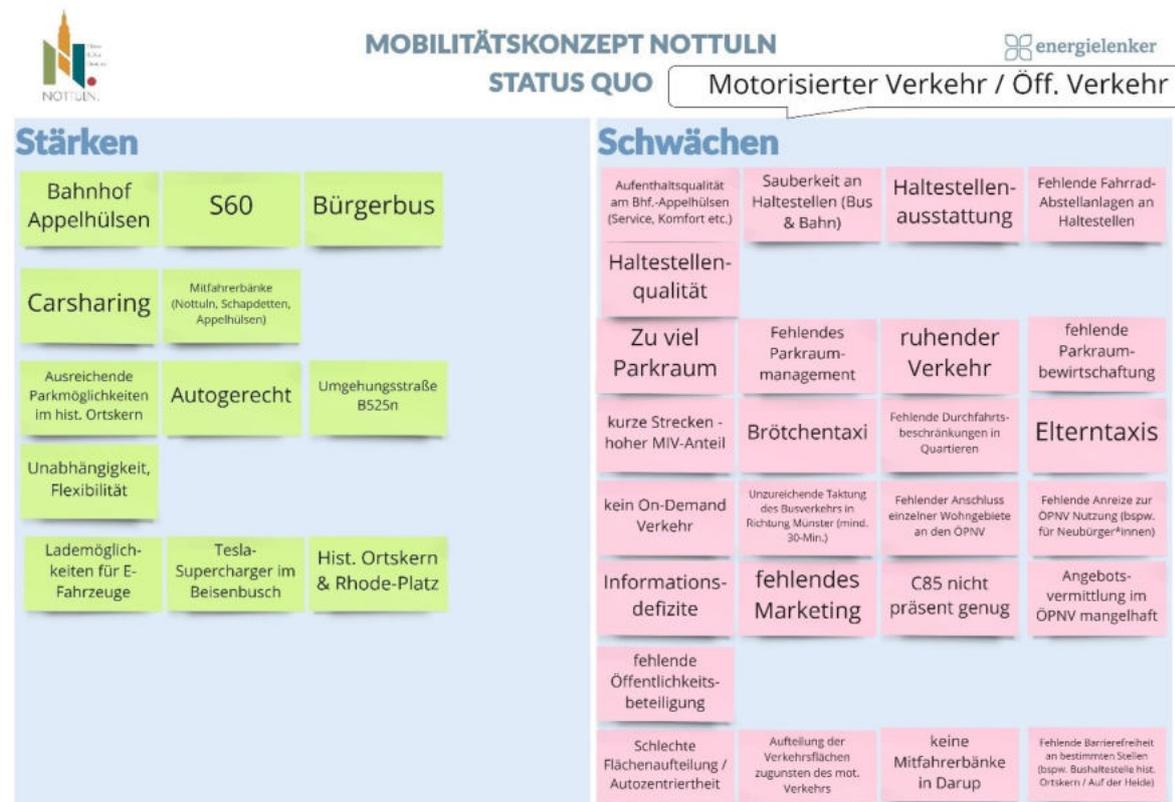
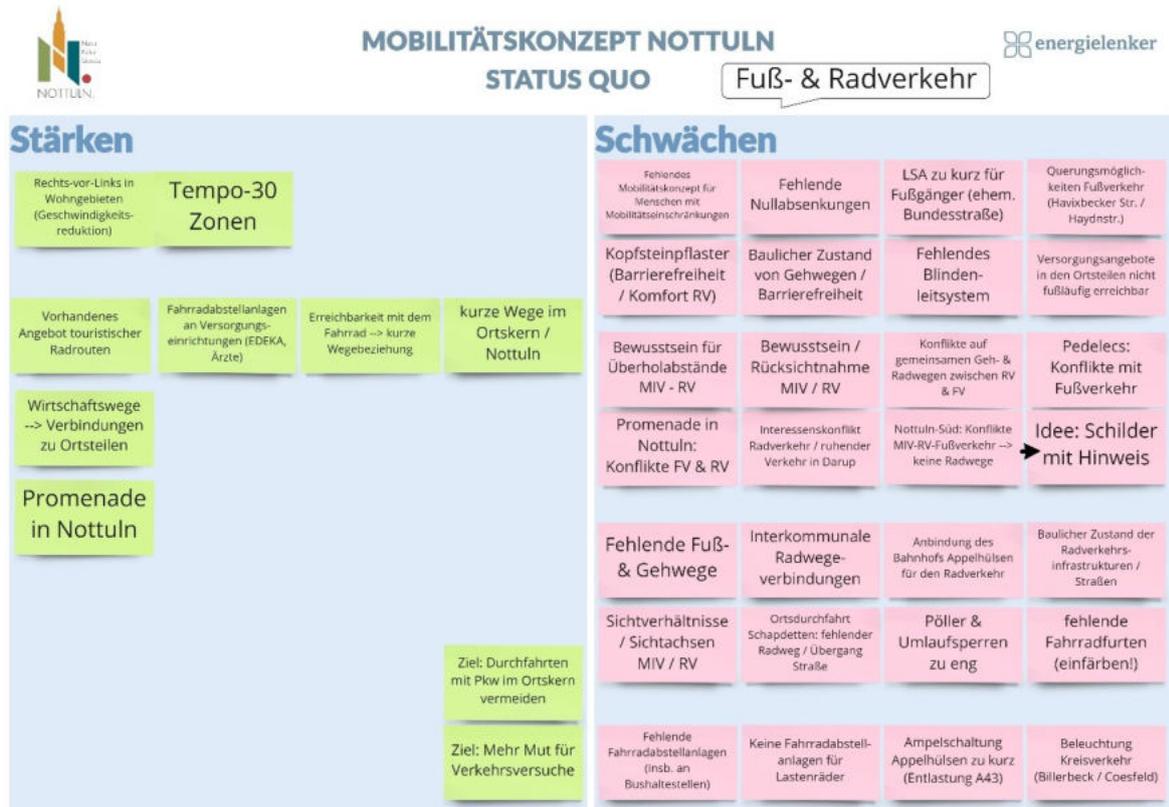
	Mo-Fr	Sa	So
Taktung	0/5	2/5	0/5
Bedienzeit	0/5	3/5	0/5
Reisezeitverhältnis	0/5	5/5	0/5
Angebotsqualität	0 / 15 (kein Angebot)	10 / 15 (befriedigend)	0 / 15 (kein Angebot)

¹⁸ Verkehrt ab Coesfeld, Lambertikirche bis Münster

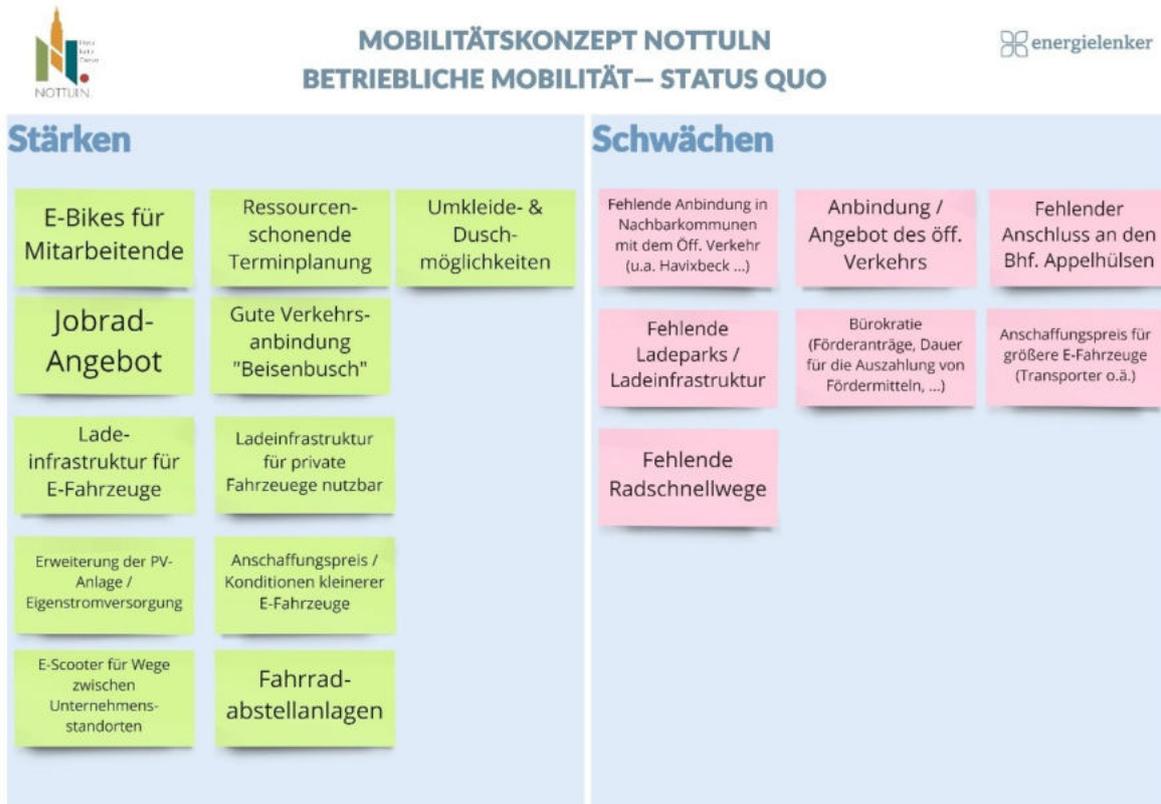
¹⁹ Verkehrt ab Holtwick, Legdener Straße

²⁰ Verkehrt ab Legden, Dorf Münsterland

Anhang 4 – Ergebnisse Auftaktveranstaltung



Anhang 5 – Ergebnisse Unternehmensworkshop



Anhang 6 – Ergebnisse Schüler*innen-Workshop



**MOBILITÄTSKONZEPT NOTTULN
SCHÜLER*INNEN WORKSHOP**

- Fuß- & Radverkehr -



STÄRKEN		SCHWÄCHEN	
Radweg Schapdetten – Nottuln	Fahrrad ist das „mobilste“ Verkehrsmittel	Unebenheiten / Oberflächenbeschaffenheit Fuß- & Radwege	Holzbrücken als „stolperfallen“ (witterungsbedingt)
		Überholabstände werden nicht eingehalten	Ampelschaltung / kurze Intervalle für Fuß- und Radverkehr
		Sauberkeit der Radwege (bspw. Glasscherben etc.)	Radweg Nottuln–Buxtrup nicht nutzbar
		Fehlende Radwege	Tempolimit auf der Fahrradstraße zu hoch
		Geschwindigkeit der Pkw's zu hoch	Barrierefreiheit im Kern Nottulns nicht vorhanden
		Fehlende Abstellmöglichkeiten (qualitativ & quantitativ)	Unebenheiten / hohe Bordsteinkanten
		Radwegenetz und -qualität	Mülltonnen auf Geh- und Radwegen
		Herbst- / Winterdienste zu unregelmäßig	Sauberkeit des öffentlichen Raums / der Fußwege



**MOBILITÄTSKONZEPT NOTTULN
SCHÜLER*INNEN WORKSHOP**

- Motorisierter Verkehr / ÖPNV -



STÄRKEN		SCHWÄCHEN	
Bahnhof Appelhülsen gut erreichbar (aus Buxtrup)	Ausreichende Ladestationen	ÖPNV-Preise	BuBIM-App nicht bekannt
Neue Linienführung der S60 vorteilhaft für Bürger*innen in Darup	Auto zu jeder Zeit nutzbar	Kein Schüler oder Student kann sich den Bus nach Münster leisten	Fahrradparkmöglichkeiten an Haltestellen
49€ Ticket ist ein „einfaches“ Ticket für ganz Deutschland		DB-Navigator App und digitale Anzeigetafeln unzuverlässig	Weil der Bus nach MS nur jede Stunde fährt (an Sonntagen nur alle 2 Stunden) ist man in seinen Möglichkeiten eingeschränkt → weniger Spontan
		Kein Verlass auf die Bahn	Ausstattung der Haltestelle „historischer Ortskern“
		Taktung ÖPNV	Zu wenige Ladestationen
		Schlechte Zuverlässigkeit ÖPNV (Verspätung)	Keine E-Scooter
		Verknüpfung zwischen Bussen ist schlecht	Bus nach Appelhülsen unzuverlässig, zu selten und zu teuer
		Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle an der Strecke der S60 ab Nottuln Süd	Wartezeit beim Ein- und Ausstieg in den Bus
		Mangelhafte Erreichbarkeit des Bahnhofs Appelhülsen macht Bahnfahren unattraktiv	„Angstraum“ ÖPNV
			Autozentriertheit



MOBILITÄTSKONZEPT NOTTULN
SCHÜLER*INNEN WORKSHOP
 - Maßnahmen-Ideen -



<p>Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030</p> <p>Schaffung weiterer Fahrradstraßen</p> <p>Mehr überdachte Fahrradständer</p> <p>Förderung intermodalen Verkehrsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)</p> <p>Bereitstellung eines E-Scooter Sharing Angebots</p> <p>Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen</p> <p>Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030 der Gemeinde Nottuln</p> <p>Bevorzugung von E-Fahrzeugen (steuerlich oder durch Vorfahrt)</p> <p>Schaffung von Barrieren / Hindernissen im Straßenraum</p> <p>Weniger Autos pro Haushalt / Bewohner*in</p>	<p>Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität</p> <p>Verbesserung der Aufenthaltsqualität in öff. Räumen</p> <p>Weniger Kopfsteinpflaster / mehr ebene Flächen</p> <p>Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität</p> <p>Autozentriertes Bewusstsein muss durchbrochen werden</p> <p>Fehlende Alternativen erschweren derzeit verändertes Mobilitätsverhalten</p> <p>Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr</p> <p>Verbesserung der Kommunikation von Mobilitätsangeboten und -möglichkeiten</p> <p>Fahrkartenautomaten an Haltestellen</p> <p>Elektrifizierung der Busse</p> <p>Abfahrtszeiten S60 / R63 ab Münster abstimmen</p> <p>Verbesserung des Nachtbusangebots Nottuln <-> Münster</p>
---	--

Anhang 7 – Ergebnisse Maßnahmen-Workshop

<p>Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030</p> <p>Mehr „Raum“ für's Fahrrad</p> <p>Berücksichtigung bestehender Regelungen / Regelwerke</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt (30 km/h)</p> <p>Schutzstreifen Radverkehr freihalten</p> <p>Erhöhung des Anteils an Fahrradstraßen / -zonen</p> <p>Sichere Radwegeführung</p> <p>„Barrierefreiheit“ für den Radverkehr (Oberflächenqualität etc.)</p> <p>Schaffung von Fahrradzonen in Wohnquartieren</p> <p>Instrument „Enteignung“ nutzen, um Radwegeausbau voranzubringen</p> <p>Schaffung qualifizierter / guter und sicherer Fahrradabstellanlagen</p> <p>Ausweisung / Umwidmung von Wirtschaftswegen zu Fahrradstraßen</p> <p>Alternative Radwege (bspw. Wirtschaftswegen) denken & berücksichtigen</p> <p>Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessern</p> <p>Schaffung neuer Fahrradwege</p>	<p>Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität</p> <p>Vermehrte Verkehrsberuhigung</p> <p>Fußwege müssen freigehalten werden (Mülltonnen, Bewuchs etc.)</p> <p>Schaffung von Begegnungsräumen</p> <p>Autofreie Innenbereiche</p> <p>Bürgersteig für Fußgänger*innen, Radfahrende gehören SICHER auf die Straße</p> <p>Sicherer Raum für Fußgänger*innen</p>
---	--

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030 der Gemeinde Nottuln		Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr	
Errichtung von Einbahnstraßen in Wohnquartieren und Freigabe der beidseitigen Einfahrt für den Radverkehr	Reduktion von Parkraum	C85-Anschluss Darup (ohne Umstieg)	Ausweitung des Bedienzeitraums der C85
Autofreier Ortskern (überall wo Kopfsteinpflaster ist)	Effizientere Verkehrsanbindung von neuen Wohnquartieren	Anbindung Bhf.-Appelhülsen zu jeder Zeit aus jedem Ortsteil der Gemeinde Nottuln	Verlegung Haltestelle „Historischer Ortskern“ in beide Fahrtrichtungen
Durchfahrtsverbote - Kurze Straße - Bodelschwingstraße	„Schleichwege“ Nutzung verbieten / Durchfahrt verbieten	Schaffung der Mindestausstattung an der Haltestelle „Historischer Ortskern“ - Witterungsschutz - Sitzgelegenheit	
Umrüstung der Lichtsignalanlagen an der Dülmener Str. zu Anforderungsampeln und Einführung von „rechts-vor-links“	Einbahnstraßenregelung Bodelschwingstraße	Taktverdichtung im ÖPNV auf 30-Min	Schaffung eines „Ring-Verkehrs“ zwischen den Ortsteilen
„Shared Space“ - Historischer Ortskern - Neubaugebiete	Vermehrte Einzeichnung von Parkflächen entlang öffentlicher Straßen – analog zur Burgstraße	Verbesserte Verknüpfung Bus / Zug	
	Einführung weiterer Tempo-30-Zonen		
	Parkraummanagement		

Förderung Intermodalen Verkehrsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)		Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität	
Bikesharing (ggf. in Kooperationen mit lokalen Geschäften)	Aufstellung der „Fahrradflunder“	Intensivierung Öffentlichkeitsarbeit „Tu gutes und rede darüber“	Visionen möglich machen
Schaffung niedrigschwelliger, alternativer Verkehrsangebote	Schaffung eines „Riksha-Shuttle-Angebots“ in allen Ortsteilen	Offenheit für Verkehrsversuche	Durchführung von Aktionstagen / -wochen zu nachhaltiger Mobilität
Schaffung einer Fahrradabstellanlage an der Haltestelle „Historischer Ortskern“	Lastenradsharing	Straßensperrungen zu Schulbeginn / -ende	Gemeinde als Vorbild
Schaffung von Carsharing-Standorten in Wohn- / Neubaugebieten	Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Carsharing-Stationen	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad / Fußverkehr (ggf. unter Einbindung lokaler Vereine, Persönlichkeiten o.ä.)	Dialog mit allen Verkehrsteilnehmenden
		Einbindung der Gemeinde in die Öffentlichkeitsarbeit und Nutzung der Multiplikatorwirkung	Zielgruppenansprache und Sensibilisierung
		Verbesserte / intensivere Kommunikation vorhandener Förderprogramme	Zielgruppenspezifische Kommunikation & Maßnahmenbewerbung
		Loslösen von der „Autozentriertheit“	Infotafeln / -screens an Bushaltestellen / Ampeln mit kleinen Hinweisen
			Kampagnen / Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
			„Nudges“ / „Anstupser“ / Push- & Pull-Maßnahmen