Sitzungsunterlagen

öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Rates

17.10.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Einladung Ö RAT 4
Vorlagendokumente
TOP Ö 3.1 Integriertes Mobilitätskonzept – Priorisierung Umsetzung
Vorlage 156/2023 10
Anlage 1 - Tabelle Umsetzungsplanung Mobilitätskonzept 156/2023 14
Anlage 2 - Mobilitätskonzept 156/2023 16
Anlage 3 - Maßnahmenkatalog Mobilitätskonzept 156/2023 224
TOP Ö 3.2 Antrag nach § 24 GO NRW - Durchführung von Verkehrsversuchen zur Entlastung und Entschleunigung der Erschließungsstraßen im Süden Nottulns
Vorlage 154/2023 315
Anlage 1 - Antrag Dr. Bachhausen 154/2023 320
Anlage 2 - SHP (2023) - Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Baugebiets Südlich Lerchenhain 154/2023 322
TOP Ö 3.3 Barrierefreie Zuwegung zu den Bereichen Bürgerpark, Bouleplatz, Bürgerwald, Vereinsheim und Sportplatz (Naturrasenfläche) Schapdetten. Die notwendigen Mittel (ca. 51.300 €) sollen von der Gemeinde Nottuln zur Verfügung gestellt werden.
Vorlage 151/2023 359
Anlage 1 - Antrag Freie Demokraten (FDP) vom 18.08.2023 151/2023 362
Anlage 2 - Lageplan Wegeführung 151/2023 366
TOP Ö 3.4 Umgestaltung der Parkplatzsituation an der Lindenstraße (bei Geiping)
Vorlage 106/2023/1 367
Anlage 1 - Planung Parkplatz Lindenstraße - Variante 4 106/2023/1 371
Anlage 2 - Kostenschätzung-Variante 4 106/2023/1 372
Anlage 3 - Planung Parkplatz Lindenstraße - Variante 5 106/2023/1 373
Anlage 4 - Kostenschätzung-Variante 5 106/2023/1 374
TOP Ö 3.5 Lasershow als Alternative zum Höhenfeuerwerk anlässlich Martinimarkt 2023
Vorlage 152/2023 375
TOP Ö 4.1 Satzungsbeschluss der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 "Schapdetten Nord"
Vorlage 153/2023 377
Anlage 1_Abwägung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 Schapdetten Nord 153/2023 380
Anlage 2_Planzeichnung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 Schapdetten Nord 153/2023 398
Anlage 3_Begründung zur 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 Schapdetten Nord 153/2023 399
Anlage 4_Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I 153/2023 413
TOP Ö 4.2 Festlegung eines Standortes für ein weiteres Übergangswohnheim für Geflüchtete in Nottuln - „Nottuln – Eckfläche des Wellenfreibades (Teil der Liegewiese hinter dem alten Kinderbecken)“
Vorlage 158/2023 427
Anlage 1 - Übersichtsplan 158/2023 431
TOP Ö 4.3 Bau von Kindertagesstätten durch Investor:innen
Vorlage 160/2023 432
TOP Ö 4.4 Kameraüberwachung des Schulhofes vom Rupert-Neudeck-Gymnasium.

Vorlage 157/2023 435
Anlage 1 - Antrag der CDU-Fraktion - Kameraüberwachung auf dem Schulhof des RNG 157/2023 438

Der Bürgermeister
der Gemeinde Nottuln

Nottuln, den 04.10.2023

Einladung

Am Dienstag, dem 17.10.2023, findet um 19:00 Uhr im Forum des Rupert-Neudeck-Gymnasiums, St. Amand-Montrond-Str. 1, 48301 Nottuln, eine Sitzung

des Rates

der Gemeinde Nottuln statt, zu der Sie hiermit freundlich eingeladen werden.

Die Sitzung beginnt mit einem nichtöffentlichen Sitzungsteil. Die öffentliche Sitzung beginnt um 19:15 Uhr.

Tagesordnung:

A. Öffentliche Sitzung

1 Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit

B. Nichtöffentliche Sitzung

1 Stellenbesetzung

...

A. Öffentliche Sitzung

2 Mitteilungen

3 Angelegenheiten des Ausschusses für Umwelt und Mobilität

3.1 Integriertes Mobilitätskonzept – Priorisierung Umsetzung
Vorlage: 156/2023
Vorberaten:
TOP 4, Ausschuss Umwelt und Mobilität, 26.09.2023, zur Kenntnis genommen,
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

3.2 Antrag nach § 24 GO NRW - Durchführung von Verkehrsversuchen zur Entlastung und Entschleunigung der Erschließungsstraßen im Süden Nottulns
Vorlage: 154/2023
Vorberaten:
TOP 5, Ausschuss Umwelt und Mobilität, 26.09.2023, mehrheitlich angenommen, Ja 10 Nein 2 Enthaltung 0
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

3.3 Barrierefreie Zuwegung zu den Bereichen Bürgerpark, Bouleplatz, Bürgerwald, Vereinsheim und Sportplatz (Naturrasenfläche) Schapdetten. Die notwendigen Mittel (ca. 51.300 €) sollen von der Gemeinde Nottuln zur Verfügung gestellt werden.

Antrag der Freien Demokraten (FDP) vom 18.08.2023.
Vorlage: 151/2023
Vorberaten:
TOP 6, Ausschuss Umwelt und Mobilität, 26.09.2023, einstimmig angenommen, Ja 12 Nein 0 Enthaltung 0
Siehe Beschlussänderung
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

3.4 Umgestaltung der Parkplatzsituation an der Lindenstraße (bei Geiping)
Vorlage: 106/2023/1
Vorberaten:
TOP 7, Ausschuss Umwelt und Mobilität, 26.09.2023, einstimmig angenommen, Ja 12 Nein 0 Enthaltung 0
Siehe Beschlussänderung
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

3.5 Lasershow als Alternative zum Höhenfeuerwerk anlässlich Martinimarkt 2023
Vorlage: 152/2023
Vorberaten:
TOP 8, Ausschuss Umwelt und Mobilität, 26.09.2023, einstimmig angenommen, Ja 12 Nein 0 Enthaltung 0
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

4 Angelegenheiten des Ausschusses für Planen und Bauen

4.1 Satzungsbeschluss der Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord" im Bereich „Alte Schule" im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB
Vorlage: 153/2023
Vorberaten:
TOP 3, Ausschuss Planen und Bauen, 27.09.2023, einstimmig angenommen, Ja 12 Nein 0 Enthaltung 0
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

4.2 Festlegung eines Standortes für ein weiteres Übergangswohnheim für Geflüchtete in Nottuln - „Nottuln – Eckfläche des Wellenfreibades (Teil der Liegewiese hinter dem alten Kinderbecken)"
Vorlage: 158/2023
Vorberaten:
TOP 4, Ausschuss Planen und Bauen, 27.09.2023, mehrere Beschlüsse >> Niederschrift,
siehe Beschlussänderung
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

4.3 Bau von Kindertagesstätten durch Investor:innen
Vorlage: 160/2023
Vorberaten:
TOP 5, Ausschuss Planen und Bauen, 27.09.2023, mehrheitlich angenommen, Ja 10 Nein 2 Enthaltung 0
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

4.4 Kameraüberwachung des Schulhofes vom Rupert-Neudeck-Gymnasium.
Vorlage: 157/2023
Vorberaten:
TOP 6, Ausschuss Planen und Bauen, 27.09.2023, abgelehnt bei Stimmengleichheit, Ja 6 Nein 6 Enthaltung 0
Die Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt wurde mit der Einladung zu dieser Sitzung übersandt.

5 Verschiedenes

B. Nichtöffentliche Sitzung

2 Mitteilungen

3 Flächenentwicklung

4 Verschiedenes

gez. Dr. Dietmar Thönnes

Beschlussergänzungen aus den Vorberatungen des Ausschusses für Umwelt und Mobilität am 26.09.2023:

TOP A 3.3 der Ratssitzung am 17.10.2023

Barrierefreie Zuwegung zu den Bereichen Bürgerpark, Bouleplatz, Bürgerwald, Vereinsheim und Sportplatz (Naturrasenfläche) Schapdetten. Die notwendigen Mittel (ca. 51.300 €) sollen von der Gemeinde Nottuln zur Verfügung gestellt werden.

Antrag der Freien Demokraten (FDP) vom 18.08.2023.
Vorlage: 151/2023

Beschlussvorschlag:

Der Antrag der Freien Demokraten (FDP) vom 18.08.2023 über eine Neugestaltung der Zuwegung wird abgelehnt.

Geänderter Beschlussvorschlag gem. Vorberatung:

Die Gemeinde wird beauftragt einen barrierefreien Zuweg zum Bürgerpark, Bouleplatz, Bürgerwald, Vereinsheim und Sportplatz (Naturrasenfläche) Schapdetten durch eine wassergebundene Oberfläche herzustellen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig angenommen

Ja 12 Nein 0 Enthaltung 0

Beschlussergänzungen aus den Vorberatungen des Ausschusses für Umwelt und Mobilität am 26.09.2023:

TOP A 3.4 der Ratssitzung am 17.10.2023

Umgestaltung der Parkplatzsituation an der Lindenstraße (bei Geiping)

Vorlage: 106/2023/1

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, die Planung nicht weiterzuverfolgen.

Geänderter Beschlussvorschlag gem. Vorberatung:

Es wird beschlossen, diese Planung nicht weiterzuverfolgen. Alternativ wird ein Gesamtkonzept für diesen Abschnitt der Lindenstraße erarbeitet.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig angenommen

Ja 12 Nein 0 Enthaltung 0

Beschlussergänzungen aus den Vorberatungen des Ausschusses für Planen und Bauen am 27.09.2023:

TOP A 4.2 der Ratssitzung am 17.10.2023

Festlegung eines Standortes für ein weiteres Übergangswohnheim für Geflüchtete in Nottuln - „Nottuln – Eckfläche des Wellenfreibades (Teil der Liegewiese hinter dem alten Kinderbecken)"
Vorlage: 158/2023

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird vom Rat beauftragt am vorgeschlagenen Standort „Nottuln – Eckfläche des Wellenfreibades (Teil der Liegewiese hinter dem alten Kinderbecken)" (s. Anlage 1) den Bau von einem Übergangswohnheim für Geflüchtete sowohl bauplanungsrechtlich als auch baulich ähnlich wie am Bahnhof in Appelhülsen zu realisieren.

Geänderter Beschlussvorschlag gem. Vorberatung:

Die Verwaltung wird vom Rat beauftragt,

1. die Machbarkeit am vorgeschlagenen Standort zu prüfen und in der nächsten Ausschusssitzung vorzustellen.
2. alternative Standorte werden geprüft und ebenfalls vorgestellt.
3. eine Information der Öffentlichkeit über die Notwendigkeit der schnellen Unterbringung von Geflüchteten wird gewährleistet.

Abstimmungsergebnisse:

zu 1) mehrheitlich angenommen

Ja 7 Nein 5 Enthaltung 0

zu 2) einstimmig angenommen

Ja 11 Nein 0 Enthaltung 1

zu 3) einstimmig angenommen

ja 12 Nein 0 Enthaltung 0

Ö 3.1

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **156/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **14 Umweltschutz** Datum: **14.09.2023**

Tagesordnungspunkt:

Integriertes Mobilitätskonzept – Priorisierung Umsetzung

Beschlussvorschlag:

Die Priorisierung der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wird zur Kenntnis genommen.

Finanzielle Auswirkungen:

Etwaige Finanzmittel für die Einzelmaßnahmen wurden im Haushaltsentwurfsplan 2024 berücksichtigt.

Klimatische Auswirkungen:

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts haben mittel- bis langfristig eine klimapositive Wirkung.

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Umwelt und Mobilität	26.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat			öffentlich	

...

Vorlage Nr. 156/2023

	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

gez. Dr. Thönnes

Sachverhalt:

2022 hat die Gemeinde Nottuln das Büro Energielenker projects GmbH beauftragt, ein integriertes Mobilitätskonzept für das Gemeindegebiet zu erarbeiten. Ziel des Konzepts war es, integrierte Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung unter Einbindung verschiedenster Akteure zu erarbeiten. Die daraus entwickelten Maßnahmen sollen u.a. dazu beitragen, die Inhalte und Ziele der Klimaneutralitätsstrategie 2030 zu erreichen.

Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat sich am 7. Februar 2023 für das Mobilitätskonzept mehrheitlich ausgesprochen, der Rat hat dieses am 14.03.2023 einheitlich beschlossen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen orientiert sich die Gemeindeverwaltung an der durch das Planungsbüro erarbeiteten Priorisierung und möchte als nächste Schritte folgende in die höchsten Dringlichkeitsstufen fallende Maßnahmen angehen:

- F2: Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- R2: Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen
- R3: Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet
- R4: Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität
- R5: Schaffung weiterer Fahrradstraßen
- M5: Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
- ÖV1: Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen
- ÖV2: Schaffung von Mobilstationen in Nottuln
- ÖV4: Anpassung der C85
- MM1: Offenheit für Verkehrsversuche
- MM2: Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit/Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator

Maßnahmen außerhalb des Mobilitätskonzepts:

- Veloroute Münster-Nottuln
- Lastenradsharing
- ÖPNV

Details zur Umsetzung und den vorgesehenen Haushaltsmitteln finden sich in der angehängten Tabelle.

Anlagen:

Anlage 1: Tabelle Umsetzungsplanung Mobilitätskonzept
Anlage 2: Mobilitätskonzept
Anlage 3: Maßnahmenkatalog Mobilitätskonzept

Vorlage Nr. 156/2023

Verfasst:
gez. Röthinger, Lisa

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Maßnahmen des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Nottuln
Umsetzungsplanung ab Q4 2023

Handlungsfeld	Titel	Leitziel	Priorisierung	Anmerkungen zur Umsetzung ab 2023/24	Vorgesehene Haushaltsmittel 2024
Fußverkehr	**F2: Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	4	Taktile Leitelemente, Begrünung, Sitz- und Bewegungsmöglichkeiten an zentralen Plätzen (z.B. Stiftsplatz)	Im Rahmen eines Sammelpostens "Umsetzung Einzelmaßnahmen aus dem Mobilitätskonzept" von insgesamt 150.000 Euro
Radverkehr	**R2: Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen**	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030	3	Ca. 6 Standorte mit je 20 Stellplätzen (10 Anlehnbügel) geplant zunächst an Haltestellen der Hauptverkehrslinien	Pro Station je nach Standort Materialkosten & Tiefbauarbeiten von ca. 7.500 Euro, Summe: 45.000 Euro
Radverkehr	**R3: Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet**	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030	3	Beauftragung externe Dienstleister für mögliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen wie z.B. verbesserte Radwegführung, Beschilderung, Querungshilfen	Als Sammelposten "Allgemeine Planungskosten" 25.000 Euro
Radverkehr	**R4: Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität**	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030	4	Beauftragung externe Dienstleister für mögliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen wie z.B. verbesserte Radwegführung, Beschilderung, Querungshilfen	Als Sammelposten "Allgemeine Planungskosten" 25.000 Euro
Radverkehr	**R5: Schaffung weiterer Fahrradstraßen**	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030	5	Ausweisung von 1-2 weiteren Straßenabschnitten (Vorschläge im Konzept: Zentrum Nottuln-Stockumer Weg: Oberstockumer Weg / Appelhülsen-Nottuln: Kücklingsweg /	Beschilderung und Markierung ca 25.000 Euro
MIV	**M5: Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum**	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie	4	Materialkosten und Tiefbauarbeiten à 10.000	50.000 Euro
ÖPNV/ Intermodalität	**ÖV1: Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen**	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten	5	Carsharing für 4 Ortsteile (Konzeptionalisierung durch externes Büro, Betriebskosten, Querfinanzierung/Grundauslastung, Evaluation)	Im Rahmen eines Sammelpostens "Umsetzung Einzelmaßnahmen aus dem Mobilitätskonzept" von insgesamt 150.000 Euro

ÖPNV/ Inter-modalität	**ÖV2: Schaffung von Mobilstationen in Nottuln**	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten	4	Ausbau der Haltepunkte Rhodeplatz, Bahhof Appelhülsen, Schapdetten Schule: Beschilderung, DFI, Informationssäulen, W-Lan, Schließfächer, Umgebungsplan, Wetterschutz	Im Rahmen eines Sammelpostens "Umsetzung Einzelmaßnahmen aus dem Mobilitätskonzept" von insgesamt 150.000 Euro
ÖPNV/Intermodalität	**ÖV4: Anpassung der C85**		3	Aufgrund politischer Beschlüsse prioritäre Umsetzung durch Pilotprojekt S60 nach Darup. Schaffung einer Anbindung Nottuln Süd.	75.000 Euro (Gesamtsumme ÖPNV 625.000 Euro)
Mobilitäts-manage-ment	**MM1: Offenheit für Verkehrsversuche**	Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen	4	Temporäre Umwidmung von Parkflächen und Fahrbahnen u.a. durch neues Parklet, Modalsperren und "Öffnung" von Straßen Rad- und Fußverkehr; alternative Nutzungskonzepte,	Im Rahmen eines Sammelpostens "Umsetzung Einzelmaßnahmen aus dem Mobilitätskonzept" von insgesamt 150.000 Euro
Mobilitäts-manage-ment	**MM2: Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit/Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator**	Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen	5	Intensivierung Pressearbeit, Kommunikation via Website & Social Media; Infoveranstaltungen in allen Ortsteilen, Aktionen wie Fahrradchecks, Radcodierung etc., Umlackierung Parklet,	10.000 Euro
Maßnahme außerhalb des Konzepts	**Veloroute**	Schaffung einer Radschnellverbindung zwischen Münster und Nottuln	/	Beauftragung externes Planungsbüro, ggf. Inanspruchnahme von Fördermitteln, Akteursbeteiligung	50.000 Euro
Maßnahme außerhalb des Konzepts	**Lastenradsharing**	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030	/	Je ein Lastenrad für 4 Ortsteile mit abschließbarer Box und digitaler Ausleihfunktion	Materialkosten, Tiefbauarbeiten, Elektrik, je Standort ca. 15.000 Euro. Förderung als LEADER-Projekt mit 35% Eigenanteil geplant
Maßnahme außerhalb des Konzepts	**ÖPNV**	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten	/	Anteilige Finanzierung Bürgerbus; Schülerlinienverkehre (75.000 Euro), ggf. Schaffung weiterer Stadtbuslinien	550.000 Euro (Gesamtsumme ÖPNV 625.000 Euro)

Ö 3.1

NOTTULN.

energielenker

Für Klima und Zukunft



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

Natur
Kultur
Genuss
NOTTULN.

energielenker

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.

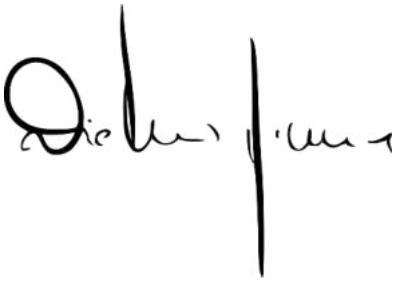
Für solche Veränderungen braucht es jedoch auch eine Portion Mut und die Bereitschaft, neue Dinge auszuprobieren, bestehende Möglichkeiten zukünftig besser zu vernetzen und effizienter zu nutzen – nicht nur seitens Politik und Verwaltung, sondern auch aus Reihen der Bürgerschaft. Nur wenn wir uns gemeinsam 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.



© Peter Wattendorff

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 Thönnes
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

X

Abbildung 61: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur 97
Abbildung 62: Mindestgehwegbreite 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	Dorfinnenentwicklungskonzept
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.

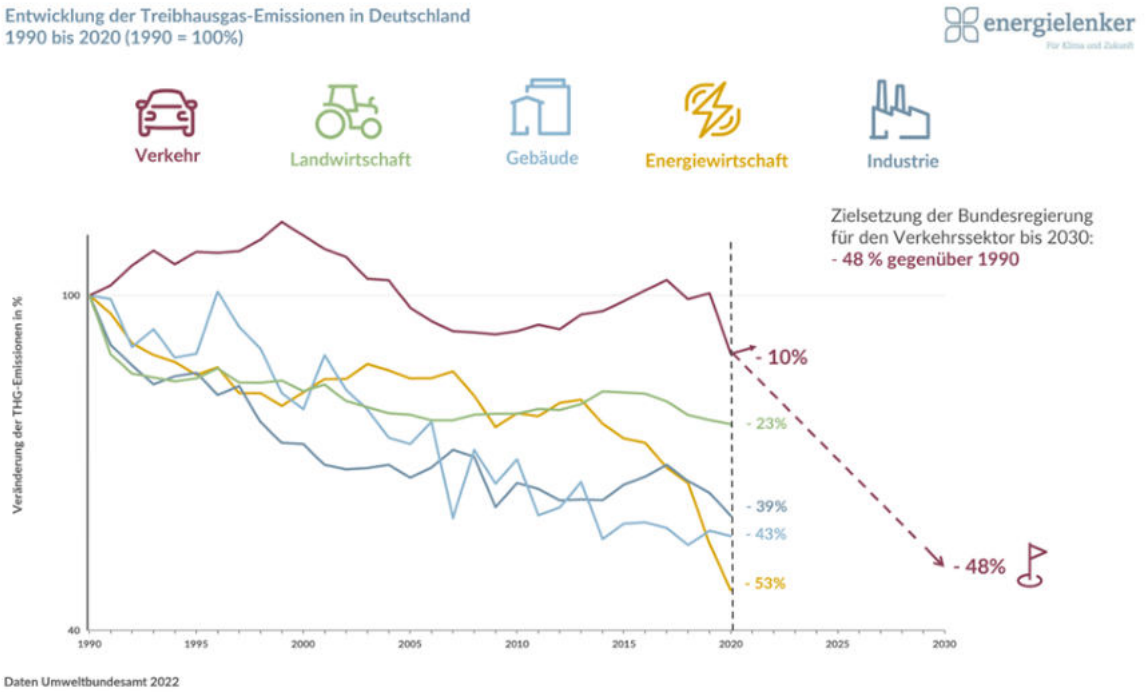


Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

[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 CO_2-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).

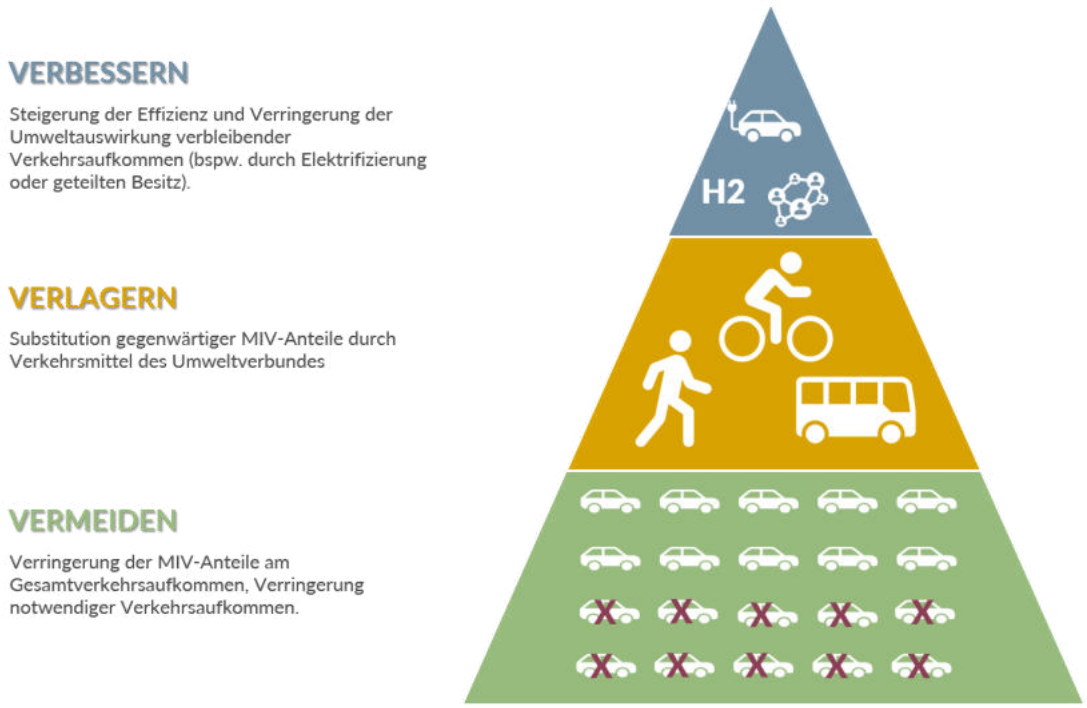


Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität

[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 Projektauftakt 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 Nottun 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).

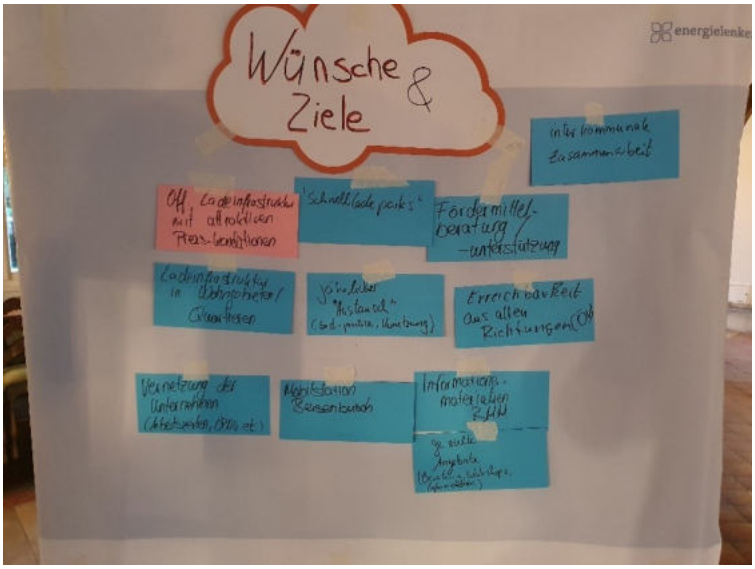


Abbildung 5: Wünsche & Ziele als Ergebnis des Unternehmensworkshops

[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 Angang 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 Bauernschaften. 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**	**Schapdetten**
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
Schapdetten	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).

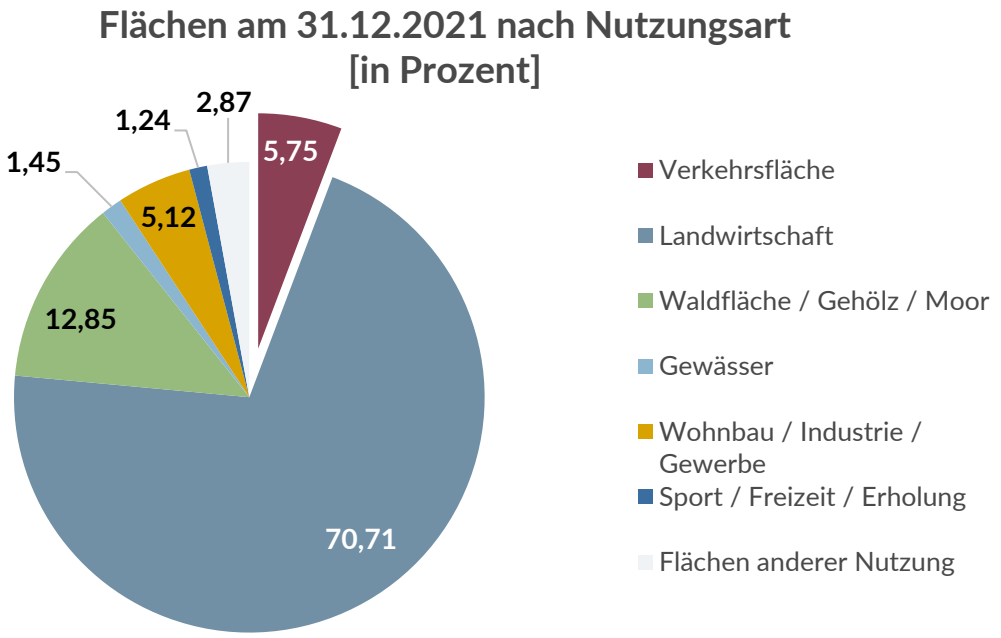


Abbildung 7: Flächen nach Nutzungsart

[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.

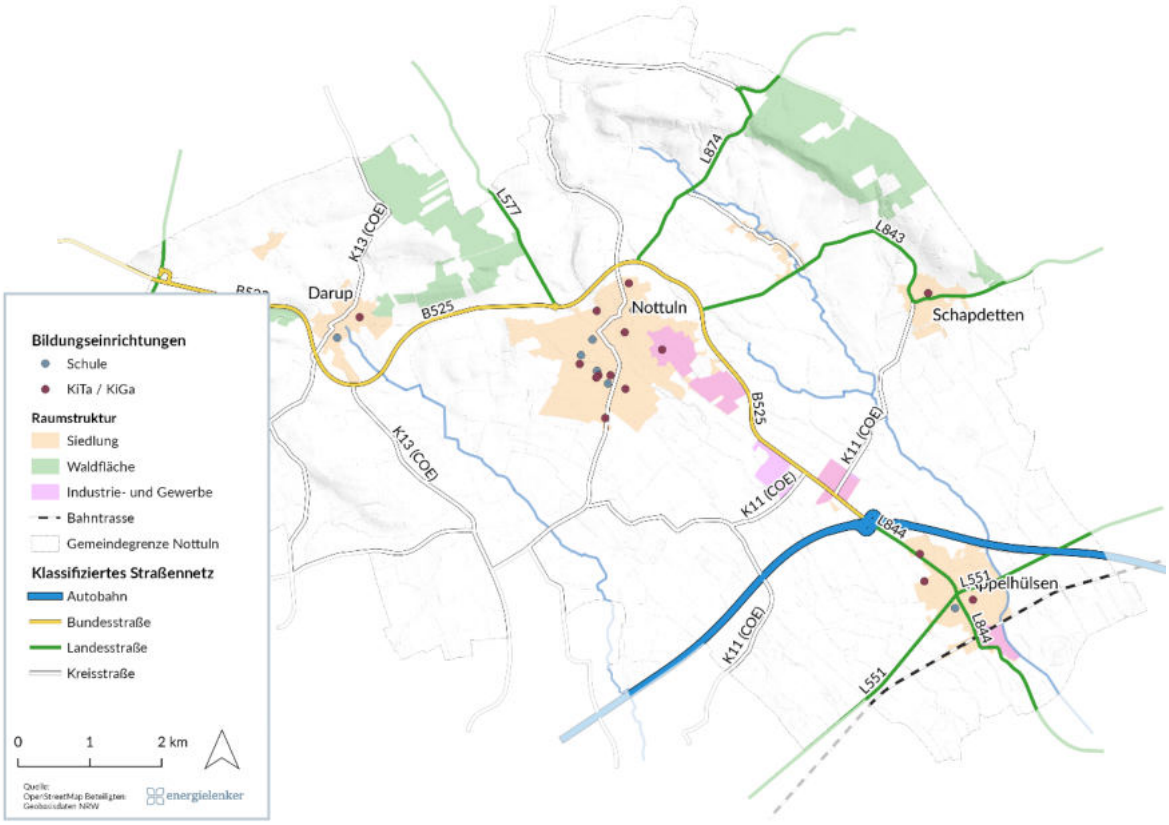


Abbildung 8: Standorte von Schulen und Kindergärten / Kindertagesstätten in der Gemeinde Nottuln

[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.

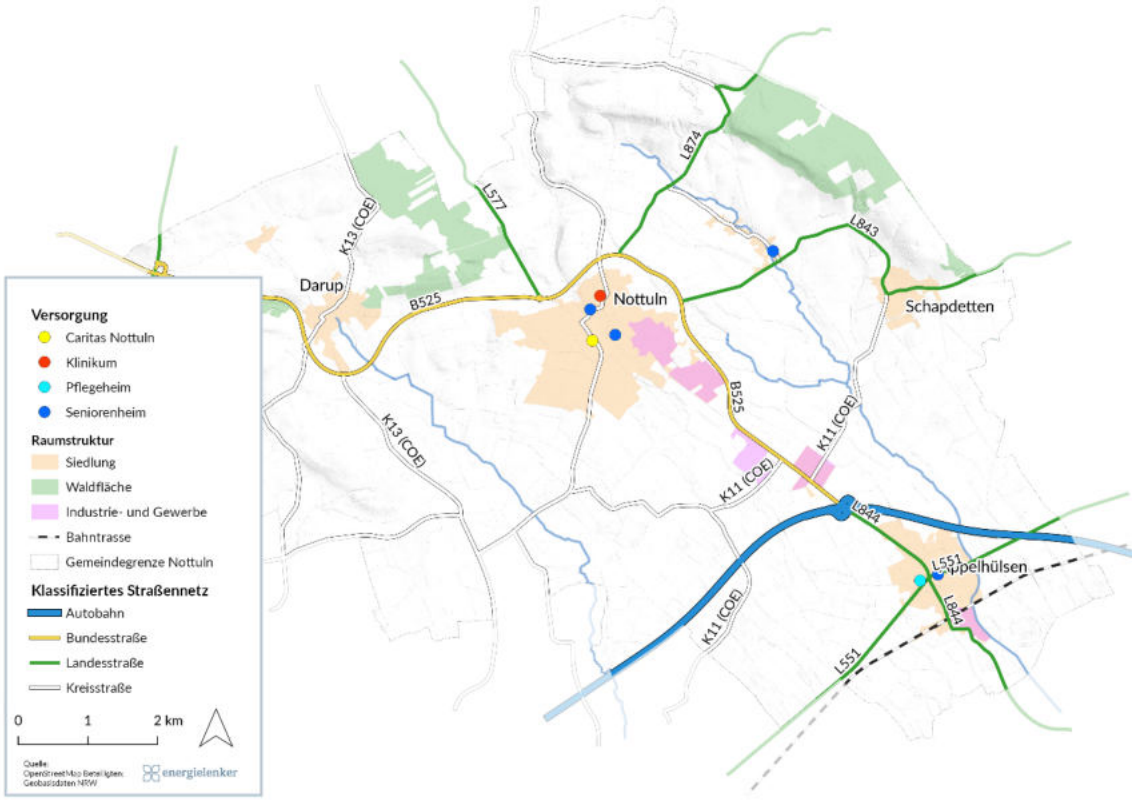


Abbildung 9: Pflege-Einrichtungen in der Gemeinde Nottuln

[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 m^2 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 km^2 in Relation, so ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 238,7 Einwohner*innen pro km^2. Im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des Kreises Coesfeld (ca. 198,5 EW/km^2) ist die Gemeinde Nottuln dichter besiedelt. Im Vergleich zur durchschnittlichen Bevölkerungsdichte des Landes Nordrhein-Westfalen von ca. 525,5 Einwohner*innen pro km^2 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.

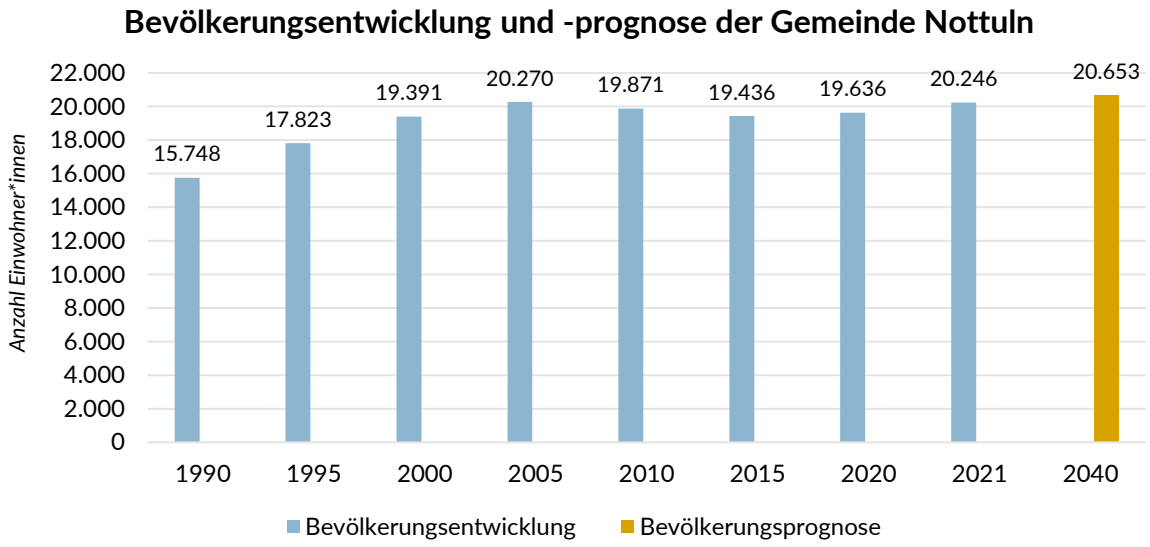


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Nottuln zwischen 1990 und 2021

[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 Alten von mehr als 65 Jahren deutlich zunehmen und der Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen kontinuierlich rückgängig sein (vgl. Abbildung 11).

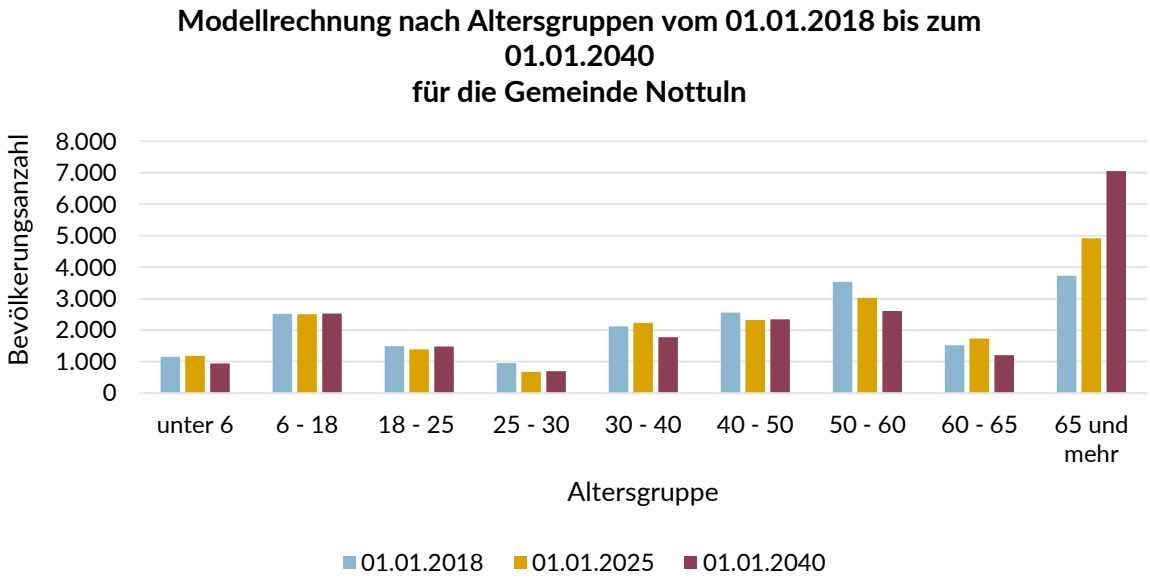


Abbildung 11: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Nottuln

[Eigene Darstellung nach IT.NRW 2022a]

Der demographische Wandel stellt die Gemeinde Nottuln heute und auch zukünftig vor weitgreifende 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 Appelhülsen 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).

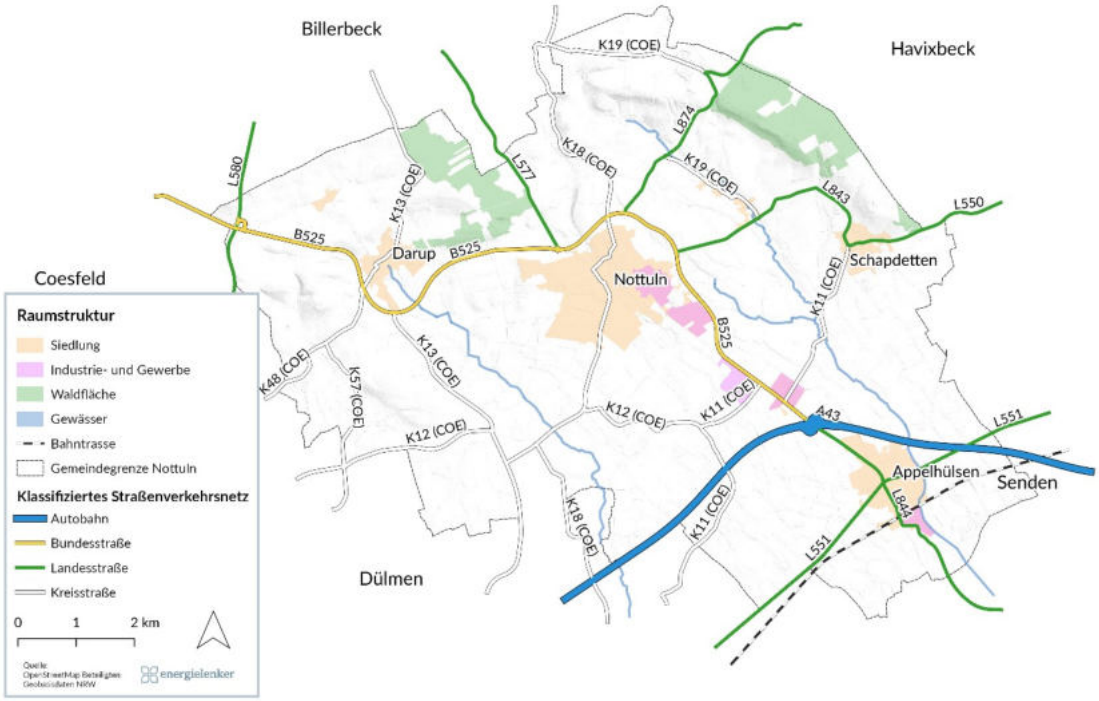


Abbildung 12: Übersichtskarte Nottuln

[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 „SteverLandRoute“, 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 Wegeführung 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.

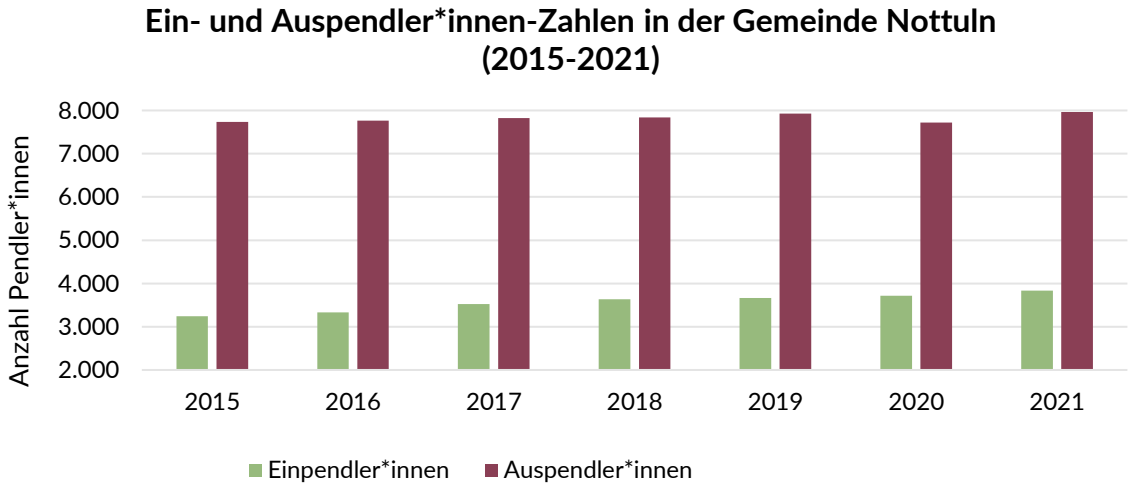


*Abbildung 13: Entwicklung der Ein- und Auspendler*innen in der Gemeinde Nottuln*

[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.

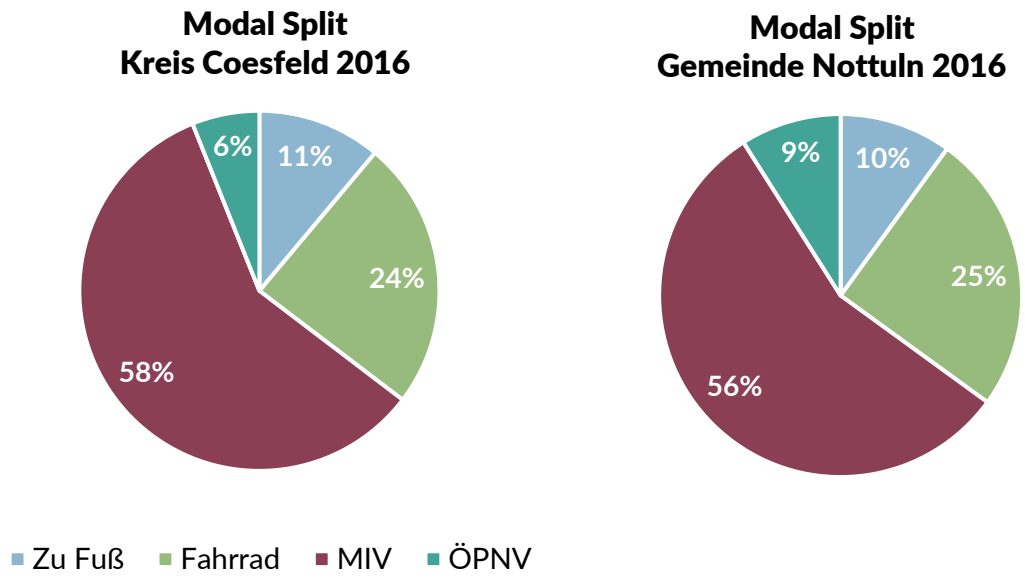


Abbildung 14: Gegenüberstellung Modal Split Kreis Coesfeld und Gemeinde Nottuln 2016

[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.

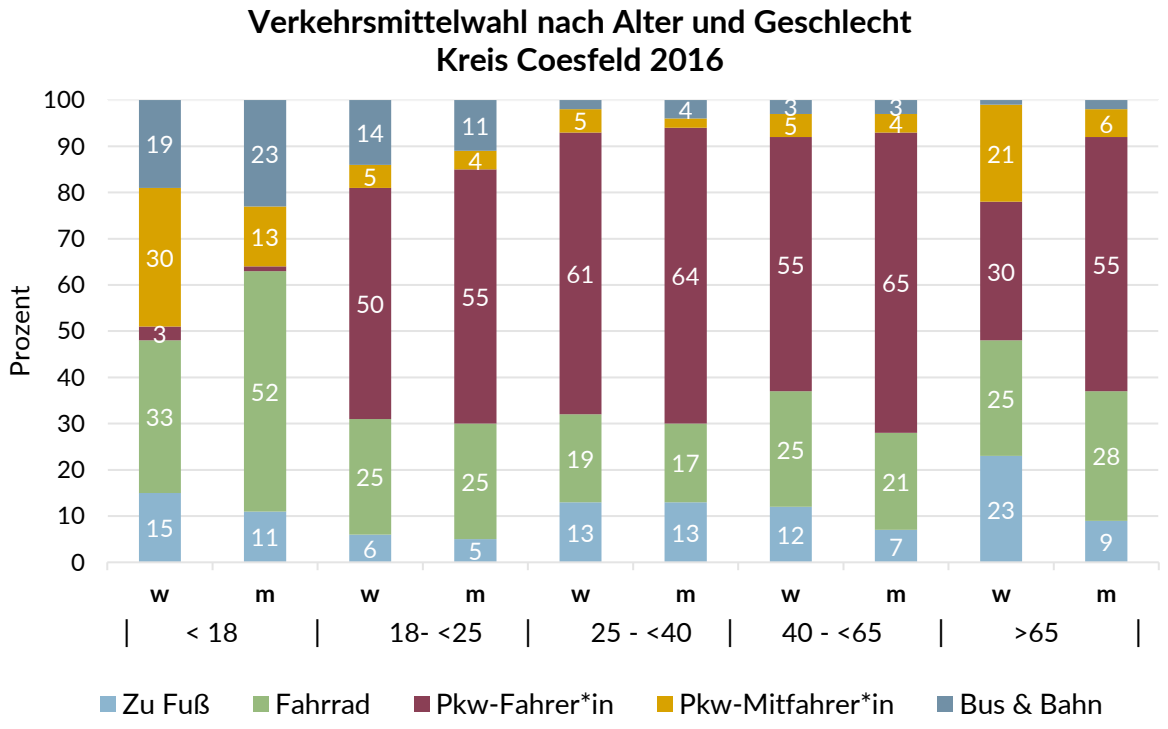


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

[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 % de 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):

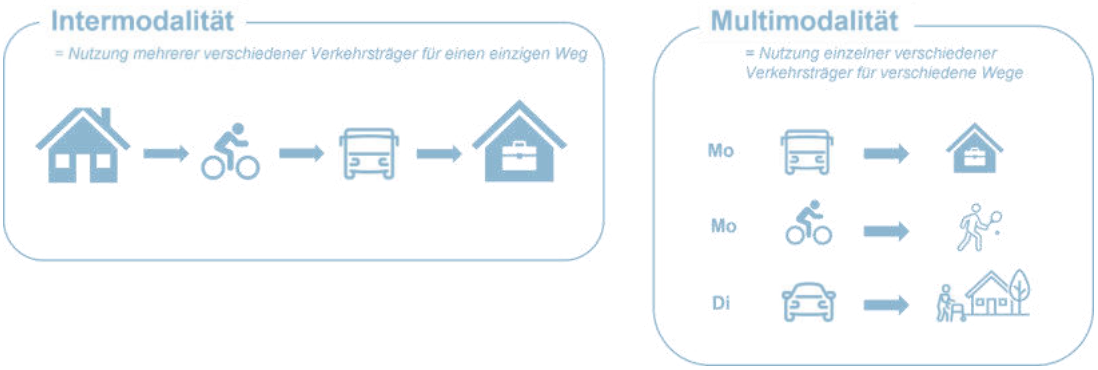


Abbildung 16: Differenzierung Multimodalität / Intermodalität

[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).

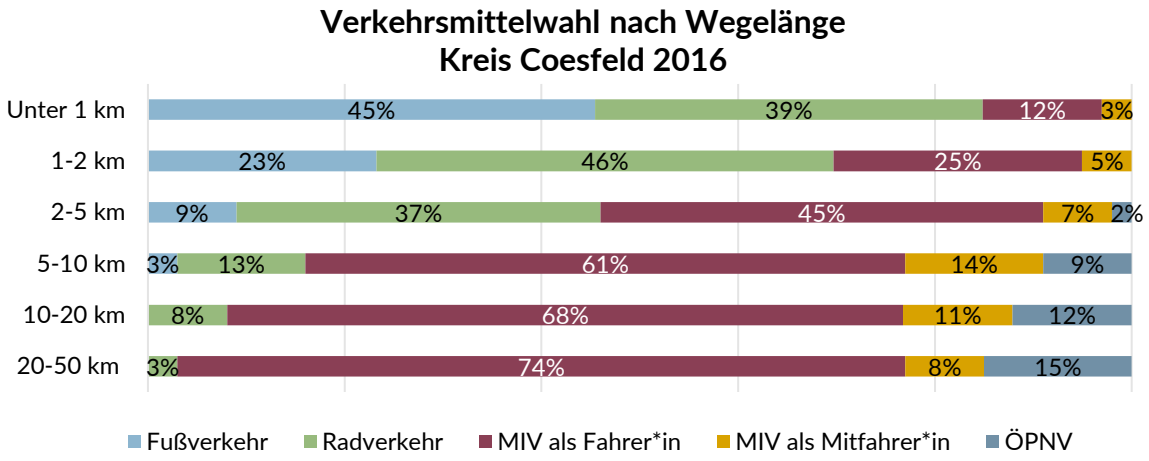


Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

[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).

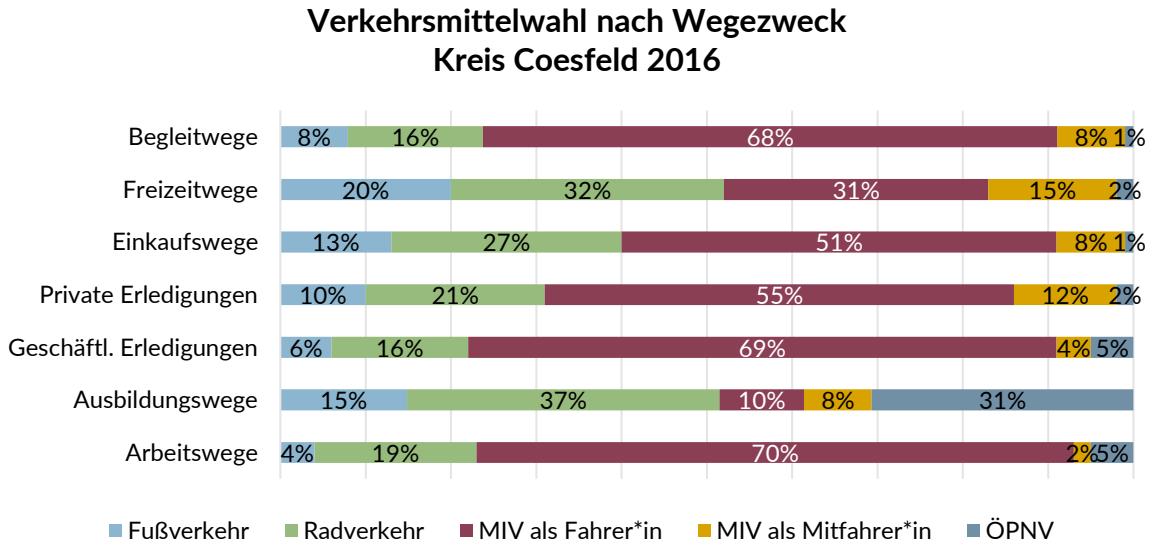


Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

[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.

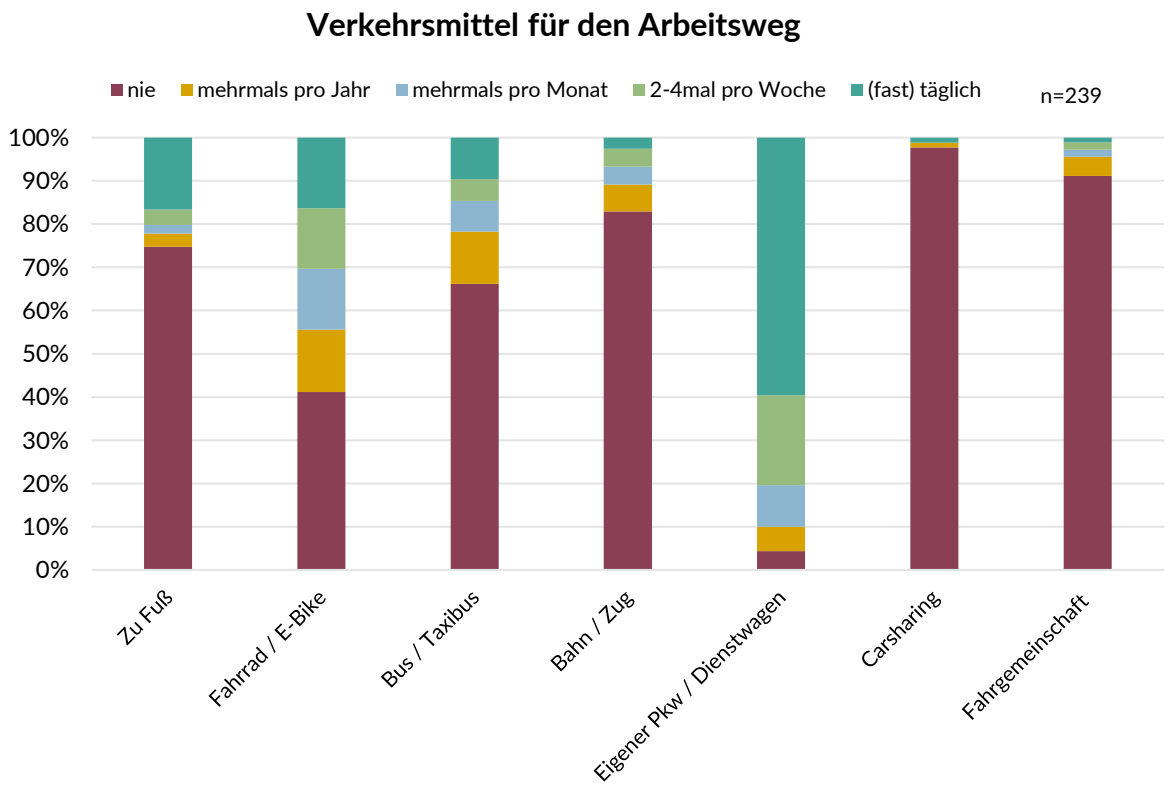


Abbildung 19: Verkehrsmittel für den Arbeitsweg

[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.

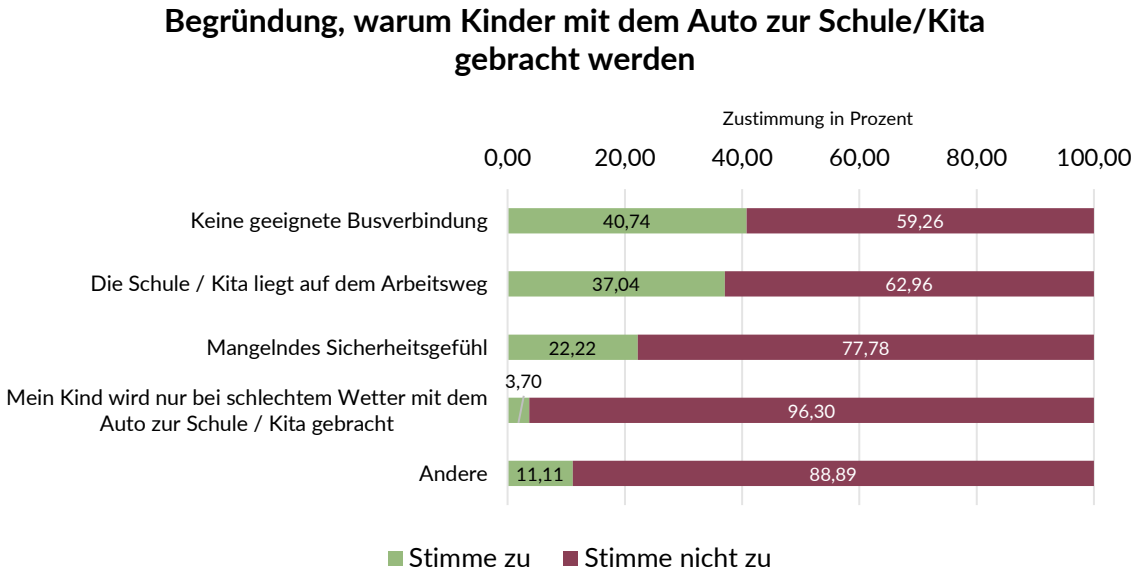


Abbildung 20: Begründung Eltern-Taxi

[Eigene Darstellung]

Vorangegangenem 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.

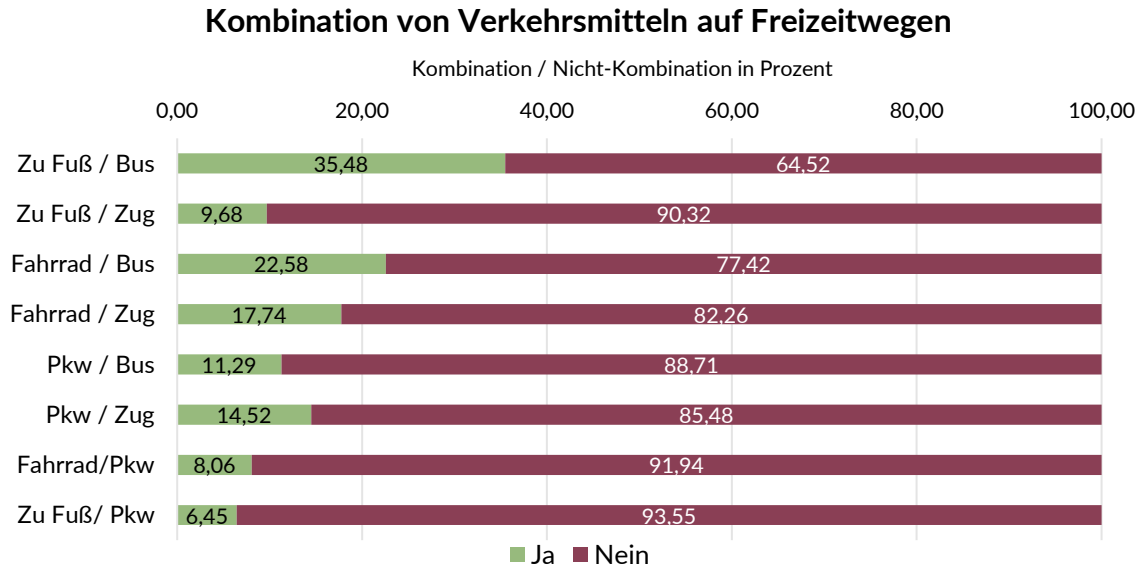


Abbildung 21: Kombination von Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen

[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.

<u>Bus- & Bahnverkehr</u>

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).

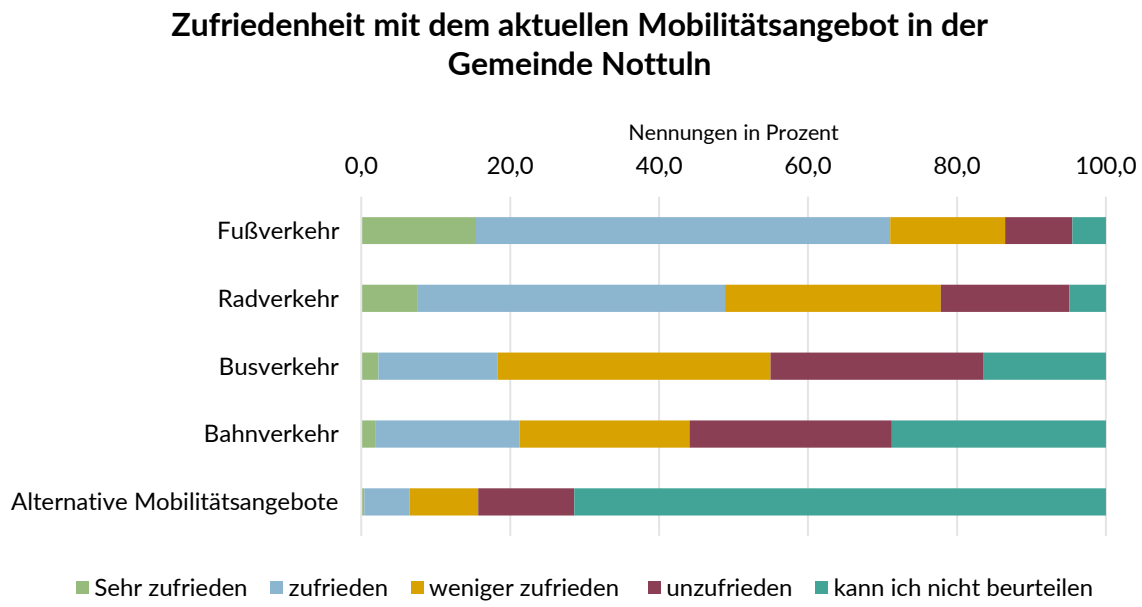


Abbildung 22: Zufriedenheit aktuelles Mobilitätsangebot in Nottuln

[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.

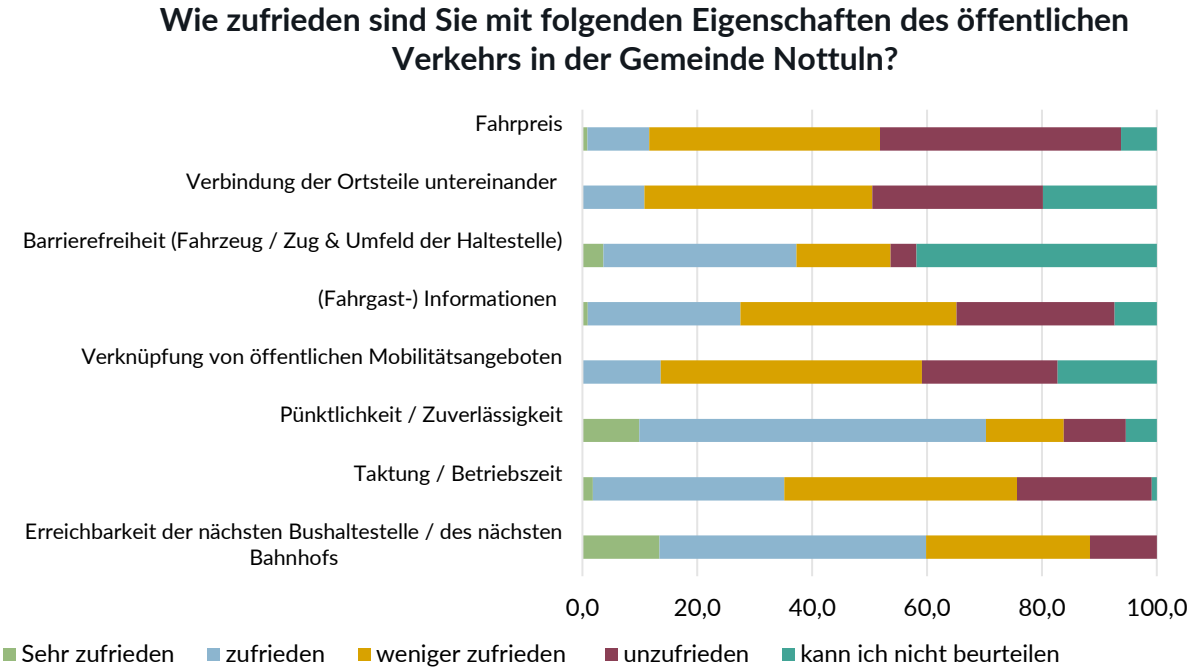


Abbildung 23: Zufriedenheit mit Eigenschaften des Öffentlichen Verkehrs in Nottuln

[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 nur48,9 % 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).

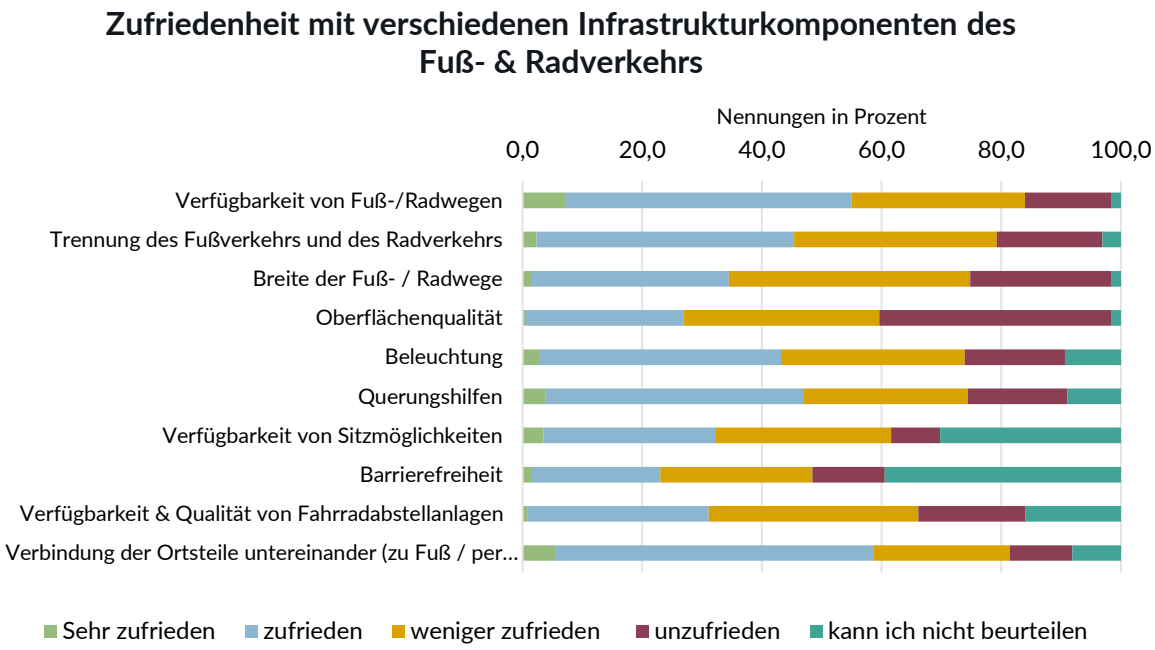


Abbildung 24: Zufriedenheit mit Infrastrukturkomponenten im Fuß- & Radverkehr

[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. umwegefreie Verbindungen wünschen (vgl. Abbildung 25). Diese Aspekte gilt es im Rahmen der Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen.

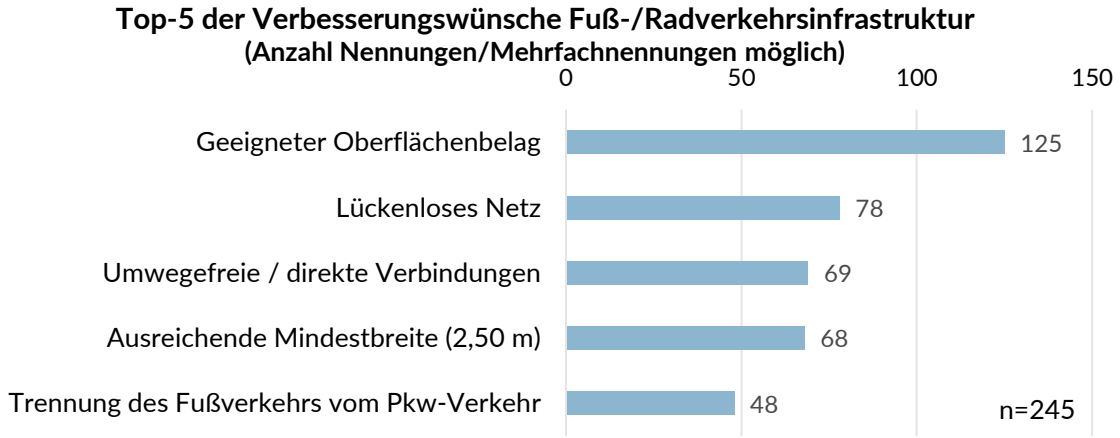


Abbildung 25: Top-5 Verbesserungswünsche Fuß- & Radverkehr

[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).

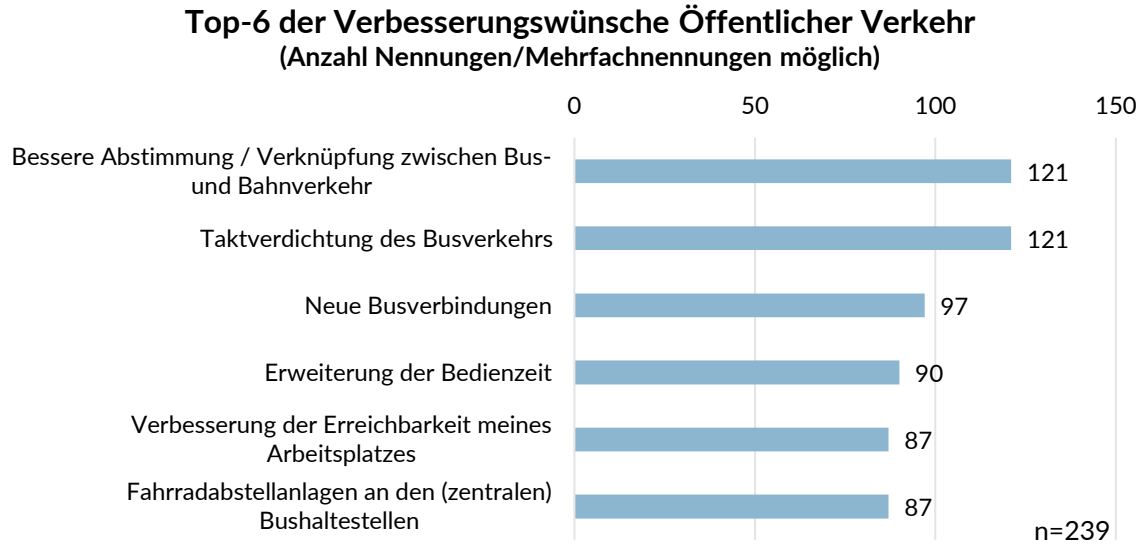


Abbildung 26: Top-6 der Verbesserungsvorschläge im Öffentlichen Verkehr

[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).

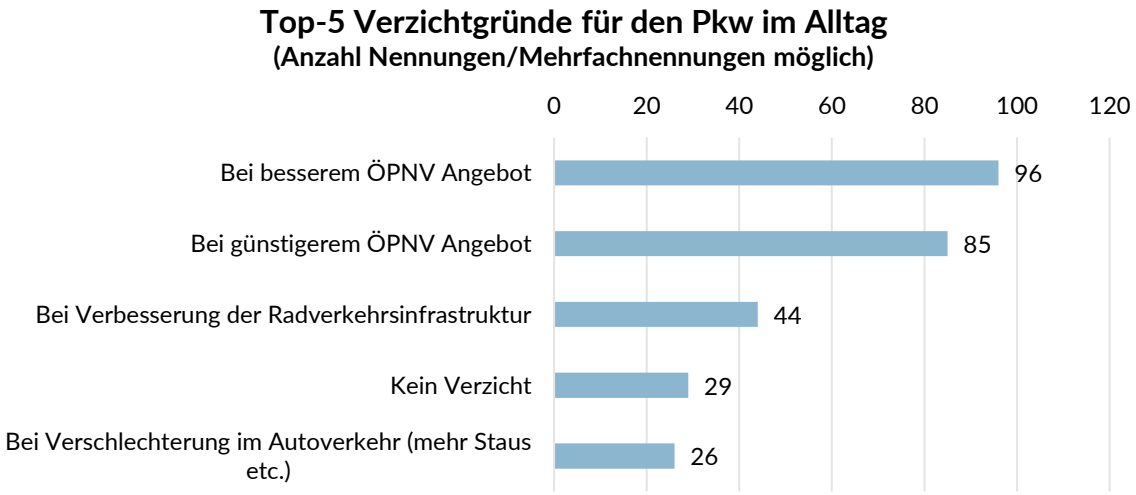


Abbildung 27: Top-5 Verzichtgründe für den Pkw im Alltag

[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 beigefügt.

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. Thönnes.

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).

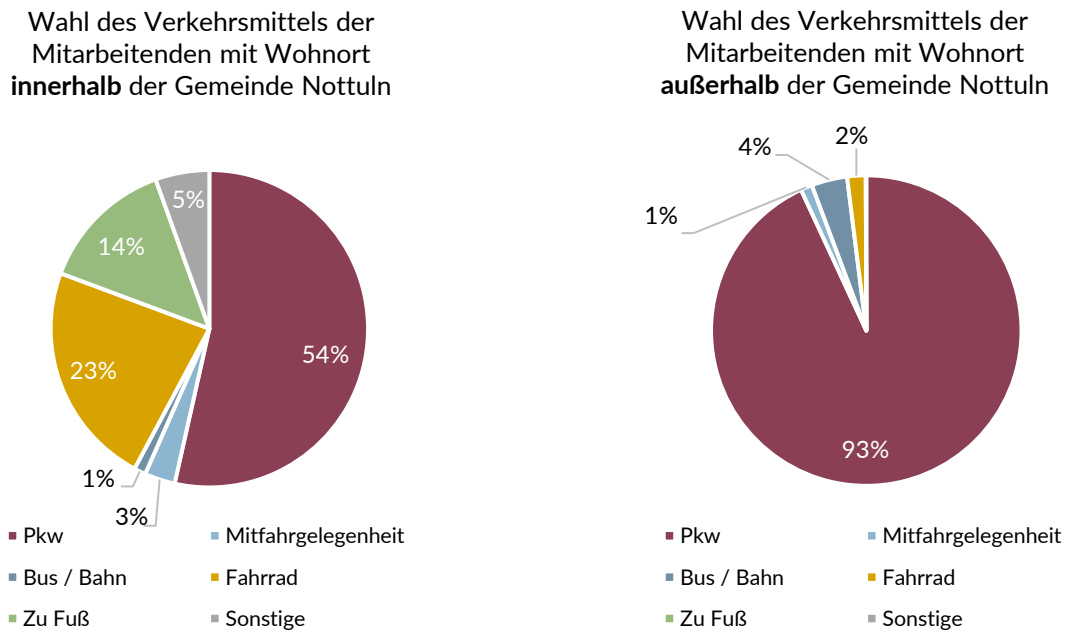


Abbildung 28: Gegenüberstellung: Wahl der Verkehrsmittelwahl von Mitarbeitenden [eigene Darstellung]

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).

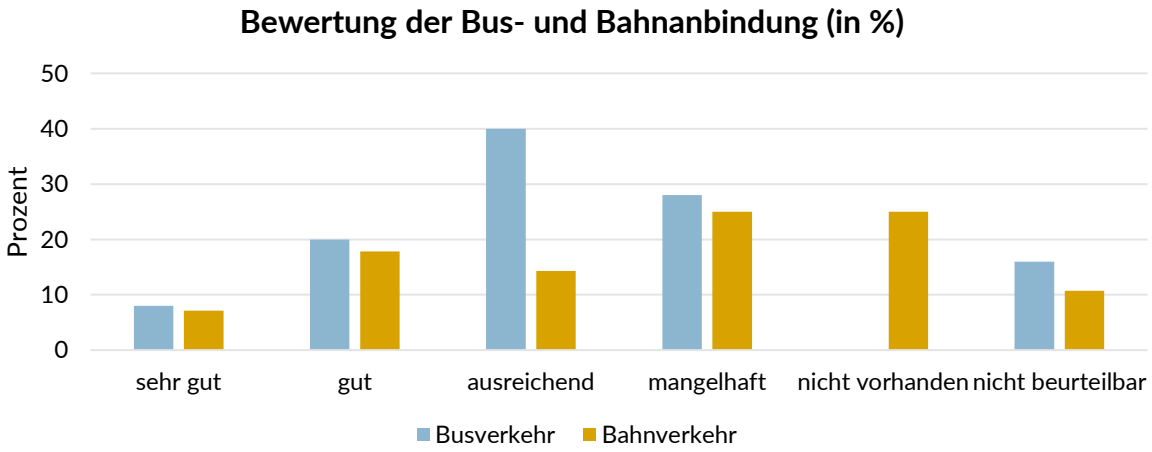


Abbildung 29: Bewertung der Bus- und Bahnanbindung

[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 Bahnhaltepunkt angesehen.

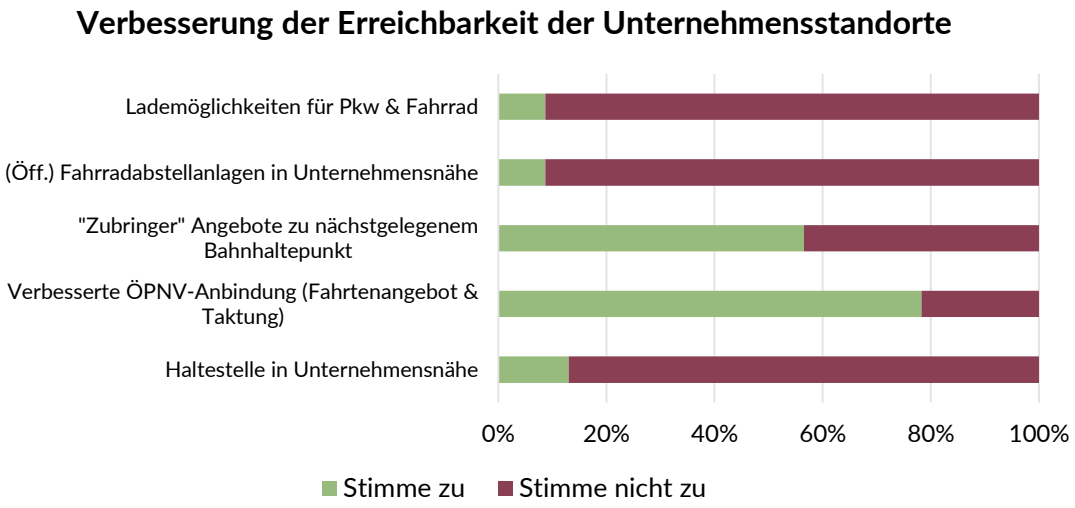


Abbildung 30: Verbesserung der Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte

[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).

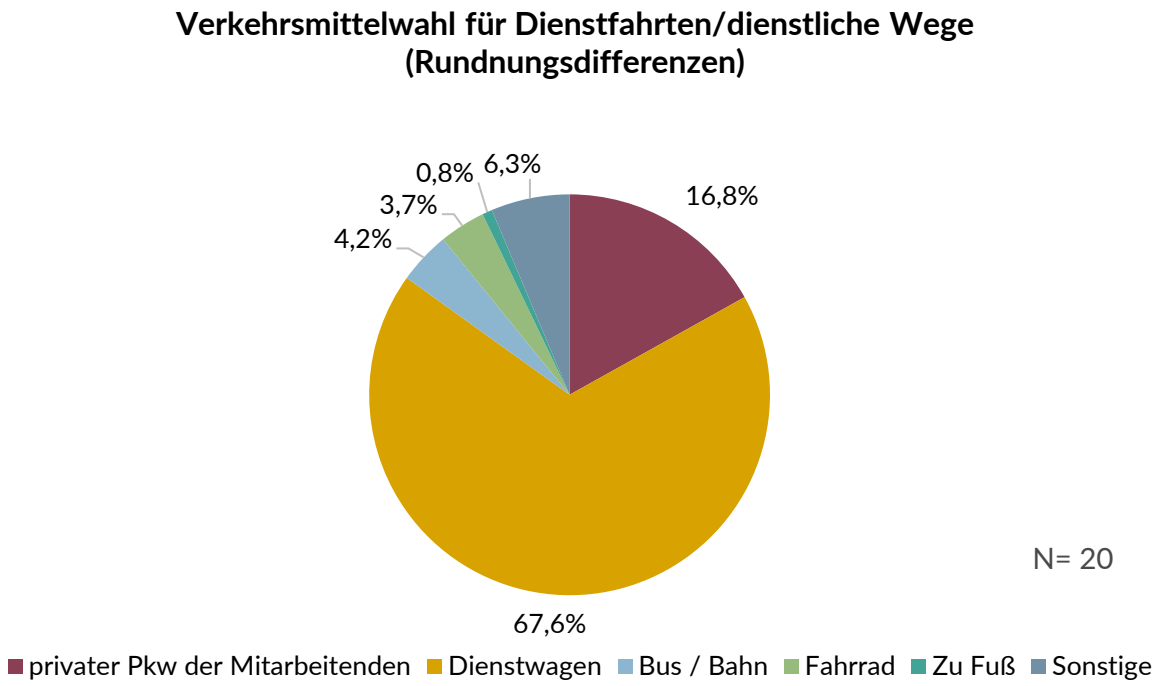


Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl für dienstliche Wege/Dienstfahrten

[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).

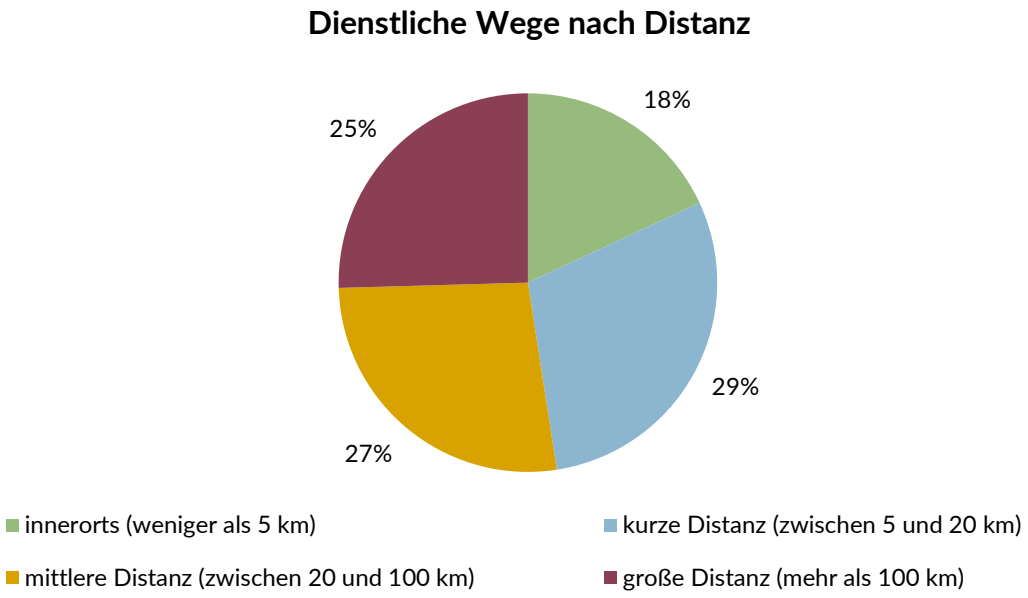


Abbildung 32: Dienstliche Wege nach Distanz

[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):

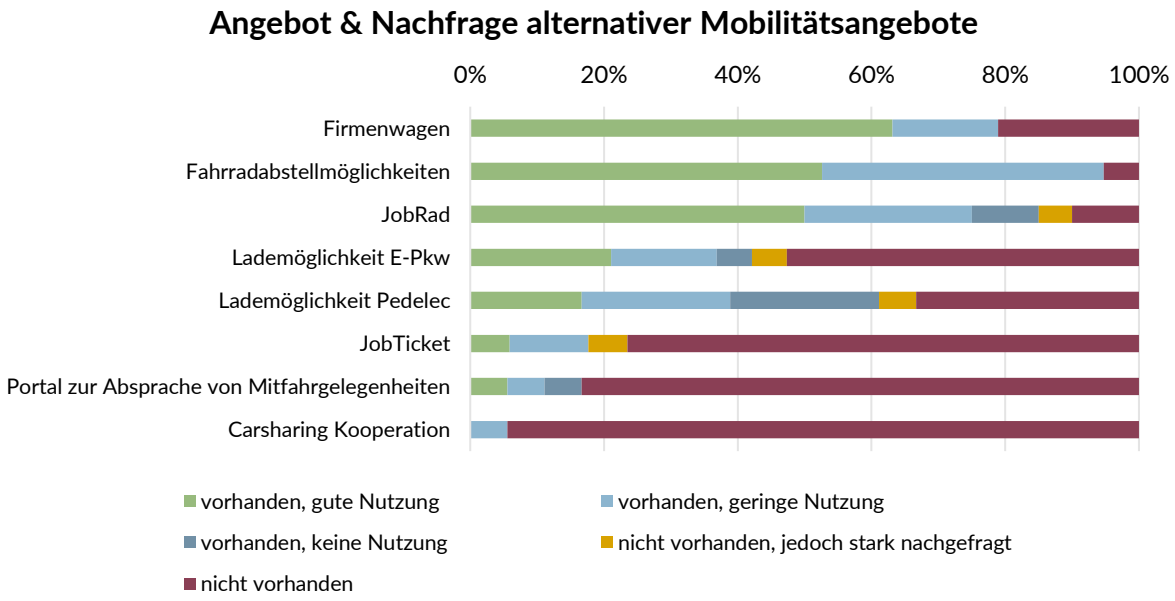


Abbildung 33: Angebote an Alternativen Mobilitätsangeboten

[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):

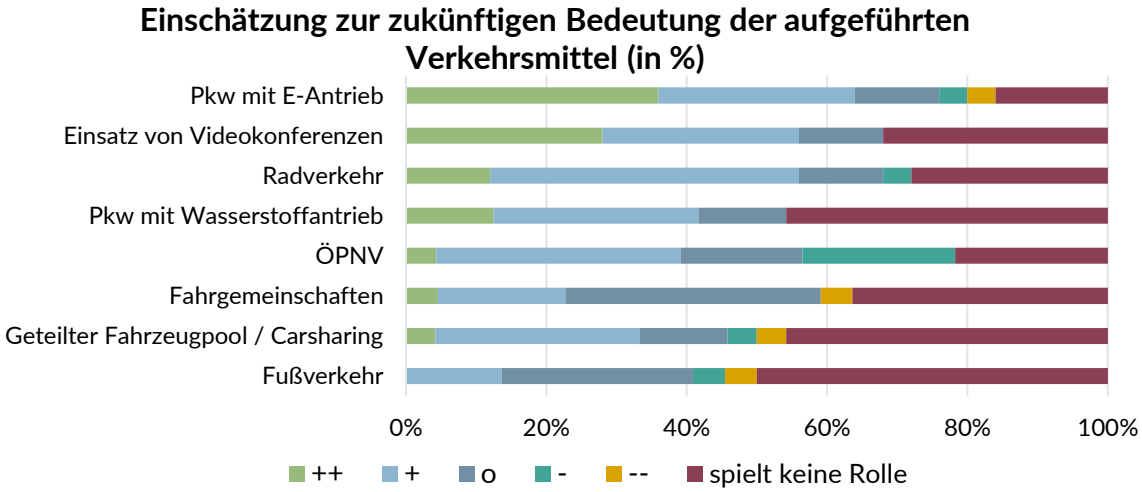


Abbildung 34: Einschätzung zur zukünftigen Bedeutung der aufgeführten Verkehrsmittel

[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).

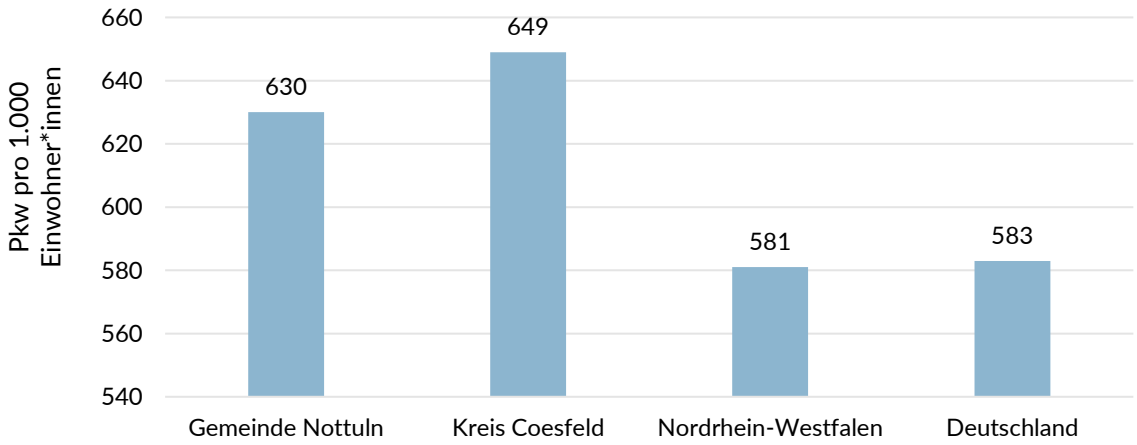


Abbildung 36: Motorisierungsgrad in der Gemeinde Nottuln

[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 Nottun 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).

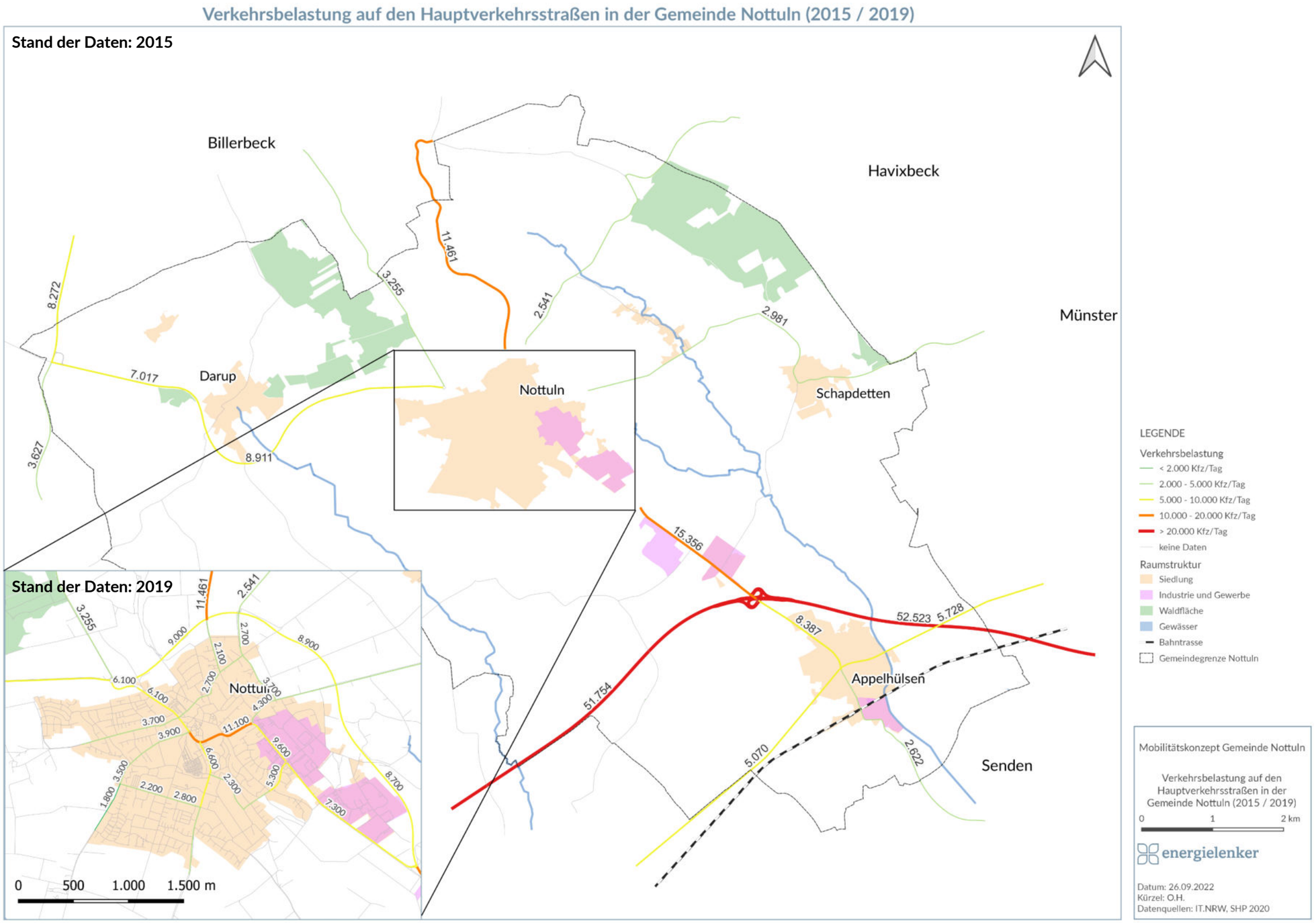


Abbildung 37: Verkehrsbelastung klassifizierter Straßen Nottulns

[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 *Schnell-Ladepark*
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 nahräumiger 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 Bundestraße (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 begrenzt[1], 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).

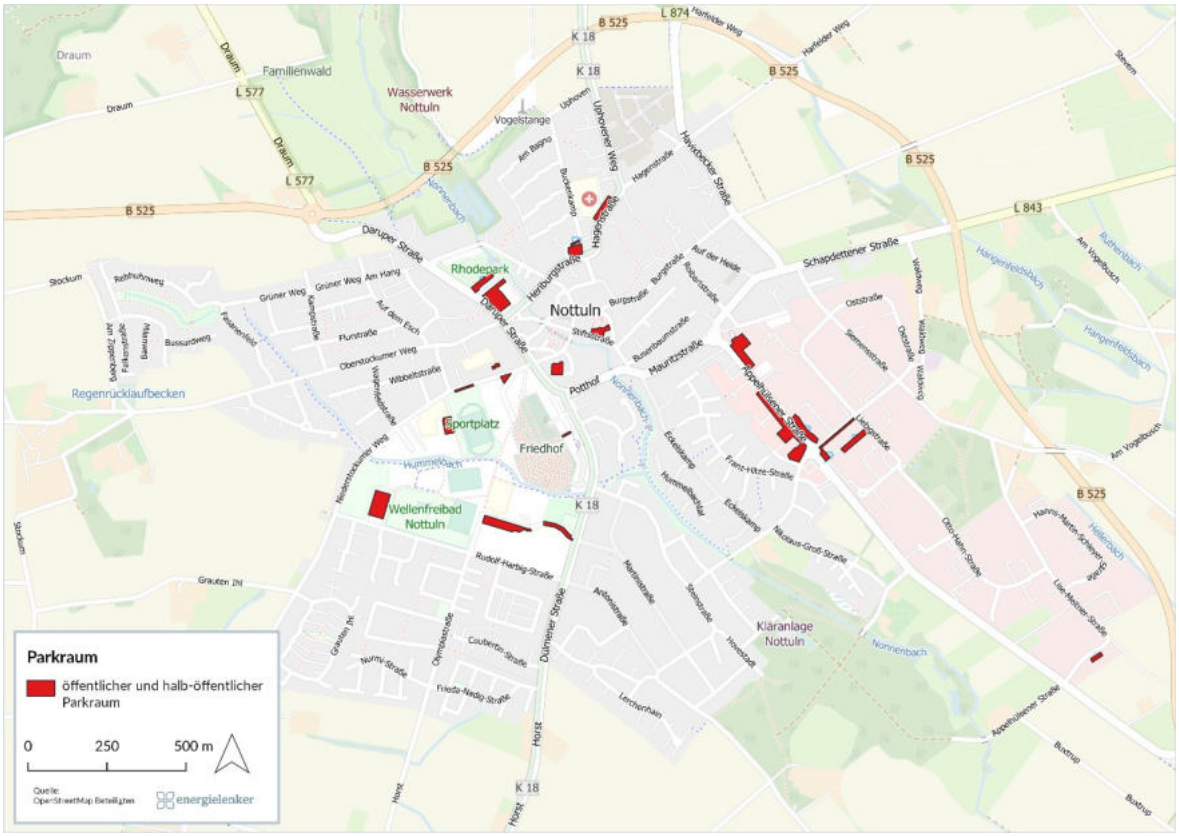


Abbildung 40: Parkplätze (öffentlich / halb-öffentlich) in Nottuln

[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 Billerbeck 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 Westerhiege, 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]

Schapdetten

In verkehrlicher Hinsicht ist Schapdetten insbesondere durch die Ortsdurchfahrt der Landesstraße 843 (Roxeler Str.) geprägt. In Richtung Osten besteht von Schapdetten 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 Schapdetten 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 Städten [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 Fahrradkäfig 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.

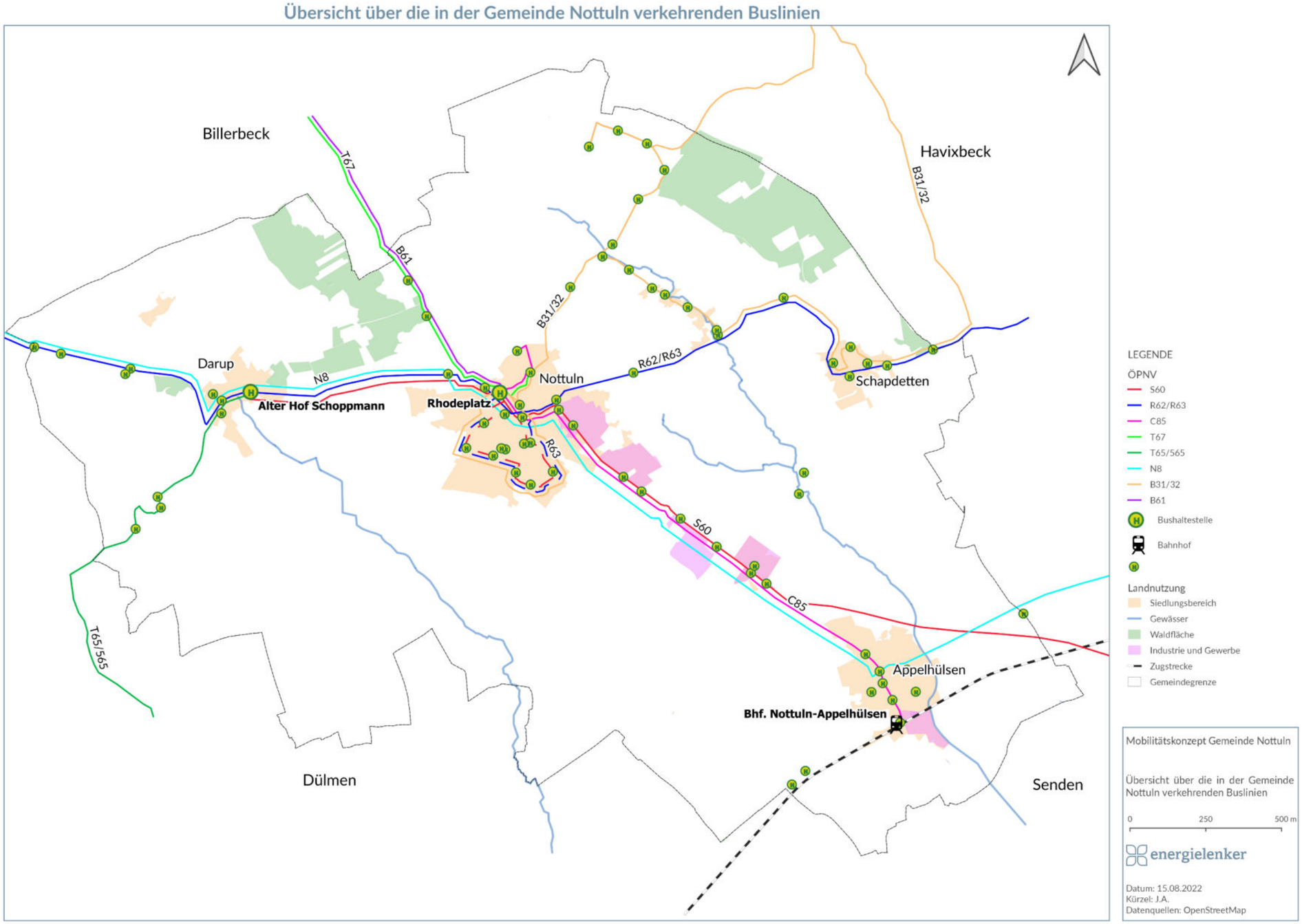


Abbildung 46: Busliniennetz in der Gemeinde Nottuln

[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 beigefügt.

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 ermittelt[2]. 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:

$$\frac{\frac{\mathbf{100}}{\boldsymbol{Reisezeit\ MIV\ (in\ Min.)}} * \boldsymbol{Reisezeit\ \ddot{O}PNV\ (in\ Min.)}}{\mathbf{100}} = \boldsymbol{Reisezeitverh\ddot{a}ltnis\ \ddot{O}PNV\ /\ MIV}$$

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

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

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 / B32	0	0	0	**0**	**Kein Angebot**
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. Nichtdestotrotz 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 Unfallhäufigkeiten 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.

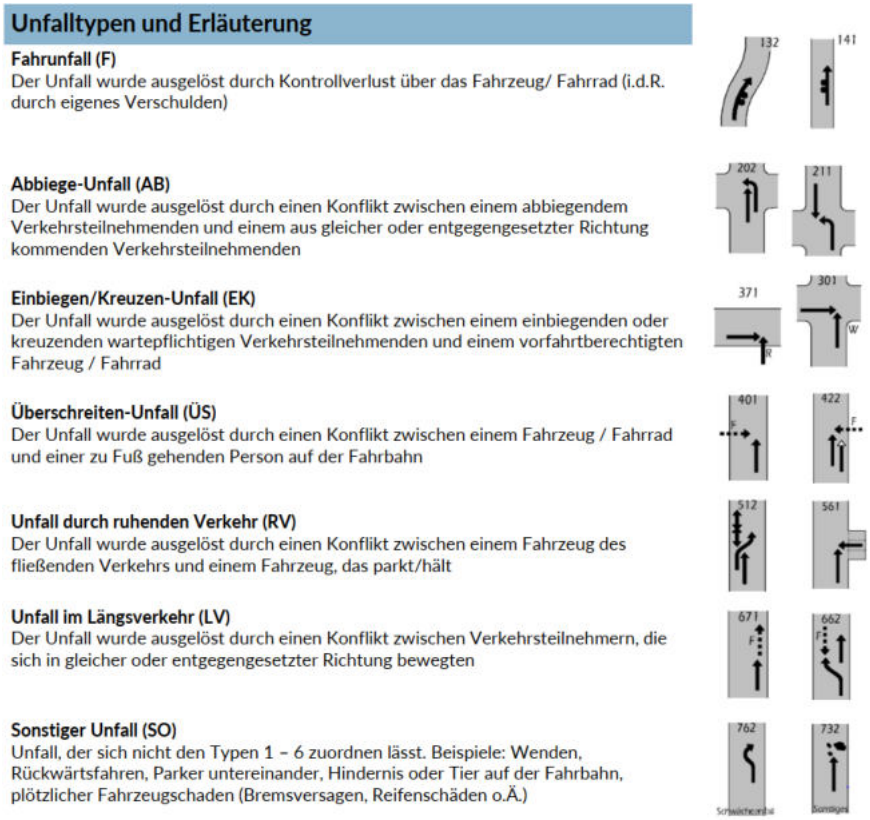


Abbildung 49: Unfalltypen

[Eigene Darstellung nach GDV 2016]

Bei Betrachtung der Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp (vgl. Abbildung 50) in der Gemeinde Nottuln fällt auf, dass ein Großteil auf Fahrunfälle 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.

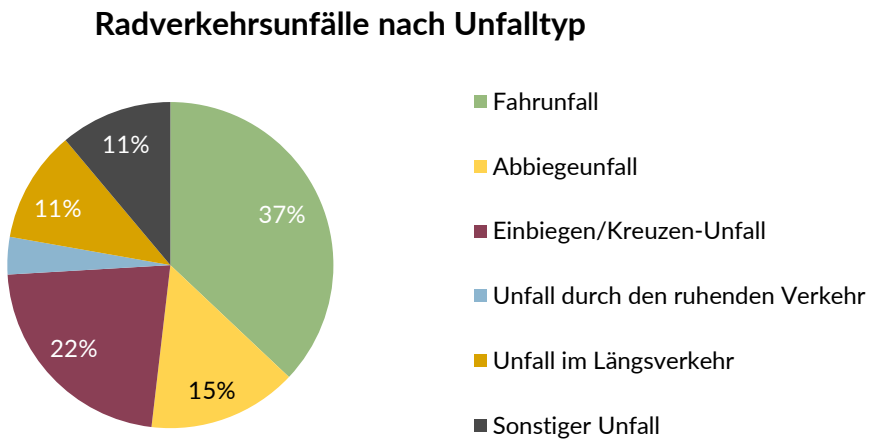


Abbildung 50: Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp (in Prozent)

[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 Mobilitätkonzeptes 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.

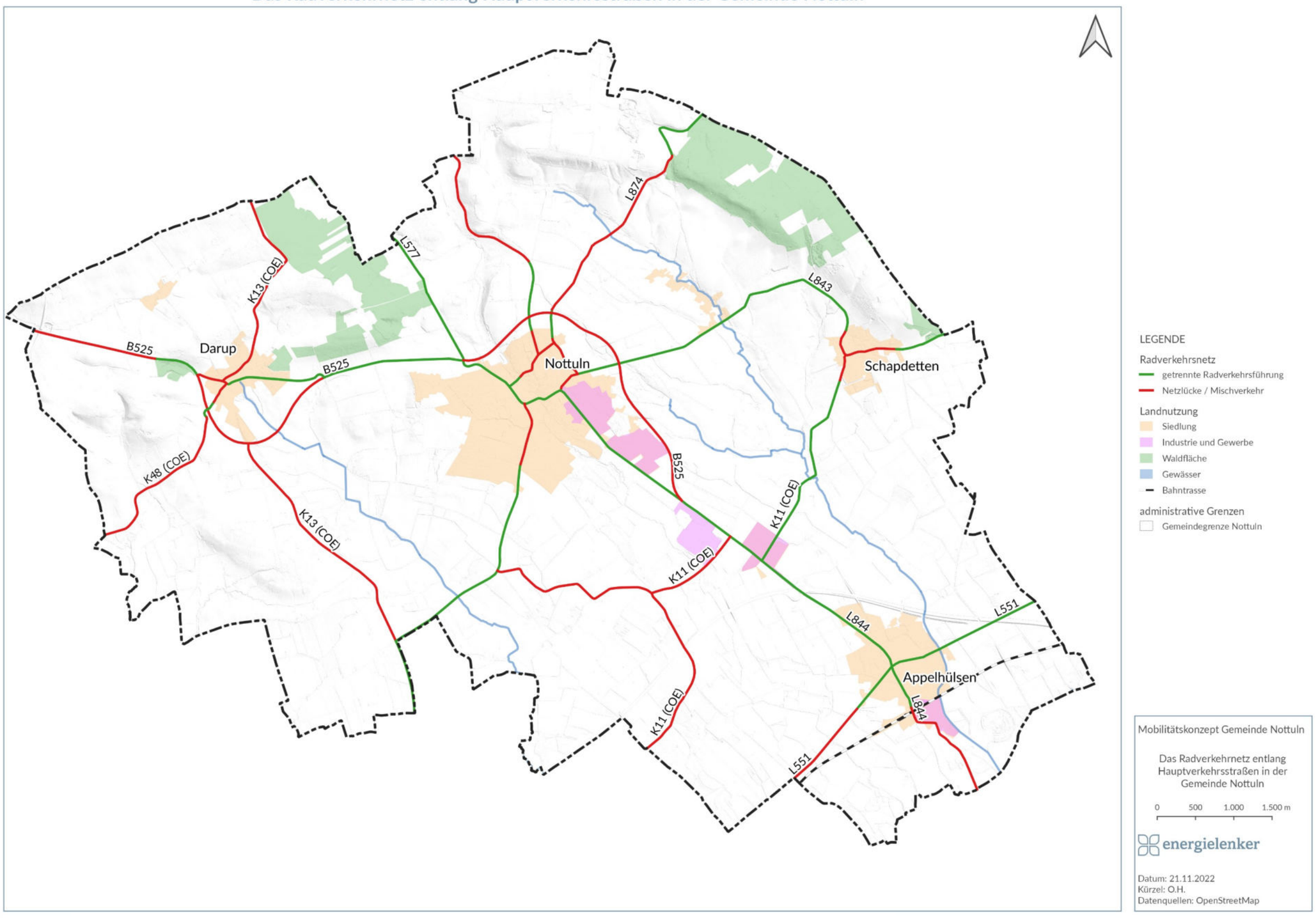


Abbildung 51: Radverkehrsnetz entlang von Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Nottuln

[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 zufolge. 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 Radverehr 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 Einfädelungsstreifens 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.

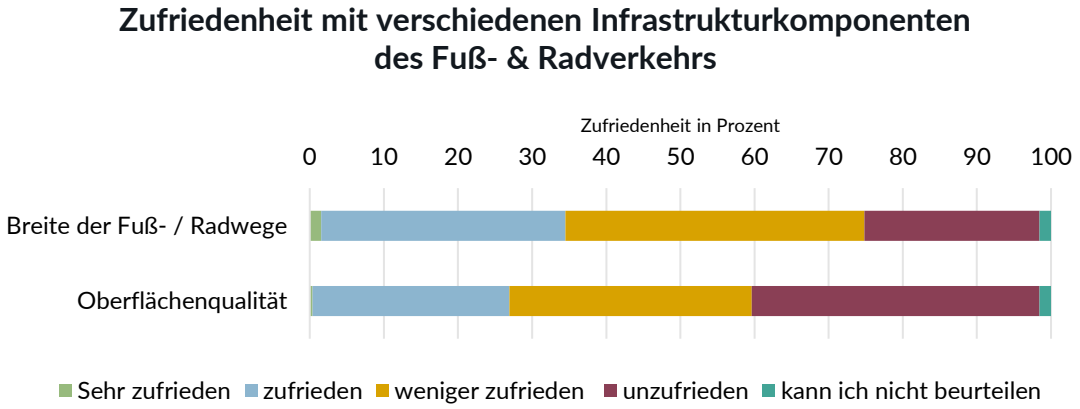


Abbildung 56: Bewertung radverkehrsspezifischer Komponenten der Infrastruktur

[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

[I. 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).

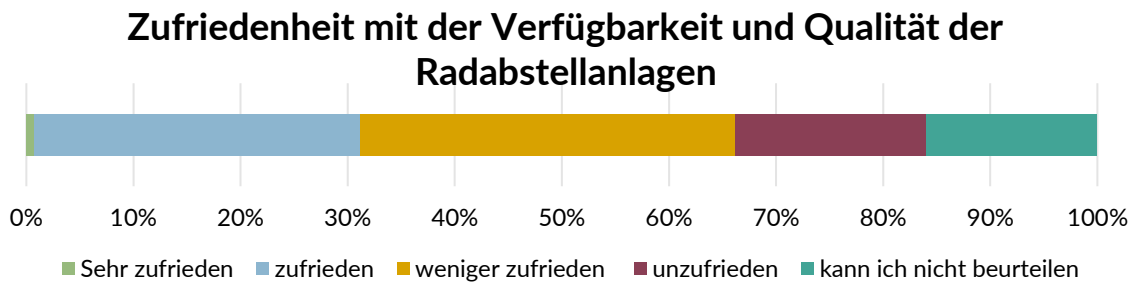


Abbildung 59: Bewertung Radabstellanlagen in der Gemeinde Nottuln

[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 Bahnhaltestellen. 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).

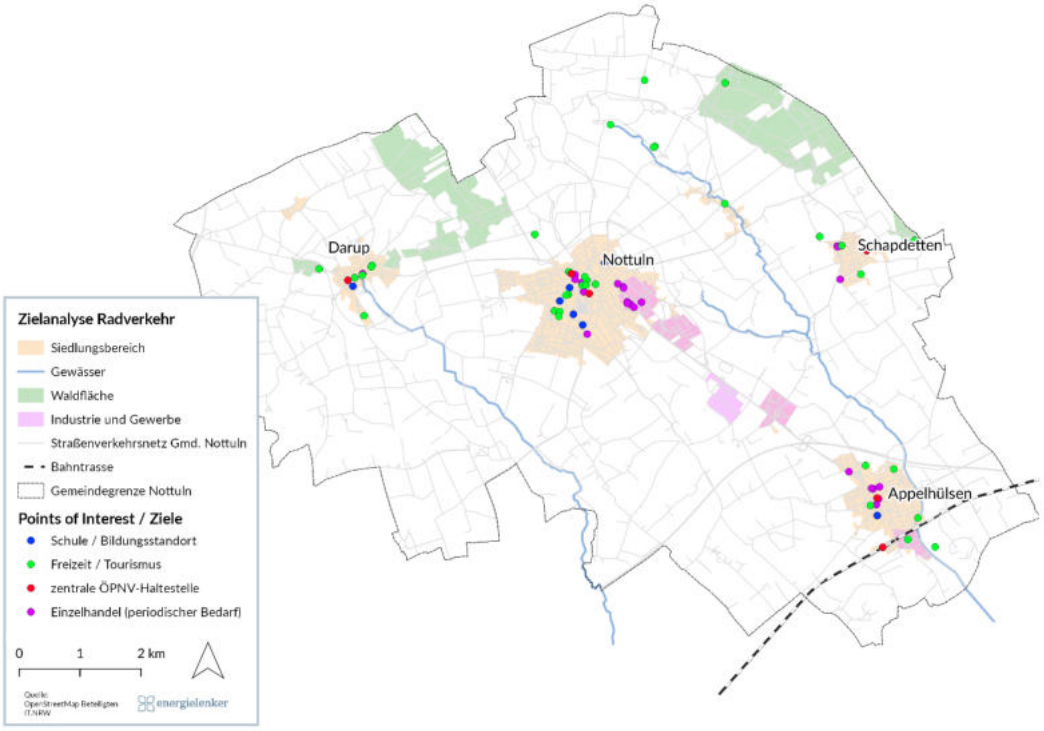


Abbildung 60: Ziele / Points of Interest in der Gemeinde Nottuln

[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 Wegeführung im Mischverkehr erreichbar. Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit entlang der Ortsdurchfahrt Schapdettens 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).

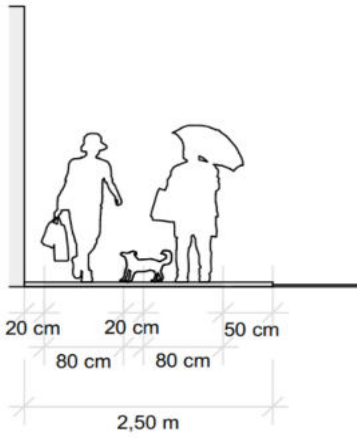


Abbildung 62: Mindestgehwegbreite [eigene Darstellung]

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.

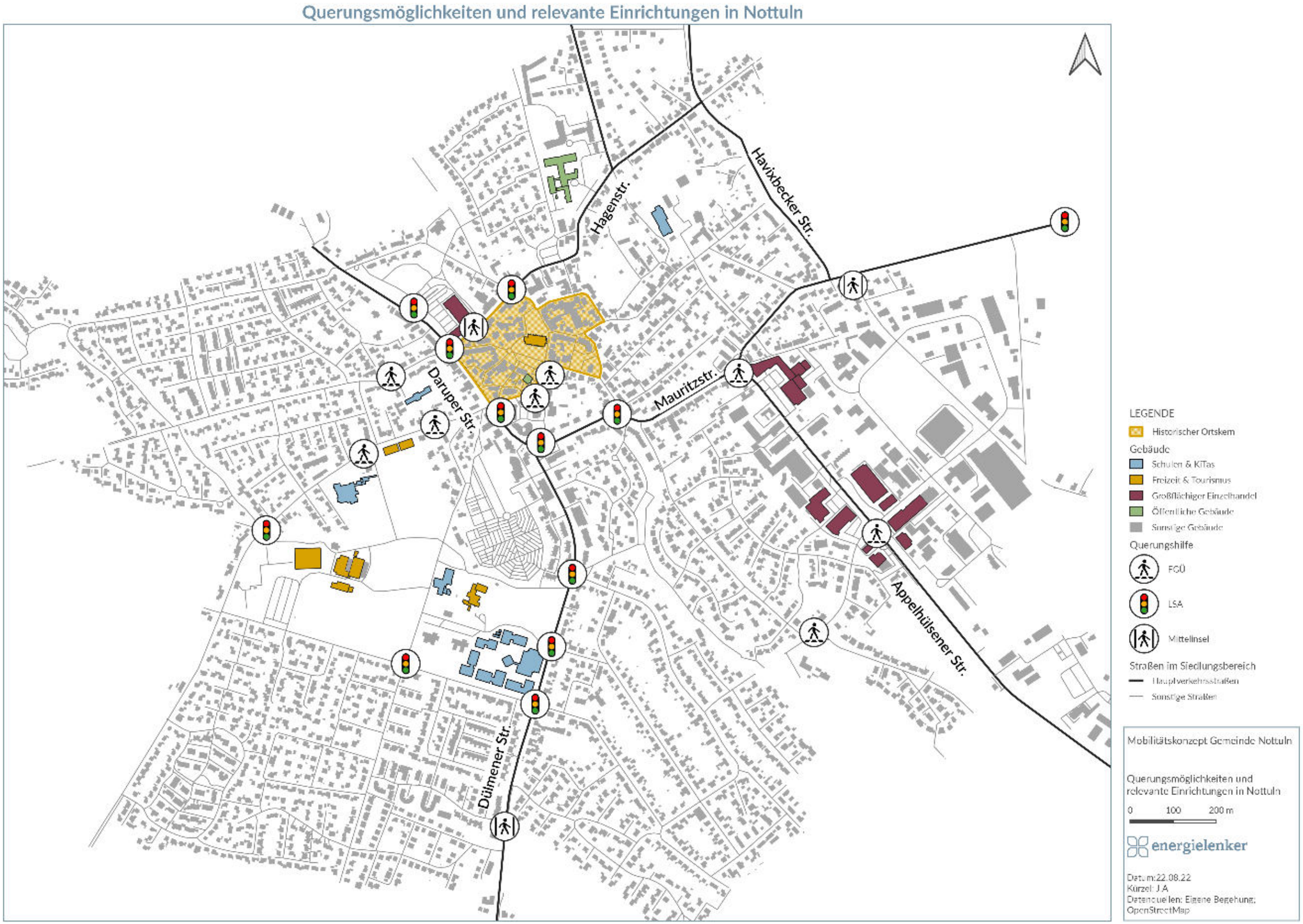


Abbildung 64: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Nottuln

[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 Umlaufsperren 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 Sitzmöglichkeit 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.



Abbildung 66: Sitzmöglichkeit in Appelhülsen

[Eigene Aufnahme]

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 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: Fehlender 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 / Westerhiege, an der Pfarrkirche St. Fabian und Sebastian, im Umfeld des alten Hofs 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 nievaugleich, 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-Lüther-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 Spielspielsätze 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:

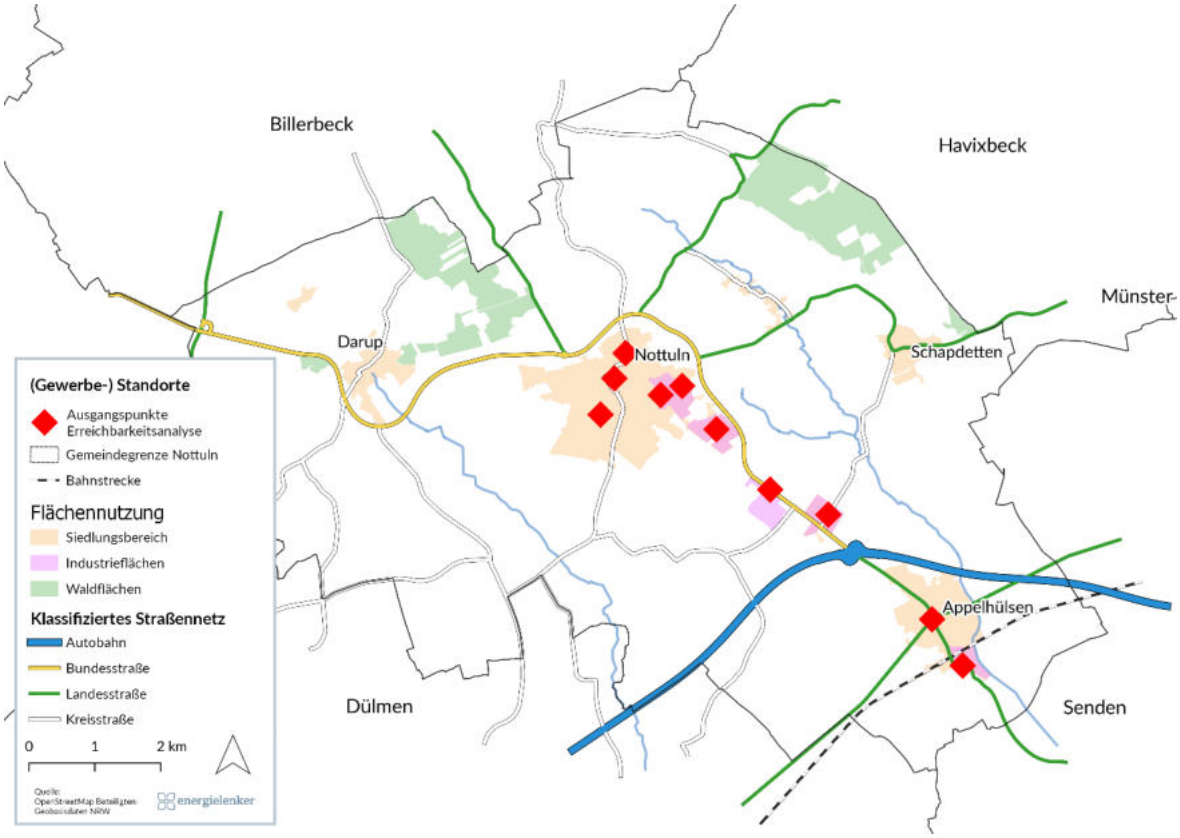


Abbildung 72: Zielorte der Erreichbarkeitsanalyse

[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).

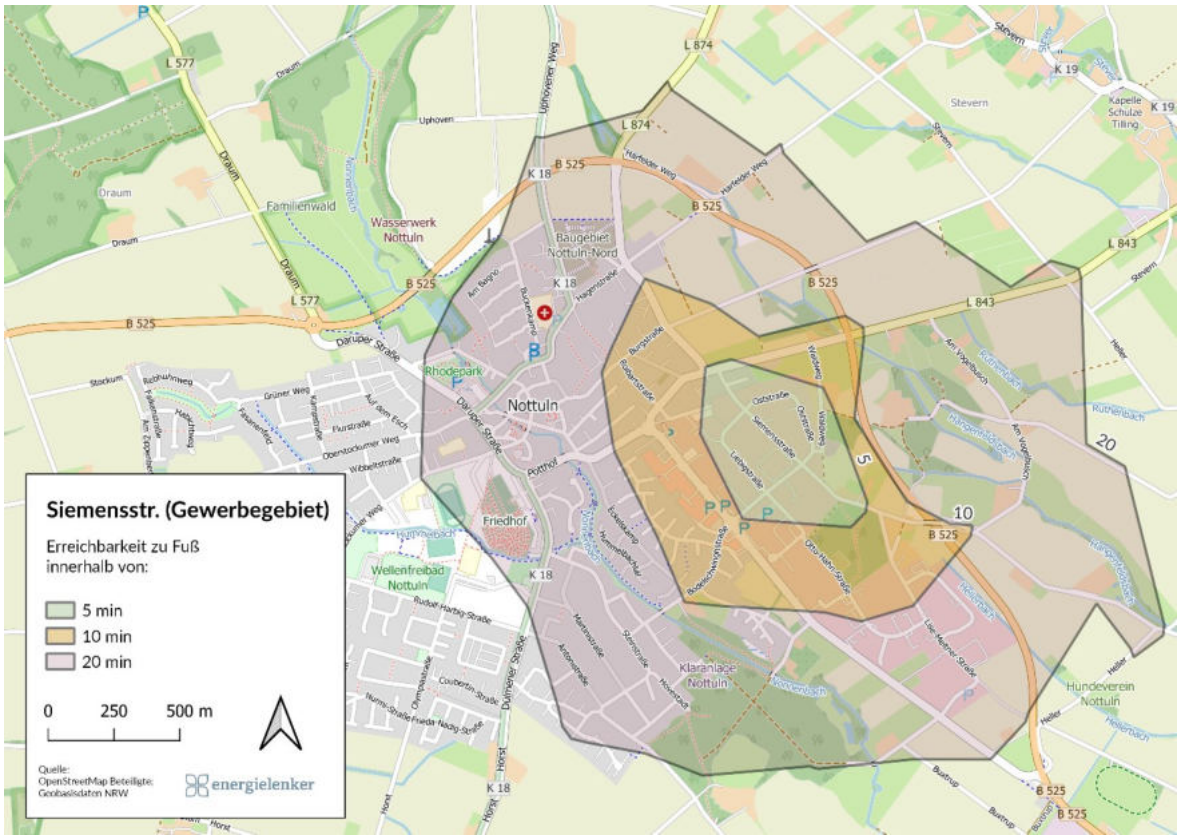


Abbildung 73: Isochronen-gestützte Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit Siemensstraße [Eigene Darstellung]

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 - Appelhülsener 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
Appelhülsen – Industriestr.	23	329	3.356
Appelhülsen – Ortsmitte	1.595	3.877	4.242

Die zentralen Ortslagen Nottulns (Appelhülsener Str. und Ortsmitte), die Christophorus Kliniken, das Schul- & Sportzentrum sowie die Ortsmitte Appelhülsen 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 Appelhülsen 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 - Appelhülsener 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 Gewebegebiet 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).

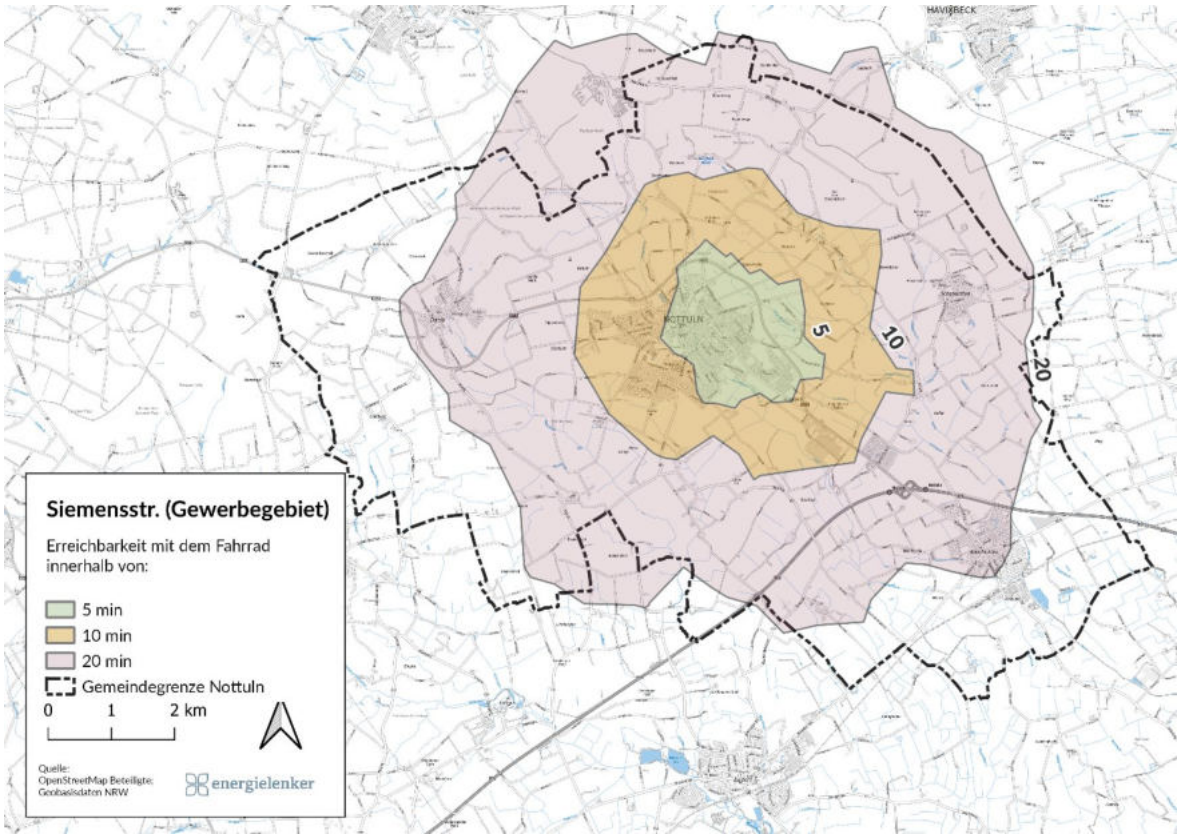


Abbildung 74: Isochronen-gestützte Analyse der Erreichbarkeit der Siemensstraße mit dem Fahrrad [Eigene Darstellung]

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:

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

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]

	Darup Mitte		Schapdetten Mitte		Appelhülsen Mitte		Nottuln Nord (Rhode-Platz)		Nottuln Süd (Carl-Diem-Ring)	
Reisezeitverhältnis:	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 Parkraummmanegements oder einer intensiven Parkraumbewirtschaftung neu zu regeln. Durch eine Reduktion von Parkraum sollen die Flächen des motorisierten Verkehrs zukünftig durch den Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Darüber hinaus ist das Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge deutlich auszubauen, denn nur wenn ein dichtes Netz an Ladeinfrastruktur vorhanden ist, kann die angestrebte Anzahl elektrisch durchgeführter Fahrten realisiert werden.

Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030

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

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

Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

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

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

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

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

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

Darüber hinaus sind ein münsterlandweit abgestimmtes Gesamtsystem mit starken ÖPNV-Achsen zur Verknüpfung der Stadtregion Münster mit dem Umland das überregional erklärte Ziel. Eine dieser Achsen stellt die Bahnverbindung Münster – Essen dar. Durch den Bahnhof Nottuln-Appelhülsen besteht Anschluss an die Schiene. Diesen Vorteil gilt es zukünftig vermehrt zu nutzen und das Angebot des öffentlichen Verkehrs integriert weiterzuentwickeln. Dies bedeutet für Nottuln vor allem, dass in Bezug auf das Fahrtenangebot des Bus-Verkehrs vor allem die Verknüpfung der Ortsteile untereinander sowie die effiziente Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Ortsteilen zu verbessern bzw. zu schaffen ist.

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

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

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

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

Weder eine Mobilitätswende noch Klimaneutralität bis 2030 können ohne das Zutun der Bürger*innen sowie der Unternehmen vor Ort Realität werden. Eine der Kernaufgaben wird es daher sein, einen Verhaltenswandel der Bürger*innen in der Gemeinde Nottuln sowie bei den ortsansässigen Unternehmen zu bewirken. Vor allem die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen sollte daher möglichst frühzeitig sensibislisiert 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 Mobilitätsmangement 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 Parkplätzten 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-Richtlinie[3] 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. Nichtdestotrotz 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 Pendent 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 Wegekette 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.

Schapdetten:

Auch die Bürger*innen aus Schapdetten 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 Schapdetten 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 Schapdettens 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

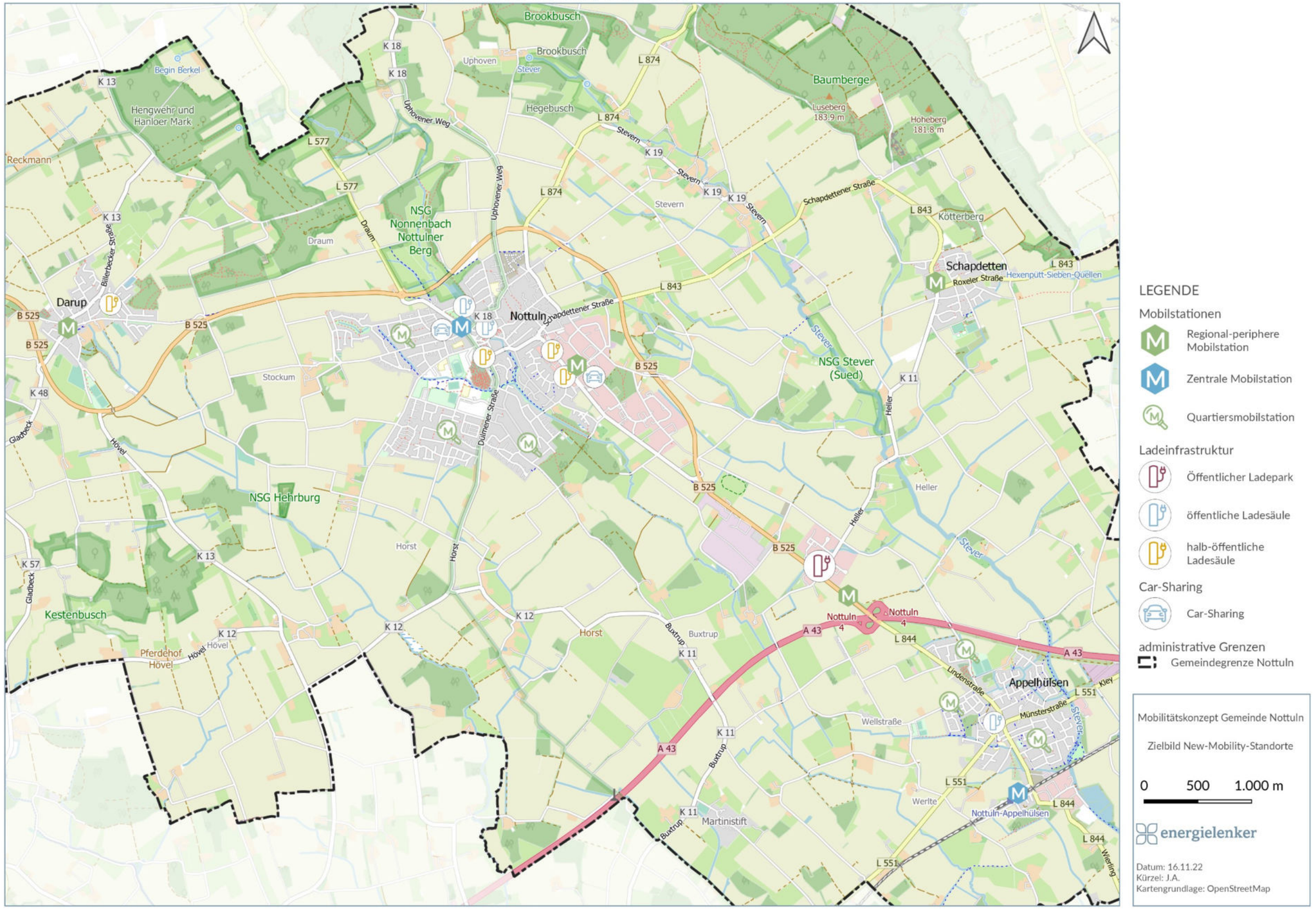
7.2.5 On-Demand-Verkehr

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



LEGENDE

Mobilstationen

- Regional-periphere Mobilstation
- Zentrale Mobilstation
- Quartiersmobilstation

Ladeinfrastruktur

- Öffentlicher Ladepark
- öffentliche Ladesäule
- halb-öffentliche Ladesäule

Car-Sharing

- Car-Sharing

administrative Grenzen

- Gemeindegrenze Nottuln

Mobilitätskonzept Gemeinde Nottuln

Zielbild New-Mobility-Standorte

0 500 1.000 m

energielenker

Datum: 16.11.22
Kürzel: J.A.
Kartengrundlage: OpenStreetMap

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 Mobilstationen[5] 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: Informationssteele 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, Appelhülsener 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 vorhanden 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 Bushaltestellte „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	▸ Hohes Nutzungspotenzial in allen Bevölkerungsgruppen ▸ Zentrale Lage ▸ ÖPNV-Knotenpunkt ▸ Großer Parkplatz ▸ Car-Sharing und Ladestation bereits vorhanden ▸ Großräumige Nahversorgung	▸ Keine sicheren Fahrradabstellanlagen	★★★
	Am Hangenfeld (Versorgungszentrum Appelhülsener Str.)	▸ Car-Sharing und Ladestation bereits vorhanden ▸ Großräumige Nahversorgung	▸ Angebote räumlich verteilt ▸ Keine Fahrradabstellanlage	★★☆
	Pendlerparkplatz A43	▸ Großer Parkplatz ▸ ÖPNV-Anschluss ▸ Nähe Autobahnanschluss ▸ Nähe Gewerbegebiet Beisenbusch	▸ Keine sicheren Fahrradabstellanlagen ▸ Keine Ladeinfrastruktur ▸ Kein-Sharing-Angebot	★★☆
Appelhülsen	Bahnhof Nottuln Appelhülsen	▸ Zugverbindung nach Münster und Essen ▸ Hohes Nutzungspotenzial in allen Bevölkerungsgruppen; besonders Pendelnde ▸ Großer Parkplatz ▸ Mitfahrerbank vorhanden ▸ Witterungsbeständige und sichere Fahrradabstellanlage	▸ Keine Ladeinfrastruktur ▸ Kein-Sharing-Angebot	★★★
Darup	Mitte	▸ Hohes Nutzungspotenzial für Freizeitzwecke ▸ Nähe zum Alten Hof Schoppmann ▸ Kleiner Parkplatz vorhanden ▸ Zentrale Bushaltestelle in Darup	▸ Keine Fahrradabstellanlagen ▸ Keine Ladeinfrastruktur ▸ Kein Sharing-Angebot	★★☆
Schapdetten	Schule	▸ Hohes Nutzungspotenzial für Schüler*innen ▸ ÖPNV-Anschluss	▸ 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	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Haushaltsumfrage ▸ Schüler*innen-Workshop ▸ Maßnahmen-Workshop
F2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öff. Raum	▸ Maßnahmen-Workshop ▸ Projektteam
F3	Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Projektteam
F4	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Projektteam
R1	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen	▸ Schüler*innen-Workshop ▸ Projektteam
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Haushaltsumfrage ▸ Maßnahmen-Workshop
R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Projektteam
R4	Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Haushaltsumfrage ▸ Maßnahmen-Workshop
R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen	▸ Maßnahmen-Workshop ▸ Projektteam
R6	Neukonzeption der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen	▸ Maßnahmen-Workshop ▸ Projektteam
R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Haushaltsumfrage ▸ Maßnahmen-Workshop
R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Maßnahmen-Workshop

M1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Maßnahmen-Workshop
M2	Umwidmung von Parkflächen	▸ Auftaktveranstaltung
M3	Intensivierung / Einführung Parkraummanagement	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Maßnahmen-Workshop
M4	Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen	▸ Maßnahmen-Workshop ▸ Projektteam
M5	Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	▸ Unternehmensworkshop ▸ Schüler*innen-Workshop ▸ New Mobility-Konzept
M6	Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“	▸ Projektteam
ÖV1	Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen	▸ Maßnahmen-Workshop
ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln	▸ Auftaktveranstaltung ▸ New Mobility-Konzept ▸ Projektteam
ÖV3	Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Haushaltsumfrage ▸ Maßnahmen-Workshop
ÖV4	Anpassung der C85	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Haushaltsumfrage ▸ Schüler*innen-Workshop ▸ Maßnahmen-Workshop
ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster	▸ Schüler*innen-Workshop
ÖV6	Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten	▸ Maßnahmen-Workshop ▸ New Mobility-Konzept
ÖV7	Ausweisung der Haltestelle „Rhodeplatz“ als Zentralen Omnibusbahnhof	▸ Maßnahmen-Workshop
ÖV8	Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen	▸ Haushaltsumfrage ▸ Projektteam
MM1	Offenheit für Verkehrsversuche	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Maßnahmen-Workshop
MM2	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator	▸ Auftaktveranstaltung ▸ Unternehmensworkshop ▸ Schüler*innen-Workshop ▸ Maßnahmen-Workshop
MM3	Einführung eines Unternehmensstammtisches o. ä. zum Thema betriebliche Mobilität	▸ Unternehmensworkshop ▸ Projektteam

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.



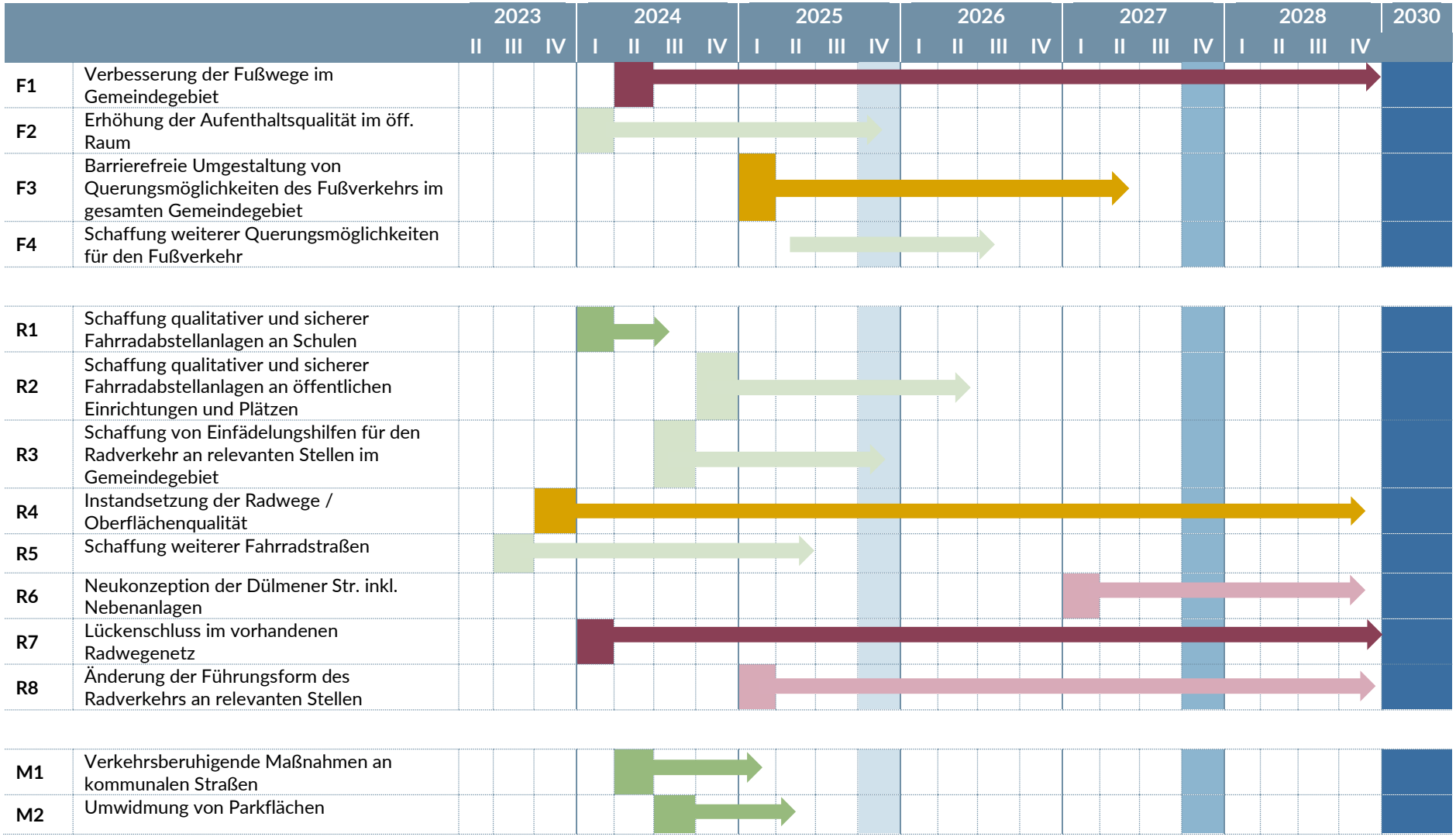
Abbildung 80: Farbstufen Umsetzungsfahrplan

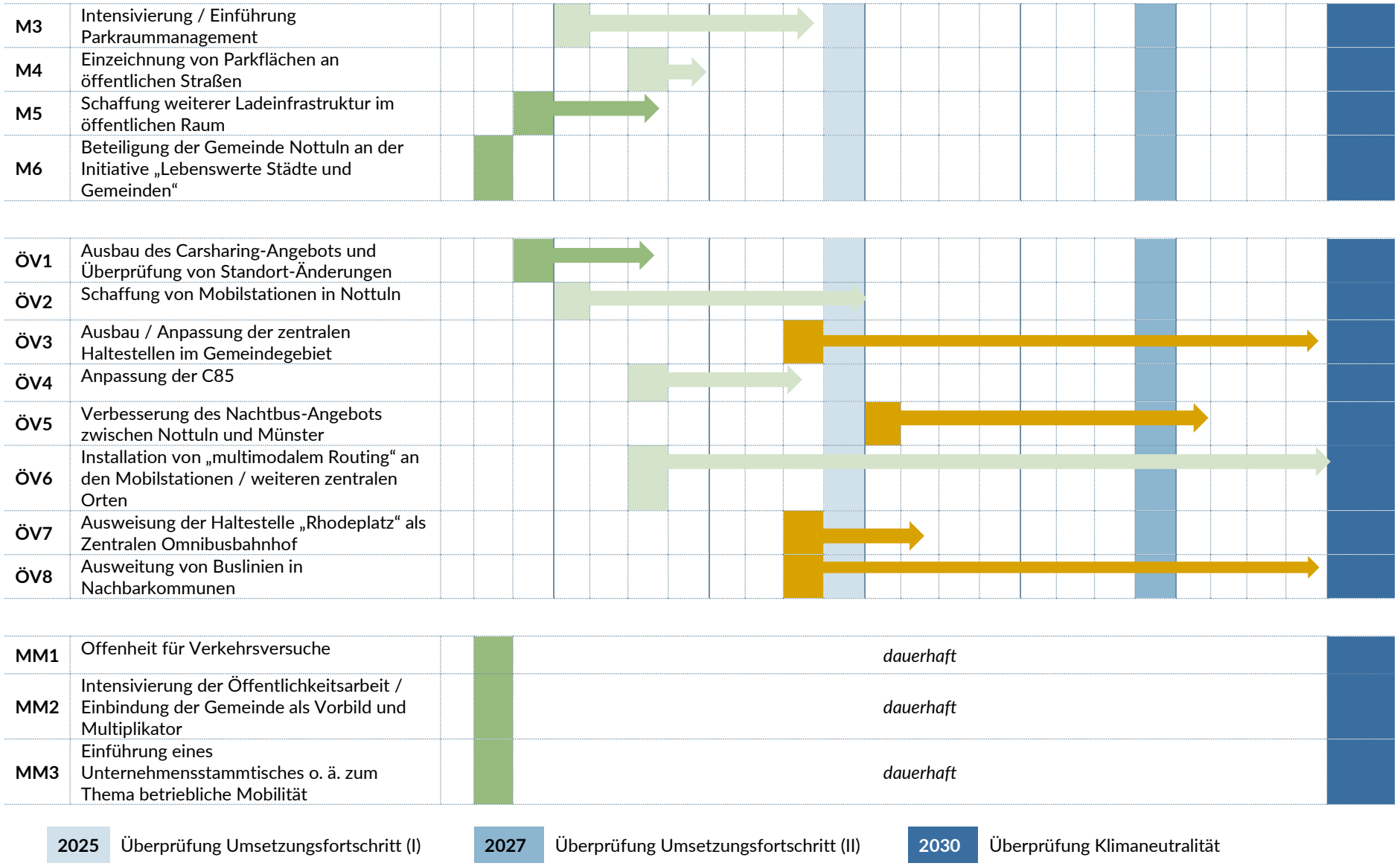
[eigene Darstellung]

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

Tabelle 24: Umsetzungsfahrplan

[Eigene Darstellung]




M3
Intensivierung / Einführung Parkraummanagement
M4
Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen
M5
Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
M6
Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“
ÖV1
Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen
ÖV2
Schaffung von Mobilstationen in Nottuln
ÖV3
Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet
ÖV4
Anpassung der C85
ÖV5
Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster
ÖV6
Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten
ÖV7
Ausweisung der Haltestelle „Rhodeplatz“ als Zentralen Omnibusbahnhof
ÖV8
Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen
MM1
Offenheit für Verkehrsversuche
dauerhaft
MM2
Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit / Einbindung der Gemeinde als Vorbild und Multiplikator
dauerhaft
MM3
Einführung eines Unternehmensstammtisches o. ä. zum Thema betriebliche Mobilität
dauerhaft
2025
Überprüfung Umsetzungsfortschritt (I)
2027
Überprüfung Umsetzungsfortschritt (II)
2030
Überprüfung Klimaneutralität

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	▸ Sind neue Partnerschaften zwischen Beteiligten entstanden? ▸ Welche Intensität und Qualität haben die Partnerschaften? ▸ Wie kann die Zusammenarbeit weiter verbessert werden?
Umsetzungsergebnisse	▸ Was war ausschlaggebend für den Erfolg/Misserfolg von Maßnahmen? ▸ Gab es Schwierigkeiten und wie wurde damit verfahren?
Auswirkungen umgesetzter Maßnahmen	▸ Wurden Nachfolgeinvestitionen ausgelöst? ▸ Wenn ja, in welcher Höhe?
Umsetzung und Entscheidungsprozess	▸ Ist der Umsetzungsprozess effizient und transparent? ▸ Können die Arbeitsstrukturen verbessert werden? ▸ Wo besteht ein erhöhter Beratungs-/Informationsbedarf?
Partizipation regionaler Beteiligter	▸ Sind alle Beteiligten ausreichend eingebunden? ▸ Konnten weitere Beteiligte hinzugewonnen werden?
Zielerreichung	▸ Wie sind die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen? ▸ Befinden sich Projekte aus verschiedenen Handlungsfeldern in der Umsetzung? ▸ Wo besteht Nachholbedarf?
Konzept-Anpassung	▸ 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. Gleichermaßen 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	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation ▸ Verkehrszählung Fußverkehr ▸ Verkehrsbeobachtung
F2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	▸ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation ▸ Verkehrszählung Fußverkehr ▸ Verkehrsbeobachtung / Begehung ▸ Befragungen
F3	Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet	▸ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation ▸ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Fußverkehr)
F4	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	▸ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▸ 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	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation ▸ Befragung
R2	Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen	▸ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation ▸ ADFC-Fahrradklimatest

R3	Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Projektdokumentation Verkehrsbeobachtung Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Radverkehr ADFC-Fahrradklimatest
R4	Instandsetzung der Radwege/Oberflächenqualität	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Projektdokumentation Verkehrszählung Radverkehr ADFC-Fahrradklimatest
R5	Schaffung weiterer Fahrradstraßen	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Projektdokumentation Verkehrszählung Radverkehr
R6	Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen	Maßnahmenumsetzung	Projektdokumentation Verkehrszählung Radverkehr
R7	Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Projektdokumentation ADFC-Fahrradklimatest
R8	Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	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	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Verkehrsunfallzahlen	Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Projektdokumentation Geschwindigkeitskontrollen Befragung
M2	Umwidmung von Parkflächen	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Projektdokumentation
M3	Intensivierung/Einführung Parkraumbewirtschaftung	Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen Projektdokumentation Befragung

M4	Einzeichnung von Parkflächen an öffentlichen Straßen	▸ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation ▸ Geschwindigkeitskontrollen ▸ Überprüfung des ruhenden Verkehrs
M5	Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	▸ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation
M6	Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“	▸ Maßnahmenumsetzung	▸ 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	▸ Anzahl weiterer Carsharing-Fahrzeuge ▸ Standortänderungen	▸ Zählung weiterer Carsharing-Fahrzeuge ▸ Erfassung Standortänderungen
ÖV2	Schaffung von Mobilstationen in Nottuln	▸ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▸ 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	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation
ÖV4	Anpassung der C85	▸ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	▸ Projektdokumentation ▸ Fahrgastzählung ▸ (Fahrgast-)Befragung
ÖV5	Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster	▸ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	▸ Projektdokumentation ▸ Fahrgastzählung ▸ (Fahrgast-)Befragung
ÖV6	Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten	▸ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	▸ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▸ Projektdokumentation
ÖV7	Ausweisung der Haltestelle Rhodeplatz als Zentralen Omnibusbahnhof	▸ Maßnahmenumsetzung	▸ Projektdokumentation
ÖV8	Ausweitung von Buslinien in Nachbarkommunen	▸ Umsetzung (Teil-)Maßnahme	▸ 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 beigefügt.

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 Verkehrswesene.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/l05558032.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_rechtsinnmobil_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 Schapdetten,

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
- ◯ Schapdetten
- ◯ 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"

	Appelhülsen	Darup	Nottuln	Schapdetten	Andere (u.a. Münster, Dülmen, Coesfeld etc.)
Person 1	◯	◯	◯	◯	◯
Person 2	◯	◯	◯	◯	◯
Person 3	◯	◯	◯	◯	◯
Person 4	◯	◯	◯	◯	◯
Person 5	◯	◯	◯	◯	◯

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	◯	◯	◯	◯	◯
Fahrrad / E-Bike	◯	◯	◯	◯	◯
Bus / Taxibus	◯	◯	◯	◯	◯
Bahn / Zug	◯	◯	◯	◯	◯
Eigenen Pkw / Dienstwagen	◯	◯	◯	◯	◯
Carsharing	◯	◯	◯	◯	◯
Fahrgemeinschaft	◯	◯	◯	◯	◯
[ ]	◯	◯	◯	◯	◯

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.)	◯	◯	◯	◯	◯
Fahrrad / E-Bike	◯	◯	◯	◯	◯
E-Scooter	◯	◯	◯	◯	◯
Schulbus	◯	◯	◯	◯	◯
Bahn / Zug	◯	◯	◯	◯	◯
Selbstfahrer*in eines motorisierten Fahrzeugs (Auto, Motorrad, Moped)	◯	◯	◯	◯	◯
Anderes Verkehrsmittel [ ]	◯	◯	◯	◯	◯

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".

- ☐ Rieselfelder Appelhülsen / Steverlandroute
- ☐ Bürgerzentrum Schulze Frenking
- ☐ Mühle Schulze Westerrath
- ☐ Spielplätze / Parks
- ☐ Longinusturm
- ☐ Historischer Ortskern Nottuln
- ☐ Jugendherberge
- ☐ Wellebad / Hallenbad
- ☐ Hof Schoppmann
- ☐ Kirchliche Einrichtungen
- ☐ Jugendtreff Nottuln
- ☐ Sporteinrichtungen (Sportplätze & -hallen)
- ☐ Gastronomie
- ☐ Andere Freizeiteinrichtungen

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, dass unterhalb nicht als Auswahlmöglichkeit zur Verfügung steht, dann tragen Sie dieses Verkehrsmittel bitte in den vorgesehenen Eingabebereich bei "Anderes Verkehrsmittel" ein.

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad / E-Bike
- ☐ Bus / Taxibus
- ☐ Anderes Verkehrsmittel
- ☐ Bürgerbus
- ☐ Bahn / Zug
- ☐ Carsharing
- ☐ Fahrgemeinschaften
- ☐ Auto
- ☐ Taxi

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	◯	◯	◯	◯	◯
Radverkehr	◯	◯	◯	◯	◯
Busverkehr	◯	◯	◯	◯	◯
Bahnverkehr	◯	◯	◯	◯	◯
Alternative Mobilitätsangebote (Sharing-Angebote, Mikromobilität etc.)	◯	◯	◯	◯	◯

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
- ◯ Fahrtzeit (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 Schapdetten 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	◯	◯	◯	◯	◯
Trennung des Fußverkehrs und des Radverkehrs	◯	◯	◯	◯	◯
Breite der Fuß- / Radwege	◯	◯	◯	◯	◯
Oberflächenqualität	◯	◯	◯	◯	◯
Beleuchtung	◯	◯	◯	◯	◯
Querungshilfen	◯	◯	◯	◯	◯
Verfügbarkeit von Sitzmöglichkeiten	◯	◯	◯	◯	◯
Barrierefreiheit	◯	◯	◯	◯	◯
Verfügbarkeit & Qualität von Fahrradabstellanlagen	◯	◯	◯	◯	◯
Verbindung der Ortsteile untereinander (zu Fuß / per Fahrrad)	◯	◯	◯	◯	◯

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.

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

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	◯	◯	◯	◯	◯
Taktung / Betriebszeit	◯	◯	◯	◯	◯
Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	◯	◯	◯	◯	◯
Verknüpfung von öffentlichen Mobilitätsangeboten	◯	◯	◯	◯	◯
(Fahrgast-) Informationen (u.a. Fahrzeiten, Informationen zu Störungen, Verspätungen etc.)	◯	◯	◯	◯	◯
Barrierefreiheit (Fahrzeug / Zug & Umfeld der Haltestelle)	◯	◯	◯	◯	◯
Verbindung der Ortsteile untereinander (mit Bus / Zug)	◯	◯	◯	◯	◯
Fahrpreis	◯	◯	◯	◯	◯

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	◯	◯	◯	◯	◯
Bessere Abstimmung / Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr	◯	◯	◯	◯	◯
Taktverdichtung des Busverkehrs	◯	◯	◯	◯	◯
Bessere Parkmöglichkeiten am Bahnhof	◯	◯	◯	◯	◯
Fahrradabstellanlagen an den (zentralen) Bushaltestellen	◯	◯	◯	◯	◯
Erweiterung der Bedienzeit	◯	◯	◯	◯	◯
Beschleunigung des Busverkehrs	◯	◯	◯	◯	◯
Verbesserung der Barrierefreiheit	◯	◯	◯	◯	◯
Verbesserung des Komforts	◯	◯	◯	◯	◯
Schaffung eines Angebots an meinem Wohnort	◯	◯	◯	◯	◯
Verbesserung der Erreichbarkeit meines Arbeitsplatzes	◯	◯	◯	◯	◯
Verbindungen innerhalb Nottulns	◯	◯	◯	◯	◯
Anderer Grund [ ]	◯	◯	◯	◯	◯

Öffentlicher Verkehr (3)

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

◯ alle 2 Stunden
◯ alle 1,5 Stunden
◯ stündlich
◯ halbstündlich
◯ viertelstündlich

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	○	○	○	○	○
Bereitstellung eines Bikesharing-Angebots	○	○	○	○	○
Bereitstellung eines E-Scooter-Sharing-Angebots	○	○	○	○	○
Bessere Verknüpfung von Bus / Zug	○	○	○	○	○
Bau / Ausweisung von Mobilstationen	○	○	○	○	○
Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen / Bahnhöfen	○	○	○	○	○
Bereitstellung / Ausweitung Carsharing	○	○	○	○	○
Sonstiges [ ]	○	○	○	○	○

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.

- ☐ Aushangfahrplan
- ☐ Bikesharing
- ☐ Ladesäule für E-Fahrzeuge
- ☐ Digitale Fahrgastinformation (DFI)
- ☐ Lastenfahrräder
- ☐ Ladesäule für E-Bikes / Pedelecs
- ☐ Pkw-Stellplätze
- ☐ E-Scooter-Sharing
- ☐ Gastronomie / Kiosk
- ☐ Carsharing
- ☐ Taxistand
- ☐ Gepäckschließfächer
- ☐ Radabstellanlagen
- ☐ Haltepunkt für Fernbusse
- ☐ Self-Service-Dienstleistungen (bspw. Geldautomat, Paketstation, Fahrrad-Zubehör, Reparaturbedarf)
- ☐ Sonstige Ausstattungselemente [ ]

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.)	◯	◯	◯	◯	◯
Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)	◯	◯	◯	◯	◯
Bei besserem ÖPNV-Angebot	◯	◯	◯	◯	◯
Bei günstigerem ÖPNV	◯	◯	◯	◯	◯
Bei Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	◯	◯	◯	◯	◯
Bei Schaffung eines attraktiven Sharing-Angebots	◯	◯	◯	◯	◯
Einführung / Erhöhung Parkgebühren	◯	◯	◯	◯	◯
Vorhandensein einer Mobilstation	◯	◯	◯	◯	◯
Kein Verzicht	◯	◯	◯	◯	◯
Reduktion der Parkhöchstdauer	◯	◯	◯	◯	◯
Wenn weniger Parkplätze vorhanden sind	◯	◯	◯	◯	◯
Andere Gründe [ ]	◯	◯	◯	◯	◯

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 Bartlett
Mobilitätsmanager
02502 - 942-353
bartlett@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
- ☐ Schapdetten

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

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	
Anteil der Mitarbeitenden mit Wohnort außerhalb der Gemeinde Nottuln	

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						
Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden mit Wohnort außerhalb der Gemeinde Nottuln						

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)		
An fast allen Tagen der Woche (3-4 mal pro Woche)		
An wenigen Tagen in der Woche (1-2 mal pro Woche)		
Arbeit im Homeoffice (0 mal pro Woche / in Ausnahmefällen)		

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	○	○	○	○	○	○
Bahnverkehr	○	○	○	○	○	○

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		
Pkw mit Lademöglichkeit		
Fahrradabstellanlagen		
Fahrradabstellanlagen mit Überdachung		

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.

- Pendlerverkehr (eigene Mitarbeitende)
- Dienstfahrten
- Logistikverkehr (Belieferungen zum Standort)
- Logistikverkehr (Versand eigener Waren)
- Besucher*innen- bzw. Kunden*innen-Verkehr

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)	◯	◯	◯	◯	◯
JobTicket (vergünstigtes ÖPNV-Ticket)	◯	◯	◯	◯	◯
Fahrradabstellmöglichkeiten	◯	◯	◯	◯	◯
Portal zur Absprache von Fahrgemeinschaften	◯	◯	◯	◯	◯
Firmenwagen	◯	◯	◯	◯	◯
Lademöglichkeit E-Pkw	◯	◯	◯	◯	◯
Lademöglichkeit Pedelec	◯	◯	◯	◯	◯
Carsharing Kooperation	◯	◯	◯	◯	◯

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 (Fahrtenangebot & Taktung)
☐ "Zubringer"-Angebote zu nächstgelegenem Bahnhaltepunkt
☐ 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; o gleichbleibend; - nimmt ab; -- nimmt stark ab

	++	+	o	-	--	spielt keine Rolle
Fußverkehr	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Radverkehr	◯	◯	◯	◯	◯	◯
ÖPNV	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Fahrgemeinschaften	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Pkw mit E-Antrieb	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Pkw mit Wasserstoffantrieb	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Geteilter Fahrzeugpool / Carsharing	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Einsatz von Videokonferenzen	◯	◯	◯	◯	◯	◯

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	▸ 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	▸ 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	▸ 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	▸ Nottuln, Rhodeplatz ▸ Coesfeld, Lambertikirche ▸ Coesfeld, Bahnhof
POI's in Nottuln	▸ Alter Hof Schoppmann, Nottuln-Darup ▸ Historischer Ortskern, Nottuln
Fahrgastzahlen	▸ keine Daten vorhanden
Anmerkungen	▸ Fährt teilweise als Taxibus (T1) ohne Voranmeldung ▸ Ergänzende Fahrten Nottuln, Rhodeplatz – Darup, Mitte: o Mo-Fr: 22:03 ▸ Ergänzende Fahrten Darup, Mitte – Nottuln, Rhodeplatz: o 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 Gemeindegebiet	8
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: o 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	▸ Appelhülsen, Bahnhof ▸ Appelhülsen, Kreuzung ▸ Appelhülsen, P&R-Platz ▸ Nottuln, Rhodeplatz
POI's in Nottuln	▸ 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 – Notuuln: 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: o Eine zusätzliche Abendfahrt (660) fährt immer, ohne Vorbestellung (nur bis Rorup, Kirchplatz) o Eine zusätzliche Morgenfahrt fährt mit Haltestellen in anderer Reihenfolge und teilweise ohne Einstieg ▸ Strecke Darup – Dülmen o 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	▸ 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	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.

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:

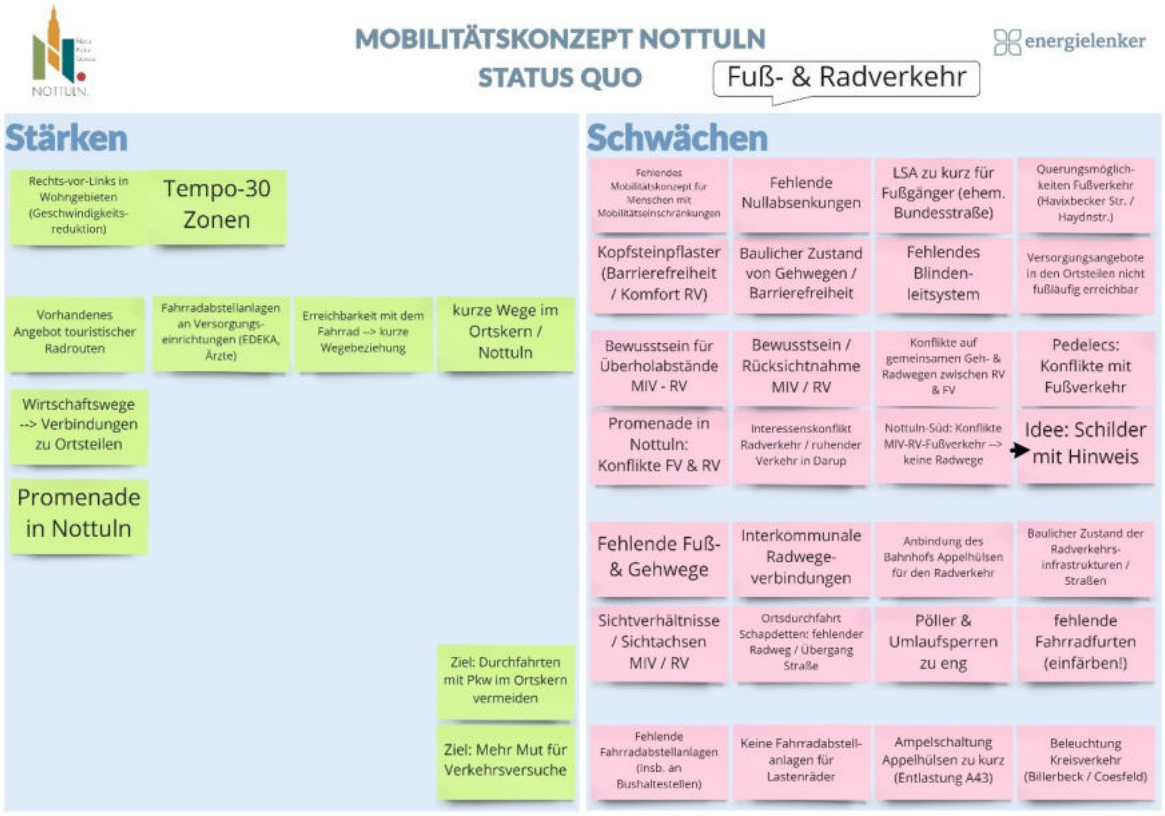
	Legden – Münster				Münster – Legden			
	Start	Ende	Fahrten	Takt	Start	Ende	Fahrten	Takt
Sa	17:45[18] 19:43[19] 21:36[20]	03:36	6	120 min	19:17	03:17	5	120 min

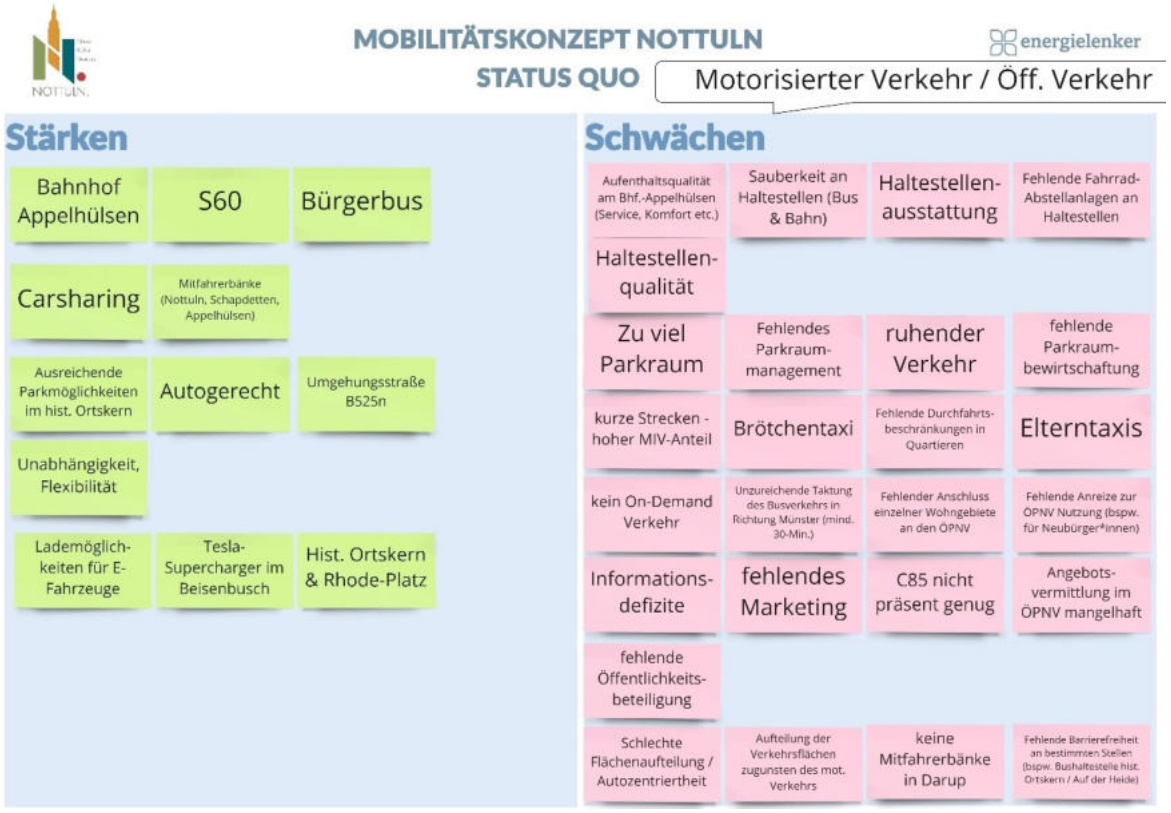
Anzahl Haltestellen auf Nottulner Gemeindegebiet	12
Verknüpfungspunkte	Münster, Hbf Münster, P+R Nieberdingsstr. Bösensell, Kreuzung Appelhülsen, P&R-Platz Nottuln, Rhodeplatz Coesfeld, Bahnhof Coesfeld, Schulzentrum Holtwick, Münstermann Legden, Dorf Münsterland
POI's in Nottuln	Historischer Ortskern, 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



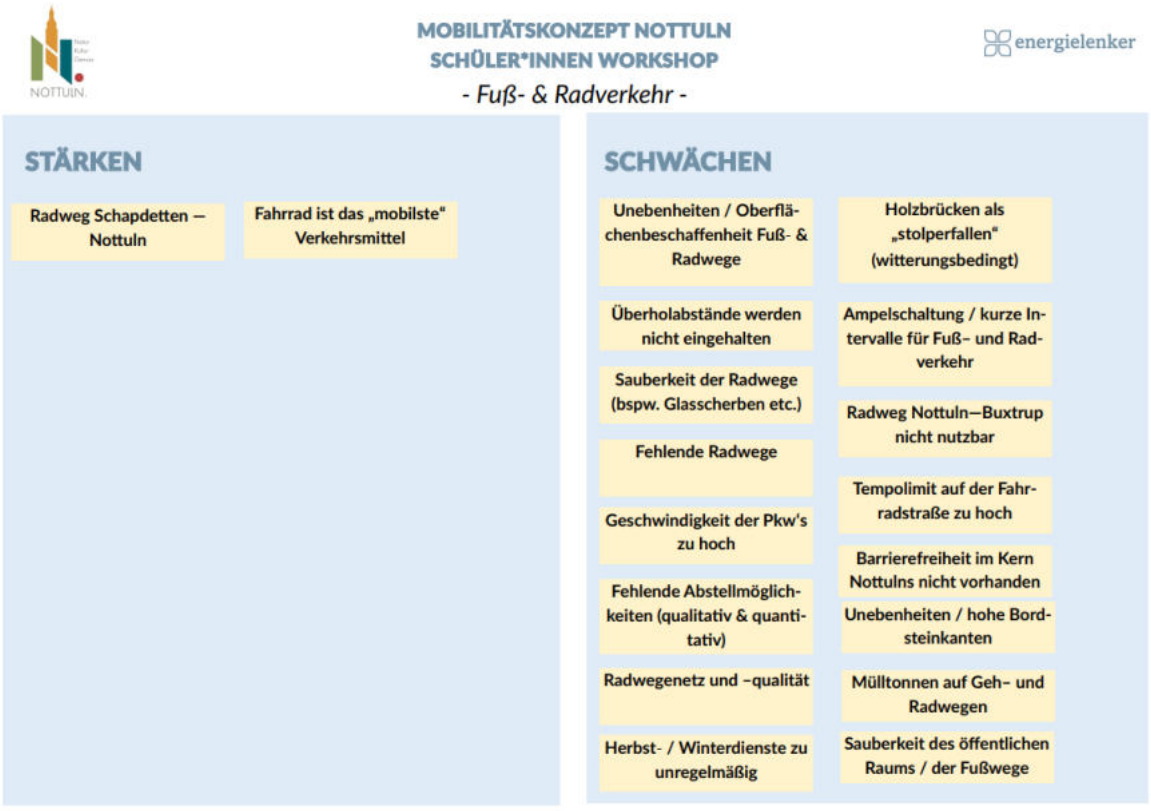


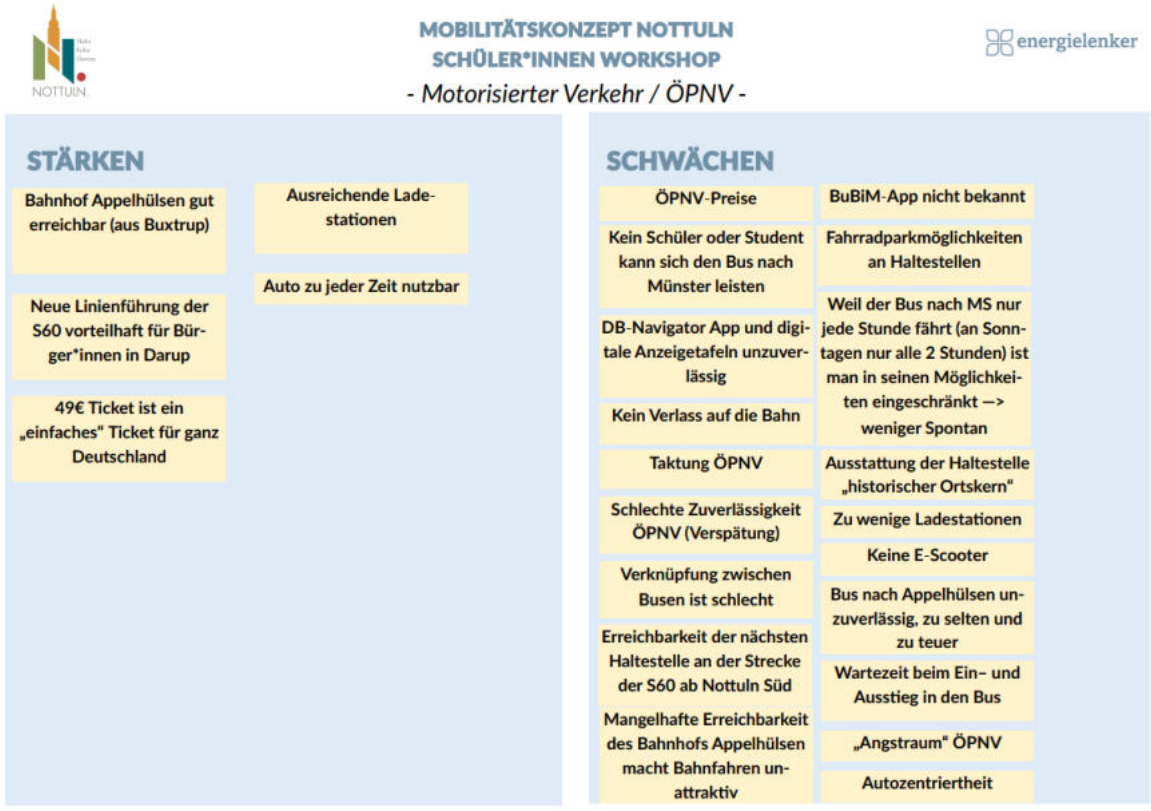
Anhang 5 – Ergebnisse Unternehmensworkshop

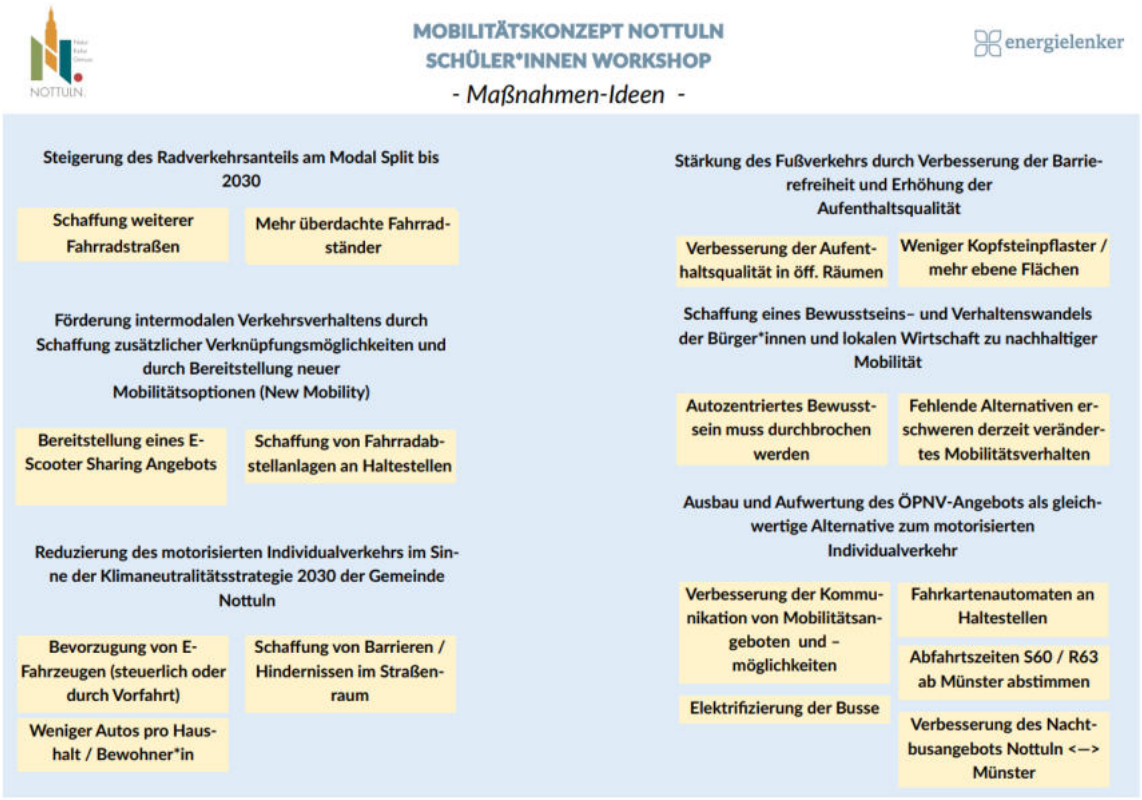




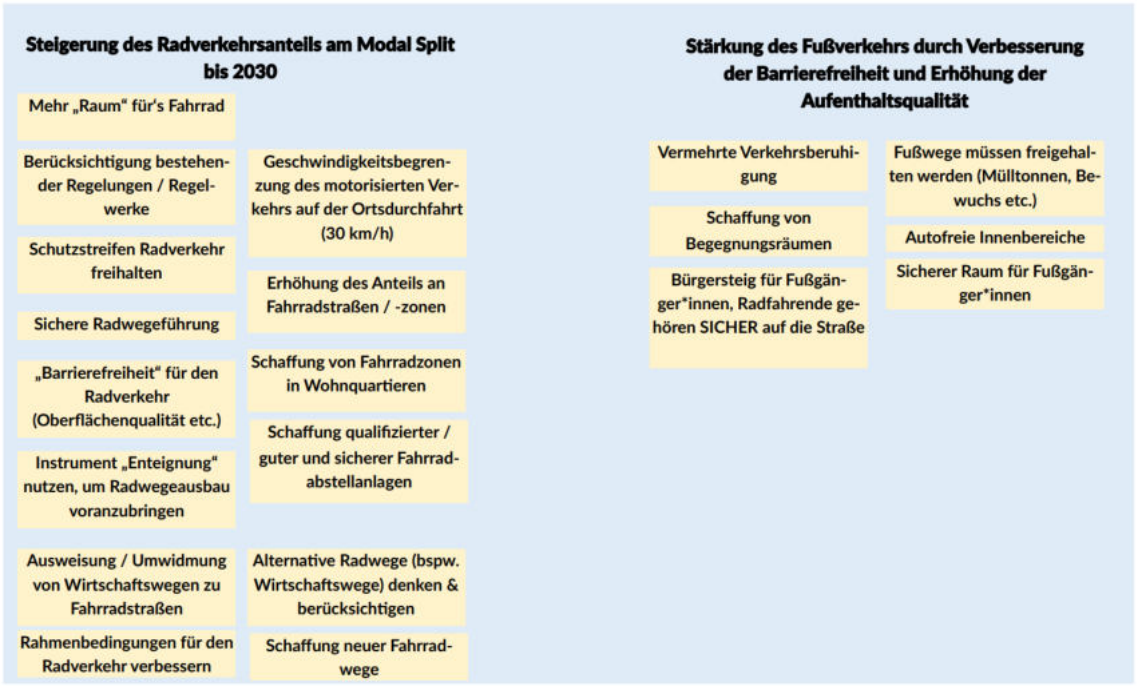
*Anhang 6 – Ergebnisse Schüler*innen-Workshop*







Anhang 7 – Ergebnisse Maßnahmen-Workshop



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

- Errichtung von Einbahnstraßen in Wohnquartieren und Freigabe der beidseitigen Einfahrt für den Radverkehr
- Autofreier Ortskern (überall wo Kopfsteinpflaster ist)
- Durchfahrtsverbote
  - Kurze Straße
  - Bodelschwinghstraße
- Umrüstung der Lichtsignalanlagen an der Dülmener Str. zu Anforderungsampeln und Einführung von „rechts-vor-links“
- „Shared Space“
  - Historischer Ortskern
  - Neubaugebiete
- Reduktion von Parkraum
- Effizientere Verkehrsanbindung von neuen Wohnquartieren
- „Schleichwege“ Nutzung verbieten / Durchfahrt verbieten
- Einbahnstraßenregelung Bodelschwinghstraße
- Vermehrte Einzeichnung von Parkflächen entlang öffentlicher Straßen—analog zur Burgstraße
- Einführung weiterer Tempo-30-Zonen
- Parkraummanagement

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

- C85-Anschluss Darup (ohne Umstieg)
- Anbindung Bhf.-Appelhülsen zu jeder Zeit aus jedem Ortsteil der Gemeinde Nottuln
- Schaffung der Mindestausstattung an der Haltestelle „Historischer Ortskern“
  - Witterungsschutz
  - Sitzgelegenheit
- Taktverdichtung im ÖPNV auf 30-Min
- Verbesserte Verknüpfung Bus / Zug
- Ausweitung des Bedienzeitraums der C85
- Verlegung Haltestelle „Historischer Ortskern“ in beide Fahrtrichtungen
- Schaffung eines „Ring-Verkehrs“ zwischen den Ortsteilen

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

- Bikesharing (ggf. in Kooperationen mit lokalen Geschäften)
- Schaffung niedrigschwelliger, alternativer Verkehrsangebote
- Schaffung einer Fahrradabstellanlage an der Haltestelle „Historischer Ortskern“
- Schaffung von Carsharing-Standorten in Wohn- / Neubauquartieren
- Aufstellung der „Fahrradflunder“
- Schaffung eines „Rikscha-Shuttle-Angebots“ in allen Ortsteilen
- Lastenradsharing
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Carsharing-Stationen

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

- Intensivierung Öffentlichkeitsarbeit „Tu gutes und rede darüber“
- Offenheit für Verkehrsversuche
- Straßensperrungen zu Schulbeginn / -ende
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad / Fußverkehr (ggf. unter Einbindung lokaler Vereine, Persönlichkeiten o.ä.)
- Einbindung der Gemeinde in die Öffentlichkeitsarbeit und Nutzung der Multiplikatorwirkung
- Verbesserte / intensivere Kommunikation vorhandener Förderprogramme
- Loslösen von der „Autozentriertheit“
- Visionen möglich machen
- Durchführung von Aktionstagen / -wochen zu nachhaltiger Mobilität
- Gemeinde als Vorbild
- Dialog mit allen Verkehrsteilnehmenden
- Zielgruppenansprache und Sensibilisierung
- Zielgruppenspezifische Kommunikation & Maßnahmenbewerbung
- Infotafeln / - screens an Bushaltestellen / Ampeln mit kleinen Hinweisen
- Kampagnen / Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- „Nudges“ / „Anstupser“ / Push- & Pull-Maßnahmen

Ö 3.1 Natur Kultur Genuss NOTTULN.

energielenker
Für Klima und Zukunft



MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE NOTTULN

ANLAGE 1

-

MASSNAHMENKATALOG

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

Natur
Kultur
Genuss
NOTTULN.

energielenker

Lesehinweis

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

INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS VI

ABBILDUNGSVERZEICHNIS VII

1 EINLEITUNG 1

2 SOLL-VISION DER ZUKÜNFTIGEN MOBILITÄT 1

3 MAßNAHMENKATALOG 5

3.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG 9

3.2 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD FUßVERKEHR 13

3.3 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR 23

3.4 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOTORISIERTER INDIVIDUALVEREKHR 41

3.5 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR UND INTERMODALITÄT 55

3.6 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOBILITÄTSMANAGEMENT 73

4 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN 81

5 QUELLENVERZEICHNIS 83

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsfelder 5
Tabelle 2: Maßnahmenübersicht und Grundlage 5
Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen 9
Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung 11
Tabelle 5: Priorisierungsschlüssel Maßnahmenpriorisierung 12
Tabelle 6: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr 13
Tabelle 7: Auswahl unzureichender Fußwegeverbindungen 16
Tabelle 8: Potenzielle Standorte für weitere Querungshilfen 21
Tabelle 9: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr 23
Tabelle 10: Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungselemente 28
Tabelle 11: Breitenmaße Radverkehrsanlagen 32
Tabelle 12: Vorschläge Fahrradstraßen Nottuln 33
Tabelle 13: Lücken im Radwegenetz Nottuln 37
Tabelle 14: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr 41
Tabelle 15: Verkehrsberuhigende Maßnahmen 43
Tabelle 16: Potenzielle Straßen für Geschwindigkeitsreduktionen 53
Tabelle 17: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr / Intermodalität 55
Tabelle 18: Übersicht potenzielle Mobilstationen in Nottuln 59
Tabelle 19: Übersicht Ausstattungsmerkmale zentrale Haltestellen 61
Tabelle 20: Änderungsvorschläge N8 65
Tabelle 21: Soll-Zustand des zukünftigen ÖPNV 71
Tabelle 22: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement 73
Tabelle 23: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung 81

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Elemente des Fußverkehrs in der Gemeinde Nottuln 13
Abbildung 2: Mängel der Fußwege in Schapdetten (li.) und Appelhülsen (re.) 15
Abbildung 3: Elemente der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (li. Schapdetten; re. Appelhülsen) 17
Abbildung 4: Querungsmöglichkeiten in Nottuln (li. nicht-barrierefrei; re. barrierefrei) 19
Abbildung 5: Elemente des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln 23
Abbildung 6: Fahrradabstellanlage an der Grundschule Appelhülsen (li.) und am Rupert-Neudeck-Gymnasium in Nottuln (re.) 25
Abbildung 7: Fahrradabstellanlagen in Nottuln (li. nicht qualitativ und sicher; re. qualitativ und sicher) 27
Abbildung 8: Einfädelungshilfen für den Radverkehr in der Gemeinde Nottuln 29
Abbildung 9: Mangelhafte Oberflächenqualität von Radwegen in Nottuln 31
Abbildung 10: Fahrradstraße in Nottuln 33
Abbildung 11: Ist-Zustand Dülmener Str. (im Streckenabschnitt Steinstr. / Sankt-Amand-Montrond-Str.) 35
Abbildung 12: Prinzipskizze Neukonzeptionierung Dülmener Str. 36
Abbildung 13: Führung des Radverkehrs in der Gemeinde Nottuln 39
Abbildung 14: Elemente des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde Nottuln 41
Abbildung 15: Parkflächen in Nottuln und Möglichkeiten der Umwidmung 45
Abbildung 16: Elemente des ruhenden Verkehrs in der Gemeinde Nottuln 47
Abbildung 17: Ladeinfrastruktur in Nottun 51
Abbildung 18: Elemente des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Nottuln 55
Abbildung 19: Potenzielle Standorte für Mobilstationen in Nottuln 59
Abbildung 20: Beispiel Mobilitätsmonitor Nottuln Rhodeplatz 67
Abbildung 21: Haltestelle Rhodeplatz 69
Abbildung 22: Elemente des Mobilitätsmanagements in der Gemeinde Nottuln 73
Abbildung 23: Temporäres Stadtmobiliar 75

1 EINLEITUNG

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

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

2 SOLL-VISION DER ZUKÜNFTIGEN MOBILITÄT

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

„Gemeinsam bewegen wir uns in die Zukunft!“

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

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

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

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

Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030

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

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

Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhatliger 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 sensibislisiert 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 Mobilitätsmangement bei den Unternehmen vermehrt zu etablieren.

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

3 MAßNAHMENKATALOG

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

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

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsfelder

[Eigene Darstellung]

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

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

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht und Grundlage

[eigene Darstellung]

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

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

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

In den nachfolgenden Kapiteln 3.1-3.6 werden alle Maßnahmen weiterführend beschrieben und bewertet. Jede Einzelmaßnahme wird dabei in Form eines Steckbriefes dargestellt, der einheitlich folgenden Aufbau vorweist:

MAßNAHMENTITEL	NR.

LEITZIEL	Strategische Zielsetzung der Maßnahme
ZIELGRUPPE	Angesprochene Zielgruppe(n)
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme

Ausgangssituation

Beschreibung der derzeitigen Situation / des Handlungsbedarfs

Maßnahme

Inhaltliche Kurzbeschreibung der Maßnahme

Handlungsschritte	Nennung der erforderlichen Handlungs- / Umsetzungsschritte
Verantwortung / Akteure	Nennung der für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlichen Akteure
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▸ Nennung von Möglichkeiten der Maßnahmenfinanzierung und bestehende Fördermöglichkeiten
Kosten	Abschätzung der Umsetzungskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	Bewertung der Umsetzungskosten
Umsetzbarkeit	Bewertung der Umsetzbarkeit
Auswirkungen	Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der Maßnahme
Umsetzungsdauer	Bewertung der voraussichtlichen Umsetzungsdauer
Priorisierung	Abschließende Priorisierung der Maßnahme (Querschnitt der Bewertungen aus Kosten, Auswirkungen und Umsetzungsdauer)

3.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG

Weiterführend erfolgt eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen anhand folgender Bewertungskriterien:

Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen
[eigene Darstellung]

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

Bewertungsschema Umsetzungsdauer					
	Sehr kurzfristig	**Kurzfristig**	**Mittelfristig**	**Langfristig**	**Strategisch**
Umsetzungsdauer					

Bewertungsschema Priorisierung					
	Sehr gering	**Gering**	**Mittel**	**Hoch**	**Sehr hoch**
Priorisierung	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★

Kosten

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

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

Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität

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

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

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

Umsetzbarkeit

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

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

Umsetzungsdauer

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

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

Priorisierung

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

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

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

Beispielrechnung:

Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung

[eigene Darstellung]

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

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

Tabelle 5: Priorisierungsschlüssel Maßnahmenpriorisierung
[eigene Darstellung]

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

3.2 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD FUßVERKEHR

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

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



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

Tabelle 6: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr

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

Verbesserung der Fußwege im Gemeindegebiet	F1
LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

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

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

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

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



Abbildung 2: Mängel der Fußwege in Schapdetten (li.) und Appelhülsen (re.)

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

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

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

Tabelle 7: Auswahl unzureichender Fußwegeverbindungen

[eigene Darstellung]

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure

- Straßenbaulastträger
  - Gemeinde Nottuln
  - Anwohner*innen

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

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

Kosten

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	F2
LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Tourist*innen
POTENZIAL	Indirekter und direkter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

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

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



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

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

Maßnahme

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

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

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

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

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

Handlungsschritte

- Priorisierung von Orten / Stellen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Beschlussvorlage / Beschlussfassung
- Gestaltungskonzept / Umsetzungsplanung
- Ausführung

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
  - Heimatverein(e)
  - Kirchengemeinden
  - Sponsoren
  - Anwohner*innen
  - (ggf. Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel Gemeinde Nottuln
- Sponsorengelder
- Stadtmobiliar kann testweise über das Zukunftsnetz Mobilität NRW bezogen werden

Kosten

- Beschaffungskosten: Bspw.:
  - Bank (500-1.000 €)
  - Mülleimer (200-500 €)
  - Pflanzkübel (500-2.000 €)
  - Spielgeräte (1.000-5.000 €)
- Tiefbau- / Umbaukosten
- Instandhaltungskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Barrierefreie Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs im gesamten Gemeindegebiet	F3
LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Mobilitätseingeschränkte Personen, Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

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

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

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



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

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

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

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

ist sowohl eine uneingeschränkte Berollbarkeit[1] als auch die Sicherheit, Auffindbarkeit und Nutzung für Menschen mit Sehbehinderungen zu gewährleisten.

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

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

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

Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	F4
LEITZIEL	Stärkung des Fußverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Mobilitätseingeschränkte Personen, Radfahrer*innen
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs

Ausgangssituation

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

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

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

Maßnahme

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

Tabelle 8: Potenzielle Standorte für weitere Querungshilfen

[eigene Darstellung]

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

3.3 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD RADVERKEHR

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

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



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

Tabelle 9: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

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

Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an Schulen	R1
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Schüler*innen; Lehrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehrs

Ausgangssituation

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

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



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

[eigene Aufnahmen]

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

Maßnahme

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Schaffung qualitativer und sicherer Fahrradabstellanlagen an öff. Einrichtungen und Plätzen	R2
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des Radverkehr

Ausgangssituation

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

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



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

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

Maßnahme

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

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

Tabelle 10: Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungselemente

Wichtigkeit	Art der Abstellanlage / Ausstattungselemente	Mögliche Standorte
I	▸ Fahrradbox / Fahrradkäfig ▸ Anlehnbügel & Überdachung ▸ Ggf. Ladeinfrastruktur	▸ Bahnhof Appelhülsen ▸ Haltestelle „Rhodeplatz“ ▸ P+R an der A43
II	▸ Anlehnbügel & Überdachung	▸ Haltestelle „Historischer Ortskern“ ▸ Hallenbad / Sportplätze
III	▸ Anlehnbügel	▸ Kirchvorplätze ▸ Friedhöfe ▸ Wanderparkplätze ▸ Historischer Ortskern / Stiftsplatz ▸ (Lebensmittel-) Einzelhandel

Handlungsschritte

- Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte
- Festlegung von Zuständigkeiten
- Sukzessiver Ausbau und Qualitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen
- Instandhaltung und Pflege

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
  - DB Station & Service AG
  - Straßenbaulastträger
  - Lokaler Einzelhandel / Unternehmen
  - Eigentümer / Öff. Einrichtungen

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel der Gemeinde Nottuln
- Eigenmittel der Akteure
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Förderquote: Maximal 80 %)

Kosten

Investitions- und Unterhaltungskosten

- Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage
- Fahrradüberdachung (je Modell und Größe): ca. 7.500 – 15.000 € / Stk. zzgl. Montage
- Fahrradgarage (für ein Fahrrad): ca. 1.000-1.500 € / Stk. zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Schaffung von Einfädelungshilfen für den Radverkehr an relevanten Stellen im Gemeindegebiet	R3
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Einfädelungshilfen an relevanten Stellen

Ausgangssituation

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

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

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

Maßnahme

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



Abbildung 8: Einfädelungshilfen für den Radverkehr in der Gemeinde Nottuln

[eigene Aufnahmen]

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

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

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

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

Eine erste Übersicht, wie eine Lösung erfolgen kann, kann dem Handlungsleitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität“ der AGFS NRW entnommen werden[2].

Handlungsschritte

- Priorisierung von Standorten
- Festlegung von Zuständigkeiten
- Abstimmung mit Straßenbaulastträger
- Beschlussfassung & Umsetzungsplanung
- Umsetzung

Verantwortung / Akteure

- Straßenbaulastträger
  - Gemeinde Nottuln

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Förderquote: Maximal 50 %)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)

Kosten

Planungs- und Investitionskosten

- Abhängig von der Art der Einfädelungs- / Querungshilfe (Beschilderung / Fahrbahnmarkierung: mind. 250 € pro Stk.; Tiefbaukosten für Mittelinseln o.ä. > 20.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

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

Instandsetzung der Radwege / Oberflächenqualität	R4
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und Attraktivierung dessen durch Verbesserung der Radwege

Ausgangssituation

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

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



Abbildung 9: Mangelhafte Oberflächenqualität von Radwegen in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

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

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

Tabelle 11: Breitenmaße Radverkehrsanlagen

[eigene Darstellung nach FGSV 2010: ERA)

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

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

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

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

Handlungsschritte

- Bedarfsermittlung und Priorisierung
- Umsetzungsplanung und Ausführung
- Wartung und Instandhaltung
- Evaluation / Wirkungskontrolle

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Straßenbaulastträger
- Bürger*innen / Vereine und Verbände

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel der Gemeinde
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)

Kosten

- Planungs- / Investitionskosten, Instandhaltungskosten:
  - abhängig von Umfang der Maßnahmen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Schaffung weiterer Fahrradstraßen	R5
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr

Ausgangssituation

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

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

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



Abbildung 10: Fahrradstraße in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

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

Tabelle 12: Vorschläge Fahrradstraßen Nottuln

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

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

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

Handlungsschritte

- Identifizierung und Priorisierung von Abschnitten
- Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- Umsetzungsplanung
- Umsetzung und Instandhaltung
- Evaluation und ggf. Erweiterung

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
  - Straßenbaulastträger

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

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

Kosten

- Abhängig von Ausführung der Markierungsarbeiten
  - Ca. 30-35€ je Meter Fahrradstraße
  - (Kosten für die vorhandene Fahrradstraße 38.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Neukonzeptionierung der Dülmener Str. inkl. Nebenanlagen	R6
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Schüler*innen, Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr

Ausgangssituation

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

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

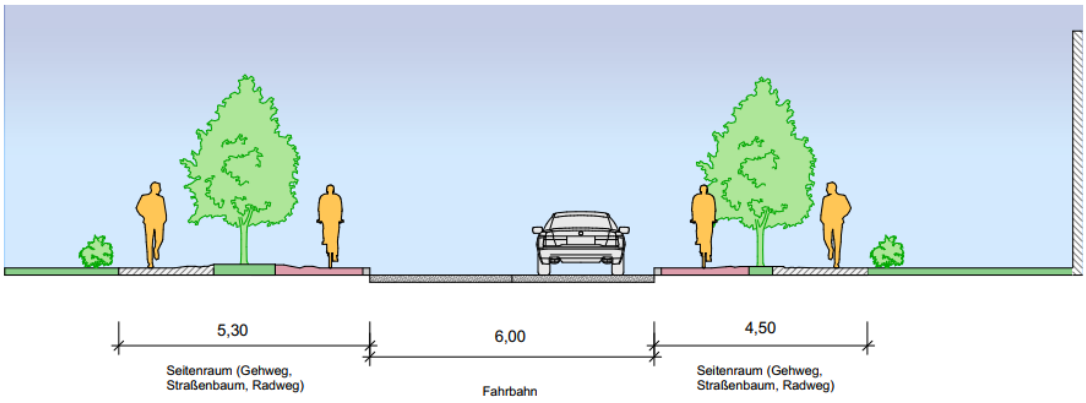


Abbildung 11: Ist-Zustand Dülmener Str. (im Streckenabschnitt Steinstr. / Sankt-Amand-Montrond-Str.)

[eigene Darstellung]

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

Maßnahme

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

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

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

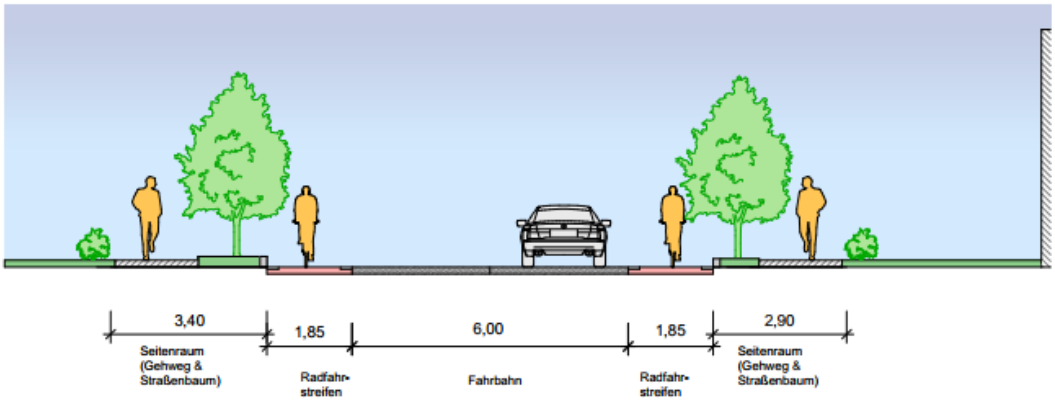


Abbildung 12: Prinzipskizze Neukonzeptionierung Dülmener Str.

[eigene Darstellung]

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Kreis Coesfeld
  - Ggf. externes Fachbüro

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

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

Kosten

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz	R7
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung des Radwegenetzes und indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen

Ausgangssituation

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

Maßnahme

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

Tabelle 13: Lücken im Radwegenetz Nottuln

[Eigene Darstellung]

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

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

Handlungsschritte

- Priorisierung der Lückenschlüsse / ggf. Aufnahme in Verkehrsentwicklungspläne o.ä.
- Abstimmungen mit Straßenbaulastträger
- Absprache mit Nachbarkommunen
- Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- Umsetzung
- Instandhaltung

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Straßenbaulastträger
  - Nachbarkommunen

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

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

Kosten

- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten und Unterhaltungskosten
- Radwegeneubau je nach Ausstattung (Beleuchtung, Oberflächenbelag, etc.) ca. 300-400 € pro Meter
- Möglicherweise Grunderwerbskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Änderung der Führungsform des Radverkehrs an relevanten Stellen	R8
LEITZIEL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis 2030
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs, indirekter Beitrag zur Attraktivierung des Radverkehrs

Ausgangssituation

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



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

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

Maßnahme

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

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

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

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

3.4 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOTORISIERTER INDIVIDUALVEREKHR

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

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



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

Tabelle 14: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

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

Verkehrsberuhigende Maßnahmen an kommunalen Straßen	M1
LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Erhöhung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs durch Verkehrsberuhigung und Reduktion der Treibhausgas-Emissionen durch niedrigere Geschwindigkeiten

Ausgangssituation

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

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

Maßnahme

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

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

Tabelle 15: Verkehrsberuhigende Maßnahmen

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Umwidmung von Parkflächen	M2
LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Reduktion von Parkraum; Direkter Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Indirekter Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Ausgangssituation

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



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

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

Maßnahme

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

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

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

Handlungsschritte

- Identifizierung möglicher Standorte
- Kontaktierung Straßenbaulastträger
- Umsetzungsplanung

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Straßenbaulastträger

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel der Gemeinde
- Ggf. Leih-Stadtmobiliar Zukunftsnetz Mobilität NRW für die testweise Nutzung

Kosten

- 5.000 – 10.000 € je CarBikePort
- 15.000 bis 20.000 € je Parklet

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Intensivierung / Einführung Parkraumbewirtschaftung	M3
LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch Regelung des ruhenden Verkehrs

Ausgangssituation

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

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



Abbildung 16: Elemente des ruhenden Verkehrs in der Gemeinde Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Einzeichnung von Parkflächen an öff. Straßen — M4

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

Ausgangssituation

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

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

Maßnahme

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

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

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

Handlungsschritte

- Identifizierung und Priorisierung möglicher Stellen für Parkflächenmarkierungen
- Kontaktierung Straßenbaulastträger & Straßenverkehrsbehörde
- Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- Umsetzungsplanung
- Einzeichnen von Parkflächen
- Wirkungskontrolle

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
  - Straßenbaulastträger
  - Straßenverkehrsbehörde

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel des Straßenbaulastträgers

Kosten

- 300 – 500€ je Parkplatz inkl. Beschilderung und Markierung

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	M5
LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivierung des elektrisch betriebenen Verkehrs

Ausgangssituation

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



Abbildung 17: Ladeinfrastruktur in Nottun

[eigene Aufnahme]

Maßnahme

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

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

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

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

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

Handlungsschritte

- Festlegung von Zuständigkeiten
- Finanzierungsplanung (ggf. gemeinsam mit Betreiber)
- Umsetzungsplanung
- Errichtung von Ladesäulen
- Betrieb und Wartung

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
  - Betreiber von Ladesäulen
  - (Straßenbaulastträger)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel der Gemeinde
- Eigenmittel des Betreibers
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität -

Kosten

- Investitionskosten je Ladesäule inkl. Tiefbau und Markierung ca. 15.000 €
- Betriebs- / Wartungskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Beteiligung der Gemeinde Nottuln an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“	M6
LEITZIEL	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Sinne der Klimaneutralitätsstrategie 2030
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmende
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung des MIV und den damit einhergehenden Emissionen

Ausgangssituation

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

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

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

Maßnahme

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

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

Tabelle 16: Potenzielle Straßen für Geschwindigkeitsreduktionen

[Eigene Darstellung]

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

3.5 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR UND INTERMODALITÄT

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



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

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

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

Ausbau des Carsharing-Angebots und Überprüfung von Standort-Änderungen	ÖV1
LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrer*innen
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen

Ausgangssituation

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

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

Maßnahme

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

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

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

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Carsharing-Anbieter
    - Straßenverkehrsbehörde

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel Anbieter (für Fahrzeug und Betrieb) ▸ Eigenmittel Gemeinde Nottuln (für Parkplatz und Beschilderung) ▸ Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)
Kosten	▸ Betriebskosten trägt der Anbieter ▸ Um einen kostendeckenden Betrieb von Carsharing-Fahrzeugen in Nottuln zu ermöglichen, sind ggf. Ankermieter zu identifizieren, um eine Grundauslastung der Fahrzeuge zu gewährleisten ▸ Kosten für Einrichtung von Car-Sharing Stellplätzen (ca. 1.000-3.000 € je Stellplatz für Markierung und Beschilderung)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★★

Schaffung von Mobilstationen in Nottuln	ÖV2
LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und direkter Beitrag zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Ausgangssituation

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

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





Abbildung 19: Potenzielle Standorte für Mobilstationen in Nottuln

[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

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

Tabelle 18: Übersicht potenzielle Mobilstationen in Nottuln

[Eigene Darstellung]

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

Darup, Mitte	▸ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ▸ Errichtung von Ladeinfrastruktur ▸ Etablierung von Sharing-Angeboten	★★☆
Schapdetten, Schule	▸ Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen ▸ Errichtung von Ladeinfrastruktur ▸ Etablierung von Sharing-Angeboten ▸ Barrierefreier Ausbau	★☆☆

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

Handlungsschritte

- Abschließende Priorisierung der Standorte
- Kontaktaufnahme weitere Akteure (u.a. Verkehrsbetriebe und DB)
- Umsetzungsplanung
- Beschlussvorlage & Beschlussfassung
- Umsetzung

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Verkehrsbetriebe / NWL
- DB Station & Service AG

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- **Mobilstationen**: Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
- **Mobilstationen**: Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)
- **Fahrradabstellanlagen**, Reparaturstation und Lastenrad-Sharing: Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)

Kosten

- Kosten variieren je nach Ausstattungselementen stark
  - Rhodeplatz: ca. 37.000 € (NWL-Gutachten)
  - Appelhülsen Bahnhof: ca. 48.400 € (NWL-Gutachten)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

Ausbau / Anpassung der zentralen Haltestellen im Gemeindegebiet	ÖV3
LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Ausgangssituation

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

Maßnahme

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

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

Folgende Haltstellen stehen im Fokus der Betrachtung:

Tabelle 19: Übersicht Ausstattungsmerkmale zentrale Haltestellen

[Eigene Darstellung]

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

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

Handlungsschritte

- Kontaktaufnahme Aufgabenträger Haltestellenausstattung (je nach Lage Kreis Coesfeld oder Landesbetrieb Straßen.NRW)
- Identifizierung und Priorisierung von Haltestellen
- Finanzierungsplanung
- Umsetzungsplanung

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Kreis Coesfeld / Landesbetrieb Straßen.NRW
- Verkehrsbetriebe

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)

Kosten

- Tiefbau einer Haltestelle >35.000€, je nach Zustand des Bauraums
- Hochbau (Witterungsschutz) ca. 10.000€
- Beschilderung und weitere Ausstattung 1000 – 2000€ je nach Umfang der Ausbaumaßnahme
- Fahrradabstellanlage ca. 150-200€ je Bügel excl. Überdachung
- Digitale Fahrgastinformation (Bus): ca. 30.000 € / Stk. je nach Ausstattung und Leistungsumfang

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Anpassung der C85 — ÖV4

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

Ausgangssituation

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

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

Maßnahme

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

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

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Gemeinde Senden
- Kreis Coesfeld

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

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

Kosten

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Verbesserung des Nachtbus-Angebots zwischen Nottuln und Münster	ÖV5
LEITZIEL	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV-Angebots als gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV

Ausgangssituation

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

Maßnahme

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

Tabelle 20: Änderungsvorschläge N8

[Eigene Darstellung]

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure

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

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▸ Die Finanzierung des Nachtbusses wird anteilig durch die beteiligten Kommunen gewährleistet.
Kosten	▸ Personalkosten ▸ Betriebskosten / ggf. Kosten für die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge ▸ Mindestens Verdopplung der aktuellen Kosten, da das aktuelle Fahrtenangebot bei Umsetzung aller Änderungsvorschläge mehr als verdoppelt wird.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Installation von „multimodalem Routing“ an den Mobilstationen / weiteren zentralen Orten	ÖV6
LEITZIEL	Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens durch Schaffung zusätzlicher Verknüpfungsmöglichkeiten und durch Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen (New Mobility)
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Verbesserung des multimodalen Angebots im ÖPNV

Ausgangssituation

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

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

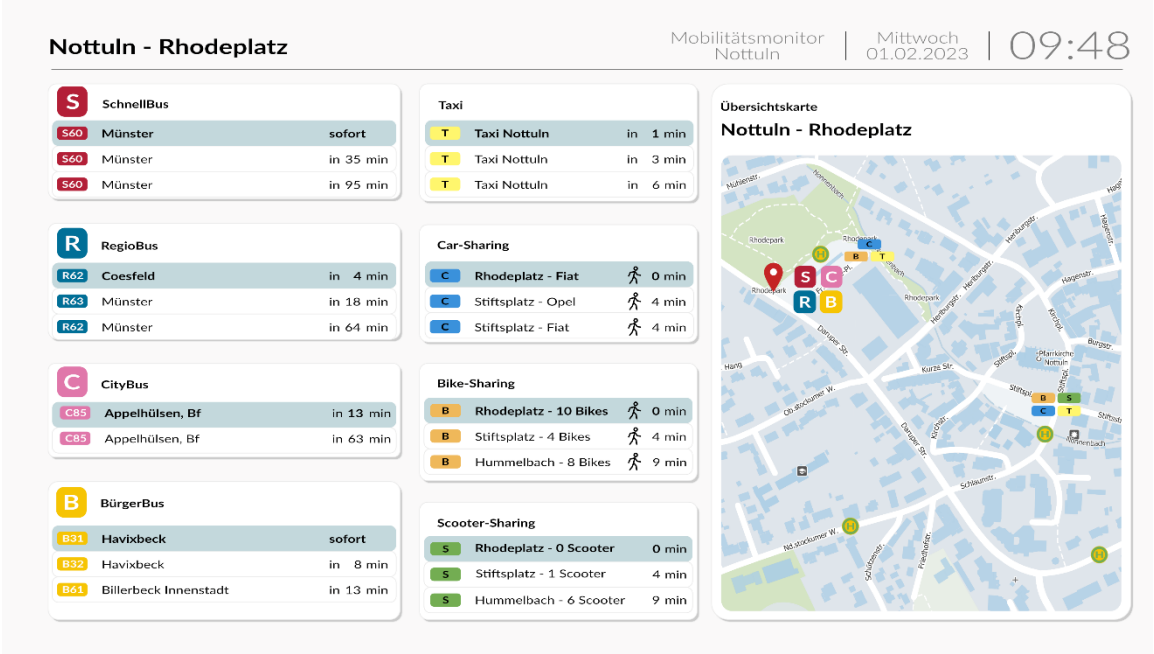


Abbildung 20: Beispiel Mobilitätsmonitor Nottuln Rhodeplatz

[eigene Darstellung]

Maßnahme

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

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

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

Handlungsschritte

- Identifizierung von potenziellen Standorten
- Bilateraler Austausch mit potenziellen Anbietern
- Finanzierungsplanung
- Beschlussvorlage & Beschlussfassung
- Umsetzung
- Evaluation

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Anbieter von multimodalem Routing (Software & Hardware)
- Alle weiteren Mobilitätsdienstleister

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

Kosten

- Kosten für Hardware (ca. 2.000-5.000 € je Monitor)
- Kosten für Software

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

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

Ausgangssituation

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



Abbildung 21: Haltestelle Rhodeplatz
[eigene Aufnahme]

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

Maßnahme

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

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

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

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

Ausweitung von Bus-Linien in Nachbarkommunen — ÖV8

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

Ausgangssituation

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

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

Maßnahme

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

Tabelle 21: Soll-Zustand des zukünftigen ÖPNV

[eigene Darstellung]

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

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

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

Handlungsschritte

- Bedarfsermittlung und Priorisierung möglicher Buslinien zur Ausweitung
- Kontaktaufnahme Kreis Coesfeld
- Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- Planung der Wegestrecken und ggf. Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten
- Prüfung der Finanzierung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation

Verantwortung / Akteure

- Gemeinde Nottuln
- Kreis Coesfeld
  - Nachbarkommunen
  - Verkehrsunternehmen

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel der beteiligten Kommunen
- ÖPNV-Pauschale des Landes Nordrhein-Westfalen (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW)

Kosten

- Personalkosten u. Betriebskosten
  - RegioBus in Richtung Dülmen: vorauss. > 300.000 €
- Ggf. Kosten für Anschaffung neuer Busse

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★

3.6 MAßNAHMEN IM HANDLUNGSFELD MOBILITÄTSMANAGEMENT

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



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

Tabelle 22: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

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

Offenheit für Verkehrsversuche	MM1
LEITZIEL	Schaffung eines Bewusstseins- und Verhaltenswandels der Bürger*innen und lokalen Wirtschaft zu nachhaltiger Mobilität
ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Autofahrer*innen
POTENZIAL	Abhängig von der Art des Verkehrsversuchs: Direkte und indirekte Beiträge in verschiedenen Handlungsfeldern möglich

Ausgangssituation

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

Maßnahme

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



Abbildung 23: Temporäres Stadtmobiliar

[eigene Aufnahme]

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

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

- M2: Umwidmung von Parkflächen

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure

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

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

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

Kosten

Planungs- und Investitionskosten

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

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

Ausgangssituation

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

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

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

Maßnahme

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

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

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

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure	▸ Gemeinde Nottuln o Vereine / Verbände o Lokaler Einzelhandel o Presse
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel
Kosten	▸ Abhängig von Art und Anzahl der Öffentlichkeitsarbeit ▸ Flyer, Plakate, Pressemitteilungen sowie Social-Media und Online-Beiträge Voraussichtlich < 10.000€

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★★

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

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

Ausgangssituation

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

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

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

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

Maßnahme

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

Handlungsschritte

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

Verantwortung / Akteure

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

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel

Kosten

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

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Umsetzbarkeit	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	★★★★

4 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN

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

Tabelle 23: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung

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

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

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

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

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

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

5 QUELLENVERZEICHNIS

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) 2010: Handlungsleitfaden Querungsstellen Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.) 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA. Ausgabe 2011

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ausgabe 2010

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.) 2002: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Ausgabe 2002

Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden: https://www.lebenswerte-staedte.de/

KBA (2022a): Fahrzeugzulassungen (FZ1): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. 1. Januar 2022

KBA (2022b): Fahrzeugzulassungen (FZ3): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2022

Kreis Coesfeld (2020): Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld.

Kreis Coesfeld (2019): 3. Nahverkehrsplan – Endbericht Teil A. Endfassung nach Beschluss des Kreistags vom 03. April 2019.

Kreis Coesfeld (2017): Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht

Netzwerk Innenstadt NRW (2015): Magazin Innenstadt. Thema Aufenthalts- und Gestaltqualität. https://www.innenstadt-nrw.de/fileadmin/user_upload/Service/Veroeffentlichungen/Magazin_Innenstadt/201501_Gestaltqualit%C3%A4t/Magazin_Innenstadt_0115_web.pdf

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage. Abrufbar unter: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf

Ö 3.2

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **154/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **12 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV** Datum: **13.09.2023**

Tagesordnungspunkt:

Antrag nach § 24 GO NRW - Durchführung von Verkehrsversuchen zur Entlastung und Entschleunigung der Erschließungsstraßen im Süden Nottulns

Beschlussvorschlag:

1. Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.
2. Auf Grundlage des im Rahmen der Baugebietsentwicklung „Südlich Lerchenhain“ erstellten verkehrlichen Gutachtens von SHP, welches von den vier Maßnahmenvorschlägen zur Verbesserung der straßenräumlichen Situation im Umfeld der Bodelschwinghstraße, Steinstraße, Lerchenhain sowie Dülmener Straße Maßnahme IV als guten Kompromiss vorschlägt, wird von einer Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung sowie der Durchführung von Verkehrsversuchen aus Kapazitäts- als auch Kostengründen abgesehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine.

Klimatische Auswirkungen:

Derzeit keine.

...

Vorlage Nr. 154/2023

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Umwelt und Mobilität	26.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

gez. Dr. Thönnes

Sachverhalt:

Am 30.03.2023 ist der Gemeinde Nottuln ein Bürgerantrag nach § 24 GO NRW eingegangen, in dem die Durchführung von Verkehrsversuchen zur Entlastung der Erschließungsstraßen im Nottulner Süden – beginnend mit der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung an der Bodelschwinghstraße - angeregt wird.

Grundlage für die Anregung ist die Aussage, dass die verkehrliche Belastung der Bodelschwinghstraße, Dülmener Straße, Lerchenhain und der Steinstraße aufgrund der Bebauungen der letzten drei Jahrzehnte erheblich zugenommen habe und eine Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung and der Bodelschwinghstraße führe dazu, dass der Durchgangsverkehr um mindestens die Hälfte reduziert werde und so zu einer spürbaren Entlastung des Straßennetzes und der Anwohnenden führe.

Zur Ermittlung der Wirksamkeit einer solchen Maßnahme wird vorgeschlagen, den Versuch in drei Phasen durchzuführen:

- Phase 1: Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen vor Maßnahmenbeginn zur Erfassung der Grundbelastung
- Phase 2: Einjährige Durchführung mit begleitenden Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen zur Ermittlung des Entlastungspotenzials
- Phase 3: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung mit begleitenden Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen zur Feststellung des Rebound-Effektes

Die Erfassung sowie Auswertung der dort ermittelten Daten soll durch Mitarbeitende der Gemeindeverwaltung durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollen einerseits dazu beitragen, dass bei einer positiven Entwicklung auf der Bodelschwinghstraße eine dauerhafte Einbahnstraßenregelung eingerichtet wird sowie andererseits, um weitere Verkehrsversuche an belasteten Straßennetzen im Gemeindegebiet zu planen und durchzuführen.

Im Rahmen der Baugebietsentwicklung „Südlich Lerchenhain“ wurden in den vergangenen Jahren die verkehrlichen Auswirkungen auf den süd-östlichen Bereich Nottulns - vor dem Hintergrund bestehender Kritiken bezüglich einer unverträglichen Belastung im betroffenen Straßennetz - untersucht und geeignete Maßnahmen abgeleitet. Dazu wurde die straßenräumliche Situation im Nottulner Süden betrachtet, an zahlreichen Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt sowie Berechnungen von zusätzlichem Verkehrsaufkommen durch das geplante Baugebiet angestellt (vgl. Anlage 2).

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen, unter Berücksichtigung der Berechnungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Rahmen der Baugebietsentwicklung, zeigen, dass die „Wohnquartiere im Umfeld Bodelschwinghstraße, Steinstraße und Lerchenhain […] neben dem Ziel- und Quellverkehr der Bewohner durch den vorhandenen Durchgangsverkehr belastet [werden]“ (ebd., S. 13). Das Gutachten stellt jedoch auch fest, dass „das Verkehrsaufkommen grundsätzlich doch abgewickelt werden [kann] [und dies] in Bezug auf die vorliegenden Regelwerke möglich [ist]“ (ebd.).

Das Gutachten legt nahe, den Durchgangsverkehr mit entsprechenden Maßnahmen zu reduzieren, was einerseits eine Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität, jedoch andererseits eine Verschlechterung der Erschließungsqualität sowie Umwege für die Bewohner:innen zur Folge hat (vgl. ebd., S. 15).

Dazu werden vier Maßnahmenkategorien vorgeschlagen, bewertet und verglichen (vgl. ebd., S. 16 ff.):

- Maßnahme I: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch bauliche Maßnahmen
- Maßnahme II: betriebliche Maßnahmen in Form von Beschilderung
- Maßnahme III: vollständige Vermeidung des Durchgangsverkehrs mit Pollern
- Maßnahme IV: vollständige Vermeidung des Durchgangsverkehrs mit Hilfe von Beschilderungen

Maßnahme II – Teilentlastung vom Durchgangsverkehr – greift die im Antrag geforderte Einbahnstraßenregelung auf. Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße „auf einem kurzen Abschnitt der Bodelschwinghstraße auf Höhe des Nonnenbachs […], in dem keine Zuwegung zu den Grundstücken erfolgt“ (ebd., S. 21 f.), wäre das Wohnquartier Steinstraße/Lerchenhain über die Bodelschwinghstraße weiterhin erreichbar, während der Quellverkehr über die Dülmener Straße abgewickelt wird. Ebenso wäre laut Gutachten die Errichtung der Einbahnstraße in Gegenrichtung möglich. Zudem ist angedacht, den südlichen Abschnitt der Steinstraße für die Durchfahrt zu beschränken (vgl. ebd.).

Weiterhin „besteht die Möglichkeit einer etwas weniger strikten Umsetzung durch eine ‚unechte Einbahnstraße‘, […] bei [der] die Zufahrt in eine Straße bzw. einen Straßenabschnitt nur von einer Seite aus zulässig [ist]“ (ebd., S. 22). Dies wäre für Anwohnende verträglicher, da Quellverkehre den Abschnitt in beide Richtungen verlassen könnten, für Zielverkehre jedoch die Einbahnstraßenregelung gelte (vgl. ebd.).

Im Rahmen der gutachterlichen Bewertung werden als Vorteile die wirksame Einschränkung des Durchgangsverkehrs, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der geringe Umsetzungsaufwand hervorgehoben. Ein wesentlicher Nachteil ist jedoch die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen, die über alternative Routen abgewickelt werden müssen. Weiterer Nachteil ist, dass sich die Erschließungsqualität für Anwohnende verschlechtert. Auch die Einführung als „unechte Einbahnstraße“ wird als nachteilig bewertet, da hierbei die Gefahr der Nichtbeachtung der Verkehrsregelung besteht (vgl. ebd., S. 23).

Die anderen drei vorgeschlagenen Maßnahmen haben jede für sich genommen, unterschiedliche Vor- und Nachteile. Zur besseren Vermeidung des Durchgangsverkehrs sowie zur Erhaltung einer hohen Erschließungsqualität für Anwohnende, kommt das Gutachten zu dem Entschluss, dass „Maßnahme IV alle Kriterien gut erfüllt“ (ebd. S.34).

Maßnahme IV schlägt vor, „dass bereits zu Beginn der Bodelschwinghstraße eine Beschilderung mit dem Zeichen 250 nach StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) angeordnet wird. Unter dem Schild erfolgt der Zusatz, dass die Zufahrt sowohl für Anliegerverkehr als auch für den Rad- und Fußverkehr weiterhin zulässig ist. Dieselbe Beschilderung erfolgt am Knotenpunkt Bodelschwinghstraße/Steinstraße in Richtung der Bodelschwinghstraße“ (ebd. S. 26). Der Vorteil liegt darin begründet, dass sich für Anwohnende keine gravierenden Nachteile bzgl. der Erschließungsqualität ergeben und der Durchgangsverkehr vollständig auf Alternativrouten verlagert wird, was gleichzeitig die Verkehrssicherheit im Quartier erhöht. Ein Nachteil ist jedoch auch, dass es zur Missachtung der Verkehrsregelung kommen kann, die nur durch regelmäßige Kontrollen sichergestellt werden kann, die dauerhaft kaum durchführbar sind (vgl. ebd., S.27 ff.).

Auf Grundlage der vorliegenden gutachterlichen Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen auf den süd-östlichen Bereich Nottulns - auch unter Berücksichtigung der des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Rahmen der zukünftigen Baugebietsentwicklung – wurden geeignete Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs aufgezeigt. Da Maßnahme IV einen guten Kompromiss aufzeigt und alle Kriterien erfüllt, schlägt die Gemeindeverwaltung vor, von einer Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung abzusehen.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Durchführung von Verkehrsversuchen, insbesondere die Erfassung und Auswertung solcher Verkehrsdaten vor und nach

Versuchsende in einem solchen Umfang durch Mitarbeitende der Gemeindeverwaltung, aufgrund fehlender technischer Ausstattung und fehlender zeitlicher sowie personeller Ressourcen für die Auswertung nahezu unmöglich ist. Um belastbare Zahlen zu generieren, müssen zudem parallel an zahlreichen Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt werden. In Vergangenheit wurde daher auf externe Dienstleister/Ingenieurbüros zurückgegriffen, um solche Verkehrsdaten in ausgewählten Zeiträumen zu erfassen und auszuwerten. Die Beauftragung eines solchen Büros ist wiederum mit zusätzlichen Kosten verbunden, die an dieser Stelle nicht beziffert werden können.

Weiterhin sei darauf hingewiesen, dass bei der Aufstellung von Bauleitplänen die öffentlichen und privaten Belange berücksichtigt werden müssen und gegeneinander und untereinander abzuwägen sind. Um dies sachgerecht durchführen zu können werden diverse Gutachten in Auftrag gegeben. Im Rahmen einer Baugebietsentwicklung – wie beispielsweise Südlich Lerchenhain – wo zu erwarten ist, dass sich eine solche Entwicklung auf den Verkehr auswirkt, wird die Gesamtsituation von Netz und Straßenräumen durch externe Planungsbüros – wie auch hier erfolgt - überprüft. Auf Grundlage dieser bisherigen Praxis schlägt die Gemeindeverwaltung darüber hinaus vor, aus Kapazitäts- und Kostengründen von der Durchführung derartiger Verkehrsversuche abzusehen.

Anlagen:

Anlage 1: Antrag Dr. Bachhausen
Anlage 2: SHP (2023): Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Baugebiets „Südlich Lerchenhain“

Verfasst:
gez. Bartlett, Ian

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Ö 3.2

Dr. Peter Bachhausen

Gemeinde Nottuln
30. März 2023
Anl. ____ Abt. BM/3/4

Lerchenhain 73
48301 Nottuln
0171 – 3071353
peter.bachhausen@web.de

30.04.2023

Herrn Dr. Dietmar Thönnes
Bürgermeister der Gemeinde Nottuln

48301 Nottuln

14-2023

Anregung gemäß § 24 der Gemeindeordnung Nordrhein – Westfalen zur Durchführung von Verkehrsversuchen zur Entlastung und Entschleunigung der Erschließungsstraßen im Süden Nottulns

Sehr geehrter Herr Dr. Thönnes,

Die Verkehrsbelastung im Süden Nottulns hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Daran hat und konnte natürlich die Umgehungsstraße im Norden Nottulns nichts ändern. Vor dem Hintergrund des weiter steigenden Verkehrs, u.a. bedingt durch weitere neue Baugebiete im Nottulner Süden rege ich an, Verkehrsversuche zur Entlastung der Erschließungsstraßen im Nottulner Süden durchzuführen.

Konkret geht es um das Straßennetz Bodelschwinghstraße, Dülmener Straße, Lerchenhain und Steinstraße. Die Bebauungen in den letzten drei Jahrzehnten haben gerade dieses Straßennetz und damit auch die Anwohner mit erheblichem zusätzlichen Verkehr belastet. So wurden mit dem Durchstich der Bodelschwinghstraße Richtung Oststraße neben der Bodelschwinghstraße auch der Lerchenhain und die Steinstraße von reinen Erschließungsstraßen zu Durchgangsstraßen. Diese entstandene Zusatzbelastung sowie die zu erwartende weitere Steigerung des Verkehrs über dieses Straßennetz könnte durch eine in den Verkehrsuntersuchungen bereits angedachte Maßnahme an der Bodelschwinghstraße zumindest gemildert werden. Die Maßnahme sieht eine Einbahnstraßenregelung an der Bodelschwinghstraße für das kleine Teilstück zwischen Eckelskamp und Johannes-Groß-Straße vor. Mit dieser Maßnahme würde der Durchgangsverkehr um mindestens die Hälfte reduziert und so eine spürbare Entlastung des Straßennetzes und der Anwohner bewirken.

Um die Wirkung einer solchen Maßnahme vollständig beurteilen zu können, wird angeregt eine solche Einbahnstraßenregelung im Rahmen eines Verkehrsversuches zu prüfen. Der Verkehrsversuch sollte sinnvoll in drei Phasen durchgeführt werden:

Phase 1: Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen an mehreren Teilstücken möglichst zeitgleich über einen Zeitraum von mindestens 14 Tagen, besser 4 Wochen vor Beginn der Einbahnstraßenregelung zur Definition einer Grundbelastung

Phase 2: Eine einjährige Durchführung der Einbahnstraßenregelung mit begleitenden Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen an den gleichen Messpunkten wie in Phase 1 zur Ermittlung des Entlastungspotentials (die Dauer des Verkehrsversuchs umfasst dann alle jahreszeitlichen Besonderheiten)

Phase 3: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung mit begleitenden Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen an den gleichen Messpunkten wie in Phase 1 zur Feststellung des Rebound-Effektes

Die Messsysteme sind in der Gemeinde zumindest teilweise vorhanden und/oder könnten sicher für geringe Kosten auf Leihbasis beschafft werden. Die Auswertung kann sicher durch die Verwaltung durchgeführt werden. Bei Bedarf könnte ich aber auch hierbei unterstützen. Auch die eher geringen Kosten für die notwendige Beschilderung sollte kein Hinderungsgrund für die Durchführung eines solchen Verkehrsversuchs sein.

Die Ergebnisse dieses Verkehrsversuchs sollten dann im Ausschuss Umwelt und Mobilität vorgestellt, diskutiert und beraten werden. Bei positiver Wirkung der Maßnahme könnte dann eine dauerhafte Einbahnstraßenregelung zu einer Entlastung der Anwohner des vorgenannten Straßennetzes führen.
Weiterhin könnten die Erkenntnisse aus einem solchen Verkehrsversuch gut geeignet sein, weitere Verkehrsversuche an belasteten Straßennetzen im Gemeindegebiet zu planen und durchzuführen.

Ich bitte Sie diese Anregung dem Rat der Gemeinde zur Beratung zuzuleiten und würde mich freuen, wenn der Rat der Gemeinde Nottuln dieser Anregung folgen und den Verkehrsversuch noch im ersten Halbjahr 2023 starten würde.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Bachhausen

Ö 3.2

SHP Ingenieure



Gemeinde Nottuln

Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Baugebiets „Südlich Lerchenhain“

Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Baugebiets „Südlich Lerchenhain“

– Bericht zum Projekt Nr. 19081 –

Auftraggeber:
Gemeinde Nottuln

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

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Lina Janssen M.Eng.

Hannover, Januar 2023

Inhalt

		Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Straßenräumliche Situation im Umfeld	2
3	Verkehrsbelastungen	3
3.1	Durchgangsverkehr	3
3.2	Verkehrserhebung 2019	4
4	Zusätzliches Verkehrsaufkommen	5
4.1	Allgemeines	5
4.2	Berechnung	5
4.3	Zeitliche Verkehrsverteilung	7
4.4	Räumliche Verkehrsverteilung	8
4.4.1	Prozentuale Verteilung	8
4.4.2	Absolute Verteilung	9
4.5	Prognosebelastung am Knotenpunkt Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße	11
5	Leistungsfähigkeitsuntersuchung	12
5.1	Methodik nach dem HBS 2015	12
5.2	Verkehrsqualitäten und Beurteilung des Verkehrsablaufs	13
5.2.1	Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	13
5.2.2	Kreisverkehr	13
6	Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung/ -beruhigung	15
6.1	Allgemein	15
6.2	Übersicht der Maßnahmen	16
6.3	Maßnahme I – Reduzierung des Durchgangsverkehrs	17
6.3.1	Umsetzung	17
6.3.2	Bewertung	20
6.4	Maßnahme II – Teilentlastung vom Durchgangsverkehr	21
6.4.1	Umsetzung	21
6.4.2	Bewertung	23
6.5	Maßnahme III – Vermeidung von Durchgangsverkehr	24
6.5.1	Umsetzung	24
6.5.2	Bewertung	25
6.6	Maßnahme IV – Vermeidung von Durchgangsverkehr	26
6.6.1	Umsetzung	26
6.6.2	Bewertung	27
6.7	Zusammenfassender Vergleich der Maßnahmen	28
7	Überschlägige Baukostenschätzung	29
7.1	Kosten für die Anbindung des Baugebiets über einen vorfahrtgeregelten Knotenpunkt (Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße)	29
7.2	Kosten für die Umsetzung der Maßnahme I	30
7.3	Kosten der Maßnahmen II – IV	32
8	Fazit	33

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Gemeinde Nottuln beabsichtigt, am südlichen Ostrand das Baugebiet „Südlich Lerchenhain“ zu entwickeln (vgl. Abb. 1). In der folgenden Verkehrsuntersuchung werden zwei Bauabschnitte betrachtet. Der erste Bauabschnitt sieht eine Bebauungsfläche von 6,49 ha vor. Darüber hinaus ist eine Erweiterung durch einen zweiten Bauabschnitt mit einer Bebauungsfläche von 3,0 ha denkbar, so dass dies mit untersucht wird. Parallel zu dieser Untersuchung erfolgt für die gesamte Gemeinde eine weiträumige Betrachtung des Straßennetzes mittels Modellbetrachtung. Dazu werden Verkehrszählungen an zahlreichen Knotenpunkten durchgeführt.

Im Gegensatz zur vorangegangenen Untersuchung aus dem Jahre 2014[1] hat sich die Ausgangssituation verändert. Mit der Inbetriebnahme der Ortsumgehung im Zuge der ehemaligen B 525 in 2018 sind die Voraussetzungen zur verkehrlichen Entlastung des Ortes geschaffen. Dies sollte Einfluss auf unterschiedliche Verkehrsabläufe gehabt und partiell zu deutlichen Entlastungen geführt haben. Damit ergeben sich für die Ortsentwicklung neue Spielräume, die abgewogen und ausgelotet werden sollten. Ob die Ortsumgehung bereits in vollem Umfang wirkt oder ob gegebenenfalls mit flankierenden Maßnahmen noch nachgesteuert werden sollte, ist zeitnah zu klären.

Im Rahmen der angebotenen Leistungen werden die verkehrlichen Auswirkungen auf den süd-östlichen Bereich der Gemeinde untersucht. Vor dem Hintergrund bereits bestehender Kritiken bezüglich unverträglicher Belastungen im betroffenen Straßennetz soll die Gesamtsituation von Netz und Straßenräumen überprüft und verbessert werden. Dazu werden geeignete Maßnahmen gesucht.

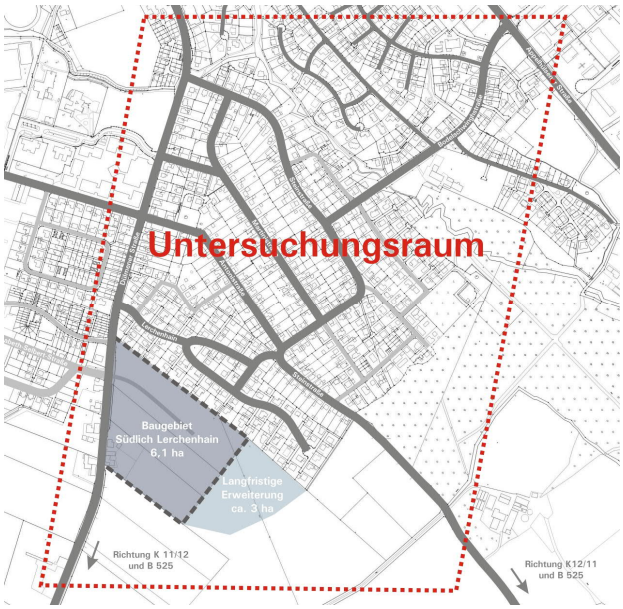


Abb. 1 Lage des Baugebiets und Abgrenzung des Untersuchungsraums

[1] VU zur Erschließung des Baugebiets „Südlich Lerchenhain“ SHP Ingenieure (Oktober 2014)

2 Straßenräumliche Situation im Umfeld

Neben der Analyse der Verkehrsbelastungen wurde eine Ortsbegehung und Dokumentation der Fahrbahnquerschnitte durchgeführt (vgl. Abb. 2). Diese hat ergeben, dass das Erschließungsstraßennetz durchweg große Fahrbahnbreiten aufweist. Das gesamte Haupterschließungsstraßennetz aus Bodelschwinghstraße, Steinstraße und Lerchenhain ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen und weist überwiegend eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auf. Die Hauptverkehrsstraße Dülmener Straße ist ebenfalls mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ausgebaut. Allerdings hat die Dülmener Straße eine höhere Netzfunktion (Verbindungsfunktion), während die Erschließungsstraßen lediglich die Erreichbarkeit des Wohnquartiers sicherstellen sollen. Die Umfeldnutzungen aus Wohnen und Aufenthalt stehen daher nicht im Einklang mit der straßenräumlichen Gestaltung. Die Martinistraße und die Antonistraße sind verkehrlich weniger relevant. Sie sind verkehrsberuhigt und weisen Mischverkehrsflächen mit geringen Fahrbahnbreiten auf.



Dülmener Straße (FB 6,50 m)



Lerchenhain (FB 6,70 m)



Bodelschwinghstraße (FB 6,00 m)



Steinstraße (FB 6,50 m)

Abb. 2 Dokumentation der Fahrbahnbreiten

Die breiten Straßenräume sind aufgrund ihrer Fahrbahnbreite für den Durchgangsverkehr durchaus attraktiv. Es sind wenige Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung bzw. Widerstandserhöhung vorhanden. Lediglich im Haltestellenbereich der Steinstraße und in der Bodelschwinghstraße bestehen Einengungen. Ortsbegehungen und –befahrungen deuten auf ein hohes Geschwindigkeitsniveau hin, was durch die Fahrbahnbreite begünstigt wird. Innerhalb der Tempo-30-Zone gilt die Regelung „Rechts-vor-Links“. Im Zuge der Straße Lerchenhain treten im Vergleich zur Steinstraße häufiger Einmündungsbereiche auf, wodurch Fahrzeitverluste entstehen können. Aufgrund geringer Widerstände und einer besseren Netzorientierung ist die Verkehrsbeziehung Steinstraße-Bodelschwinghstraße wesentlich attraktiver als die Verbindung Lerchenhain-Bodelschwinghstraße.

3 Verkehrsbelastungen

3.1 Durchgangsverkehr

Ausgangslage für die Analyse der verkehrlichen Situation im Untersuchungsraum stellt das Integrierte Verkehrskonzept[2] für die Gemeinde Nottuln von 2011 dar. In der vorangegangenen Untersuchung wurden neben einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten umfangreiche Verkehrserhebungen in der Gemeinde Nottuln durchgeführt. Diese umfassten auch eine Erhebung des innerörtlichen Durchgangsverkehrs im hier betrachteten Untersuchungsraum (vgl. Abb. 3). Die Erfassung des Durchgangsverkehrs erfolgte mittels Kennzeichenerfassung. Dazu wurden die Kennzeichen aller ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an den Querschnitten 1 bis 4 aufgezeichnet. Die erhobenen Daten wurden anschließend aufbereitet und mit einer Software nach Quell-/, Ziel- und Durchgangsverkehr ausgewertet. Dabei wurden alle Verkehre, die an einem Querschnitt in das Untersuchungsgebiet eingefahren sind und dieses innerhalb von zehn Minuten an einem anderen Querschnitt wieder verlassen haben, als Durchgangsverkehr gewertet.

Für die Verkehrsbeziehungen Bodelschwinghstraße-Steinstraße, Bodelschwinghstraße-Lerchenhain und Bodelschwinghstraße-Antonistraße konnte im Erhebungszeitraum zwischen 15:00 Uhr und 18:00 Uhr ein Durchgangsverkehrsaufkommen von etwa 20 % ermittelt werden. Der Durchgangsverkehr führt neben den unvermeidlichen Bewohnerverkehren zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung. Der Durchgangsverkehr resultiert vor allem aus der Lage der Versorgungseinrichtungen an der ehemaligen B 525. Im Rahmen dieser Untersuchung muss davon ausgegangen werden, dass auch die zukünftigen Bewohner des hier betrachteten Baugebietes „Südlich Lerchenhain“ die attraktive Verbindung zwischen Wohnen und Einkaufen wahrnehmen werden.

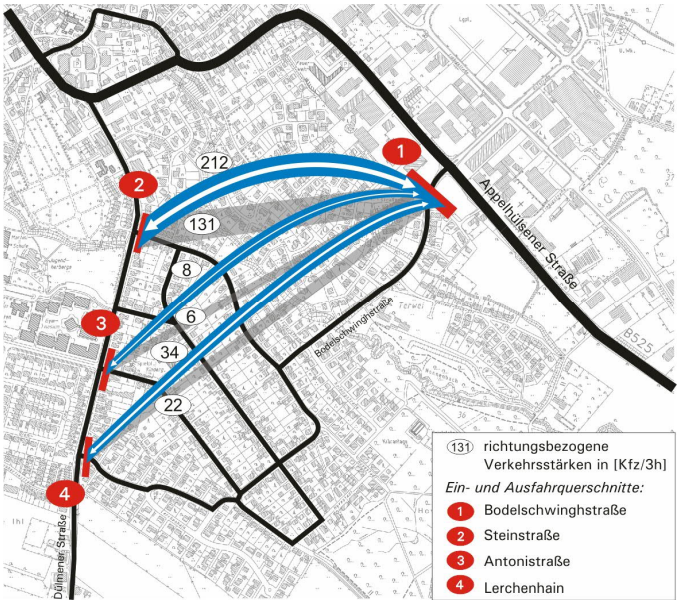


Abb. 3 Darstellung des Durchgangsverkehrs im Erhebungszeitraum [1]

[2] Integriertes Verkehrskonzept Gemeinde Nottuln
SHP Ingenieure (Oktober 2011)

3.2 Verkehrserhebung 2019

Grundlage zur Einschätzung der verkehrlichen Situation stellen die Erhebungsergebnisse aus einer Zählung im November 2019 dar. Die Verkehrsbelastungen entlang der Dülmener Straße zwischen Lerchenhain und Elisabeth-Selbert-Straße liegen bei etwa 4.300 Kfz/24h (vgl. Abb. 4). Das höchste Verkehrsaufkommen wurde dabei im nachmittäglichen Zeitraum zwischen 15:45 und 16:45 Uhr erfasst. Aufgrund des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs ist die Bodelschwinghstraße mit etwa 5.700 Kfz/24h relativ hoch belastet. Der nördliche Abschnitt der Steinstraße zwischen Bodelschwinghstraße und Dülmener Straße ist mit etwa 2.400 Kfz/24h deutlich höher frequentiert als die Straße Lerchenhain mit etwa 900 Kfz/24h. Die Verbindung Bodelschwinghstraße-Steinstraße (nördlicher Abschnitt) ist angesichts der Verkehrsbelastungen die attraktivere Route für den Durchgangsverkehr. Dies haben auch die Ergebnisse zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs aus vorherigen Verkehrserhebungen bestätigt. Dennoch wird auch über die Straße Lerchenhain unerwünschter Durchgangsverkehr abgewickelt, allerdings um ein geringes Maß. Die Antonistraße ist vom Durchgangsverkehr nicht maßgeblich betroffen. Die Verkehrsstärken liegt bei knapp 700 Kfz/24h und wird vermutlich nahezu ausschließlich durch die Bewohner selbst erzeugt.

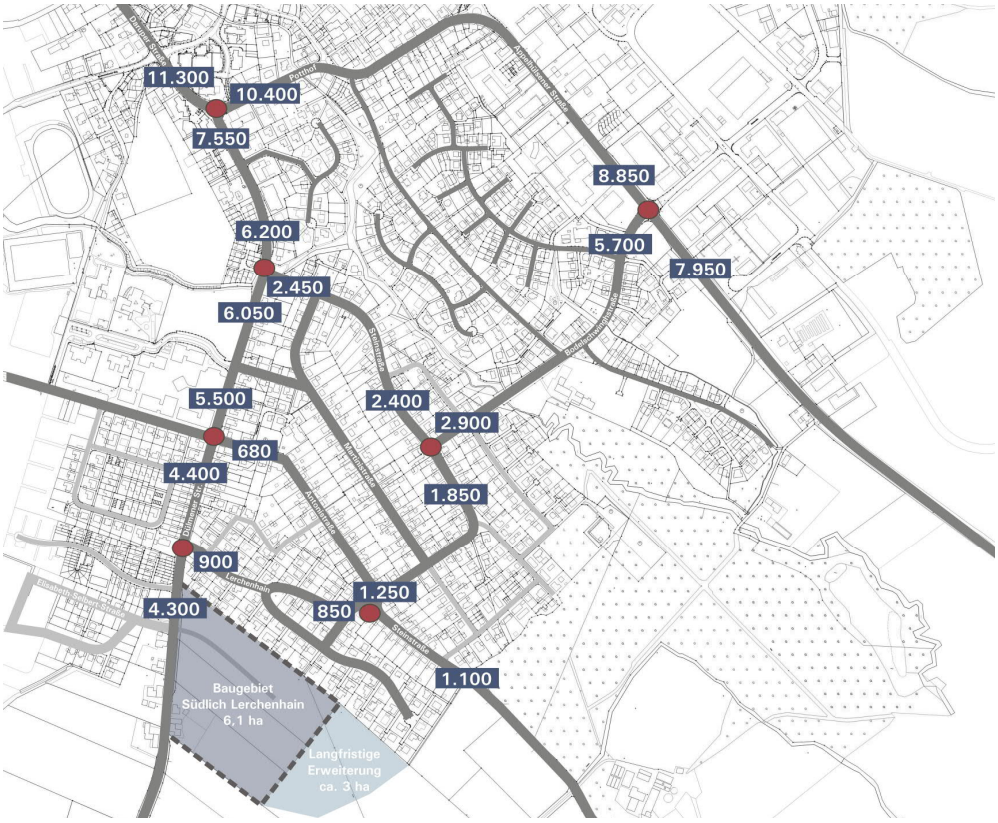


Abb. 4 Zählwerte im Untersuchungsraum 2019 [Kfz/24h]

Die Inbetriebnahme der Ortsumgehung hat zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt um etwa 50 % des gesamten Verkehrsaufkommens beigetragen. Dadurch ergeben sich entlang der Hauptverkehrsstraßen innerhalb Nottulns Freiräume. Gebietsfremde Verkehre wurden folgend auf die entlasteten Straßen verlagert.

4 Zusätzliches Verkehrsaufkommen

4.1 Allgemeines

Eine stärkere Wohnbauentwicklung ist mit der Erzeugung zusätzlicher Verkehre verbunden, die über die Straßen im Untersuchungsgebiet abgewickelt werden müssen. Über die Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in Verbindung mit den vorhandenen Verkehrsstärken können Aussagen zu den zukünftigen Verkehrsbelastungen in diesen Straßen gemacht werden.

Die Methodik der Berechnung des Verkehrsaufkommens basiert im Wesentlichen auf anerkannten Berechnungsverfahren für den werktäglichen Normalverkehr[3]. Zusätzlich liegen den Berechnungen allgemein gültige Kenndaten, Erfahrungswerte der Gutachter und Informationen des Auftraggebers zu Grunde. Aus der geplanten Flächennutzung kann ein daraus resultierendes Verkehrsaufkommen abgeschätzt werden.

Auf Grund empirischer Untersuchungen können spezifische Einwohner- bzw. Besucheraufkommen und die Wegehäufigkeiten der verschiedenen Nutzergruppen ermittelt werden. Da den verschiedenen Nutzergruppen (Einwohner, Besucher und Lieferverkehre) spezifische Verkehrsverhalten zugeordnet werden können, werden zunächst die jeweiligen spezifischen Verkehrsaufkommen ermittelt. Die Wegehäufigkeit beschreibt das durchschnittliche Wegeaufkommen eines Nutzers pro Tag. Anhand dieses Parameters kann die Gesamtzahl der Wege ermittelt werden, die bezogen auf eine Flächennutzung von den Nutzern durchgeführt werden. Basierend auf den in anerkannten Berechnungsverfahren angegebenen Bandbreiten der Anteile des Kraftfahrzeugverkehrs der einzelnen Nutzergruppen werden u.a. unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse spezifische Anteile festgelegt. Anhand des Pkw-Besetzungsgrades wird dann die Anzahl der Pkw-Fahrten berechnet. Der Pkw-Besetzungsgrad beschreibt die durchschnittliche Anzahl von Personen in einem Pkw im fließenden Kraftfahrzeugverkehr. Die Anzahl der Lkw-Fahrten wird anhand der spezifischen Lkw-Fahrtenhäufigkeit ermittelt. Die spezifische Lkw-Fahrtenhäufigkeit beschreibt die Anzahl der Lkw-Fahrten bezogen auf die Bewohnerzahl.

4.2 Berechnung

Eingangsgrößen
Die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens erfolgt unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner-, Besucher- und Lieferverkehre). Jede Nutzergruppe weist ein spezifisches Verkehrs- bzw. Mobilitätsverhalten in Bezug auf den MIV-Anteil auf.

[3] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Bosserhoff, D.: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung; Wiesbaden, 2000; Aktualisierung 2016

Des Weiteren ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen von den geplanten Wohntypologien abhängig. Im ersten Bauabschnitt sind 185 Wohneinheiten (WE) in Planung, die sich auf die Wohntypologien Einfamilien- und Doppelhäuser (96 WE), Reihenhäuser (17 WE) und Mehrfamilienhäuser (72 WE) verteilen. Im zweiten Bauabschnitt liegt derzeit keine Differenzierung nach Wohntypologien vor, hier sollen insgesamt 90 Wohneinheiten entstehen.

Die Ermittlung des Neuverkehrs erfolgt außerdem auf der Grundlage von ortsspezifischen Berechnungsfaktoren. Diese basieren auf einer in der Gemeinde Nottuln durchgeführten Haushaltbefragung von 2011. Der MIV-Anteil in der Gemeinde Nottuln liegt bei etwa 60 %. Trotz dessen wurde der MIV-Anteil für die Bewohner- und Besucherverkehre mit 70 % und 90 % bewusst höher angesetzt, um auf der „sicheren Seite“ zu liegen. Die Wegehäufigkeit wird im Vergleich zu den vorherigen Verkehrsuntersuchungen etwas abgemindert und von 4,0 Wege/ Person auf 3,8 Wege/ Person reduziert. Die Tendenzen aus den Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der letzten Jahre gehen zunehmend in die Richtung, dass sich das Mobilitätsverhalten dahingehend einpendelt, dass von den einzelnen Personen eher weniger Wege zurückgelegt werden. Ein Faktor spielt hier mit Sicherheit, dass das mobile Arbeiten von zu Hause in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen ist. Da es sich hier um eine zukunftsorientierte Planung handelt, finden diese Beobachtungen in der Ermittlung des Neuverkehrs Berücksichtigung. Die Wegehäufigkeit bezieht sich auf alle Bewohner einer Wohneinheit, auch wenn diese keinen Führerschein besitzen oder noch unter 18 Jahren sind. Damit finden Hol- und Bringverkehre eine ausreichende Berücksichtigung. Der Pkw-Besetzungsgrad hängt von der Wohntypologie ab und wird mit 1,2 bis 1,5 Personen je Pkw angesetzt.

Ergebnisse

Im ersten Bauabschnitt ergibt sich für das das geplante Wohngebiet (185 WE) ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 1.181 Kfz/24h (vgl. Tab. 1). Sofern der zweite Bauabschnitt mit weiteren 90 WE realisiert werden sollte, ist von einem weiteren Verkehrsaufkommen von 586 Kfz/24h auszugehen. Das gesamte prognostizierte Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung beider Bauabschnitte liegt somit bei 1.767 Kfz/24h.

Wohntypologie	Nutzergruppe	Anzahl	Wege-häufigkeit	Wege	MIV-Anteil	Besetzungs-grad	Ver-/ Entsorgung	Kfz-Fahrten
		[Pers.]	[Wege/Pers.]	[Fahrten]	[%]	[Pers./Pkw]	[Lkw/Tag]	[Kfz/24h]
1. BA (6,49 ha) 185 WE								
Einfamilien- und Doppelhäuser (96 WE)	Bewohner	326	3,8	1.240	70%	1,4		620
	Besucher	10 % der Wege/Einwohner		124	90%	1,5		74
	Ver-/Entsorgung						0,05 je Einwohner	16
Reihenhäuser (17 WE)	Bewohner	48	3,8	181	70%	1,3		97
	Besucher	10 % der Wege/Einwohner		18	90%	1,5		11
	Ver-/Entsorgung						0,05 je Einwohner	2
Mehrfamilienhäuser (72 WE)	Bewohner	144	3,8	547	70%	1,2		319
	Besucher	10 % der Wege/Einwohner		55	90%	1,5		33
	Ver-/Entsorgung						0,05 je Einwohner	7
							Gesamt	1.181
2. BA (3,0 ha) 90 WE								
keine Differenzierung nach Wohntypologien (90 WE)	Bewohner	252	3,8	958	70%	1,3		516
	Besucher	10 % der Wege/Einwohner		96	90%	1,5		57
	Ver-/Entsorgung						0,05 je Einwohner	13
							Gesamt	586

Tab. 1 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens für das geplante Baugebiet

4.3 Zeitliche Verkehrsverteilung

Von wesentlicher Bedeutung für die Beurteilung der zu erwartenden verkehrlichen Situation im Straßennetz ist die zeitliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens über den Tag. Zur Ermittlung dieser Verteilung werden den verschiedenen Nutzergruppen unterschiedliche Ganglinien des Ziel- und Quellverkehrs zugeordnet, die den typischen Verlauf der Verkehrsverteilung widerspiegeln. Dabei ist vor allem das zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (15:45 bis 16:45 Uhr) von Interesse.

Nach Umsetzung des ersten Bauabschnitts wird in der Spitzenstunde ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 46 Kfz/h im Quellverkehr und 48 Kfz/h im Zielverkehr erwartet (vgl. Abb. 5). Nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Zeitraum der Spitzenstunde auf insgesamt 68 Kfz/h im Quellverkehr und 73 Kfz/h im Zielverkehr (vgl. Abb. 6).

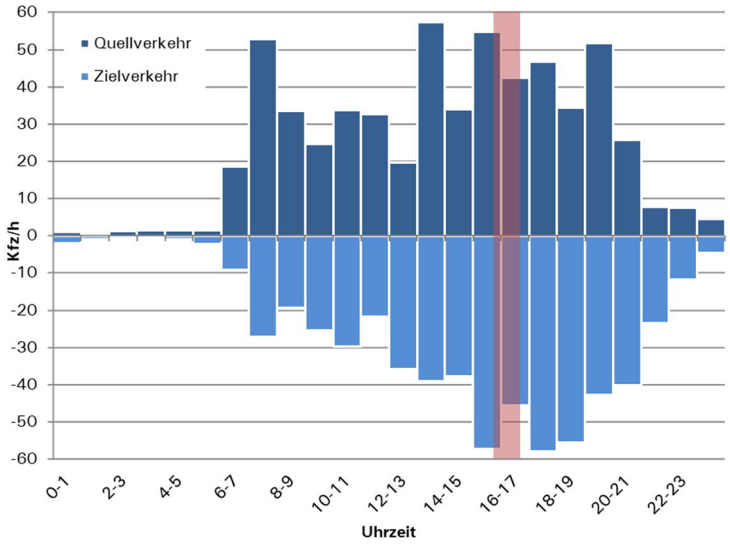


Abb. 5 Zeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs (1. Bauabschnitt)

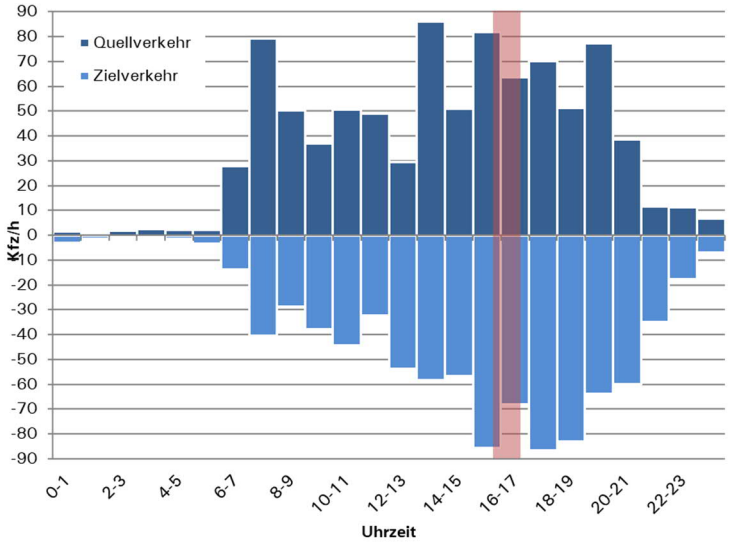


Abb. 6 Zeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs (1. + 2. Bauabschnitt)

4.4 Räumliche Verkehrsverteilung

4.4.1 Prozentuale Verteilung

Zur Ermittlung der zusätzlichen Knotenpunktbelastung wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Zeitraum der nachmittäglichen Spitzenstunde auf das umfeldnahe Straßennetz umgelegt bzw. verteilt. Von besonderer Bedeutung sind hierbei der erschließungsrelevante Knotenpunkte Elisabeth-Selbert-Straße/Dülmener Straße/Planstraße und die weiteren Knotenpunkte im Verlauf der Dülmener Straße. Dabei gilt es abzuschätzen, wie stark die Auswirkungen auf das benachbarte Wohnquartier Steinstraße-Lerchenhain sind. Die Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Straßennetz beruht im Wesentlichen auf den Erkenntnissen der vorliegenden Erhebungsergebnisse aus Knotenpunktzählungen und der Ermittlung des Durchgangsverkehrs im relevanten Wohnquartier. Für den Erschließungsknotenpunkt Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße wird eine Verteilung von 85 % in Richtung Norden und 15 % in Richtung Süden zur K 11/K 12/B 525 angenommen (vgl. Abb. 7). Im weiteren Verlauf ist davon auszugehen, dass ein überschaubarer Anteil des zusätzlichen Verkehrs als Durchgangsverkehr im benachbarten Wohnquartier auftreten wird, was vor allem aus der Lage der Versorgungseinrichtungen resultiert. Die Ergebnisse zur Erfassung des Durchgangsverkehrs aus einer vorherigen Verkehrserhebung haben ergeben, dass die Steinstraße eine deutlich höhere Bedeutung einnimmt als die Straße Lerchenhain. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird daher angenommen, dass etwa 15 % des Neuverkehrs über die Straße Lerchenhain und etwa 25 % über die Steinstraße fahren werden. Demnach wird etwa 40 % des zusätzlichen Verkehrsaufkommens als Durchgangsverkehr in Ansatz gebracht, was bezogen auf die Tagesbelastung in der Steinstraße und der Straße Lerchenhain eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens bedeutet.

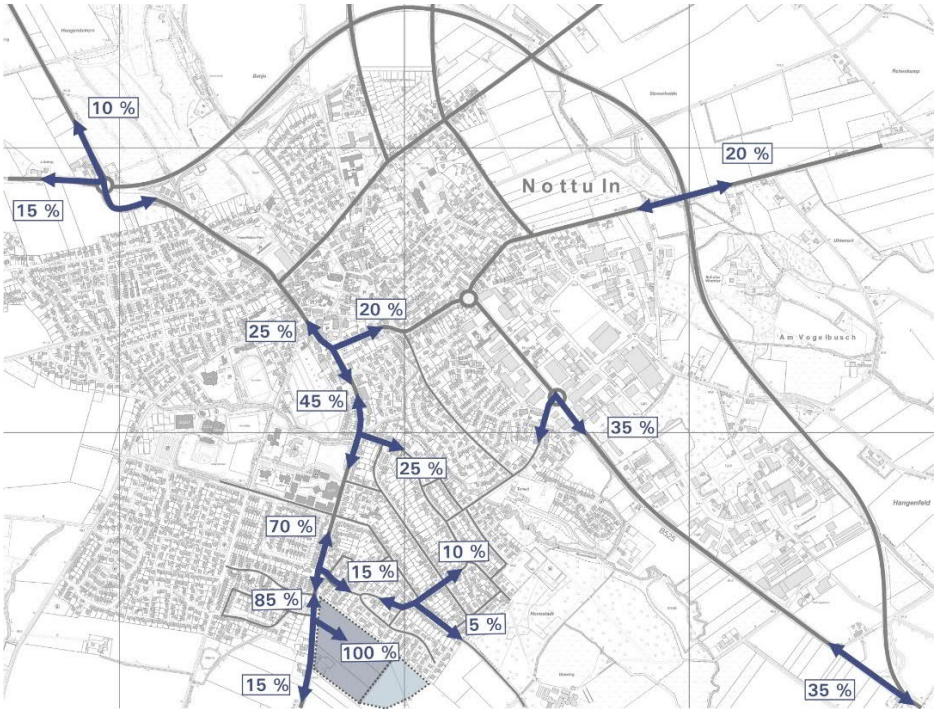


Abb. 7 Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens [%]

4.4.2 Absolute Verteilung

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung des absoluten Verkehrsaufkommens im relevanten Straßennetz (vgl. Abb. 8). Bezogen auf die Spitzenstunde ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen, welches als Durchgangsverkehr im benachbarten Wohnquartier Steinstraße-Lerchenhain auftritt, relativ gering. Bei der Betrachtung des Tagesverkehrs wird aber deutlich, dass sowohl in der Steinstraße als auch in der Straße Lerchenhain eine spürbare Mehrbelastung auftreten wird. Beim 1. Bauabschnitt (185 WE) muss für die Steinstraße mit einer Verkehrszunahme von etwa 294 Kfz/24h und in der Straße Lerchenhain von etwa 178 Kfz/24h ausgegangen werden.

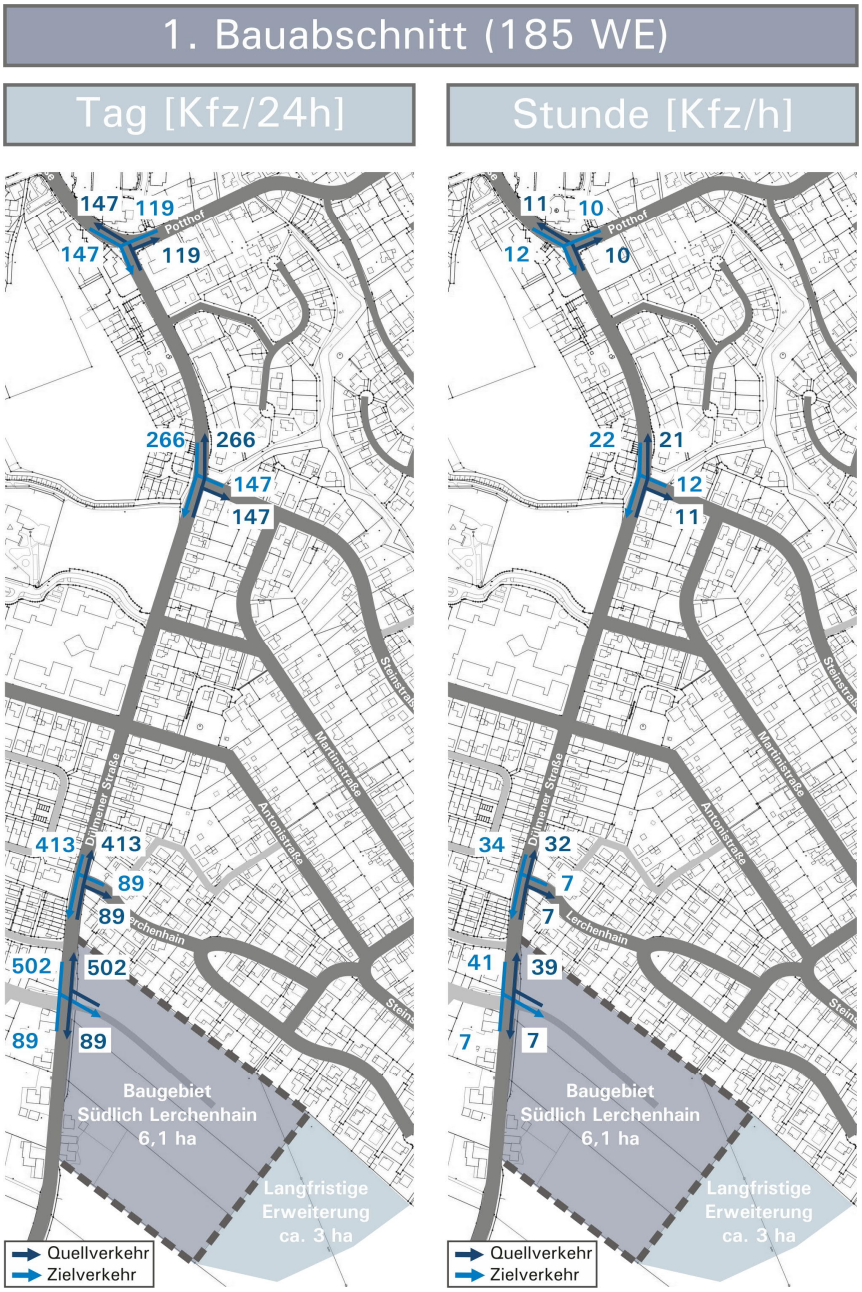


Abb. 8 Räumliche Verteilung der Neuverkehre im 1. Bauabschnitt in der Tagesbelastung [Kfz/24h] und der Spitzenstunde [Kfz/h]

Sofern der 2. Bauabschnitt (+ 90 WE) realisiert wird, so erhöht sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Steinstraße um etwa 442 Kfz/24h und in der Straße Lerchenhain um etwa 266 Kfz/24h (vgl. Abb. 9).

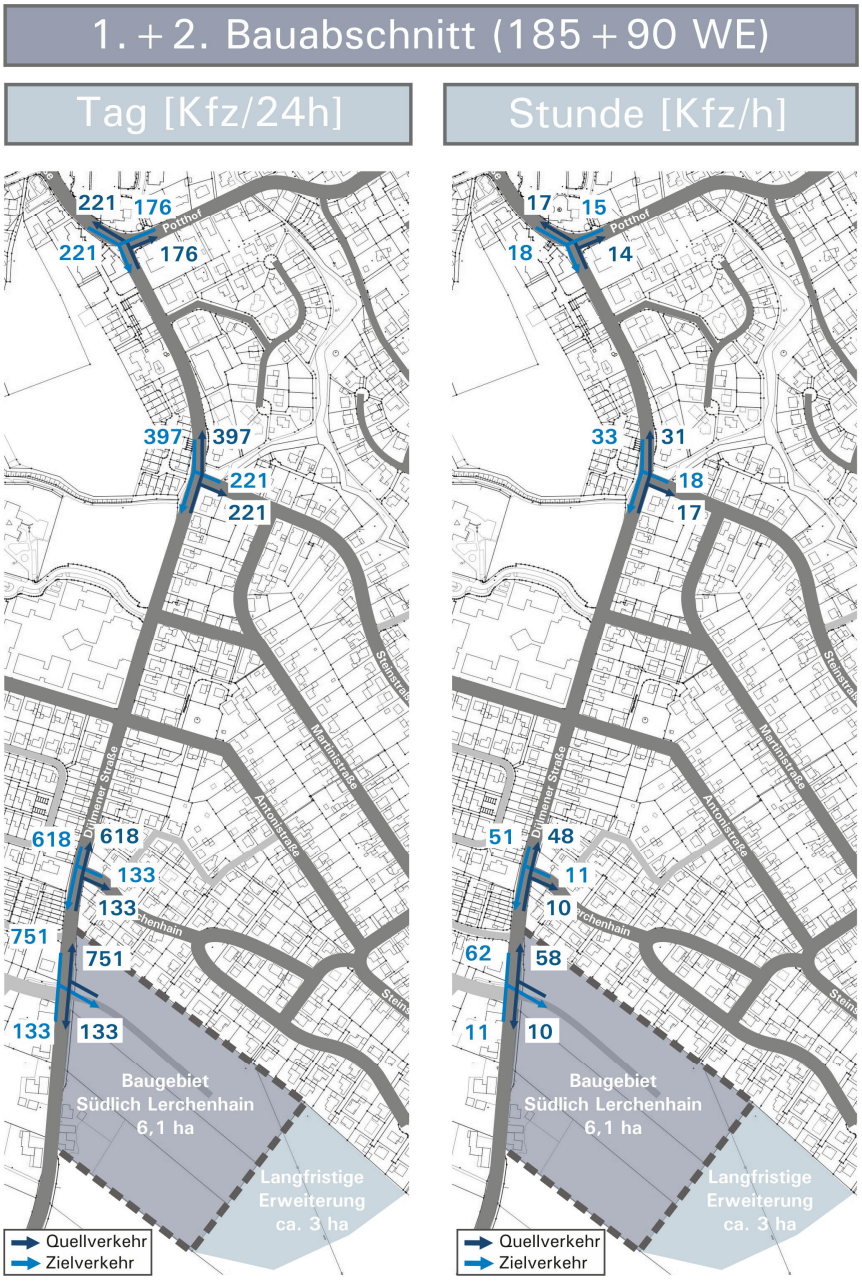


Abb. 9 Räumliche Verteilung der Neuverkehre im 1. + 2. Bauabschnitt in der Tagesbelastung [Kfz/24h] und der Spitzenstunde [Kfz/h]

4.5 Prognosebelastung am Knotenpunkt Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße

Allgemeine Verkehrsentwicklungen

Die Zunahme des Verkehrsaufkommens durch allgemeine Entwicklungen betrifft im Wesentlichen das Bundesfernstraßen- und Autobahnnetz mit bundesweiter Bedeutung. Die veröffentlichten Forschungsberichte zur allgemeinen verkehrlichen Entwicklung weisen vor allem auf eine Zunahme des Güterverkehrs auf dem Netz der Bundesstraßen und Autobahnen hin. In Bezug auf das untersuchte Straßennetz in der Gemeinde Nottuln sind diese Entwicklungen allerdings nicht übertragbar. Vorangegangene Untersuchungen und aktuelle Erhebungsergebnisse haben gezeigt, dass es in den vergangenen Jahren zu keiner maßgeblichen Verkehrszunahme gekommen ist. Es kann daher von einer Stagnation des Verkehrsaufkommens gesprochen werden. Dies ist kein Einzelfall und bereits für viele Städte und Gemeinden Stand der Dinge. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird eine Zunahme des Verkehrs durch allgemeine Entwicklungen nicht in Ansatz gebracht. Ausschlaggebend sind vielmehr die lokalen Entwicklungen wie das hier untersuchte Baugebiet „Südlich Lerchenhain".

Lokale Verkehrsentwicklungen

Das anzusetzende Prognoseszenario soll die höchste auftretende Verkehrsbelastung am erschließungsrelevanten Knotenpunkt berücksichtigen. Daher werden in der weiteren Untersuchung lediglich die Verkehrsbelastungen bei Fertigstellung beider Bauabschnitte berücksichtigt. Verkehrlich relevant sind dabei die zeitgleiche Abwicklung des Bestandsverkehrs und des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das geplante Baugebiet (Prognoseverkehre). Der Bemessungszeitraum entspricht der ermittelten Spitzenstunde zwischen 15:45 Uhr und 16:45 Uhr (vgl. Abb. 10).

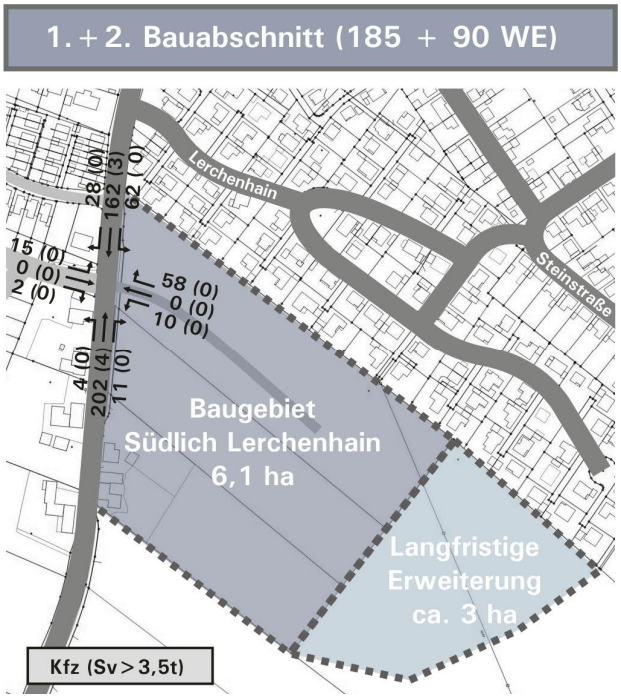


Abb. 10 Prognosebelastung für den erschließungsrelevanten Knotenpunkt [Kfz/Spitzenstunde]

5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

5.1 Methodik nach dem HBS 2015

Die Ermittlung der Verkehrsqualitäten erfolgt auf Grundlage der zuvor dargestellten Verkehrsstärken sowie der Geometrie der Knotenpunkte bzw. Zufahrten. Beide Größen fließen in das Verfahren zur Berechnung von Verkehrsqualitäten nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)[4] ein. Maßgebend für die Verkehrsqualität am Knotenpunkt ist jeweils der schlechteste Knotenstrom.

Die Verkehrsqualität wird nach dem HBS 2015 in sechs Stufen eingeteilt (vgl. Tab. 2). Bewertet wird die Verkehrssituation zum Zeitpunkt der Spitzenstundenbelastung im Tagesverlauf. Die Stufengrenzen für den Kfz-Verkehr sind in erster Linie im Hinblick auf die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer an die Bewegungsfreiheit festgelegt, orientieren sich also an den zu erwartenden mittleren Wartezeiten der einzelnen Ströme. Bei den Stufen A bis D liegt ein stabiler Verkehrsablauf vor. In Stufe A werden Verkehrsteilnehmer äußerst selten von außen beeinflusst, bei Stufe D kommt es durch die hohe Verkehrsbelastung zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit. Bei Stufe E treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität, wobei bereits kleine Verschlechterungen der Einflussgrößen zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen können. Im Rahmen der Stadionanreise und –abreise wird die Stufe E jedoch als vertretbar eingeschätzt, da es sich um ein kurzzeitiges Ereignis handelt und die Situation nicht den werktäglichen bzw. „normalen“ Verkehrsablauf widerspiegelt. Bei Stufe F ist die Nachfrage größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet. Bei den Stufen A bis D liegt eine ausreichende Verkehrsqualität vor.

Qualitäts-Stufe (QSV)			
A	≤ 20 s	≤ 10 s	ausreichende Verkehrsqualität
B	≤ 35 s	≤ 20 s	
C	≤ 50 s	≤ 30 s	
D	≤ 70 s	≤ 45 s	
E	> 70 s	> 45 s	keine ausreichende Verkehrsqualität
F	---*	Auslastung > 1	

42 Zahlenangabe: Wartezeit in Sekunden
Farbe: Qualitätsstufe nach dem HBS

96 Maximale Rückstaulänge in m (S = 95%)

Tab. 2 HBS-Verkehrsqualitätsstufen und mittlere Wartezeiten

[4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)

5.2 Verkehrsqualitäten und Beurteilung des Verkehrsablaufs

5.2.1 Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt

Für die Beurteilung des Verkehrsablaufs werden zwei Ausbauvarianten für den erschließungsrelevanten Knotenpunkt Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße überprüft. Dabei werden lediglich die Prognoseverkehre nach Fertigstellung beider Bauabschnitte untersucht. Somit wird davon ausgegangen, dass bei einer ausreichenden Leistungsfähigkeit auch eine verkehrliche Abwicklung der Verkehre bei Fertigstellung des 1. Bauabschnitts gewährleistet werden kann.

Die Variante I sieht einen vorfahrtgeregelten Knotenpunkt vor. Verkehre aus der Elisabeth-Selbert-Straße und der Planstraße sind gegenüber den Verkehren entlang der Dülmener Straße wartepflichtig. Ein Umbau des Knotenpunktes ist dazu nicht notwendig. Erforderlich ist lediglich die Anbindung der Planstraße an den vorhandenen Knotenpunkt. Der Knotenpunkt Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße kann bei einer Vorfahrtsregelung unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens leistungsfähig betrieben werden. In allen Knotenpunktzufahrten wird die Verkehrsqualitätsstufe A erreicht (vgl. Abb. 11).

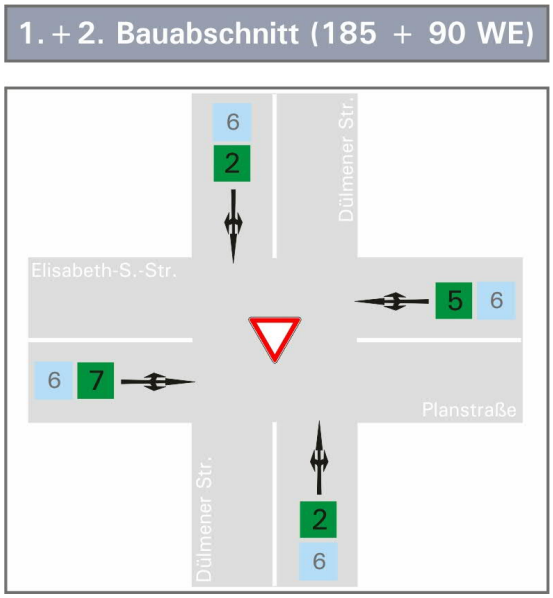


Abb. 11 Verkehrsqualitäten für einen vorfahrtgeregelten Knotenpunkt

5.2.2 Kreisverkehr

Die Variante II geht von einem Ausbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr aus (vgl. Abb. 12). Der Kreisverkehr wird vorerst mit einem Durchmesser von 30 m überprüft. Ferner werden in allen einstreifigen Zufahrten regelkonforme Überquerungshilfen für den Rad- und Fußverkehr sowie Fahrbahnteiler vorgesehen. Vorteil des Kreisverkehrs gegenüber der vorfahrtgeregelten Variante I ist die Verdeutlichung der Ortseingangssituation und die

geschwindigkeitsdämpfende Wirkung. Dies kann angesichts der Umfeldnutzungen (Wohnen) einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Weiterhin bietet der Kreisverkehr eine hohe Leistungsfähigkeit, ist aber auch mit Investitionskosten verbunden.

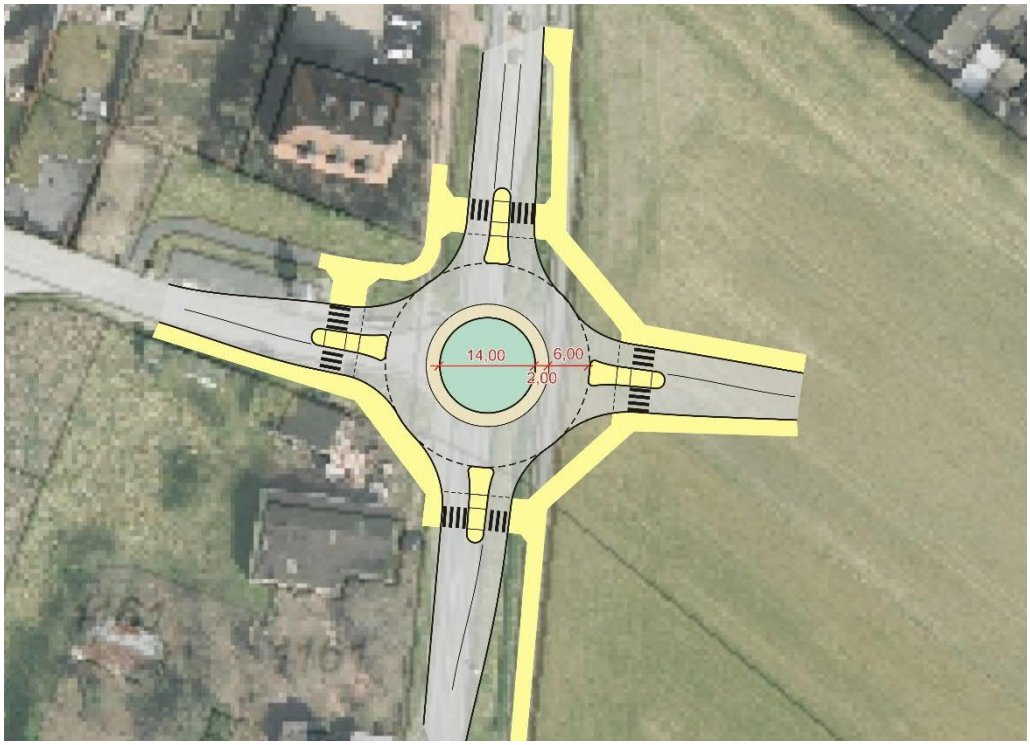


Abb. 12 Anbindung des Baugebiets an einen Kreisverkehr

Der erschließungsrelevante Knotenpunkt Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße kann auch als Kreisverkehr leistungsfähig betrieben werden. Die Abwicklung des zusätzlichen führt zu keinen maßgeblichen Beeinträchtigungen am Knotenpunkt. Wie in der Variante I erreichen auch in der Variante II alle Knotenpunktzufahrten die sehr gute Verkehrsqualitätsstufe A (vgl. Abb. 13).

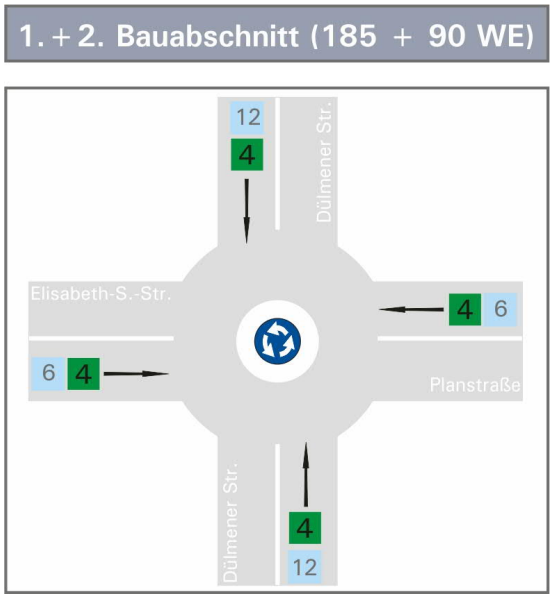


Abb. 13 Verkehrsqualitäten für einen Kreisverkehr

6 Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung/ -beruhigung

6.1 Allgemein

Die Wohnquartiere im Umfeld der Bodelschwinghstraße, Steinstraße und Lerchenhain werden neben dem Ziel- und Quellverkehr der Bewohner durch den vorhandenen Durchgangsverkehr belastet. Die Einschränkungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität sind insbesondere zu Hauptverkehrszeiten spürbar. Diese Situation würde sich angesichts der bevorstehenden Flächenentwicklungen unbeeinflusst verschlechtern. Daher sollten restriktive Maßnahmen zur Beeinflussung des Durchgangsverkehrs bzw. zur allgemeinen Verkehrsberuhigung ergriffen werden.

Das heutige Erschließungssystem zeichnet sich durch eine hohe Erschließungsqualität und eine gute Flexibilität des Gesamtsystems aus. Dies bedeutet im Wesentlichen, dass sich der Verkehr im vorhandenen Straßennetz je nach Routenwahl frei und ohne größere Widerstände verteilen kann. Dies führt u. a. zu unerwünschtem Durchgangsverkehr. Auch wenn sich die verkehrliche Situation durch die Entwicklung des Baugebietes „Südlich Lerchenhain“ unbeeinflusst verschlechtern würde, so kann das Verkehrsaufkommen grundsätzlich doch abgewickelt werden. Allerdings würde dadurch die Betroffenheit der Bewohner bzw. die Problemlage verschärft.

Es ist zu erwarten, dass sich der Durchgangsverkehr ohne restriktive Maßnahmen im benachbarten Wohnquartier erhöhen würde. Angesichts des derzeitigen Straßennetzausbaus und der Funktion der Steinstraße sowie der Straße Lerchenhain als Sammelstraße kann das stündlich erwartete Verkehrsaufkommen abgewickelt werden. Die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen[5] sehen für Wohnstraßen mit Sammelfunktion eine maximale stündliche Belastung bis zu 800 Kfz/h vor. Demnach ist die Abwicklung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in Bezug auf die vorliegenden Regelwerke möglich. Die Einschränkungen hinsichtlich der Wohnqualität, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität prägen allerdings die Wahrnehmung der Bewohner. Der Durchgangsverkehr ist bereits heute mit Beeinträchtigungen verbunden und würde sich in Zukunft noch etwas erhöhen. Dem gilt es mit geeigneten Maßnahmen entgegenzuwirken. Der Durchgangsverkehr sollte daher mit geeigneten Maßnahmen eingeschränkt bzw. begrenzt werden.

Die restriktive Behandlung des Durchgangsverkehrs trägt zu einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Allerdings bedeutet dies gegebenenfalls eine Verschlechterung der heute guten Erschließungsqualität. Ferner können aufgrund des Heraushaltens des Durchgangsverkehrs mittels Beschilderung oder baulicher Maßnahmen Umwege für die Bewohner entstehen. Daher muss abgewogen werden, inwieweit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs ergriffen werden. Allerdings dienen mögliche Maßnahmen aber auch immer einer allgemeinen Verkehrsberuhigung, d. h. das Verkehrsverhalten aller Kfz-Fahrten wird beeinflusst.

[5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Köln, 2006) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Rast 06)

6.2 Übersicht der Maßnahmen

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden vier Maßnahmenkategorien zur Beeinflussung des Durchgangsverkehrs näher betrachtet und erläutert (vgl. Abb. 14).

Die Maßnahme I hat die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch bauliche Maßnahmen zum Ziel. Diese sehen zusätzliche Widerstände im Straßenraum vor, die das Routenwahlverhalten beeinflussen und zu einer Verlagerung der Verkehre auf das leistungsfähige Hauptverkehrsstraßennetz beitragen.

In der Maßnahme II sollen betriebliche Maßnahmen in Form von Beschilderung den Durchgangsverkehr teilweise ausschließen. Dabei werden einzelne Fahrbeziehungen lediglich eingeschränkt oder teilweise verboten.

Die Maßnahme III sieht eine vollständige Vermeidung des Durchgangsverkehrs vor. Die Durchfahrt wird dabei durch das Aufstellen von Pollern für alle Verkehrsteilnehmer unterbunden. Einschränkungen hinsichtlich der Routenwahl treten somit auch für die Bewohner des Wohnquartiers auf.

Die Maßnahme IV sieht ebenfalls eine vollständige Vermeidung des Durchgangsverkehrs vor. Im Gegensatz zur Maßnahme III erfolgt dies jedoch nicht durch das Aufstellen von Pollern. Diese Maßnahme sieht ein Durchfahrtsverbot für Verkehrsteilnehmer ohne Anliegen mit Hilfe von Beschilderungen vor. Somit sind keine Einschränkungen hinsichtlich der Routenwahl der Bewohner des Wohnquartiers zu erwarten.

Maßnahme I	Maßnahme II	Maßnahme III	Maßnahme IV
Reduzierung des Durchgangverkehrs	Teilentlastung des Durchgangverkehrs	Vermeidung des Durchgangverkehrs	Vermeidung des Durchgangverkehrs
bauliche Maßnahmen	betriebliche Maßnahmen	bauliche und betriebliche Maßnahmen	betriebliche Maßnahmen
Teilaufpflasterungen Fahrbahneinengungen	„echte“ oder „unechte“ Einbahnstraße	Straßensperrung	Durchfahrtsverbot

Abb. 14 Übersicht der Maßnahmen

Optimierung der Signaltechnik
Die Optimierung der Signaltechnik am Knotenpunkt Dülmener Straße/Potthof wird in allen drei Maßnahmenkategorien empfohlen. Dies könnte dazu führen, dass bestimmte Fahrbeziehungen längere Grünzeiten erhalten. So sollte die Achse der Ortsdurchfahrt (Dülmener Straße (Nord) – Potthof) längere Grünzeiten erhalten. Durch entsprechend längere Rotzeiten der Fahrbeziehungen entlang der Dülmener Straße könnte der Widerstand für den Durchgangsverkehr vergrößert und damit weniger attraktiv gestaltet werden. Da die Lichtsignalanlagen nicht dem Eigentum der Gemeinde Nottuln angehören, sind diesbezüglich weitere Abstimmungsprozesse mit dem Straßenbaulastträger erforderlich.

6.3 Maßnahme I – Reduzierung des Durchgangsverkehrs

6.3.1 Umsetzung

Die Maßnahme I sieht sowohl Teilaufpflasterungen als auch Fahrbahneinengungen vor (vgl. Abb. 15). Teilaufpflasterungen könnten das Routenwahlverhalten der Kfz-Fahrer beeinflussen. Ziel ist die Erhöhung des Widerstands und die Verlagerung auf leistungsfähige Alternativrouten im Hauptverkehrsstraßennetz. Die Teilaufpflasterungen sollten an den maßgeblichen Einmündungsbereichen eingesetzt werden. Dabei können kurz hintereinanderliegende Einmündungen zu einem Bereich zusammengefasst werden. Einengungen von Haltestellenbereichen könnten zusätzlich vor allem bei einem Halt des Linienbusses als zusätzlicher Widerstände wirken.

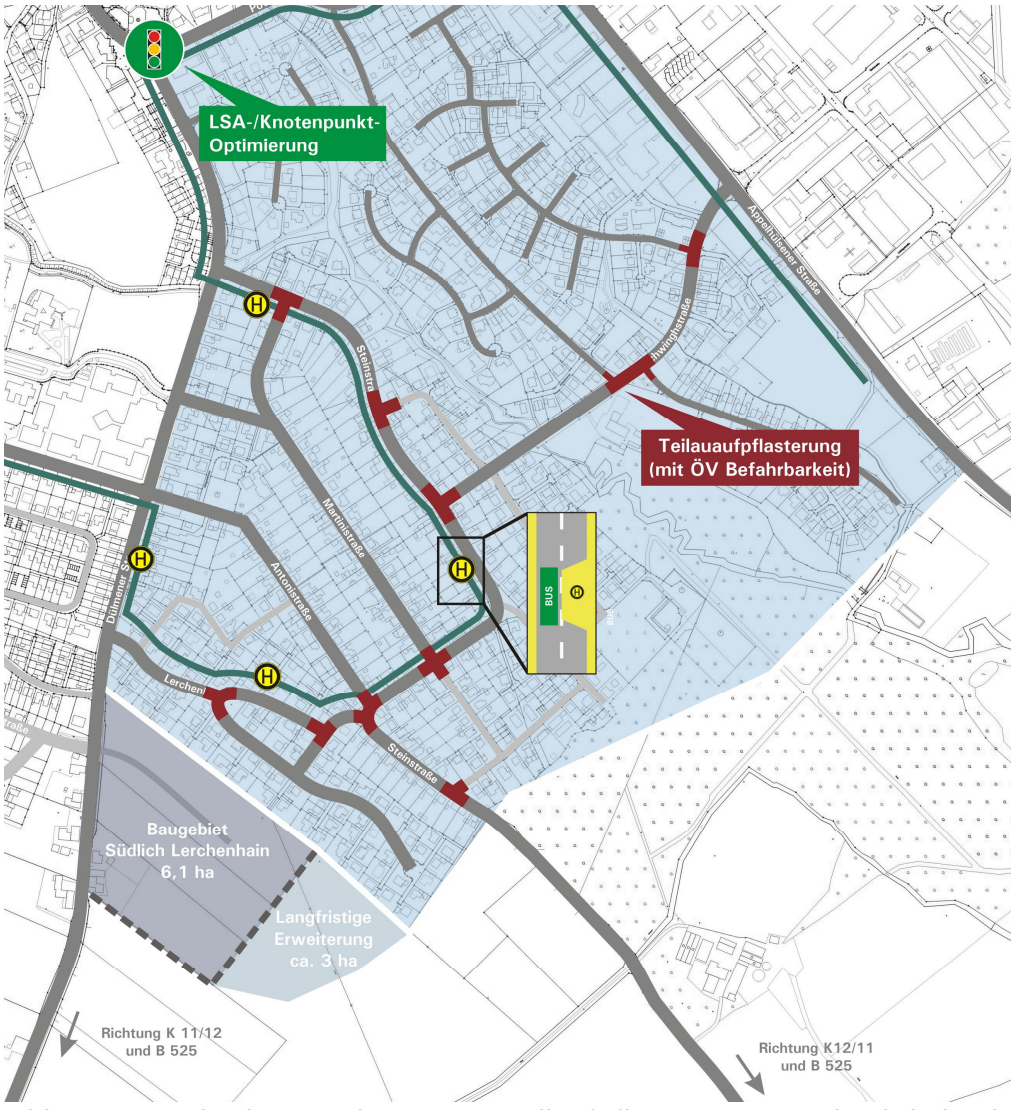


Abb. 15 Maßnahme I: Einsatz von Teilaufpflasterungen und Fahrbahneinengungen im Haltestellenbereich

Teilaufpflasterungen

Bei der Teilaufpflasterung wird die Fahrbahn auf Gehwegniveau im gesamten Knotenpunktbereich angehoben (vgl. Abb. 16). Der Knotenpunkt kann in diesem Bereich über Rampen vom Kfz-Verkehr befahren werden. Dabei

kann auch ein Materialwechsel zur optischen Wirkung eingesetzt werden. Wesentliches Ziel ist eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erzielen und den Fahrzeitgewinn der „Abkürzung“ zu reduzieren. Neben der verkehrlichen Wirkung im Kfz-Verkehr tragen die Teilaufpflasterungen auch zu einer Verbesserung der Überquerungsqualität bei. Fußgänger und insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen können die Fahrbahn niveaugleich queren ohne Borde überwinden zu müssen. Die Befahrbarkeit der Teilaufpflasterungen für den Linienbusverkehr wird über eine flachere Rampenneigung gewährleistet. Die Rampen im Zuge der ÖV-Route sollten nach den geltenden Regelwerken mit einer Neigung von 1:25 ausgeführt werden. Bei derart flachen Rampenneigungen wird von einer optisch wirksamen Teilaufpflasterung gesprochen. Alle weiteren Rampen sollten mit einer Neigung von 1:10 bis 1:7 ausgeführt werden, damit sie fahrdynamisch wirksam sind und einen wirksamen Beitrag zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs leisten.



Abb. 16 Gestaltungsmöglichkeiten für Teilaufpflasterungen in Knotenpunktbereichen (li. Bad Laer, re. Hannover)

Für die Knotenpunkte Bodelschwinghstraße/Steinstraße und Steinstraße/ Lerchenhain/Antonistraße sind in den folgenden Abbildungen Teilaufpflasterungen dargestellt (vgl. Abb. 17). Es wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um Skizzen handelt und Detailplanungen wie Abläufe oder Grundstückszufahrten noch keine ausreichende Berücksichtigung finden.



Abb. 17 Entwurfsskizze für eine Teilaufpflasterung in Knotenpunktbereichen (li. Steinstraße/Lerchenhain/Antonistraße, re. Steinstraße/ Bodelschwinghstraße)

Fahrbahneinengungen

Neben dem Einsatz von Teilaufpflasterungen können auch Fahrbahneinengungen an Haltestellen für einen zusätzlichen Widerstand sorgen (vgl. Abb. 18). Haltende Linienbusse blockieren dabei bewusst den Kfz-Verkehr. Ein Überholen des Linienbusses ist während des Haltestellenaufenthalts nicht möglich. Dies trägt zusätzlich zur Verkehrssicherheit bei, da aussteigende Fahrgäste nicht vom überholenden Kfz-Verkehr gefährdet werden.



Abb. 18 Gestaltungsmöglichkeiten für Fahrbahneinengungen in Haltestellenbereichen (Leopoldshöhe)

Exemplarisch hierfür wurde am Beispiel der Haltestelle Steinstraße eine Einengung skizziert (vgl. Abb. 19). Die Querschnittsbreite der Fahrbahn sollte dabei nicht mehr als 3,50 m betragen. Bei einer deutlich größeren Breite würde das Überholen des Linienbusses ermöglicht werden.

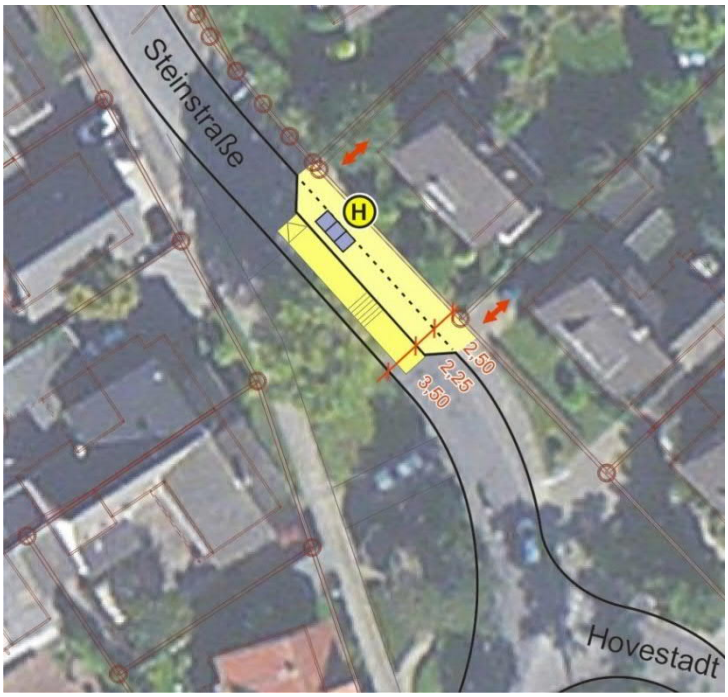


Abb. 19 Gestaltungsmöglichkeit für Einengungen des Seitenraums im Haltestellenbereich

6.3.2 Bewertung

Insgesamt kann die Maßnahme I, die eine Integration von Teilaufpflasterungen an maßgeblichen Einmündungsbereichen sowie Einengungen in den Haltestellenbereichen vorsieht, zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens sowie zu einer Verkehrsberuhigung beitragen.

Die Vor- und Nachteile dieser Maßnahme können wie folgt zusammengefasst werden:

Vorteile der Maßnahme I
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus
- Teilverlagerung des Durchgangsverkehrs auf leistungsfähige Alternativrouten im Hauptverkehrsstraßennetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufrechterhaltung einer guten Flexibilität des Gesamtsystems
- hohe Erschließungsqualität für die Bewohner der Wohnquartiere

Nachteile der Maßnahme I
- begrenzter Einfluss auf den Durchgangsverkehr
- Teilaufpflasterungen und Einengungen sind baulich aufwendig

6.4 Maßnahme II – Teilentlastung vom Durchgangsverkehr

6.4.1 Umsetzung

Im Gegensatz zur Maßnahme I soll lediglich mit Hilfe von verkehrsbehördlichen Anordnungen bzw. Beschilderungen Einfluss auf den Durchgangsverkehr genommen werden. Dabei gilt es, eine Teilentlastung vom Durchgangsverkehr durch Einschränkungen bestimmter Fahrbeziehungen durch die Einrichtung von Einbahnstraßen zu erreichen.

Die Maßnahme II sieht die Einrichtung einer Einbahnstraße auf einem kurzen Abschnitt der Bodelschwinghstraße auf Höhe des Nonnenbachs vor, in dem keine Zuwegung zu den Grundstücken erfolgt (vgl. Abb. 20). Die Erreichbarkeit des Wohnquartiers Steinstraße-Lerchenhain ist für den Zielverkehr über die Bodelschwinghstraße weiterhin möglich. Der Quellverkehr muss dagegen über die Dülmener Straße und weiteren Verlauf über die Ortdurchfahrt abgewickelt werden. Die Ausweisung der Einbahnstraße könnte jedoch auch in Gegenrichtung erfolgen.

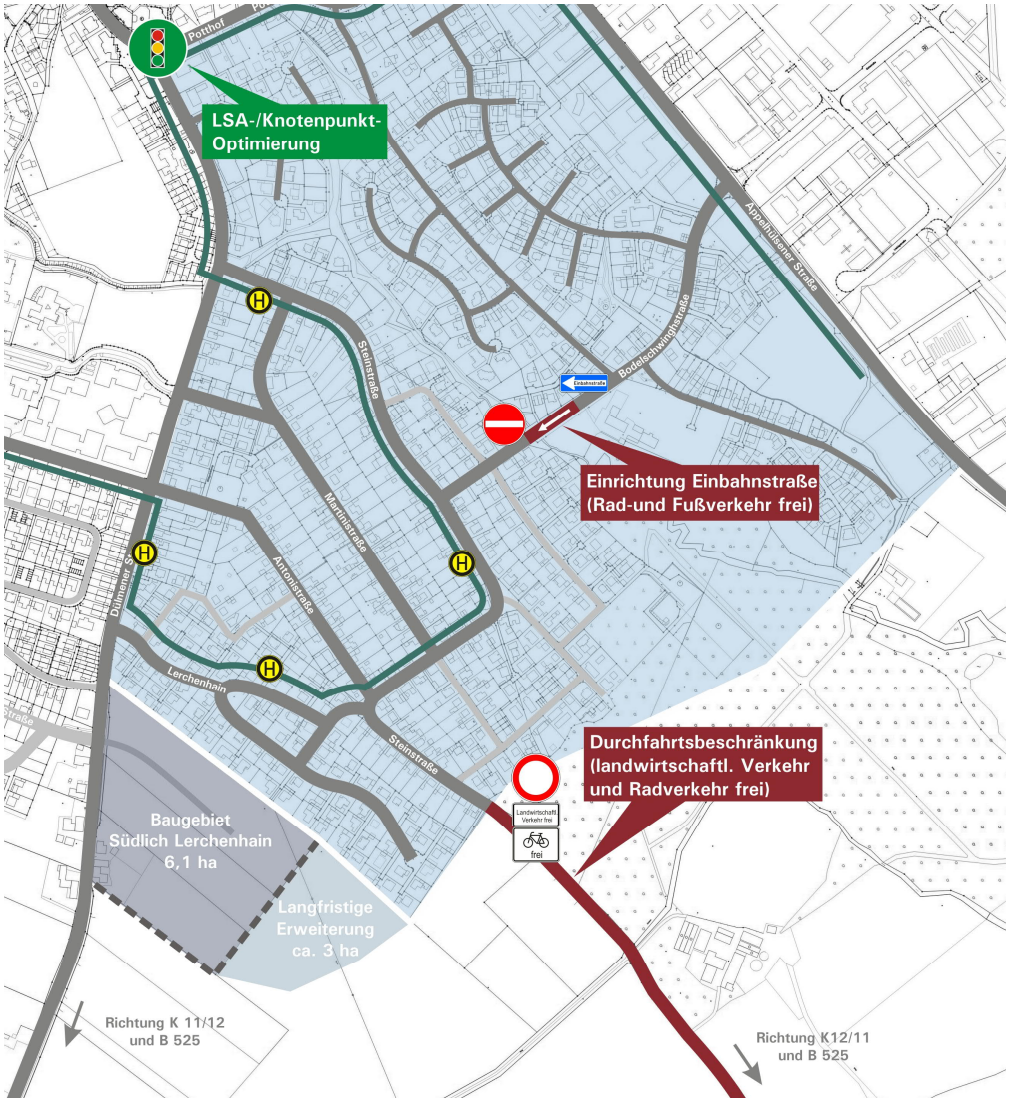


Abb. 20 Maßnahme II: Teilentlastung des Wohnquartiers durch die Einführung einer Einbahnstraße

Ferner wird bei dieser Maßnahme die Befahrung des südlichen Abschnitts der Steinstraße (Verbindung zur K 11/K 12/B 5252) unterbunden. Eine Befahrbarkeit für den Radverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr soll gewährleistet bleiben. Die Verbindung zwischen der Steinstraße und der K 11 entspricht derzeit nicht dem erforderlichen Ausbaustandard, um einer Verbindungsfunktion gerecht zu werden. Ferner ist es das Ziel, eine verkehrliche Beruhigung im südlichen Abschnitt der Steinstraße zu erreichen, da der Durchgangsverkehr auf dieser Verkehrsachse zunehmend an Bedeutung gewinnt und zu einer Beeinträchtigung der Wohnumfeldsituation beiträgt. Der Linienbusverkehr wird durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht beeinflusst und kann wie bisher abgewickelt werden.

Option: „Unechte“ Einbahnstraße
Als Option zur Einführung einer Einbahnstraße besteht die Möglichkeit einer etwas weniger strikten Umsetzung durch eine „unechte Einbahnstraße“ (vgl. Abb. 21). Die optionale Maßnahme sieht den Geltungsbereich auf der gesamten Bodelschwinghstraße vor. Bei einer „unechten“ Einbahnstraße ist die Zufahrt in eine Straße bzw. einen Straßenabschnitt nur von einer Seite aus zulässig. Dies könnte sowohl von der Bodelschwinghstraße als auch von der Steinstraße aus erfolgen. Innerhalb des ausgewiesenen Bereichs dürfen die Fahrzeuge in beide Richtungen fahren. Dies würde vor allem den Anwohnern der Bodelschwinghstraße zu Gute kommen. So können die Quellverkehre die Straße in beide Richtungen verlassen. Für die Zielverkehre bleibt die Verkehrsführung wie bei einer „echten“ Einbahnstraße bestehen.

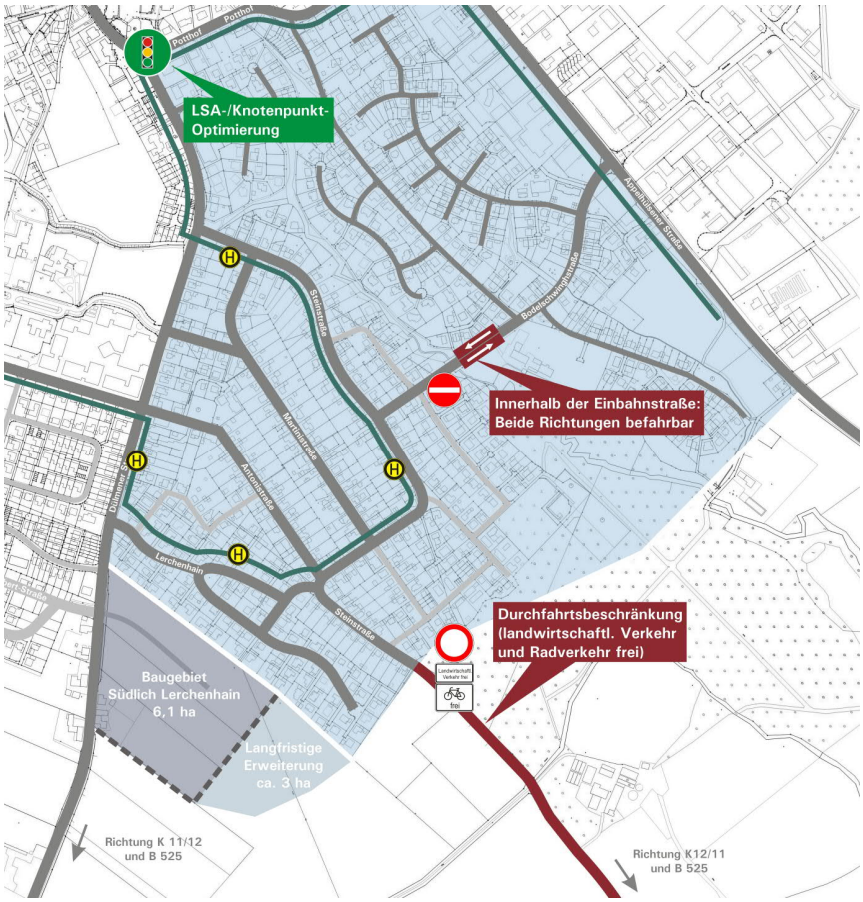


Abb. 21 Option zur Maßnahme II: Teilentlastung des Wohnquartiers durch die Einführung einer unechten Einbahnstraße

6.4.2 Bewertung

Ein wesentlicher Nachteil dieser Maßnahme sind mögliche Verkehrsverlagerungen, die sich aus dem Durchfahrtsverbot in der südlichen Steinstraße ergeben. Der heute vorhandene Kraftfahrzeugverkehr von etwa 1.000 Kfz/24h muss zwangsläufig über alternative Routen abgewickelt werden. Dabei können den Zielverkehr betreffend Verkehrsverlagerungen zur Appelhülsener Straße und im weiteren Verlauf zur Bodelschwinghstraße stattfinden. Einer Teilentlastung vom Durchgangsverkehr für das gesamte Wohnquartier wird damit zumindest teilweise entgegengewirkt. Die Vor- und Nachteile dieser Maßnahme werden wie folgt zusammengefasst:

Vorteile der Maßnahme II
- wirksame Einschränkung des Durchgangsverkehrs durch Verlagerung auf leistungsfähige Alternativrouten im Hauptverkehrsstraßennetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- geringer Aufwand zur Umsetzung

Nachteile der Maßnahme II
- geringe Flexibilität im Gesamtsystem
- bei „echter“ Einbahnstraßen: Einschränkung der Erschließungsqualität für die Bewohner (Quell- und Zielverkehre)
- bei „unechter“ Einbahnstraßen: Gefahr der Missachtung der Verkehrsregelung, da Fehlverhalten nur beim direkten Vergehen nachweisbar ist

6.5 Maßnahme III – Vermeidung von Durchgangsverkehr

6.5.1 Umsetzung

In der Maßnahme III wird zur vollständigen Unterbindung des Durchgangsverkehrs restriktiver gegenüber den vorherigen Maßnahmen vorgegangen. Die heute vorhandenen Durchfahrtsmöglichkeiten im Quartier sowohl über die Bodelschwinghstraße als auch über die Steinstraße in Richtung der K 11 werden vollständig aufgehoben.

Die Maßnahme III sieht vor, dass die Bodelschwinghstraße auf Höhe des Nonnenbachs abgehängt bzw. für den Kfz-Verkehr gesperrt wird (vgl. Abb. 22). Eine Verbindung für den Rad- und Fußverkehr bleibt erhalten. Zur Umsetzung kann das Zeichen 250 nach StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) angeordnet werden. Ergänzend zur Beschilderung können Poller für eine unterstützende Wirkung zur Anwendung kommen, da eine regelmäßige Kontrolle durch die örtliche Polizeidienststelle mit einem hohen Personalaufwand in Verbindung steht und voraussichtlich nicht dauerhaft gewährleistet werden kann.

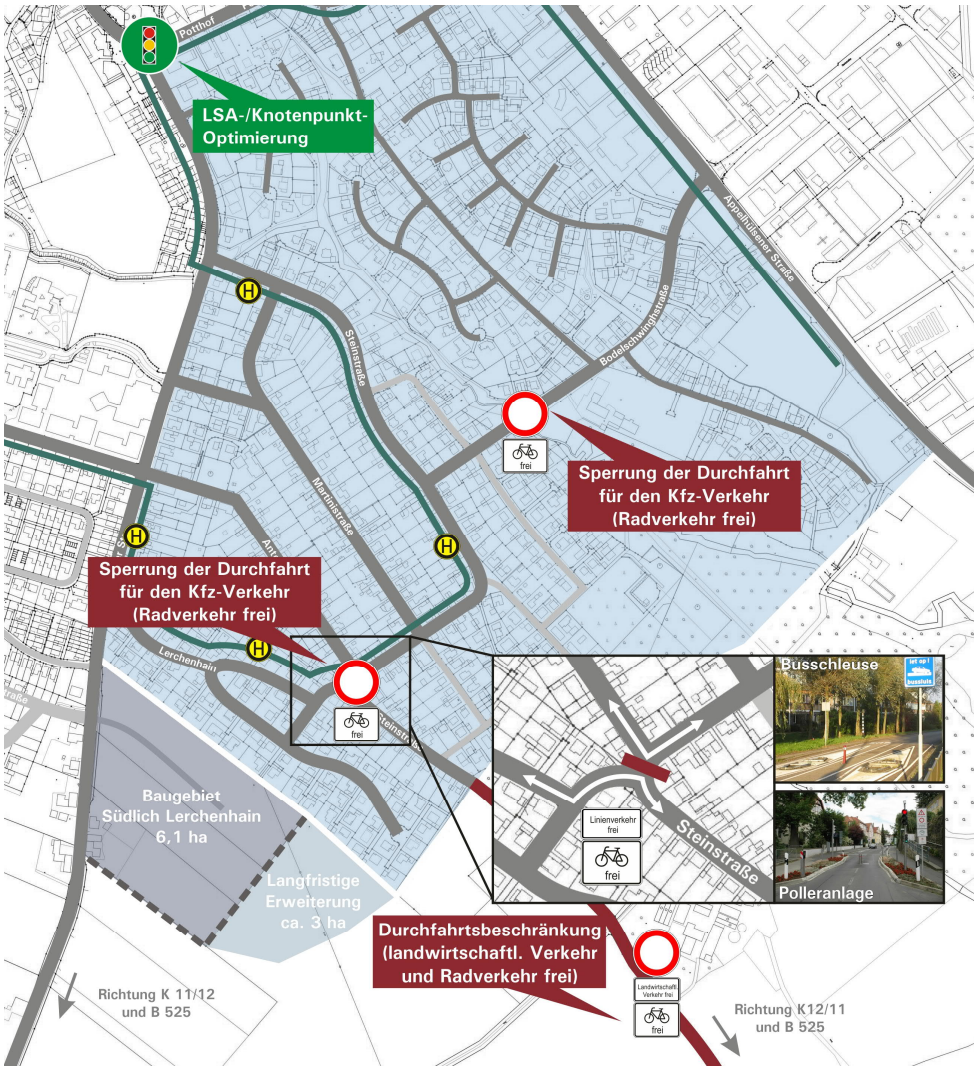


Abb. 22 Maßnahme III: Vermeidung von Durchgangsverkehr durch vollständige Sperrung von Fahrbeziehungen

Die Verbindung zwischen der Steinstraße und der K 11 in Richtung der B 525 wird ebenfalls, wie bereits in der Maßnahme II erläutert, unterbrochen. Ferner kann für eine verkehrliche Gliederung der Wohnquartiere in separate Erschließungsbereiche die Steinstraße zwischen den Einmündungsbereichen Lerchenhain und Antonistraße verkehrlich abgehängt werden. Zur Aufrechterhaltung des Linienbusverkehrs können im gesperrten Bereich der Steinstraße eine Busschleuse oder versenkbare Poller zum Einsatz kommen.

6.5.2 Bewertung

Angesichts dieser äußerst restriktiven Maßnahmen wird sich der Verkehrsablauf im gesamten Quartier deutlich ändern. Daher ist diese Maßnahme auch mit stärkeren Konsequenzen für die Bewohner des Quartiers verbunden. Es wird nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch der Bewohnerverkehr auf das übergeordnete Straßennetz (Dülmener Straße) verlagert. Die Vor- und Nachteile dieser Maßnahme werden wie folgt zusammengefasst:

Vorteile der Maßnahme III
- Vollständige Vermeidung von Durchgangsverkehr innerhalb des Quartiers durch Verlagerung auf leistungsfähige Alternativrouten im Hauptverkehrsstraßennetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Maßgebliche Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Gliederung des gesamten Wohnquartiers in einzelne Erschließungsbereiche

Nachteile der Maßnahme III
- keine Flexibilität im Gesamtsystem
- Deutliche Einbußen hinsichtlich der Erschließungsqualität für die Bewohner gegenüber dem heutigen Zustand (Umwege)

6.6 Maßnahme IV – Vermeidung von Durchgangsverkehr

6.6.1 Umsetzung

In der Maßnahme IV wird zur vollständigen Unterbindung des Durchgangsverkehrs ähnlich wie in der Maßnahme III vorgegangen. Die heute vorhandenen Durchfahrtsmöglichkeiten im Quartier sowohl über die Bodelschwinghstraße als auch über die Steinstraße in Richtung der K 11 werden vollständig aufgehoben. Im Gegensatz zur Maßnahme III werden in dieser Maßnahme jedoch lediglich Beschilderungen angeordnet und keine baulichen Maßnahmen in Form von Pollern vorgenommen.

Die Maßnahme IV sieht vor, dass bereits zu Beginn der Bodelschwinghstraße eine Beschilderung mit dem Zeichen 250 nach StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) angeordnet wird (vgl. Abb. 23). Unter dem Schild erfolgt der Zusatz, dass die Zufahrt sowohl für Anliegerverkehr als auch für den Rad- und Fußverkehr weiterhin zulässig ist. Dieselbe Beschilderung erfolgt am Knotenpunkt Bodelschwinghstraße/Steinstraße in Richtung der Bodelschwinghstraße.

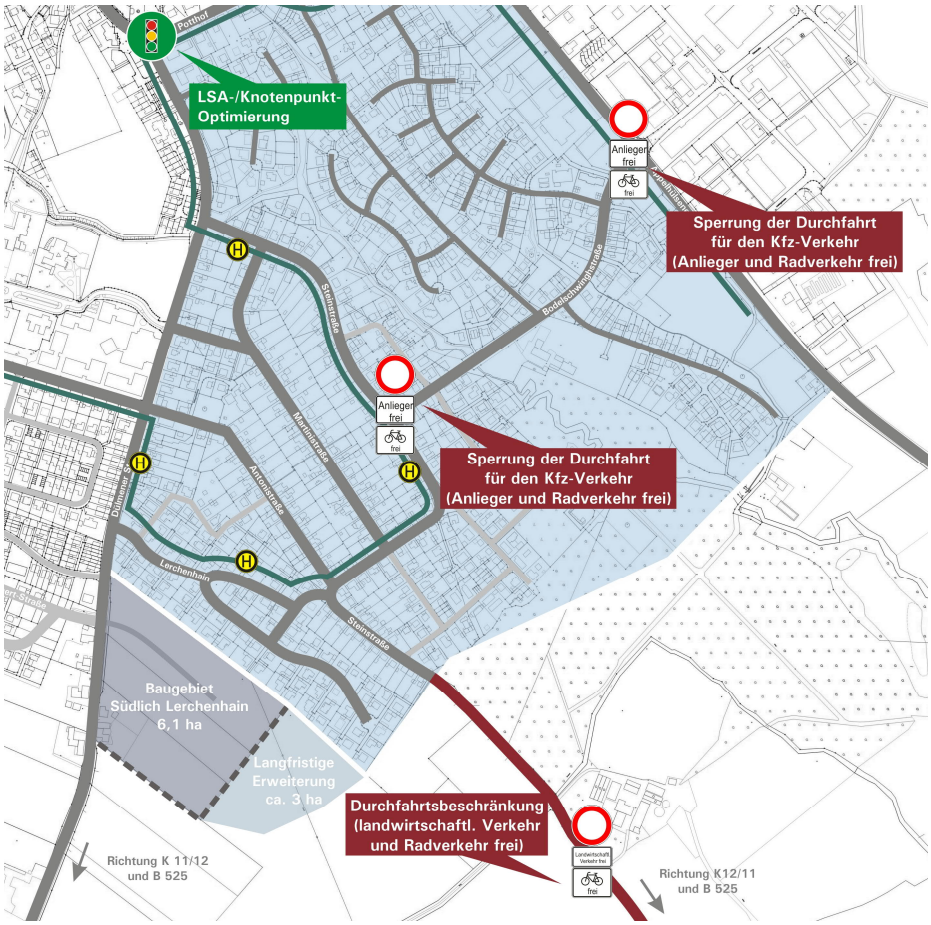


Abb. 23 Maßnahme IV: Vermeidung von Durchgangsverkehr durch Beschilderung mit dem Zeichen 250 nach StVO

Die Verbindung zwischen der Steinstraße und der K 11 in Richtung der B 525 wird ebenfalls, wie bereits in der Maßnahme II erläutert, unterbrochen.

6.6.2 Bewertung

Die Maßnahme bringt, im Gegensatz zur Maßnahme III keine Konsequenzen für die Bewohner des Quartiers mit sich. Es wird lediglich der Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Straßennetz (Dülmener Straße) verlagert. Die Vor- und Nachteile dieser Maßnahme werden wie folgt zusammengefasst:

Vorteile der Maßnahme III
- Vollständige Vermeidung von Durchgangsverkehr innerhalb des Quartiers durch Verlagerung auf leistungsfähige Alternativrouten im Hauptverkehrsstraßennetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- hohe Erschließungsqualität für die Bewohner der Wohnquartiere

Nachteile der Maßnahme III
- geringe Flexibilität im Gesamtsystem
- Gefahr der Missachtung der Verkehrsregelung, da Fehlverhalten nur beim direkten Vergehen nachweisbar ist

6.7 Zusammenfassender Vergleich der Maßnahmen

Die Maßnahmen II – IV zeigen hinsichtlich einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität gegenüber der Maßnahme I eine deutlich höhere Wirkung. So kann der Einsatz von Beschilderungen ggf. in Ergänzung mit Pollern einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung oder gar zur Vermeidung von Durchgangsverkehr leisten. Ferner sind sie mit geringen Kosten verbunden. Die gute Flexibilität und die Erschließungsqualität werden dagegen zum Teil aber maßgeblich eingeschränkt, was auch mit Auswirkungen auf das Routenwahlverhalten der Bewohner in Verbindung steht. Die Bewohner müssten in Zukunft deutliche Umwege in Kauf nehmen.

Um den Durchgangsverkehr zu vermeiden und zeitgleich eine gute Flexibilität für die Bewohner aufrechtzuerhalten, kann an den Zufahrtstraßen zum Quartier auch das Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1020-12 (Radfahrer und Anlieger frei) zur Anwendung kommen. Damit wäre zwar ein guter Kompromiss geschaffen, es muss aber davon ausgegangen werden, dass diese Form der Beschilderung nur von anfänglicher Wirkung sein wird. Eine dauerhafte oder regelmäßige Kontrolle an allen Zufahrtstraßen zum Quartier ist kaum zu ermöglichen. Ferner ist die Auslegung der Begrifflichkeit „Anlieger frei“ rechtlich schwierig. Die Einfahrtsberechtigung quartiersfremder Verkehre ist bereits dann gegeben, wenn lediglich die Absicht eines Besuchs von Bewohnern besteht. Ob ein Besuch tatsächlich stattgefunden hat ist dabei unerheblich. Aus den genannten Gründen wird der Durchgangsverkehr dauerhaft nicht in großem Umfang vermieden werden können.

Die Maßnahme I stellt ebenfalls einen Kompromiss zwischen einer guten Flexibilität für die Bewohnerverkehre und der Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens dar. Durch die Einrichtung von Teilaufpflasterungen können nicht nur Widerstände zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs erreicht, sondern auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt werden. Insbesondere an den teilweise schwer einsehbaren Knotenpunkten (Rechts-vor-Links Regelung) sind geringere Geschwindigkeiten im Sinne der Verkehrssicherheit förderlich. Zudem wird die Überquerungsqualität für Fußgänger und insbesondere mobilitätseingeschränkter Personengruppen durch die niveaugleiche Überquerung verbessert. Nachteil dieser Maßnahme sind allerdings die Investitionskosten. Die Maßnahmen II – IV können darüber hinaus ganz oder teilweise später noch ergänzt werden.

7 Überschlägige Baukostenschätzung

7.1 Kosten für die Anbindung des Baugebiets über einen vorfahrtgeregelten Knotenpunkt (Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße)

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde für die Anbindung des Baugebiets an das übergeordnete Straßennetz über einen vorfahrtgeregelten Knotenpunkt eine überschlägige Baukostenermittlung durchgeführt. Die Realisierung eines vierarmigen vorfahrtgeregelten Knotenpunktes ist mit Kosten in Höhe von gut 115.000 Euro (brutto) verbunden (vgl. Tab. 3).

Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße	**Länge [m]**	**Fläche [m²]**	**Stück**	**Einh.-preis [EUR]**	**Summe [EUR]**
Abbruch vorhandener Befestigungen		500		30,00	15.000,00
Fahrbahn, Asphalt		280		115,00	32.200,00
Fahrbahn, Asphalt + farbige Zuschläge				135,00	-
Fahrbahn, Asphalt farbig				190,00	-
Fahrbahn, Betonsteinpflaster				135,00	-
					-
2-reih. Rinne				55,00	-
3-reih. Rinne	90			70,00	6.300,00
Bord (Hochbord, Rundbord, Ansenker)	90			60,00	5.400,00
					-
Ablauf mit 4 m Anschlussleitung an Kanal			5	1.200,00	5.400,00
Seitenraum, Betonsteinpflaster		220		80,00	17.600,00
Seitenraum, Grünfläche		40		50,00	2.000,00
					-
Verkehrszeichen			2	480,00	960,00
					-
Zwischensumme		540			**84.860,00**
Baustelleneinrichtung			10%		8.486,00
Kleinleistungen, Nebenkosten			5%		4.243,00
Summe netto					**97.589,00**
				19% MwSt	18.541,91
Summe brutto					**116.130,91**

Tab. 3 Überschlägige Baukostenermittlung für die Einrichtung eines vorfahrtgeregelten Knotenpunktes (Dülmener Straße/Elisabeth-Selbert-Straße/Planstraße)

7.2 Kosten für die Umsetzung der Maßnahme I

Die Investitionskosten zur Umsetzung der Maßnahme I wurden überschlägig ermittelt. Dazu wurden exemplarisch die Baukosten für die Knotenpunkte Steinstraße/Bodelschwinghstraße und Steinstraße/Lerchen-hain/Antonistraße ermittelt. Die Baukostenermittlung bezieht sich auf die gesamte Neugestaltung des Knotenpunktes einschließlich der Seitenräume. Der Knotenpunkt Steinstraße/Lerchenhain/Antonistraße hebt sich hinsichtlich der Baukosten vom Knotenpunkt Steinstraße/Bodelschwinghstraße ab, da aufgrund der Verknüpfung von zwei unmittelbar hintereinandergelegenen kleinen Knotenpunkten eine deutlich höhere Flächeninanspruchnahme erfolgt. Insgesamt sieht die Maßnahme I Teilaufpflasterungen an insgesamt zehn Knotenpunkten vor. Bis auf den Knotenpunkt Steinstraße/Lerchenhain/Antonistraße wird pauschal gut 115.000 Euro (brutto) je Knotenpunkt in Ansatz gebracht (vgl. Tab. 4). Die Kosten am Knotenpunkt Steinstraße/Lerchenhain/Antonistraße sind dagegen mit gut 145.000 (brutto) etwas teurer (vgl. Tab. 5). Zudem sollte für eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zusätzliche Kosten von etwa 8.000 Euro (brutto) berücksichtigt werden. Zusammenfassend ergibt sich für die flächendeckende Einrichtung von Teilaufpflasterungen ein Investitionsvolumen von gut 1.180.000 Euro (brutto). Die hohen Investitionen führen natürlich begleitend zu einer gestalterischen Aufwertung der öffentlichen Straßenraums. Grundsätzlich wäre auch eine schrittweise Umsetzung der Teilaufpflasterungen und Fahrbahneinengungen denkbar.

Aufpflasterung Steinstraße/Bodelschwinghstraße	**Länge [m]**	**Fläche [m^2]**	**Stück**	**Einh.-preis [EUR]**	**Summe [EUR]**
Abbruch vorhandener Befestigungen		505		30,00	15.150,00
Fahrbahn, Asphalt				115,00	-
Fahrbahn, Asphalt + farbige Zuschläge				135,00	-
Fahrbahn, Asphalt farbig				190,00	-
Fahrbahn, Betonsteinpflaster		290		135,00	39.150,00
					-
2-reih. Rinne				55,00	-
3-reih. Rinne	75			70,00	5.250,00
Bord (Hochbord, Rundbord, Ansenker)	14			60,00	840,00
Rasenbord				30,00	-
					-
Schacht höhenmäßig anpassen			2	360,00	720,00
Ablauf mit 4 m Anschlussleitung an Kanal			4	1.200,00	4.800,00
					-
Seitenraum, Betonsteinpflaster		200		80,00	16.000,00
Seitenraum, Grünfläche		15		50,00	750,00
Verkehrszeichen			3	480,00	1.440,00
					-
Zwischensumme		505			**84.100,00**
Baustelleneinrichtung			10%		8.410,00
Kleinleistungen, Nebenkosten			5%		4.205,00
Summe netto					**96.715,00**
				19% MwSt	18.375,85
Summe brutto					**115.090,85**

Tab. 4 Überschlägige Baukostenermittlung für eine Teilaufpflasterung am Knotenpunkt Bodelschwinghstraße/Steinstraße

Aufpflasterung Lerchenhain/Antonistraße/Steinstraße	Länge [m]	Fläche [m²]	Stück	Einh.-preis [EUR]	Summe [EUR]
Abbruch vorhandener Befestigungen		620		30,00	18.600,00
Fahrbahn, Asphalt				115,00	-
Fahrbahn, Asphalt + farbige Zuschläge				135,00	-
Fahrbahn, Asphalt farbig				190,00	-
Fahrbahn, Betonsteinpflaster		390		135,00	52.650,00
					-
2-reih. Rinne				55,00	-
3-reih. Rinne	100			70,00	7.000,00
Bord (Hochbord, Rundbord, Ansenker)	20			60,00	1.200,00
Rasenbord				30,00	-
					-
Schacht höhenmäßig anpassen			2	360,00	720,00
Ablauf mit 4 m Anschlussleitung an Kanal			5	1.200,00	6.000,00
					-
Seitenraum, Betonsteinpflaster		230		80,00	18.400,00
					-
Verkehrszeichen			3	480,00	1.440,00
					-
Zwischensumme		620			**106.010,00**
Baustelleneinrichtung			10%		10.601,00
Kleinleistungen, Nebenkosten			5%		5.300,50
Summe netto					**121.911,50**
				19% MwSt	23.163,19
Summe brutto					**145.074,69**

Tab. 5 Überschlägige Baukostenermittlung für eine Teilaufpflasterung am Knotenpunkt Steinstraße/Lerchenhain/Antonistraße

Zudem wurden exemplarisch die Kosten für eine Einengung am Beispiel der Haltestelle Steinstraße ermittelt. Bezogen auf drei im Wohnquartier liegende Haltestellen ergeben sich Investitionskosten in Höhe von knapp 150.700 Euro (brutto) (vgl. Tab. 6).

Bushaltestelle + Fahrbahneinengung	Länge [m]	Fläche [m²]	Stück	Einh.-preis [EUR]	Summe [EUR]
Abbruch vorhandener Befestigungen		215		30,00	6.450,00
Fahrbahn, Asphalt				115,00	-
Fahrbahn abfräsen, neue Binder-/Deckschicht				50,00	-
Fahrbahn abfräsen, neue Deckschicht		100		32,00	3.200,00
Fahrbahn, Beton				140,00	-
					-
2-reih. Rinne	30			55,00	1.650,00
3-reih. Rinne				70,00	-
Bord (Hochbord, Rundbord, Ansenker)	12			60,00	720,00
Bord Sonderprofil Niederflurbus	18			140,00	2.520,00
					-
Schacht höhenmäßig anpassen				360,00	-
Ablauf mit 4 m Anschlussleitung an Kanal			1	1.200,00	1.200,00
Seitenraum, Betonsteinpflaster		110		80,00	8.800,00
					-
Verkehrszeichen			2	480,00	960,00
Taktile Streifen		5		200,00	1.000,00
					-
Fahrgastunterstand Standard L = 4 m			1	10.200,00	10.200,00
					-
Zwischensumme		215			**36.700,00**
Baustelleneinrichtung			10%		3.670,00
Kleinleistungen, Nebenkosten			5%		1.835,00
Summe netto					**42.205,00**
				19% MwSt	8.018,95
Summe brutto					**50.223,95**

Tab. 6 Überschlägige Baukostenermittlung für eine Fahrbahneinengung im Haltestellenbereich Steinstraße

7.3 Kosten der Maßnahmen II – IV

Die Maßnahmen II – IV sehen überwiegend betriebliche Maßnahmen vor, die mit wenig Aufwand umzusetzen sind. Dennoch fallen auch hier Kosten an, die es zu berücksichtigen gilt. So werden für die Beschilderungen je Maßnahme pauschal 32.000 Euro (brutto) angenommen. Bei der Maßnahme III müssen auf Grund der baulichen Einrichtung von Pollern etwa 80.000 Euro (brutto) zusätzlich kalkuliert werden. Zudem erfordern auch diese Maßnahme das Begleiten von einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit. So werden hier je Maßnahme weitere 8.000 Euro (brutto) kalkuliert.

8 Fazit

Am südlichen Ortsrand von Nottuln soll ein Wohngebiet mit einer Fläche von etwa 6,49 ha (1. Bauabschnitt) realisiert werden. In Abhängigkeit der weiteren Entwicklungen bestehen Erweiterungsmöglichkeiten um weitere 3,0 ha (2. Bauabschnitt).

Grundlage der vorliegenden Untersuchung stellen Verkehrsbelastungen dar, die im Rahmen einer Verkehrserhebung im Jahr 2019 erhoben wurden. Entgegen der Untersuchung aus dem Jahr 2014 war bei der aktuellen Verkehrserhebung die Ortsumgehung bereits in Betrieb. Darüber hinaus werden Ergebnisse des innerörtlichen Durchgangsverkehrs übernommen, welche im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes der Gemeinde Nottuln (2011) erarbeitet wurden. Dabei zeigen die Ergebnisse, dass die Inbetriebnahme der Ortsumgehung zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt um etwa 50% des gesamten Verkehrsaufkommens beigetragen hat. Dadurch ergeben sich entlang der Hauptverkehrsstraßen innerhalb Nottulns Freiräume. Gebietsfremde Verkehre wurden folgend auf die entlasteten Straßen verlagert.

Bei der Baugebietsentwicklung wird zwischen zwei Bauabschnitten differenziert. Im ersten Bauabschnitt sind insgesamt 185 Wohneinheiten (WE) in Planung, die sich auf die Wohntypologien Einfamilien- und Doppelhäuser (96 WE), Reihenhäuser (17 WE) und Mehrfamilienhäuser (72 WE) verteilen. Daraus resultiert ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen von 1.181 Kfz/24h. Im zweiten Bauabschnitt liegt derzeit noch keine Differenzierung nach Wohntypologien vor, hier sollen etwa 90 Wohneinheiten entstehen. Sofern dieser Bauabschnitt ergänzend realisiert werden sollte, ist von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von insgesamt 1.766 Kfz/24h auszugehen.

Für die Anbindung des Baugebiets an die Dülmener Straße wurden zwei Varianten untersucht. Die erste Variante sieht einen vorfahrtgeregelten Knotenpunkt vor. In der zweiten Variante wird der Bereich zu einem Kreisverkehr umgebaut. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung hat gezeigt, dass beide Varianten die Verkehre problemlos abwickeln können.

Die verkehrliche Situation im benachbarten Wohnquartier Steinstraße-Lerchenhain stellt sich aufgrund des Anteils an Durchgangsverkehr als auffällig dar. Es wird davon ausgegangen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Baugebiet „Südlich Lerchenhain“ die Situation weiter verschärfen würde. Zur Verbesserung der gesamten verkehrlichen Situation wurden drei optionale Maßnahmen zur Beeinflussung bzw. Vermeidung von Durchgangsverkehr erarbeitet bzw. zur Verkehrsberuhigung. Wesentliches Ziel war es, aufzuzeigen, welche Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung bestehen und mit welchen Auswirkungen diese verbunden sind. Mit den überlegten Maßnahmen wird darüber hinaus das Ziel einer allgemeinen Verkehrsentlastung verfolgt, so dass das Verkehrsverhalten aller Kfz-Fahrer positiv beeinflusst wird.

Die Maßnahme I zeigt punktuelle bauliche Maßnahmen auf. Bei den Maßnahmen II – IV wird größtenteils über betriebliche, verkehrsbeschränkende

Maßnahmen ein stärkerer Eingriff in das Verkehrsgeschehen diskutiert. Dieser restriktivere Ansatz ist vergleichsweise kostengünstig.

- Die Maßnahme I sieht eine entlastende Wirkung durch die Schaffung von baulichen Widerständen vor. Dabei werden sowohl Teilaufpflasterungen als auch Fahrbahneinengungen in Betracht gezogen.
- Die Maßnahme II hat das Ziel eine Teilentlastung vom Durchgangsverkehr durch Einschränkungen bestimmter Fahrbeziehungen zu erreichen. Dies soll durch die Einrichtung einer Einbahnstraße erreicht werden. Optional zur Einrichtung einer „echten“ Einbahnstraße wurde auch die „unechte“ Einbahnstraße überlegt. Diese ermöglicht innerhalb des ausgewiesenen Bereichs das Befahren der Straße in beiden Richtungen.
- In der Maßnahme III wird zur vollständigen Unterbindung des Durchgangsverkehrs restriktiver gegenüber den vorherigen Maßnahmen vorgegangen. Die heute vorhandenen Durchfahrtsmöglichkeiten sowohl über die Bodelschwinghstraße als auch über die Steinstraße in Richtung der K 11 würde dabei vollständig aufgehoben.
- In der Maßnahme IV wird zur vollständigen Unterbindung des Durchgangsverkehrs die Zufahrt in die Bodelschwinghstraße lediglich dem Anliegerverkehr sowie dem Rad- und Fußverkehr gewährt.

Anschließend erfolgt ein Vergleich der Maßnahmen auf Grundlage von wesentlichen Kriterien (vgl. Tab. 7). Die Bewertung zeigt, dass die Maßnahme IV alle Kriterien gut erfüllt. Dennoch sollte an dieser Stelle erwähnt werden, dass diese Maßnahme mit hohen Kontrollen verbunden ist. Sofern strenge Kontrollmaßnahmen nicht umsetzbar sind, wäre alternativ die Maßnahme III denkbar. Diese unterbindet die Durchfahrt aufgrund der baulichen Einrichtung von Pollern, so dass weniger Kontrollen erforderlich sind. Darüber hinaus sind rechtliche Voraussetzung für entsprechende verkehrliche Anordnungen im Einzelfall zu prüfen.

Bewertung der Maßnahmen			
Kriterien	Auswirkung auf Durchgangsverkehr	Auswirkung auf Anwohner	Kosten
Maßnahme I	−	+	−
Maßnahme II	o	o	+
Maßnahme III	+	o	o
Maßnahme IV	+	+	+

Tab. 7 Bewertung der Maßnahmen

Ö 3.3

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **151/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **12 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV** Datum: **04.10.2023**

Tagesordnungspunkt:

Barrierefreie Zuwegung zu den Bereichen Bürgerpark, Bouleplatz, Bürgerwald, Vereinsheim und Sportplatz (Naturrasenfläche) Schapdetten. Die notwendigen Mittel (ca. 51.300 €) sollen von der Gemeinde Nottuln zur Verfügung gestellt werden.

Antrag der Freien Demokraten (FDP) vom 18.08.2023.

Beschlussvorschlag der Freien Demokraten (FDP):

Der Antrag der Freien Demokraten (FDP) vom 18.08.2023 über eine Neugestaltung der Zuwegung wird abgelehnt.

Finanzielle Auswirkungen:

51.300 €.

Klimatische Auswirkungen:

Negative Auswirkungen durch Versiegelung von Flächen.

...

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Umwelt und Mobilität	26.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

gez. Dr. Thönnes

Sachverhalt:

Der Antrag vom 18.08.2023 der Freien Demokraten (FDP) befindet sich im Anhang.

Die Gemeinde Nottuln ist Eigentümer der gesamten Sportanlage in Schapdetten. Die betroffenen Abschnitte bzw. Wege (s. Anhang 2) werden aktuell von einer Schotterfläche geprägt. Durch die Abnutzung der letzten Jahre ist die bestehende Oberschicht (Wassergebundene Wegedecke) immer wieder leicht abgetragen worden. Ein guter Zustand kann durch Auftragung einer neuen Oberschicht (Dolomitsand) erreicht werden.

Die im Antrag genannte gewünschte Entwicklung einer neuen Zuwegung, bestehend aus Betonpflaster, ist nicht umsetzbar. Wie oben schon dargestellt, sind alle Wege in einem ordentlichen Zustand. Daher müssen nur geringe Maßnahmen getroffen werden, um einen barrierefreien Zustand erreichen zu können. Durch die Auftragung einer neuen Wassergebundenen Wegedecke, können alle Menschen mit einem Handicap, die oben dargestellten Bereiche erreichen.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die betroffenen Wege im Bereich des Sportplatzes nicht mit einer Betonpflasterschicht auszustatten, sondern kostengünstige Alternativen zu ermitteln und umzusetzen.

Anlagen:

Anlage 1: Antrag Freie Demokraten (FDP) vom 18.08.2023

Anlage 2: Lageplan, Wegeführung

Verfasst:
gez. Wermeling

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Ö 3.3

35-2023

Freie Demokraten

Ortsverband Nottuln FDP

Die Freien Demokraten in Appelhülsen, Darup, Nottuln und Schapdetten

FDP Nottuln • H. Walter • Cilly-Aussem-Weg 31 • 48301 Nottuln

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister
Stiftsplatz 7/8
48301 Nottuln

Gemeinde Nottuln
22. Aug. 2023
Anl. ——— Abt. 3.1/3

Helmut Walter
Fraktionsvorsitzender

Freie Demokratische Partei
im Rat der Gemeinde Nottuln
Cilly-Aussem-Weg 31
48301 Nottuln

T: 02502/8395
M: 0173/2837267

walter@fdpnottuln.de
www.fdpnottuln.de

18.08.2023

Antrag der FDP-Fraktion

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit stellen wir den Antrag, dass die Gemeinde einen barrierefreien Zuweg zum Bürgerpark, zu den Bouleplätzen, zum Bürgerwald, zum Vereinsheim und zum Sportplatz in Schapdetten erstellt bzw. erstellen lässt und die noch notwendigen Mittel (ca. 51.300 €) zur Verfügung stellt.

Begründung:

Ende Mai diesen Jahres wurde der Bürgerpark Schapdetten mit einem kleinen Fest eröffnet. Das Wetter hat sehr gut mitgespielt, die Sonne schien. Dies war nicht nur für die Feier eine gute Sache. Bei Regen ist der Bürgerpark nur sehr schlecht erreichbar, für viele Menschen mit Behinderungen leider oft gar nicht, denn einen barrierefreien Zugang gibt es zum Park und seinen Geräten nicht. Für Menschen, die auf Rollstühle oder Rollatoren angewiesen sind, ist der Weg ein großes Hindernis. Und unabhängig von der Frage, ob diese Menschen die Sportgeräte nutzen können / wollen, so soll die Fläche eine Begegnungsstätte für Jung und Alt sein und dies ist sie auch, wie sich gerade bei der Eröffnung gezeigt hat.

Die gleiche Problematik zeigt sich für die Zuwegung zur Boulefläche, die sich neben den Geräten befindet und beim Erreichen des Bürgerwaldes, der sich entlang der heutigen „Piste“ befindet und ein dementsprechend unschönes Dasein fristet – er kommt absolut nicht zur Geltung. Wenn am Anfang des Weges kein Hinweisschild stehen würde, das der Heimatverein Schapdetten vor kurzem aufgestellt hat, würde er völlig untergehen. Und schließlich gilt das auch für die restliche Zuwegung zum Vereinsheim sowie die fußläufige Anbindung des Sportplatzes. Gerade am letzten Sonntag hatte

wieder ein älterer Mensch versucht, den Platz als Zuschauer mit einem Rollator zu erreichen, was ihm nur mit Hilfe gelungen ist, obwohl die Wetterbedingungen eher gut waren.



Zugang zum Bürgerpark, Bouleplatz, Bürgerwald und Vereinsheim.



Zugang zum Vereinsheim und zum Sportplatz.

Welch Gegensatz zu dem gepflegten Bürgerplatz mit seinen Spiel- und Sportgeräten.



Es geht aber nicht nur um die Optik, sondern auch um die Sicherheit. Gerade bei Nässe bilden sich tiefe Pfützen, die zu Stürzen führen können. Darüber hinaus schreckt der jetzige Zustand nicht nur Fußgänger sondern auch Radfahrer ab, da diese Schotterpiste nicht leicht befahrbar ist, gerade für Kinder.

Es ist eine Einrichtung, die nicht nur für den Sportverein zur Verfügung steht, sondern ausdrücklich allen Bürgerinnen und Bürgern.

Deshalb sollten wir alle ein Interesse an der Änderung des Zustandes haben, auch wenn damit eine finanzielle Beteiligung verbunden ist.

Eine gute Möglichkeit der Änderung ist die Pflasterung der Zuwegung, diese ist sowohl optisch ansprechend, als auch als Belag für Fußgänger und Radfahrer gut geeignet.

Der Verein Fortuna Schapdetten hat natürlich auch großes Interesse an einer schönen und guten Gestaltung und hat hier bereits viele Vorarbeiten geleistet. Deshalb können wir auch eine gute Einschätzung des Finanzbedarfes geben.

Auf der Basis eines örtlichen Betriebes sind die verbleibenden Kosten zusammengestellt worden. Die entsprechende Berechnung findet sich im Anhang.

Hervorgehoben werden muss, dass beträchtliche Kostenpositionen vom Verein durch Eigenleistungen übernommen werden. Deren Wert ist natürlich nur ungefähr zu schätzen. Für eine grobe Schätzung kann ein qm-Preis von 30 Euro für die Steine angesetzt werden, was bei 750 qm einem Preis von 22.500 € entspricht. Für das Vorbereiten der Fläche können zusätzlich 5.000 € angesetzt werden.

Trotzdem bleiben noch rund 50.000 € Finanzbedarf. Angesichts des aktuellen Zustandes und der möglichen Verbesserung sollten wir uns diesen Betrag leisten. Es ist ein Beitrag für die soziale

Gemeinschaft aller Bürger und wird die sportliche Betätigung der Bevölkerung – auch der ohne Vereinszugehörigkeit - stärken.

Daher hoffen wir auf die Zustimmung aller Fraktionen zu dieser sinnvollen Investition.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Walter
Fraktionsvorsitzender

Anlage:
Berechnung

Ö 3.3



Ö 3.4

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **106/2023/1**
Produktbereich/Betriebszweig: **12 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV** Datum: **14.09.2023**

Tagesordnungspunkt:

Umgestaltung der Parkplatzsituation an der Lindenstraße (bei Geiping)

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, die Planung nicht weiterzuverfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Klimatische Auswirkungen:

keine

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Umwelt und Mobilität	26.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

...

gez. Dr. Thönnes

Sachverhalt:

In der Sitzung für Umwelt und Mobilität am 22.08.2023 wurde der Beschluss zur Vorlage 106/2023 zurückgestellt und der Auftrag zu einer weiteren Planungsvariante, welche das Längsparken zur Fahrbahn und eine Aufwertung der öffentlichen Fläche beinhalten soll, gegeben.

In der **Planungsvariante 4** werden 2 Stellplätze längs zur Fahrbahn für die Fahrtrichtung Nottuln geschaffen. Die Haltestelle wird verlängert, bietet aber aufgrund der beengten Platzverhältnisse immer noch nicht die Möglichkeit, dass der Bus komplett an der Haltekante zum Stehen kommt.
Der vorhandene Baum muss entnommen werden. Die derzeitig asphaltierte Fläche vor Geiping kann mit 4 Baumstandorten, Bänken und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie 2 Baumstandorten an der Fahrbahn aufgewertet werden. Für eine Ausführung werden nach Kostenschätzung 114.000 € veranschlagt.

Bei Umsetzung der Variante 4 entfallen 4 Stellplätze auf der Fläche vor Geiping. 2 Stellplätze werden an der Fahrbahn neu angelegt. In der Bilanz stehen 2 Stellplätze weniger zur Verfügung.

In der **Planungsvariante 5** wird 1 Stellplatz längs zur Fahrbahn für die Fahrtrichtung Nottuln geschaffen. An der Geometrie der Haltestelle werden keine Änderungen vorgenommen.
Der vorhandene Baum kann bei dieser Variante erhalten bleiben. Die derzeitig asphaltierte Fläche vor Geiping kann mit 4 Baumstandorten, Bänken und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder aufgewertet werden. Für eine Ausführung werden nach Kostenschätzung 97.000 € veranschlagt.

Bei Umsetzung der Variante 4 entfallen 4 Stellplätze auf der Fläche vor Geiping. 1 Stellplatz wird an der Fahrbahn neu angelegt. In der Bilanz stehen 3 Stellplätze weniger zur Verfügung.

Eine Prüfung der Förderprogramme hat ergeben, dass diese Maßnahme über das Förderprogramm „Nahmobilität" mit einer derzeitigen Förderquote von 80% gefördert werden kann. Eine Förderung ist frühsten in 2024 möglich.

Alternativ kann diese Maßnahme über das Förderprogramm „Klimaschutzinitiative-Klimaschutzprojekte im Kommunalen Umfeld / Kommunalrichtlinie. Hierbei liegt derzeitig die Förderquote bei 50%. Die Förderung kann hierbei unmittelbar beantragt werden.

Die vorliegenden Planvarianten beinhaltet zwar viele der gewünschten Punkte, rechtfertigt jedoch aus Sicht der Verwaltung keine Kosten in Höhe von 114.000 € für Variante 4 oder 97.000 € für Variante 5.

Anlagen:

Anlage 1: Planung Parkplatz Lindenstraße - Variante 4
Anlage 2: Kostenschätzung Variante 4

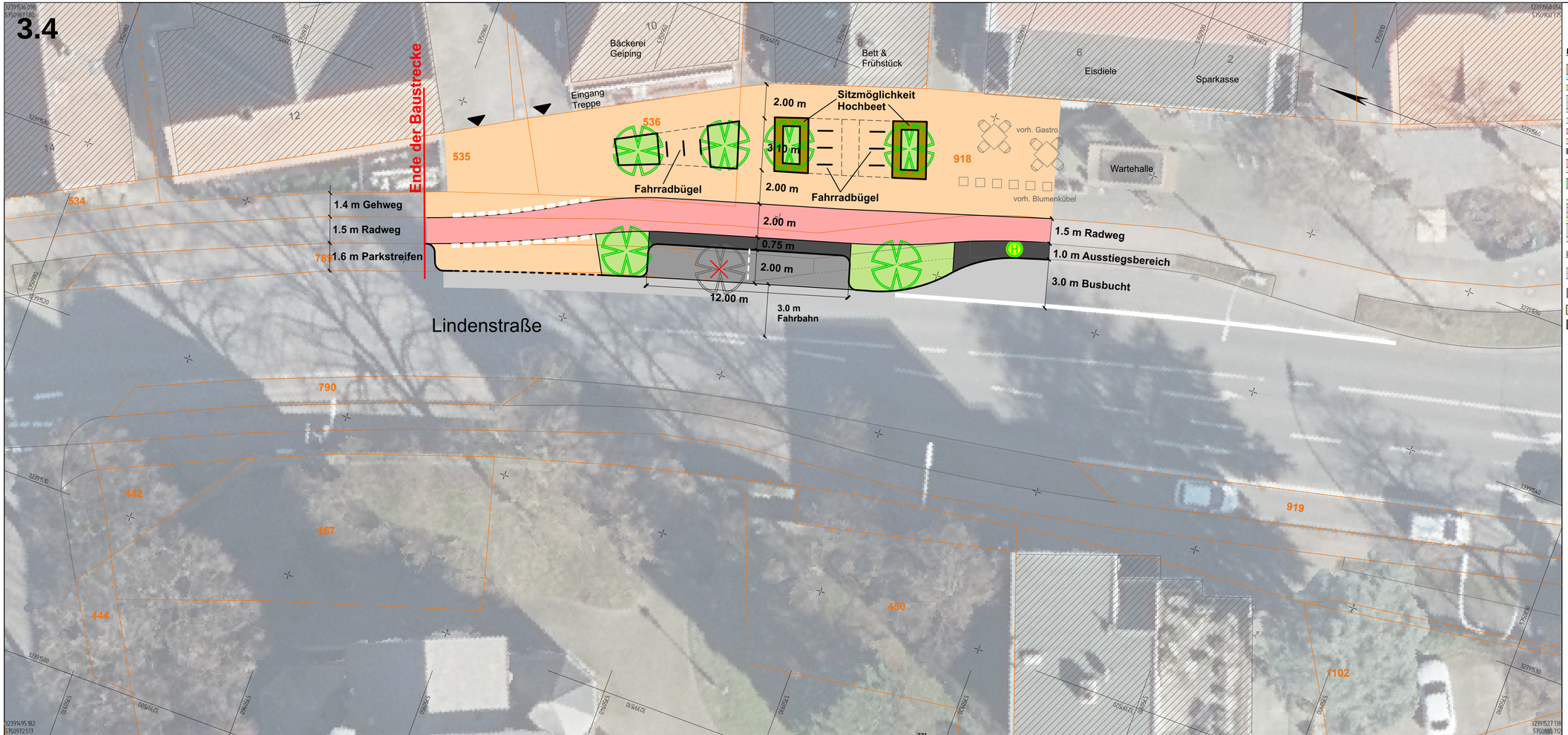
Vorlage Nr. 106/2023**/1**

Anlage 3: Planung Parkplatz Lindenstraße – Variante 5
Anlage 4: Kostenschätzung Variante 5

Verfasst:
gez. Krüger

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Ö 3.4



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Mulde mit Fließrichtung / Versickermulde
- Straßennebenflächen
- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Wirtschaftsweg
- Radweg
- Gehweg
- Fahrbahnteiler / Insel / Parkstreifen
- Zufahrt mit Bordabsenkung gemeinsamer Geh- und Radweg Bankett mit Zufahrt
- Dammböschung
- Bankett
- Richtungsfahrbahn mit Fahrstreifenaufteilung
- Mittelstreifen, Achse
- Richtungsfahrbahn
- Bankett
- Entwässerungsgraben mit Fließrichtung
- Brücke mit Widerlager
- Deckensanierung
- wassergebundene Decke
- Bahn

H = 15 000 m
1,500 % 1531,000 m 0,700 % 725,000 m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- 2,5 % Querneigung

Sonstiges

- Baufeldgrenze
- geplanter Gebäudeabbruch
- Gebäude bereits abgebrochen
- Rückbaufläche
- freizuhaltendes Sichtfeld
- Baumfällung

Verwaltung

- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze

Index	Art der Änderung	Name	Datum
B			
A			

Auftraggeber
Gemeinde Nottuln

Stiftsplatz 7-8| 48301 Nottuln
T 02502 942-0
www.nottuln.de

Projektname
Umplanung der Stelplätze vor Geiping, Appelhülsen

Plannummer: S.2.1.1			Projektnr.: 03230068
Planinhalt: Lageplan Variante 4			Maßstab: 1:100
Fachbereich: Verkehrsplanung		Name | Kürzel	Datum
Leistungsphase: Vorplanung	bearbeitet	Toporowski	30.08.2023
	gezeichnet	Toporowski	30.08.2023
	geprüft	Leiking	30.08.2023
Freigabe Planer	Freigabe Auftraggeber | Bauherr		

VORABZUG

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHHN 2016)

Ö 3.4

Kostenermittlung Straßenbau
Gemeinde Nottuln

Umplanung der Stellplätze
vor Geiping, Appelhülsen V4

nts Münster
Ingenieurgesellschaft mbH

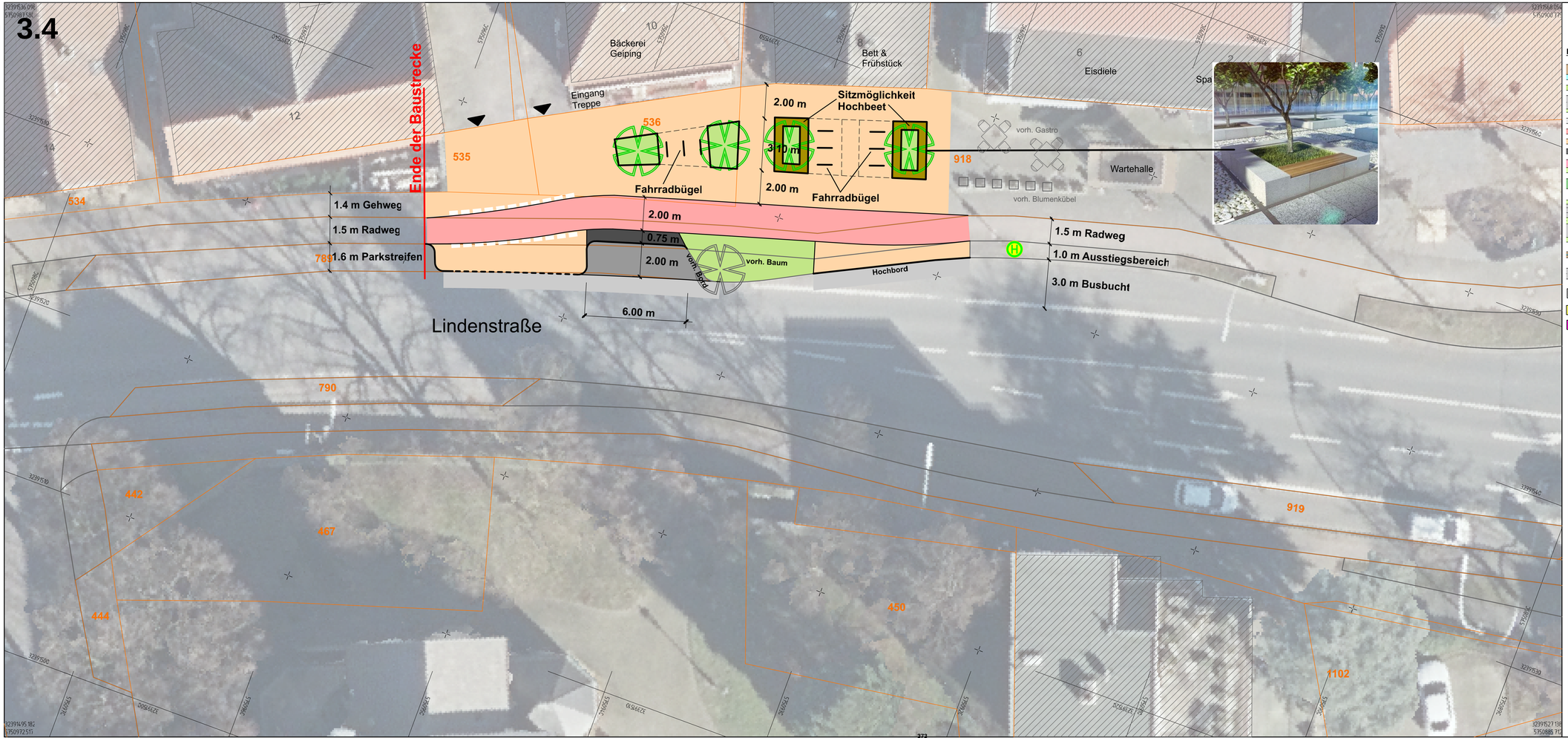
	Herstellungskosten				
Pos.	**LV-Kurztext**	**Menge**		**Einheitspreis**	**Gesamtpreis**
		EURO			EURO
	Titel 01 Baustelleneinrichtung / Verkehrssicherung				
1.1	Baustelleneinrichtung	1	psch	6.740,00 €	6.740,00 €
1.2	Verkehrssicherung	1	psch	4.210,00 €	4.210,00 €
	Summe Titel 01				10.950,00 €
	Titel 02 Herstellungskosten				
2.1	Baugelände abräumen	400,00	m²	2,00 €	800,00 €
2.2	Boden lösen und abfahren	90,00	m³	30,00 €	2.700,00 €
2.3	Pflasterbefestigung aufbrechen und aufnehmen	120,00	m²	8,00 €	960,00 €
2.4	Bordstein, Randstein aufnehmen	50,00	m	8,00 €	400,00 €
2.5	Planum herstellen	350,00	m²	1,50 €	525,00 €
2.6	Asphalt Sanierung	50,00	m²	50,00 €	2.500,00 €
2.7	Asphaltbefestigung aufbrechen und aufnehmen	270,00	m²	17,00 €	4.590,00 €
2.8	Gehweg/Platzfläche/Negativfläche	260,00	m²	80,00 €	20.800,00 €
2.9	Radweg	70,00	m²	80,00 €	5.600,00 €
2.10	Parken	25,00	m²	100,00 €	2.500,00 €
2.11	Winkelkante, Kantenstein	35,00	m	25,00 €	875,00 €
2.12	Tiefborde, Hochborde, Rundbordstein	45,00	m	40,00 €	1.800,00 €
2.13	Rinne (1-tlg.)	45,00	m	20,00 €	900,00 €
2.14	Platzfläche Baumbepflanzung (12m³) inkl. Fertigstellungspflege	6	Stck	2.200,00 €	13.200,00 €
2.15	Betonblock Hochbeet 50 cm mit Sitzauflage	20	m	1.000,00 €	20.000,00 €
2.16	Fahhradabstellbügel	9	Stck.	200,00 €	1.800,00 €
2.17	Baum entfernen	1	Stck.	400,00 €	400,00 €
2.18	Unvorhersehbares	80.350,00	€	5,00%	4.017,50 €
	Summe Titel 02				84.367,50 €
	Summe netto Titel 01 + Titel 02				95.317,50 €
	zzgl. 19 % Umsatzsteuer				18.110,33 €
	Summe brutto				113.427,83 €
	Summe gerundet				114.000,00 €

*** Zum Zeitpunkt der Kostenermittlung lag kein Bodengutachten vor. Folgende vorhandene Aufbauten wurden angenommen:**
- Fahrbahn gesamt ca. 50cm (inkl. 18cm Asphalt), Geh-/Radwege gesamt ca. 32cm.

****Folgende Kosten wurden noch nicht berücksichtigt:**
- für erforderliche Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen
- evtl. Kosten für die Entsorgung belasteter Materialien.

Aufgestellt:
nts Ingenieurgesellschaft mbH, 13.09.2023

Ö 3.4



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Mulde mit Fließrichtung / Versickermulde
- Straßennebenflächen
- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Wirtschaftsweg
- Radweg
- Gehweg
- Fahrbahnteiler / Insel / Parkstreifen
- Zufahrt mit Bordabsenkung
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Bankett mit Zufahrt
- Dammböschung
- Bankett
- Richtungsfahrbahn mit Fahrstreifenaufteilung
- Mittelstreifen, Achse
- Richtungsfahrbahn
- Bankett
- Entwässerungsgraben mit Fließrichtung
- Brücke mit Widerlager
- Deckensanierung
- wassergebundene Decke
- Bahn

H = 15 000 m; 1,500 % / 1531,000 m; 0,700 % / 725,000 m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- 2,5 % Querneigung

Sonstiges

- Baufeldgrenze
- geplanter Gebäudeabbruch
- Gebäude bereits abgebrochen
- Rückbaufläche
- freizuhaltendes Sichtfeld
- Baumfällung

Verwaltung

- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze

Index	Art der Änderung	Name	Datum
B			
A			

Auftraggeber

Gemeinde Nottuln

Stiftsplatz 7-8| 48301 Nottuln
T 02502 942-0
www.nottuln.de

NOTTULN. Natur Kultur Genuss

Projektname

Umplanung der Stelplätze vor Geiping, Appelhülsen

Plannumme: S.2.1.1			Projektnr.: 03230068
Planinhal: Lageplan Variante 5			Maßstab: 1:100
Fachbereich: Verkehrsplanung		Name | Kürzel	Datum
	bearbeitet	Toporowski	13.09.2023
Leistungsphase: Vorplanung	gezeichnet	Toporowski	30.08.2023
	geprüft	Leiking	30.08.2023
Freigabe Planer	Freigabe Auftraggeber | Bauherr		

VORABZUG

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de| www.nts-plan.de

nts Ingenieurgesellschaft

Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHHN 2016

Kostenschätzung Straßenbau
Gemeinde Nottuln

Umplanung der Stellplätze
vor Geiping, Appelhülsen V5

nts Münster
Ingenieurgesellschaft mbH

	Herstellungskosten				
Pos.	**LV-Kurztext**	**Menge**		**Einheitspreis**	**Gesamtpreis**
		EURO			EURO
	Titel 01 Baustelleneinrichtung / Verkehrssicherung				
1.1	Baustelleneinrichtung	1	psch	5.730,00 €	5.730,00 €
1.2	Verkehrssicherung	1	psch	3.580,00 €	3.580,00 €
	Summe Titel 01				9.310,00 €
	Titel 02 Herstellungskosten				
2.1	Baugelände abräumen	350,00	m²	2,00 €	700,00 €
2.2	Boden lösen und abfahren	80,00	m³	30,00 €	2.400,00 €
2.3	Pflasterbefestigung aufbrechen und aufnehmen	120,00	m²	8,00 €	960,00 €
2.4	Bordstein, Randstein aufnehmen	40,00	m	8,00 €	320,00 €
2.5	Planum herstellen	330,00	m²	1,50 €	495,00 €
2.6	Asphalt Sanierung	25,00	m²	50,00 €	1.250,00 €
2.7	Grünfläche	20,00	m²	25,00 €	500,00 €
2.8	Asphaltbefestigung aufbrechen und aufnehmen	220,00	m²	17,00 €	3.740,00 €
2.9	Gehweg/Platzfläche	225,00	m²	80,00 €	18.000,00 €
2.10	Radweg	65,00	m²	80,00 €	5.200,00 €
2.11	Parken	15,00	m²	100,00 €	1.500,00 €
2.12	Winkelkante, Kantenstein	30,00	m	25,00 €	750,00 €
2.13	Tiefborde, Hochborde, Rundboardstein	30,00	m	40,00 €	1.200,00 €
2.14	Rinne (1-tlg.)	30,00	m	20,00 €	600,00 €
2.15	Platzfläche Baumbepflanzung (12m³) inkl. Fertigstellungspflege	4	Stck	2.200,00 €	8.800,00 €
2.16	Betonblock Hochbeet 50 cm mit Sitzauflage	20	m	1.000,00 €	20.000,00 €
2.17	Fahhradabstellbügel	9	Stck.	200,00 €	1.800,00 €
2.18	Unvorhersehbares	68.215,00	€	5,00%	3.410,75 €
	Summe Titel 02				71.625,75 €
	Summe netto Titel 01 + Titel 02				80.935,75 €
	zzgl. 19 % Umsatzsteuer				15.377,79 €
	Summe brutto				96.313,54 €
	Summe gerundet				97.000,00 €

*** Zum Zeitpunkt der Kostenermittlung lag kein Bodengutachten vor. Folgende vorhandene Aufbauten wurden angenommen:**
- Fahrbahn gesamt ca. 50cm (inkl. 18cm Asphalt), Geh-/Radwege gesamt ca. 32cm.

****Folgende Kosten wurden noch nicht berücksichtigt:**
- für erforderliche Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen
- evtl. Kosten für die Entsorgung belasteter Materialien.

Aufgestellt:
nts Ingenieurgesellschaft mbH, 13.09.2023

Ö 3.5

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **152/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **02 Sicherheit und Ordnung** Datum: **04.10.2023**

Tagesordnungspunkt:

Lasershow als Alternative zum Höhenfeuerwerk anlässlich Martinimarkt 2023

Beschlussvorschlag:

Bei Erreichung der Kostendeckung aus den laufenden Haushaltsmitteln wird eine Lasershow durchgeführt. Ansonsten verbleibt es für dieses Jahr beim traditionellen Feuerwerk. Umweltbelastungen werden durch Anpflanzungen ausgeglichen.

Finanzielle Auswirkungen:

Mehrkosten zwischen 5.000 € und 7.000 €

Klimatische Auswirkungen:

Lasershow: keine; Feuerwerk: Ausgleich durch Anpflanzungen

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Umwelt und Mobilität	26.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

gez. Dr. Thönnes

...

Sachverhalt:

Gem. dem Beschluss des Rates der Gemeinde Nottuln vom 13.12.2022 sollte für den kommenden Martinimarkt 2023 nach Alternativen für das bekannte Höhenfeierwerk gesucht werden. Durch den Fachbereich 5/Ordnungswesen wurden daher Angebote für Lasershows eingeholt. Diese Alternative wurde anlässlich verschiedener Stadtfeste (u.a. Verl, Dortmund) bereits mit Erfolg erprobt. Bei der jeweiligen Bürgerschaft fanden diese Angebote breite Zustimmung. Das Engagement eines Anbieters überschreitet jedoch deutlich den bisherigen Kostenrahmen eines Feuerwerks.

Für ein Höhenfeuerwerk werden ca. 4.500 € an Kosten entstehen. Davon wurden ca. 1.500 € durch die Schausteller getragen. Der gemeindliche verbleibende Kostenanteil betrug demnach ca. 3.000 €.

Für eine Lasershow sind ca. 9.000 € bis 11.000 € an Kostenaufwand notwendig.

Bei gleichbleibender Teilfinanzierung durch die Schausteller steigt der gemeindliche Anteil von 3.000 € auf 7.500 € bis 9.500 €. Seitens des Fachbereiches 5 können davon ca. 2.500 € übernommen werden. Es verbleibt eine fehlende Deckung von 5.000 € bis 7.000 €. Bis zur Sitzung sollen Möglichkeiten der Mittelbereitstellung durch u.a. die Fachbereiche 3 und 6 geklärt werden.

Soweit keine Lasershow durchgeführt werden soll, ist ein weiteres Feuerwerk geplant. Nach Vorgabe wird zum Ausgleich eine Anpflanzung von z.B. Jungbäumen vorgenommen bzw. beauftragt.

Anlagen:

keine

Verfasst:
gez. Teubner

Fachbereichsleitung:
gez. Wortmann

Ö 4.1

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **153/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **09 Räumliche Planung und Entwicklung, Geoinformationen** Datum: **14.09.2023**

Tagesordnungspunkt:

Satzungsbeschluss der Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord„ im Bereich „Alte Schule“ im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB

Beschlussvorschlag:

1. Der Abwägung der zur 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord“ abgegebenen Stellungnahmen wird, wie in Anlage 1 vorgeschlagen, zugestimmt.

2. Die vorliegende 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord“ (siehe Anlage 2) im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen. Die zugehörige Änderung (siehe Anlage 3) wird beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Erarbeitung der Artenschutzrechtlichen Prüfung der Stufe I ist ein Kostenaufwand von 1.582,70 € brutto entstanden. Die Durchführung des Änderungsverfahrens ist durch internen Personalaufwand abgedeckt worden.

Klimatische Auswirkungen:

Durch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen wie im Sachverhalt beschrieben, wird eine weitere Bodenversieglung ermöglicht. Wachsende Bodenversieglungen begünstigen u.a. die Ausbildung von Hitzeinseln und verschlechtern im Allgemeinen den Oberflächenabfluss. Gleichzeitig ist die zu erwartende Bautätigkeit mit Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbunden. Im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB werden Umweltbelange weniger dezidiert aufgearbeitet als im Regelverfahren. Der naturschutzrechtliche Ausgleich entfällt.

...

Vorlage Nr. 153/2023

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Planen und Bauen	27.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

gez. Dr. Thönnes

Vorlage Nr. 153/2023

Sachverhalt:

Zur Realisierung einer baulichen Nachverdichtung in Schapdetten hat der Rat der Gemeinde Nottuln in seiner Sitzung am 20.06.2023 den Beschluss zur Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB (VL 050/2023) gefasst.

Ziel des Verfahrens war die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine künftige Entwicklung der bestehenden Strukturen sowie zur Bebauung bisher ungenutzter Grundstücke.

Die Unterlagen zu dem oben genannten Bauleitplanverfahren haben zur frühzeitigen Information über Ziele und Zwecke gem. § 13 a BauGB in der Zeit vom 29.06.2023 bis zum 14.07.2023, sowie zur formellen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB sowie der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB vom 27.07.2023 bis einschließlich 28.08.2023 ausgelegen.

Nach Durchführung aller verfahrensrechtlich notwendigen Schritte kann das Verfahren nun durch den Satzungsbeschluss über die Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord“ in den betreffenden Bereichen zum Abschluss gebracht werden. Details sind der Planzeichnung (Anlage 2) und der Begründung (Anlage 3) sowie der Artenschutzrechtlichen Prüfung der Stufe I (Anlage 4) zu entnehmen.

Anlagen:

Anlage 1:	Abwägung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord“
Anlage 2:	Planzeichnung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord“
Anlage 3:	Begründung zur 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord“
Anlage 4:	Artenschutzrechtliche Prüfung der Stufe I

Verfasst:
gez. Steinhoff, Lea

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Ö 4.1

Eingegangene Stellungnahmen und Abwägungsvorschläge zur 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord“ im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB

Gelegenheit zur Unterrichtung und Äußerung der Öffentlichkeit i.S.v. § 13a Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB (29.06.2023 bis 14.07.2023)

Einwender	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Im o.g. Zeitraum sind seitens der Öffentlichkeit keine Stellungnahmen eingegangen.		

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (27.07.2023 bis 28.08.2023)

Einwender	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Einwender 1, Schreiben vom 25.08.2023	Bzgl. der Feuerwehrzufahrt bzw. Notzufahrt über den Vorkamp, bitten wir als Anwohner, dass die Zuwegung auf dem Grundstück wieder gesperrt wird für Fahrzeuge, so wie es aktuell auch schon vorhanden ist!	Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen. Die Erschließung der Plangebietsfläche erfolgt – wie in der zugehörigen Begründung erläutert – über die angrenzende Roxeler Straße. Es soll auch zukünftig

		eine Zuwegung über den Vorkamp als Feuerwehrzufahrt sowie Noterschließung bspw. im Sanierungsfall der Haupterschließung bestehen. Eine Abriegelung für den Anwohnerverkehr durch Pöller ist möglich.
Einwender 2, Schreiben vom 23.08.2023	Hiermit fordere ich Sie laut Bauschutzordnung auf,die baurechtlich erforderlichen 3 Meter Feuerschutzabstand zum gesamten Grundstück ,Roxelerstr.22 in SchapdettenFlurstück 1096 in Ihrem geplanten Bauvorhaben einzuhalten. Der Weiteren beantrage ich hiermit die jetzige Geschosshöhe(eingeschossig) bei dem noch bestehenden Toilettenhaus für den kommenden Neubau einzubehalten aus Rücksichtnahme gegenüber allen Bewohnern des Hauses Roxelerstraße 22.	Der Anregung wird nicht gefolgt, da das Gebäude Roxeler Straße 22 bereits an der Flurstücksgrenze steht und so ein Anbau auf dem Flurstück 1094 ermöglicht wird. Sollte kein Anbau erfolgen, sind bauordnungsrechtlich entsprechende Abstandsflächen einzuhalten. Der Anregung wird nicht gefolgt. Die bereits bestehende Festsetzung von zwei Vollgeschossen bleibt für den Geltungsbereich 1 aufgrund

		der Homogenität des Erscheinungsbildes bestehen.
Einwender 3, Schreiben vom 23.08.2023	Hiermit fordere ich Sie laut Bauschutzordnung auf,die baurechtlich erforderlichen 3 Meter (Grenbebauung= Feuerschutzabstand zum gesamten Grundstück ,Roxelerstr.22 in SchapdettenFlurstück 1096 in Ihrem geplanten Bauvorhaben einzuhalten. Des Weiteren beantrage ich hiermit die jetzige Geschosshöhe(eingeschossig) bei dem noch bestehenden Toilettenhaus für den kommenden Neubau beizubehalten aus Rücksichtnahme gegenüber allen Bewohnern des Hauses Roxelerstraße 22.	Der Anregung wird nicht gefolgt, da das Gebäude Roxeler Straße 22 bereits an der Flurstücksgrenze steht und so ein Anbau auf dem Flurstück 1094 ermöglicht wird. Sollte kein Anbau erfolgen, sind bauordnungsrechtlich entsprechende Abstandsflächen einzuhalten. Der Anregung wird nicht gefolgt. Die bereits bestehende Festsetzung von zwei Vollgeschossen bleibt für den Geltungsbereich 1 aufgrund der Homogenität des Erscheinungsbildes bestehen.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB (27.07.2023 bis 28.08.2023)

Behörde	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Gemeindewerke Nottuln – Sachgebiet Trinkwasser, Schreiben vom 03.08.2023	Es bestehen keine Bedenken. Hinweis: Sollte es zu Grundstücksteilungen kommen, wären ggf. Leitungsrechte für Versorgungsleitungen zu sichern.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
Gemeindewerke Nottuln – Sachgebiet Grünanlagen, Schreiben vom 03.08.2023	Es bestehen keine Bedenken. Wichtig, die Altbäume im westlichen Teilbereich zu erhalten. Hohe Bedeutung für den Artenschutz sowie Klimaschutz.	Der Anregung, Altbäume im westlichen Plangebiet zu erhalten, wird gefolgt. Auf dem Flurstück 1093 wird eine „Fläche mit Bindung für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen" festgesetzt.
Gemeinde Nottuln – Ordnungsamt, Schreiben vom 27.07.2023	Für beide Bereiche sind keine Belastungen auf Kampfmittel aufgrund der Auswertung der entsprechenden Luftbilder erkennbar. Insofern sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Es sind die allgemeinen Regeln für erarbeiten bei Eingriffen ins Erdreich zu beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

LWL – Archäologie für Westfalen, Schreiben vom 17.08.2023	(…) den beigefügten Unterlagen zur 33. Änderung Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" sind insgesamt zwei Geltungsbereiche zu entnehmen. Geltungsbereich 1 (gem. Karte Begründungsschreiben, S.3) tangiert dabei vollumfänglich eine Fläche von archäologischem Belang, hier konkret einen Teilbereich des historischen Siedlungskernes von Schapdetten. Die Historie des Siedlungsraumes Schapdetten reicht mit einiger Sicherheit bis in karolingische Zeit zurück. Den Mittel- und zugleich Ausgangspunkt der Ortsentwicklung bildete der Kirchstandort, an dem sich bis heute die seit sicher dem 14. Jahrhundert mit entsprechenden Rechten ausgestattete Pfarrkirche St. Bonifatius befindet, die Häuser orientierten sich an den Hauptverkehrsachsen und in unmittelbarer Nähe der Kirche. Dieser Prozess spiegelt sich noch im frühen Kartenmaterial wider, vor allem in der Preußischen Uraufnahme aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Geltungsbereich 1 weist auf Basis dieser Karte straßenseitige Bebauung sowie eine einzelne Baustruktur in rückwärtig gelegenen Bereich aus. Auf Basis dessen, aber auch aufgrund der Lagekriterien im historischen Ortskern, welche neben der Lage an einer Hauptverkehrsachse auch die räumliche Nähe zur Kirche umfasst, ist innerhalb des Planungsgebietes daher grundsätzlich mit untertägig erhaltenen Befunden und Funden zu rechnen, welche in direktem Zusammenhang mit der allgemeinen Ortsgeschichte stehen und mit einiger Sicherheit bis in das 13. Jahrhundert zurückreichen dürften. Explizit nicht ausgeschlossen sind aber auch solche bodendenkmalpflegerisch relevanten Relikte, die (u.U.) deutlich älteren Ursprungs sind und bis in	Die Hinweise zur historischen Entwicklung des Ortsteiles Schapdetten werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zu möglichen Bodendenkmälern im Geltungsbereich 1 der 33. Änderung des

	die genannte Frühphase der Ortsentwicklung reichen. Hierbei kommen neben untertägig erhaltene Strukturen im Zusammenhang mit historischer (Straßenrand-)Bebauung auch und vor allem rückwärtig gelegene Strukturen in Betracht, welche in direktem Zusammenhang mit dieser stehen (etwa Kloaken, Brunnen, alte Oberflächen, etc.). Unwahrscheinlich sind hingegen Bestattungen, welche im Zusammenhang mit dem Sakralbau stehen. Vor diesem Hintergrund weist die LWL-Archäologie für Westfalen für den Geltungsbereich 1 explizit auf folgende Dinge hin: - Im Planungsgebiet liegt aus den genannten Gründen ein sogenanntes „vermutetes Bodendenkmal" gemäß § 2 (5) DSchG NRW vor. Der Schutz des Bodendenkmals ist nicht von der Eintragung in die Denkmalliste abhängig (vgl. dazu § 5 (2) DSchG NRW). - Im Falle von Abbrüchen ab der Bodengleiche, (Neu-)Bauvorhaben oder sonstigen mit Bodeneingriffen verbundenen Maßnahmen innerhalb des in den Unterlagen ausgewiesenen Bereiches ist grundsätzlich von der Notwendigkeit (bauvorgreifender) archäologischer Dokumentationsmaßnahmen auszugehen, deren Art und Umfang sich nach den jeweiligen Ausführungsplanungen richten. Im Falle einer Konkretisierung von Vorhaben ist daher eine rechtzeitige Kontaktierung der LWL-Archäologie für Westfalen auf Basis aussagekräftiger Planungsunterlagen (vor allem hinsichtlich Eingriffsflächen und –tiefen, im Zusammenhang mit	Bebauungsplanes Nr. 4 werden zur Kenntnis genommen. Der Hinweis, dass im Plangebiet ein sogenanntes „vermutetes Bodendenkmal" gem. § 2 (5) DSchG NRW vorliegt, wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis, dass im Falle von Abbrüchen ab der Bodengleiche, (Neu-)Bauvorhaben oder sonstigen mit Bodeneingriffen verbundenen Maßnahmen grundsätzlich von der Notwendigkeit (bauvorgreifender) ar-

	zur Abriss vorgesehenen Bestandsbebauung incl. vorhandener Unterkellerung) hinsichtlich einer Beurteilung unerlässlich.	chäologischer Dokumentationsmaßnahmen auszugehen ist, wird bei der Umsetzung der Planung berücksichtigt.
	- Wir weisen außerdem bereits jetzt darauf hin, dass Bodeneingriffe in Anbetracht der o.g. Aspekte im Idealfall auf ein absolut notwendiges Minimum reduziert werden sollten, zudem, dass Befunde von besonderer wissenschaftlicher Bedeutung erhalten werden müssen.	Die Hinweise werden bei der Umsetzung der Planung berücksichtigt.
	Im Geltungsbereich 2 ist ein Verweis auf die allgemeine, maßnahmenunabhängige und landesweit gültige Wirksamkeit der §§ 16 und 17 DSchG NRW (Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern) ausreichend.	Der Hinweis, dass für den Geltungsbereich 2 ein Verweis auf die §§ 16 und 17 DSchG NRW ausreichend ist, wird zur Kenntnis genommen und ist in der Planurkunde bereits unter den Hinweisen aufgeführt.
	Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung im Zusammenhang mit der Änderung bzw. (Neu-) Aufstellung des Bebauungsplanes.	
	Für Rückfragen in dieser Sache steht die LWL-Archäologie für Westfalen selbstverständlich zur Verfügung.	
	Grundsätzlich gilt: In jedem Fall ist für die Dokumentation der durch die Maßnahmen in ihrem Bestand gefährdeten Bodendenkmäler ein entsprechendes Zeitfenster einzuräumen. Gemäß § 27 (1) DSchG NRW sind die Kosten der archäologischen Untersuchungen	Die Hinweise zu den erforderlichen Zeitfenstern sowie den zu

	im Rahmen der beabsichtigen Maßnahmen durch den Verursacher zu tragen. Darüber hinaus verweisen wir auf die Bestimmungen des § 26 (2) DSchG NRW (Betretungsrecht). Diese Stellungnahme umfasst dabei nicht eventuell vorgetragene Belange bzw. Bedenken seitens der LWL-Baudenkmalpflege.	tragenden Kosten werden zur Kenntnis genommen.
Westnetz GmbH, Schreiben vom 03.08.2023	(…) als Anlage zu Ihrem o.a. Schreiben haben Sie uns den Entwurf der o.g. Planunterlage zur Stellungnahme übermittelt. Da unterirdische Versorgungsleitungen sich in bzw. in unmittelbarer Nähe des Bebauungsplanes verlaufen, ist sicherzustellen sich bei entsprechender Annäherung rechtzeitig vor Baubeginn mit uns (Standort Billerbeck 02543 211-3611) in Verbindung zu setzen, um eine aktuelle Planauskunft zu bekommen und um ggf. eine Einweisung vor Ort vornehmen zu können.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.
Deutsche Telekom AG, Schreiben vom 23.08.2023	Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus den beigefügten Lageplänen ersichtlich sind. Diese versorgen die vorhandene Bebauung. Die Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen – sind betroffen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind. Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes so gering wie möglich gehalten werden.	Der Hinweis, dass sich im Planbereich Telekommunikationsleitungen der Telekom befinden, wird zur Kenntnis genommen.

	Deshalb bitten wir, unsere Belange wie folgt zu berücksichtigen: Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationslinien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Wir bitten deshalb, konkrete Maßnahmen so auf die vorhandenen Telekommunikationslinien abzustimmen, dass eine Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien vermieden werden kann. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.
Straßen NRW, Schreiben vom 25.08.2023	(…) durch die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten-Nord" soll die planungsrechtliche Voraussetzung für die Entwicklung der bestehenden Strukturen sowie zur Bebauung bisher ungenutzter Grundstücke im Sinne einer Nachverdichtung der Wohnbebauung in dem Ortsteil Schapdetten geschaffen werden.	

	Das Bebauungsplangebiet (Geltungsbereich 1 und 2) liegen innerhalb der Ortsdurchfahrt Schapdetten und grenzen unmittelbar an die Roxler Straße (L 843) an. Die Landesstraße 843 weist im betroffenen Streckenabschnitt eine Verkehrsbelastung von DTV = 2.521 Kfz/Tag sowie SV= 85 Kfz/Tag auf. Laut der Begründung zum Bebauungsplan erfolgt die Erschließung weiterhin über die angrenzenden Erschließungsstraßen. Für den Geltungsbereich 1 ist das die im Westen angrenzende Roxeler Straße. Die Erschließung des Geltungsbereiches 2 erfolgt weiterhin über die Stichstraße Fuldastraße in östlicher Richtung. Um eine Zuwegung von der südlich verlaufenden Roxeler Straße auf das Grundstück zu verhindern, wird für die südliche Grundstücksgrenze ein Verbot der Ein- und Ausfahrt gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festgesetzt. Durch die angestrebte Nutzungsänderung, ist selbst bei vollständiger Bebauung, kein relevanter zusätzlicher Kfz-Verkehr zu erwarten. Stärkere Lärmeinwirkungen durch Verkehr werden, wenn überhaupt im Bereich der unmittelbar angrenzenden Roxeler Straße (Geltungsbereich 1) erwartet. Auf eine detaillierte Untersuchung der Lärmeinwirkungen wird seitens der Gemeinde Nottuln verzichtet. Vor diesem Hintergrund bestehen gegen die 23. Änderung des Bebauungsplanes „Schapdetten - Nord" seitens Straßen.NRW keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die nachfolgenden Punkte im weiteren Bebauungsplanverfahren berücksichtigt werden:	Der Hinweis, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen die Bauleitplanung bestehen, wird zur Kenntnis genommen.

	1. Die Erschließung des Geltungsbereiches erfolgt ausschließlich über die bereits vorhandenen Anbindungen. Bei der Anlage neuer Anbindungen oder der wesentlichen Änderung bestehender Anbindungen an die Landesstraße ist Straßen.NRW im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren zu beteiligen.	Der Hinweis, dass Straßen.NRW bei der Anlage neuer Anbindungen oder der wesentlichen Änderung bestehender Anbindungen an die Landesstraße im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren zu beteiligen ist, wird zur Kenntnis genommen und bei der konkretisierenden Planung berücksichtigt.
	2. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind die Sichtfelder gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in den Zu- und Ausfahrten sowie in den Einmündungsbereichen der Landesstraße und der Geh-/ und Radwege dauerhaft freizuhalten.	Der Anregung wird gefolgt und bei der weiteren Planung und deren Umsetzung berücksichtigt.
	3. Hinsichtlich der neu geplanten Bauvorhaben wird von hier vorsorglich darauf hingewiesen, dass eventuelle Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz gegenüber	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	dem Straßenbaulastträger der Landesstraße nicht geltend gemacht werden können, da die Änderung des Bebauungsplanes in Kenntnis der Landesstraße durchgeführt wird. Weitere Anregungen werden im Rahmen der Beteiligung der Behörden vom Landesbetrieb Straßen NRW - Regionalniederlassung Münsterland – nicht vorgetragen. Bei dem weiteren Verfahren bitte ich mich erneut zu beteiligen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
PLEdoc GmbH, Schreiben vom 31.07.2023	(…) wir beziehen uns Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme **nicht betroffen** werden: ▪ OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen ▪ Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen ▪ Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg ▪ Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen ▪ Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen ▪ Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund ▪ Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen **Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.**	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.	Der Hinweis, dass bei Ausdehnung der Planbereiche eine erneute Abstimmung durchzuführen ist, wird zur Kenntnis genommen.
Kreis Coesfeld, Schreiben vom 28.08.2023	(…) gegen die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord", Gemeinde Nottuln bestehen aus Sicht der **Unteren Bodenschutzbehörde** grundsätzlich keine Bedenken. Um die Belange des Bodenschutzrechts zu berücksichtigen, sollte folgender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen werden: - Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden, Bodenversiegelungen sind dabei auf das notwendige aß zu begrenzen (siehe § 1Abs. 1 LBodSchG). Aus Sicht der **Bauaufsicht** bestehen hinsichtlich der Änderung des o.a. Bebauungsplanes grundsätzlich keine Bedenken. Im Plan sind die bestehenden Gebäudehöhen angegeben. Sofern zu erwarten ist (z. B. durch Straßenbau, etc.), dass Geländeauffüllungen vorzunehmen sind, wird angeregt hierzu Höhenfestsetzungen im B-Plan aufzunehmen.	Der Hinweis, dass aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde grundsätzlich keine Bedenken bestehen, wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung wird gefolgt. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Geländeauffüllungen sind derzeit nicht vorgesehen.

	Die Planunterlagen haben im Rahmen der Beteiligung gem. § 3 (2) BauGB sowie gem. § 4 (2) BauGB zur Einsicht vorgelegen und wurden hinsichtlich **gesundheitlicher Belange** geprüft. Hinsichtlich des Verkehrslärmes, welcher potentiell im Bereich der angrenzenden Roxeler Straße (Geltungsbereich 1) auftreten könnte, wurde keine schalltechnische Untersuchung erarbeitet. Eine direkte Beurteilung der Lärmpegel ist somit nicht möglich. Der Antragssteller geht von keiner wesentlichen Änderung der Lärmimmissionswerte durch die 33. Änderung des Bebauungsplanes und die daraus resultierenden Nutzungsänderungen aus. Aus **brandschutztechnischer Sicht** bestehen ebenfalls keine Bedenken.	Der Hinweis, dass eine direkte Beurteilung der Lärmpegel nicht möglich ist, wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Westnetz GmbH, Schreiben vom 03.08.2023	(…) als Anlage zu Ihrem o.a. Schreiben haben Sie uns den Entwurf der o.g. Planunterlage zur Stellungnahme übermittelt. Da unterirdische Versorgungsleitungen sich in bzw. in unmittelbarer Nähe des Bebauungsplanes verlaufen, ist sicherzustellen, sich bei entsprechender Annäherung rechtzeitig vor Baubeginn mit uns (Standort Billerbeck 02543 211-3611) in Verbindung zu setzen, um eine aktuelle Planauskunft zu bekommen und um ggf. eine Einweisung vor Ort vornehmen zu können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Umsetzung der Planung berücksichtigt.

LWL	(…) vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Eine abschließende Beurteilung der Planung aus Sicht des Denkmalfachamtes kann derzeit noch nicht erfolgen. Möglicherweise handelt es sich bei der Schule St. Bonifatius, Roxeler Straße 20, Nottuln-Schapdetten um ein Denkmal. Ich bitte Sie daher vor Ablauf der mir mit dem Bauleitplanverfahren gegeben Frist (28.8.2023) eine Einschätzung der Unteren Denkmalbehörde der Gemeinde Nottuln zu einem möglichen Denkmalwert dieses Objektes zukommen zu lassen. Bitte schicken Sie auch aktuelle Fotos von innen und außen mit. <u>Antwort der Gemeinde Nottuln:</u> Wie auf den beigefügten 3 Fotos zu erkennen handelt es sich um einen äußerlich sehr schlicht gehaltenes Bauwerk in einer nüchternen Zweckarchitektur. Die „Volksschule" hat ca. 1965/66 ihren Betrieb aufgenommen. Errichtet wurde die Schule für den Schulverband Schapdetten-Nottuln-Havixbeck. Nach mehreren Schulreformen verblieb das Gebäude bis 2015 im Schulbetrieb und zwar in den letzten Jahrzehnten vor der Auflösung als Grundschule.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die gemeinde Nottuln steht in Abstimmung mit dem LWL.

	Im Anschluss erfolgte ab 2016 ein Umbau und Umnutzung zur Unterkunft für Geflüchtete. Im Jahr 2021 erfolgte eine teilweise Umnutzung des Erdgeschosses zu einer Kindertagesstätte. Sicherlich werden viele Schapdettener Bürger Kindheitserinnerungen an „ihre Schule" haben. Immer wieder wurde die Bausubstanz seitens der Gemeinde Nottuln durch Fluchttreppen, barrierefrei Zugänge, anderen Fenstern usw. im Laufe der Jahrzehnte verändert. Wie bei jedem in Nutzung stehenden Gebäude. Meine Bewertung geht dahingehend, dass es sich nicht um eine schützenswerte denkmalwerte Bausubstanz handelt und ebenfalls nicht um ein prägendes Gebäudes des Ortsbildes. Insofern sehe ich keine Notwendigkeit, dass dieses Gebäude als Denkmal unter Schutz gestellt werden sollte.	

Keine Einwände/Hinweise von:

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Schreiben vom 01.08.2023
- Amprion GmbH, Schreiben vom 28.07.2023
- Stadt Dülmen, Schreiben vom 10.08.2023
- IHK Nord Westfalen, Schreiben vom 14.08.2023
- Thyssengas GmbH, Schreiben vom 17.08.2023
- Gemeindewerke Nottuln (Sachgebiete Gebühren u. Beiträge, Abwasser, Straßenbau), Schreiben vom 03.08.2023
- Gelsenwasser Energienetze GmbH, Schreiben vom 27.07.2023
- Ordnungsamt der Gemeinde Nottuln
- Handwerkskammer Münster, Schreiben vom 16.08.2023
- Gemeinde Havixbeck, Schreiben vom 28.08.202
- Ericsson Services GmbH, Schreiben vom 30.08.2023

Ö 4.1

Gemeinde Nottuln

33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 "Schapdetten Nord"



Geltungsbereich 1



Geltungsbereich 2

Planzeichenerklärung

FESTSETZUNGEN gem. § 9 BauGB und BauNVO

ART DER BAULICHEN NUTZUNG gem. § 9 (1) Nr. 1 BauGB, §§ 1 bis 11 BauNVO

WA¹ - WA³ Allgemeines Wohngebiet (WA¹ , WA², WA³), siehe textliche Festsetzungen Nr. 1

MAß DER BAULICHEN NUTZUNG gem. § 9 (1) BauGB, §§ 16 bis 21 BauNVO

Es gelten die Vorgaben in der Planzeichnung!

- 0,6 Grundflächenzahl (GRZ)
- II Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
- FH max: Maximale Firsthöhe bezogen auf die angrenzende Erschließungsstraße, siehe textliche Festsetzung Nr. 2
- TH max: Maximale Traufhöhe bezogen auf die angrenzende Erschließungsstraße, siehe textliche Festsetzung Nr. 2
- GBH max: Maximale Gebäudeoberkante bezogen auf die angrenzende Erschließungsstraße, siehe textliche Festsetzung Nr. 2

BAUWEISE: BAULINIEN; BAUGRENZEN gem. § 9 (1) Nr. 2 BauGB, §§ 22 u. 23 BauNVO

- o offene Bauweise
- Baugrenze

VERKEHRSFLÄCHEN gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB

- Straßenbegrenzungslinie

EIN- BZW: AUSFAHRTEN UND ANSCHLUSS ANDERER FLÄCHEN AN DIE VERKEHRSFLÄCHEN gem. § 9 (1) Nr. 4 BauGB

- Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

FLÄCHE ZUR ANPFLANZUNG; PFLANZ- UND ERHALTUNGSBINDUNG gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB

- Flächen mit Bindung für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

SONSTIGE PLANZEICHEN

- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches gem. § 9 (7) BauGB
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen gem. § 16 (5) BauNVO
- 137 Flurstücksnummer
- vorhandene Bebauung inkl. Hausnummer
- Flurstücksgrenze

FESTSETZUNGEN gem. § 86 BauO NRW i.V.m. § 9 (4) BauGB

- Stellung der Hauptgebäude (Hauptfirstrichtung)
- 0 - 45° Dachneigung
- SD nur Satteldach zulässig
- SD / FD Satteldach oder Flachdach zulässig

Verfahren

Der Beschluss zur Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 "Schapdetten Nord" ist gem. § 2 (1) BauGB durch den Rat der Gemeinde Nottuln am 20.06.2023 gefasst worden. Der Beschluss wurde am 22.06.2023 ortsüblich bekannt gemacht.

Nottuln, den .....
Bürgermeister

Die Information der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung gem. § 13a (3) Nr. 2 BauGB hat in der Zeit vom 29.06.2023 bis zum 14.07.2023 stattgefunden. Dies wurde am 22.06.2023 ortsüblich bekannt gemacht.

Nottuln, den .....
Bürgermeister

Dieser Plan hat als Entwurf einschließlich Begründung gem. § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 27.07.2023 bis zum 28.08.2023 öffentlich ausgelegen. Die öffentliche Auslegung wurde am 20.07.2023 ortsüblich bekannt gemacht.

Nottuln, den .....
Bürgermeister

Der Rat der Gemeinde Nottuln hat am _____ gem. § 10 BauGB in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung über die eingegangenen Stellungnahmen entschieden und die Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 "Schapdetten Nord" als Satzung beschlossen und die dazugehörige Begründung gebilligt. Diese Änderung des Bebauungsplanes wird hiermit ausgefertigt.

Nottuln, den .....
Bürgermeister

Der Satzungsbeschluss über die Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 "Schapdetten Nord" wurde am _____ gem. § 10 BauGB in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung ortsüblich bekannt gemacht. Mit dieser Bekanntmachung wird diese Änderung des Bebauungsplanes in Kraft treten.

Nottuln, den .....
Bürgermeister

Textliche Festsetzungen gem. § 9 BauGB

1. ART DER BAULICHEN NUTZUNG
(gem. § 9 (1) Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 (5 - 10) BauNVO)

1.1 **Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO**
In den Allgemeinen Wohngebieten sind die Ausnahmen gem. § 4 (3) Nr. 4 und 5 BauNVO (Gartenbaubetriebe, Tankstellen) nicht zulässig.

2. MAß DER BAULICHEN NUTZUNG
(gem. § 9 (1) Nr. 1 u. § 9 (3) BauGB i.V.m. § 16 (2) Nr. 4 BauNVO)

2.1 **Höhe baulicher Anlagen gem. § 16 Abs. 3 BauNVO**
Die Höhenlage baulicher Anlagen wird innerhalb des allgemeinen Wohngebietes (WA) durch Festsetzung einer maximalen Gebäude- oder Trauf- und Firsthöhe bestimmt. Als Traufhöhe gilt der Schnittpunkt der Außenkante der senkrecht aufgehenden Wand mit der OberkanteDachhaut. Als Firsthöhe gilt die Schnittkante zweier aufeinandertreffender Dachflächen.
Bezugshöhe ist die Oberkante Fertigfußboden (OKFB). Die OKFB muss mindestens eine Höhe von 0,2 m und maximal eine Höhe von 0,5 m über dem höchsten Punkt der Verkehrsfläche, die mittig vor dem Grundstück liegt, aufweisen. Es gilt jeweils die Verkehrsfläche, die sich vor der Haupteingangsseite des Gebäudes befindet.

3. FLÄCHEN FÜR GARAGEN UND CARPORTS
(gem. § 9 (1) Nr. 2 BauGB i.V.m. §§ 12 (6) und 23 (5) BauNVO)

3.1 Garagen und Carports sind grundsätzlich nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig und müssen mit ihren Zufahrtseiten einen Abstand von mindestens 5 m zur Straßenbegrenzungslinie, bzw. zur öffentlichen Verkehrsfläche aufweisen.

4. NEBENANLAGEN (gem. § 14 BauGB)

4.1 Nebenanlagen sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

5. HÖCHSTZULÄSSIGE ZAHL DER WOHNEINHEITEN IN WOHNGEBÄUDEN
(gem. § 9 (1) Nr. 6 BauGB)

5.1 In den Allgemeinen Wohngebieten wird die höchstzulässige Zahl der Wohneinheiten je Wohngebäude auf maximal 12 Wohnungen beschränkt.

6. FLÄCHEN ODER MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT (gem. § 9 (1) Nr. 20 BauGB)

6.1 Flachdächer (Dachneigung 0° bis 10°) sind mit einem Flächenanteil von mindestens 75 % (bezogen auf die jeweilige Dachfläche) extensiv zu begrünen.

Flachdächer und flach geneigte Dächer aller Hauptgebäude bis 15° Neigung müssen zu mindestens 80% dauerhaft und fachgerecht mit bodendeckenden Pflanzen extensiv begrünt sein, mit Ausnahme von Teilflächen unter 5 m². Eine durchwurzelbare Gesamtschichtdicke von mindestens 10 cm ist vorzusehen. Es müssen geeignete Schüttstoffe als Substrate verwendet werden. Flächige Ausfälle der Vegetation ab 5 m² sind zu ergänzen. Durch die oben beschriebene qualitätsvolle Dachbegrünung muss ein Abflussbeiwert von mindestens 0,5 erreicht werden.

Gestalterische Festsetzungen gem. § 89 BauO NRW

1. STELLUNG BAULICHER ANLAGEN
In dem mit WA¹ gekennzeichneten Allgemeinen Wohngebiet ist nur die in der Planzeichnung festgesetzten Hauptfirstrichtung zulässig. Die Hauptfirstrichtung ist der längeren Mittelachse des Hauptbaukörpers bezogen auf das 1. Obergeschoss gleichzusetzen. Für untergeordnete Baukörper sind abweichende Firstrichtungen zulässig.

2. AUSSENWANDFLÄCHEN
Die Außenwandflächen der Hauptgebäude sind als rotes, braunes, weißes oder anthrazitfarbenes Sicht-/ Verblendmauerwerk (unglasiert), Naturstein, als Holzverschalung oder Putzbau (weiß) auszuführen. Für untergeordnete Teilflächen (max. 15 % Wandflächenanteil je Gebäudeseite, Brüstungsfelder, Balkone, Stürze, Gesimse etc.) dürfen auch andere Materialien verwendet werden. Diese Einschränkung gilt nicht für Glas. Bei Doppel- und Reihenhäusern ist je Baukörper das gleiche Material zu verwenden.

3. DACHEINDECKUNG
Alle Dächer sind mit roten, braunen oder anthrazitfarbenen Dachpfannen (Ziegeln) oder Dachsteinen einzudecken. Bei Doppel- und Reihenhäusern ist je Baukörper das gleiche Material zu verwenden. Für untergeordnete Bauteile sind Blechabdeckungen zulässig. Ökologische und/oder energiesparende Dacheindeckungen (z.B. begrünte Dächer und Glasdächer zur Solarenergienutzung) können als Abweichung zugelassen werden.

4. DACHFORM UND -NEIGUNG
In den allgemeinen Wohngebieten sind Sattel-, Zelt- und Krüppelwalmdächer zulässig. Flachdächer mit einer Dachneigung von 0°-15° sind bei zweigeschossiger Bauweise zulässig. Doppel- und Reihenhäuser sind je Baukörper mit der gleichen Dachneigung auszuführen.

5. DACHGESTALTUNG UND -AUFBAUTEN
Photovoltaikanlagen und solarthermische Anlagen sind flächig auf die Dachkonstruktion aufzubringen. Bestehende Baumstandorte sind bei der Planung zur Aufstellung von Photovoltaikanlagen zu berücksichtigen. Die Neigung der vorgenannten Anlagen darf die Dachneigung bei Flachdächern um maximal 20° überschreiten. Bei allen anderen Dachformen darf die Neigung der vorgenannten Anlagen die Dachneigung um maximal 10° überschreiten.

6. TRAUFE
Doppel- und Reihenhäuser sind je Baukörper mit der gleichen Traufhöhe auszuführen.

Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. April 2022 (GV. NRW. S. 490).

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421), zuletzt geändert durch den Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 (GV. NRW. S. 1086).

Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht (BekanntmVO) in der Fassung vom 26.08.1999 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Verordnung vom 05. November 2015 (GV. NRW S. 741).

Sonstige Hinweise

1. BODENDENKMÄLER
Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauerwerke, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde Nottuln oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 16 und 17 Denkmalschutzgesetz).

2. ALTLASTEN
In der vorbereitenden Bauphase (z.B. Baugrubenaushub) ist auf Anzeichen von Altablagerungen zu achten. Sofern derartige Feststellungen getroffen werden, ist das Umweltamt des Kreises Coesfeld umgehend zu verständigen. Es wird empfohlen, gem. der Satzung über die Abfallentsorgung des Kreises Coesfeld Bodenaushub soweit wie möglich im Plangebiet zu verwerten. Nach § 5 Abs. 4 Landesabfallgesetz sind beim Abbruch baulicher Anlagen alle Bauabfälle zu trennen.

3. KAMPFMITTEL
Kampfmittel sind im Plangebiet nicht bekannt. Falls dennoch ein begründeter Kampfmittelverdacht oder tatsächlichen Kampfmittelfunde bestehen, sind die Arbeiten aus Sicherheitsgründen unverzüglich einzustellen. Die zuständige Ordnungsbehörde bzw. Kampfmittelräumdienst sind zu benachrichtigen.

4. GESTALTUNG BEFESTIGTER FLÄCHEN
Es wird empfohlen, die befestigten Grundstücksteile - z.B. Stellplätze, Garagenzufahrten, Zuwege - in wasserdurchlässiger Befestigung z.B. mit Ökopflaster oder Bepflasterung mit breiten Fugen (Fugenbreite > 2 cm) etc. auszuführen.

5. ARTENSCHUTZ
Gehölzfällung im Winter
Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen sind Gehölzfällungen/ -rodungen sowie Abbrucharbeiten außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, d.h. zwischen dem 01.10. und dem 28./ 29.02. des Folgejahres durchzuführen.

Zudem ist zwingend eine gründliche Überprüfung der betroffenen Altbäume auf ein Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen durch ein Fachbüro sowie eine Ergänzung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags durchzuführen.

Abbruch der Gebäude im Zeitraum vom 01.03. - 30.11.
Zur Vermeidung der Tötung von Fledermäusen sind die Gebäude innerhalb der Aktivitätszeit der potenziell vorkommenden Arten, also im Zeitraum 01.03. - 30.11., unter ökologischer Baubegleitung zurückzubauen bzw. für die potenziell vorkommenden Arten zu entwerten (z.B. Verschluss der Attikaverblendung).

Ökologische Baubegleitung "Gebäudeabriss"
Zur Vermeidung der Tötung übertragender Fledermäuse muss der Abriss der Gebäude innerhalb der Aktivitätszeit der Arten, also im Zeitraum vom 01.03 - 30.11., unter ökologischer Baugebleitung durchgeführt werden.

In der Nacht / am Morgen vor dem Abrissbeginn sind die Gebäude bzw. die im Vorfeld ermittelten relevanten Teilbereiche von fachkundigen Personen (Anzahl variiert je nach Gebäude) auf ein-/ausfliegende Fledermäuse zu untersuchen. Beim Ausschluss von Ein-/Ausflügen können die Abrissarbeiten unverzüglich und ohne weitere Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Sollten relevante Quartiere nicht unmittelbar entwertet werden können (zum Beispiel bei einem abschnittsweisen Abriss über mehrere Wochen), ist die abendliche Ausflugs-/ morgendliche Einflugkontrolle dementsprechend vor den weiteren Arbeiten zu wiederholen.

Kann ein Ein-/Ausflug nicht sicher ausgeschlossen werden oder wurden ein-/ausfliegende Tiere beobachtet, sind weitere Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Schaffung von Ersatzquartieren) in Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde zu ergreifen. Es ist sicher zu stellen, dass die Abrissarbeiten so lange ausgesetzt werden, bis eine Versorgung / Umsiedlung der Tiere stattgefunden hat. Weitere Maßnahmen können dann z.B. die vorsichtige Öffnung des Dachraumes, manuelle Abnahme der Abschlussplatten oder der potenziellen Hangbereiche unter Begleitung eines Fledermausexperten sein. Aufgefundene Tiere können so bei Notwendigkeit gesichert werden.

Bei größeren Vorkommen müssen die Arbeiten verschoben werden.

Die Aus-/Einflugkontrolle ist keine geeignete Maßnahme bei kaltem und nassem Wetter. Im Normalfall ist sie zwischen Anfang Oktober und Ende März geringer geeignet, da die Tiere in der Nacht bei Dunhelheit einfliegen oder sich im Winterschlaf befinden und die Quartiere gar nicht verlassen. In diesem Zeitraum muss sie je nach Witterung ggf. durch andere Methoden ersetzt oder mit diesen kombiniert werden. (Ausleuchten von Spalten, Videoendoskopeinsatz, ggf. sind Hubsteigereinsätze oder manuelle Rückbauarbeiten notwendig.

Die Untere Naturschutzbehörde ist von den jeweiligen Arbeitsfortschritten der ökologischen Baubegleitung in Kenntnis zu setzen. Nach Beendigung muss zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Ablaufs mindestens eine Kurzdokumentation beigebracht werden.

6. BODENSCHUTZ
Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden, Bodenversiegelungen sind dabei auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe § 1 Abs. 1 LBodSchG)

Gemeinde Nottuln

Ortsteil Schapdetten

33. Änderung Bebauungsplan Nr. 4 "Schapdetten Nord"



Übersichtsplan: Geltungsbereiche der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4, ohne Maßstab

Ö 4.1

Gemeinde Nottuln

September 2023

33. Änderung Bebauungsplan Nr. 4

„Schapdetten Nord"

im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB

Begründung

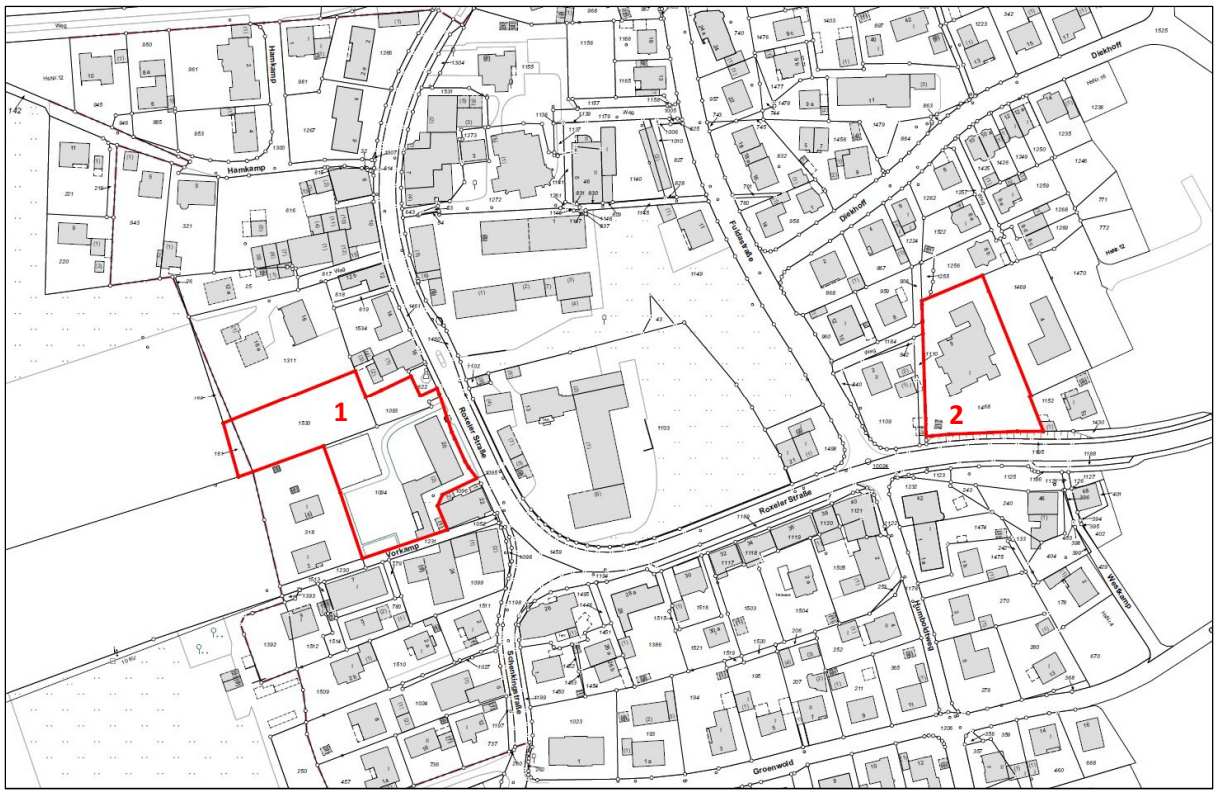
Inhaltsverzeichnis

I Begründung 3
1. Lage und Geltungsbereich 3
2. Ziele und Zwecke der Planung 3
3. Beschleunigtes Verfahren 4
4. Planungsbindung 5
4.1. Regionalplan 5
4.2. Flächennutzungsplan 5
4.3. Bebauungsplan 5
4.4. Landschaftsplan 6
5. Planinhalt 6
5.1. Begründung der 33. Änderung 6
5.2. Erschließung des Geltungsbereiches 7
5.3. Belange des Immissionsschutzes 8
6. Planfestsetzungen 8
6.1. Textliche Festsetzungen gem. § 9 BauGB 8
6.2. Gestaltungsfestsetzungen gem. § 89 BauO NRW 11
7. Auswirkungen der Bebauungsplanänderung 13
7.1. Artenschutz 13
7.2. Umwelt 14
II Artenschutzrechtliche Prüfung (Stufe 1) 14

I Begründung

1. Lage und Geltungsbereich

Die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord" umfasst zwei räumliche Geltungsbereiche im Ortsteil Schapdetten. Geltungsbereich 1 befindet sich am westlichen Ortsrand und ist im Osten über die Roxeler Straße und im Süden über die Straße Vorkamp erschlossen. Geltungsbereich 1 umfasst die Flurstücke Gemarkung Schapdetten, Flur 3, Flurstück 161 sowie im Flur 1 die Flurstücke 1530, 1093, 1094. Geltungsbereich 2 ist nördlich der Roxeler Straße gelegen, wird jedoch im Norden über die Stichstraße Fuldastraße erschlossen. Geltungsbereich 2 umfasst das Flurstück Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstück 1468. Die genauen Abgrenzungen der Geltungsbereiche sind dem nachfolgenden Plan zu entnehmen:



Geltungsbereiche der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4

2. Ziele und Zwecke der Planung

Das Konzept zur zukünftigen Siedlungsentwicklung der Gemeinde Nottuln beruht auf dem dreistufigen Vorgehen A) Qualitätssicherung im Bestand, B) Baulücken schließen und

Nachverdichtung sowie C) Ausweisung neuer Baugebiete. Auf der Basis des Grundsatzes der vorrangigen städtebaulichen Innenentwicklung (gem. §1 V BauGB) bzw. der Nachverdichtung, sind Flächen mit Entwicklungspotenzial im Innenbereich der Gemeinde Nottuln zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund wurden auf dem Gemeindegebiet mögliche Nachverdichtungsbereiche geprüft. Im Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" kann durch Anpassungen der Festsetzungen hinsichtlich Art u. Maß der baulichen Nutzung sowie der überbaubaren Grundstücksfläche eine bessere Ausnutzbarkeit der Grundstücke erreicht werden. Auf diese Weise kann in geringem Umfang Bauland generiert werden, welches dem aktuellen Bedarf der Gemeinde angepasst ist und bestehende Infrastruktur effizienter ausnutzt sowie der Nachfrage nach Wohnraum im Ortsteil Schapdetten gerecht wird. Demnach ist es insbesondere aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, Nachverdichtung zu ermöglichen und damit Wohnraum durch eine nachhaltige Ausnutzbarkeit der Fläche zu schaffen. Zudem bestehen Überlegungen, Pfarrheim und Kindergarten Sankt Bonifatius aufgrund der baulichen Abgängigkeit in den Geltungsbereich 1 zu verlagern. Neben der Entwicklung gemeinnütziger Einrichtungen ist im Geltungsbereich 1 jedoch auch die Schaffung von Wohnraum vorgesehen. Durch die mögliche Verlagerung des Kindergartens aus dem Geltungsbereich 2 in den Geltungsbereich 1 entsteht Potenzial für eine bauliche Nachverdichtung des Geltungsbereiches 2. Um die Ausnutzbarkeit der betreffenden Grundstücke gegenüber den bisherigen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" zu verbessern, plant die Gemeinde die 33. Änderung des Bebauungsplanes in den zuvor genannten Geltungsbereichen. Das Ziel des Änderungsverfahrens ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine künftige Entwicklung der bestehenden Strukturen sowie zur Bebauung bisher ungenutzter Grundstücke. Für beide Geltungsbereiche soll ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden.

3. Beschleunigtes Verfahren

Die Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr.4 „Schapdetten Nord" wird in einem beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB durchgeführt. Die diesbezüglichen Voraussetzungen sind erfüllt. Gem. § 13a Abs. 2 BauGB wird von einer Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht gem. § 2a BauGB, der Angabe zur Verfügbarkeit umweltbezogener Informationen gem. § 3 Abs. 3 Satz 2 BauGB und der zusammenfassenden Erklärung gem. § 6a Abs. 1 sowie §10a Abs. 1 BauGB abgesehen. Der Rat der Gemeinde Nottuln hat am 20.06.2023 die Einleitung eines Verfahrens zur 33. Änderung des Bebauungsplanes getroffen (Aufstellungsbeschluss gem. § 2 BauGB).

Im beschleunigten Verfahren kann gem. § 13a Abs. 2 BauGB auf einzelne Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB und zur Beteiligung der Behörden nach § 4 BauGB verzichtet werden. Im Verfahren der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 wurde die Öffentlichkeit gem. § 13a Abs. 3 Nr. 2 BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung in dem Zeitraum vom 29.06.2023 bis zum 14.07.2023 unterrichtet.

Eine Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie eine Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB findet in der Zeit vom 27.07.2023 bis einschließlich 28.08.2023 statt.

4. Planungsbindung

4.1. Regionalplan

Im Regionalplan Münsterland sind die Geltungsbereiche der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 als Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche dargestellt. Aufgrund der geringen Siedlungsbedeutung wird der Ortsteil Schapdetten im Regionalplan Münsterland nicht als „Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) dargestellt. Die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord" führt nicht zu einer Änderung des Regionalplanes. Dementsprechend ist der Bebauungsplan gem. § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

4.2. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Nottuln stellt den Geltungsbereich 1 der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 im nord-westlichen Bereich als Wohnbaufläche, im süd-östlichen Bereich als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule dar. Geltungsbereich 2 ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Nottuln als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Soziales dargestellt.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB kann ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Der Flächennutzungsplan ist dann im Zuge der Berichtigung anzupassen.

4.3. Bebauungsplan

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" setzt den Geltungsbereich 1 im süd-westlichen Teil (Flurstücke: Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstücke 1093, 1094) als Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule, den nord-westlichen Teil

(Flurstücke: Gemarkung Schapdetten, Flur 3, Flurstück 161 und Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstücke 1530) als Allgemeines Wohngebiet fest. Im nord-westlichen Teilbereich sind jedoch keine Baugrenzen festgesetzt, sodass eine Überbauung der Flurstücke derzeit nicht möglich ist. Den Geltungsbereich 2 setzt der Bebauungsplan Nr. 4 als Fläche für Gemeinbedarf fest. Im nördlichen Grundstücksteil ist darüber hinaus die Zweckbestimmung Kindergarten, im südlichen Bereich die Zweckbestimmung Jugendzentrum festgesetzt.

4.4. Landschaftsplan

Auf Grund der Lage des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord" wird der Geltungsbereich nicht im Landschaftsplan dargestellt.

5. Planinhalt

5.1. Begründung der 33. Änderung

Das Änderungsverfahren umfasst wie bereits erläutert zwei Geltungsbereiche. Geltungsbereich 1 soll zukünftig sowohl der Entwicklung gemeinnütziger Einrichtungen, wie beispielsweise eines Dorfgemeinschaftsraumes oder einer Kita, als auch der Schaffung von Wohnraum dienen. Aufgrund der bestehenden Festsetzungen (fehlende Baugrenzen) im Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" ist eine bauliche Nutzung des nördlichen Teilbereiches nicht möglich. Um dem Ziel der besseren baulichen Ausnutzung und Weiterentwicklung entsprechen zu können, ist eine Änderung hinsichtlich der überbaubaren Grundstücksfläche gem. § 23 BauNVO erforderlich. Um eine höhere Flexibilität bezüglich der Baukörper- und Nutzungsstruktur zu ermöglichen, wird zudem der gesamte Geltungsbereich 1 als allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Gem. § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke grundsätzlich zulässig, sodass diese Festsetzung dem Ziel des Änderungsverfahrens entspricht.

Der Geltungsbereich 2 ist im Bebauungsplan Nr. 4 derzeit als Fläche für Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen Kindergarten und Jugendzentrum festgesetzt. Heute befindet sich auf dem Flurstück der Sankt Bonifatius Kindergarten, der möglicherweise in den Geltungsbereich 1 verlagert werden soll. Da in der Gemeinde Nottuln eine konstant hohe Nachfrage nach Wohnraum besteht, ist hier die Schaffung weiterer Wohngebäude denkbar. Diese ist aufgrund der bestehenden Festsetzung als Fläche für Gemeinbedarf ausgeschlossen, sodass eine Änderung des Bebauungsplanes hinsichtlich der festgesetzten Art der baulichen Nutzung erforderlich ist. Um auch hier dem Ziel der Schaffung der planungsrechtlichen

Voraussetzungen für eine bauliche Weiterentwicklung gerecht zu werden, wird für den Geltungsbereich 2 ebenfalls ein allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt.

Vor dem Hintergrund des schonenden Umgangs mit Grund und Boden umfasst die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 auch eine Änderung hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung. Durch die Festsetzung einer GRZ von 0,6 ist eine höhere Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen möglich.

5.2. Erschließung des Geltungsbereiches

Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung erfolgt weiterhin über die angrenzenden Erschließungsstraßen. Für den Geltungsbereich 1 ist das die im Westen angrenzende Roxeler Straße. Die Erschließung des Geltungsbereiches 2 erfolgt weiterhin über die Stichstraße Fuldastraße in östlicher Richtung. Um eine Zuwegung von der südlich verlaufenden Roxeler Straße auf das Grundstück zu verhindern, wird für die südliche Grundstücksgrenze ein Verbot der Ein- und Ausfahrt gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festgesetzt.

Durch die angestrebte Nutzungsänderung und selbst bei vollständiger Bebauung der Geltungsbereiche der 33. Änderung ist kein relevanter zusätzlicher Kfz-Verkehr zu erwarten. Der Kfz-Verkehr kann über das bestehende Verkehrsnetz abfließen. Erfolgt die Zufahrt der hinteren Grundstücke für mehrere Grundstücke gemeinsam über die vorderen Grundstücke, sind die dort zu verlegenden Versorgungsleitungen grundbuchlich als Leitungsrecht zu sichern.

Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Gebietes kann über die bestehenden Netze abgewickelt werden. Die Niederschlagsentwässerung wird an das vorhandene Kanalsystem angeschlossen.

Nach entsprechenden Berechnungen unter Berücksichtigung der maximal möglichen zusätzlichen Versiegelung im Plangebiet bestehen aus Sicht der Gemeindewerke Nottuln hinsichtlich der Überlastung des Abwassersystems in den angrenzenden Erschließungsstraßen keine Bedenken.

Die Löschwasserversorgung ist für den Grundschutz von bis zu 96m³/h über eine Dauer von mindestens zwei Stunden in beiden Geltungsbereichen sichergestellt.

5.3. Belange des Immissionsschutzes

Wesentliche Änderungen der Lärmimmissionswerte sind durch die 33. Änderung des Bebauungsplanes und die daraus resultierenden Nutzungsänderungen nicht zu erwarten. Stärkere Lärmeinwirkungen durch Verkehr sind, wenn überhaupt im Bereich der unmittelbar angrenzenden Roxeler Straße (Geltungsbereich 1) zu erwarten. Auf eine detaillierte Untersuchung wird verzichtet.

Altlasten sind in den Geltungsbereichen der 33. Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 nicht zu erwarten. Verdachtsflächen von Altlasten sind im Altlastenkataster des Kreises Coesfeld nicht verzeichnet.

6. Planfestsetzungen

6.1. Textliche Festsetzungen gem. § 9 BauGB

Art der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

Für beide Geltungsbereiche der Änderung wird ein Allgemeines Wohngebiet gem. §4 BauNVO festgesetzt. Dabei wird zwischen den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3 unterschieden. Diese Festsetzung dient dem Ziel, qualitativ hochwertiges Wohnen zu schaffen, das sich an dem vorhandenen Bedarf orientiert. Gleichzeitig besteht somit auch die Möglichkeit zur Errichtung von der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetrieben gem. § 4 (2) Nr. 2 BauNVO sowie von Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke gem. § 4 (2) Nr. 3 BauNVO.

Die im Allgemeinen Wohngebiet gem. §4 Abs. 3 Nr. 4 und Nr. 5 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzungen „Gartenbaubetriebe" und „Tankstellen" werden innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete (WA 1, WA 2 und WA 3) ausgeschlossen, da diese Nutzungen in das kleinteilig strukturierte Gebiet gestalterisch und funktional nicht zu integrieren sind und dem angestrebten Gebietscharakter widersprechen.

Maß der baulichen Nutzung gem. §9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und gem. §16ff. BauNVO

Baukörperhöhen und Geschossigkeit

Anknüpfend an die vorhandene Bebauung in der Umgebung wird für das WA 1 im Geltungsbereich 1 eine Bebauung mit maximal drei Vollgeschossen bei einer maximalen Firsthöhe von 12,00 m und einer maximalen Traufhöhe von 9,00 m festgesetzt. Die höhere Bebauung angrenzend an die Roxeler Straße auch der Abschirmung von Lärmimmissionen. Für den rückwärtigen Bereich – WA 2 – setzt die 33. Änderung des Bebauungsplanes eine Bebauung mit maximal zwei Vollgeschossen bei einer Gebäudehöhe (Gebäudeoberkante) von 9,50 m fest, was der Höhe der umgebenden Gebäude entspricht. Für das WA 3 setzt die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 ebenfalls eine Bebauung mit maximal zwei Vollgeschossen bei einer maximalen Gebäudehöhe von 9,50 m fest.

Als Traufhöhe gilt der Schnittpunkt der Außenkante der senkrecht aufgehenden Wand mit der Oberkante Dachhaut. Als Firsthöhe gilt die Schnittkante zweier aufeinandertreffender Dachflächen. Bezugshöhe ist die Oberkante Fertigfußboden (OKFB). Bezugshöhe ist die Oberkante Fertigfußboden (OKFB). Die OKFB muss mindestens eine Höhe von 0,2 m und maximal eine Höhe von 0,5 m über dem höchsten Punkt der Verkehrsfläche, die mittig vor dem Grundstück liegt, aufweisen. Es gilt jeweils die Verkehrsfläche, die sich vor der Haupteingangsseite des Gebäudes befindet.

Aufgrund der zunehmenden Häufung von Starkregenereignissen wird für die Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2 und WA 3 festgesetzt, dass die Oberkante Fertigfußboden der Gebäude mindestens 0,2 m (maximal jedoch 0,50 m) über dem höchsten Punkt der Verkehrsfläche, die mittig vor dem Grundstück liegen muss. Es gilt jeweils die Verkehrsfläche, die sich vor der Haupteingangsseite des Gebäudes befindet. Diese Festsetzung um bei Starkregenereignissen die Erdgeschosszonen vor Überflutung zu sichern.

Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl

Um eine gute Ausnutzbarkeit der Grundstücksfläche zu erreichen, wird vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden die Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,6 festgesetzt.

Die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) ist vor dem Hintergrund der festgesetzten maximal zwei- bzw. dreigeschossigen Bebauung zur Sicherung der städtebaulichen Ordnung entbehrlich. Die Einhaltung der Orientierungswerte für Obergrenzen gem. § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) für die Geschossflächenzahl ist in den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 auch ohne Festsetzung der Geschossflächenzahl gewährleistet.

Im WA 1 ist eine Überschreitung des Orientierungswertes möglich, was vor dem Hintergrund des sparsamen Umganges mit Grund und Boden sowie einer Abschirmung möglicher Lärmimmissionen für die dahinterliegenden Gebäude vertretbar ist. Zudem ist aufgrund der Kombination der Festsetzungen von Grundflächenzahl (GRZ), der Zahl der zulässigen Vollgeschosse sowie der Trauf-, First- und Gebäudehöhen die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) entbehrlich.

Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB

Dem Gebietscharakter entsprechend und in Anlehnung an die bestehende Bebauung wird eine offene Bauweise festgesetzt. Dadurch wird eine dem Standort angemessene Bebauung ermöglicht und der offene Charakter der Bestandsbebauung wird aufrechterhalten.

In beiden Geltungsbereichen werden durch Baugrenzen großflächig überbaubare Flächen festgesetzt. Diese halten in der Regel einen Abstand von 3 m zur Grundstücksgrenze ein. Um die Gebäudeflucht der bestehenden Bebauung entlang der Roxeler Straße und der Straße Vorkamp aufnehmen zu können, verläuft die Baugrenze im Geltungsbereich 1 als einzige Ausnahme entlang der Roxeler Straße, der Straße Vorkamp und der gemeinsamen Grundstücksgrenze mit dem Flurstück Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstück 1096. Die Festsetzung der großflächigen Baufelder ermöglicht eine flexible Anordnung von Baukörpern in den Geltungsbereichen der 33. Änderung.

Stellplätze, Garagen und Carports gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, §12 Abs. 6 BauNVO

Um im Geltungsbereich eine klare städtebauliche Struktur durch die Baugrenzen zu erzeugen, sind Garagen, Carports und Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Stellplätze, Garagen und Carports mit ihren Zufahrtsseiten einen Abstand von mindestens 5 m zur Straßenbegrenzungslinie, bzw. zur öffentlichen Verkehrsfläche aufweisen.

Nebenanlagen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, §14 BauNVO

Nebenanlagen sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Beschränkungen der Zahl der Wohneinheiten gem. § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB

Aufgrund der konstant hohen Nachfrage nach Wohnraum soll in beiden Geltungsbereichen die Möglichkeit bestehen, Mehrfamilienhäuser errichten zu können. Im Hinblick auf eine größtmögliche Flexibilität in Bezug auf die zu realisierenden Wohnungstypen und -größen wird die Zahl der Wohneinheiten auf max. 12 Wohneinheiten je Wohngebäude begrenzt.

Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Flachdächer (Dachneigung 0° bis 10°) sind mit einem Flächenanteil von mindestens 75 % (bezogen auf die jeweilige Dachfläche) extensiv zu begrünen.

Flachdächer und flach geneigte Dächer aller Hauptgebäude bis 15° Neigung müssen zu mindestens 80 % dauerhaft und fachgerecht mit bodendeckenden Pflanzen extensiv begrünt sein, mit Ausnahme von Teilflächen unter 5 m². Eine durchwurzelbare Gesamtschichtdicke von mindestens 10 cm ist vorzusehen. Es müssen geeignete Schüttstoffe als Substrate verwendet werden. Flächige Ausfälle der Vegetation ab 5 m² sind zu ergänzen. Durch die oben beschriebene qualitätsvolle Dachbegrünung muss ein Abflussbeiwert von mindestens 0,5 erreicht werden.

6.2. Gestaltungsfestsetzungen gem. § 89 BauO NRW

Ziel der Änderung ist es, Quartiere zu entwickeln, die durch eine hochwertige Gestaltung einen eigenen Charakter erhalten, sich jedoch in das bestehende Ortsbild einfügen und gleichzeitig Raum für eine Vielzahl an Wohn- und Gestaltungsformen bietet. Zudem soll ein homogenes Gesamtbild geschaffen werden. Um dieses Ziel planungsrechtlich zu sichern, werden für das geplante Quartier daher gestalterische Festsetzungen gem. § 89 BauO NRW in Verbindung mit § 9 (4) BauGB getroffen. Die wesentlichen Regelungsinhalte sind dabei die Stellung der baulichen Anlagen, die Außenwandmaterialien und -farben, Material und Farbigkeit der Dacheindeckung, die Dachform und -neigung sowie die Gestaltung von Dachaufbauten sowie der Traufe.

Stellung baulicher Anlagen

In dem mit WA1 gekennzeichneten Allgemeinen Wohngebiet ist entlang der Roxeler Straße nur die in der Planzeichnung festgesetzte Hauptfirstrichtung zulässig. Diese Festsetzung dient der Erhaltung des ortsbildprägenden Erscheinungsbildes des Straßenzuges. Die Hauptfirstrichtung ist der längeren Mittelachse des Hauptbaukörpers bezogen auf das 1. Obergeschoss gleichzusetzen. Für untergeordnete Baukörper sind abweichende Firstrichtungen zulässig.

Außenwandflächen

Um den ortsbildprägenden Charakter fortzuführen, sind die Außenwandflächen der Hauptgebäude als rotes, braunes, weißes oder anthrazitfarbenes Sicht-/ Verblendmauerwerk (unglasiert), Naturstein, als Holzverschalung oder Putzbau (weiß) auszuführen. Für untergeordnete Teilflächen (max. 15 % Wandflächenanteil je Gebäudeseite, Brüstungsfelder, Balkone, Stürze, Gesimse etc.) dürfen auch andere Materialien verwendet werden. Diese Einschränkung gilt nicht für Glas. Bei Doppel- und Reihenhäusern ist je Baukörper das gleiche Material zu verwenden. Diese Gestaltungsvorgaben sind großzügig gefasst, um den Bauherren einen großen Gestaltungsfreiraum für die Realisierung der Bauvorhaben zu eröffnen und gleichzeitig der Siedlung bei Berücksichtigung regionaler Besonderheiten einen eigenen Charakter zu verleihen.

Dacheindeckung

Alle Dächer sind mit roten, braunen oder anthrazitfarbenen Dachpfannen (Ziegeln) oder Dachsteinen einzudecken. Um ein homogenes Stadtbild zu erzeugen und eine hochwertige städtebauliche Qualität zu erzielen, sind bei Doppel- und Reihenhäusern je Baukörper das gleiche Material zu verwenden. Für untergeordnete Bauteile sind Blechabdeckungen zulässig. Ökologische und/oder energiesparende Dacheindeckungen (z.B. begrünte Dächer und Glasdächer zur Solarenergienutzung) können als Abweichung zugelassen werden.

Dachform und -neigung

Damit sich die zukünftige Bebauung in die Bebauung an der Roxeler Straße einfügt, ist im WA 1 die Errichtung von Gebäuden mit Flachdächern ausgeschlossen. In den allgemeinen

Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3 sind Sattel-, Zelt- und Krüppelwalmdächer zulässig. Flachdächer mit einer Dachneigung von 0° -15° sind bei zweigeschossiger Bauweise zulässig. Doppel- und Reihenhäuser sind je Baukörper mit der gleichen Dachneigung auszuführen.

Dachgestaltung und -aufbauten

Es soll vermieden werden, dass Anlagen zur Solarnutzung eine optisch massive Wirkung entfalten. Photovoltaikanlagen und solarthermische Anlagen sind flächig auf die Dachkonstruktion aufzubringen. Bestehende Baumstandorte sind bei der Planung zur Aufstellung von Photovoltaikanlagen zu berücksichtigen. Die Neigung der vorgenannten Anlagen darf die Dachneigung bei Flachdächern um maximal 20° überschreiten. Bei allen anderen Dachformen darf die Neigung der vorgenannten Anlagen die Dachneigung um maximal 10° überschreiten.

Traufe

Doppel- und Reihenhäuser sind je Baukörper mit der gleichen Traufhöhe auszuführen.

7. Auswirkungen der Bebauungsplanänderung

7.1. Artenschutz

Im Rahmen der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 ist durch das Büro öKon GmbH ein Fachbeitrag zur Artenschutzrechtlichen Prüfung der Stufe I erarbeitet worden. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass für die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 in Schapdetten bei Beachtung der nachstehenden konfliktmindernden Maßnahmen:

- Gehölzfällung im Winter, also nur im Zeitraum vom 01.10. bis 28. / 29.02.
- Abbruch der Gebäude im Zeitraum vom 01.03. – 30.11. unter Ökologischer Baubegleitung
- Ökologische Baubegleitung „Gebäudeabriss"

eine Verletzung der Verbotstatbestände des §§ 44 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit auszuschließen ist.

Die in NRW vorkommenden Arten, die zwar dem Schutzregime des § 44 BNatSchG unterliegen, aber nicht zur Gruppe der planungsrelevanten Arten gehören, wurden hinsichtlich des

Schädigungsverbotes nicht vertiefend betrachtet. Bei diesen Arten kann davon ausgegangen werden, dass wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes bei den Eingriffen im Zuge dieses Bauvorhabens nicht gegen die Verbote des §§ 44 (1) BNatSchG verstoßen wird.

Für die Artgruppen der Gehölzbrüter und der Gebäude bewohnenden Fledermausarten werden artenschutzrechtliche Protokolle erstellt (s. Anhang).

7.2. Umwelt

Durch die Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 wird eine Nachverdichtung bestehender Strukturen, bzw. bauliche Neustrukturierung der Geltungsbereiche ermöglicht. Bereits heute sind weite Teile der Geltungsbereiche versiegelt. Dennoch ist durch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die bauliche Weiterentwicklung ist eine Bodenversiegelung zu erwarten. Dies begünstigt unter anderem die Ausbildung von Hitzeinseln und verschlechtert im Allgemeinen den Oberflächenabfluss. Gleichzeitig ist die zu erwartende Bautätigkeit mit geringen Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbunden. Im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB werden Umweltbelange weniger dezidiert aufgearbeitet als im Regelverfahren. Der naturschutzrechtliche Ausgleich entfällt.

II Artenschutzrechtliche Prüfung (Stufe 1)

Ö 4.1

Gemeinde Nottuln

September 2023

33. Änderung Bebauungsplan Nr. 4

„Schapdetten Nord"

im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB

Begründung

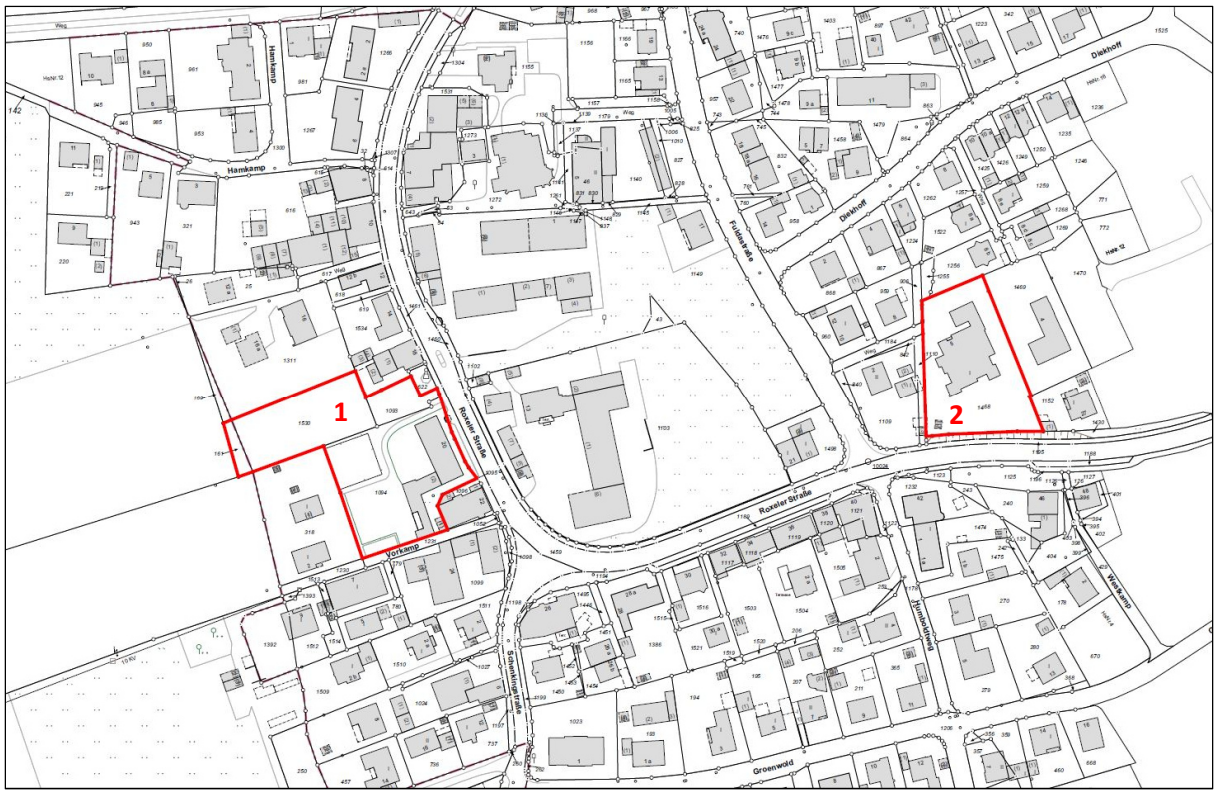
Inhaltsverzeichnis

I Begründung 3
1. Lage und Geltungsbereich 3
2. Ziele und Zwecke der Planung 3
3. Beschleunigtes Verfahren 4
4. Planungsbindung 5
4.1. Regionalplan 5
4.2. Flächennutzungsplan 5
4.3. Bebauungsplan 5
4.4. Landschaftsplan 6
5. Planinhalt 6
5.1. Begründung der 33. Änderung 6
5.2. Erschließung des Geltungsbereiches 7
5.3. Belange des Immissionsschutzes 8
6. Planfestsetzungen 8
6.1. Textliche Festsetzungen gem. § 9 BauGB 8
6.2. Gestaltungsfestsetzungen gem. § 89 BauO NRW 11
7. Auswirkungen der Bebauungsplanänderung 13
7.1. Artenschutz 13
7.2. Umwelt 14
II Artenschutzrechtliche Prüfung (Stufe 1) 14

I Begründung

1. Lage und Geltungsbereich

Die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord" umfasst zwei räumliche Geltungsbereiche im Ortsteil Schapdetten. Geltungsbereich 1 befindet sich am westlichen Ortsrand und ist im Osten über die Roxeler Straße und im Süden über die Straße Vorkamp erschlossen. Geltungsbereich 1 umfasst die Flurstücke Gemarkung Schapdetten, Flur 3, Flurstück 161 sowie im Flur 1 die Flurstücke 1530, 1093, 1094. Geltungsbereich 2 ist nördlich der Roxeler Straße gelegen, wird jedoch im Norden über die Stichstraße Fuldastraße erschlossen. Geltungsbereich 2 umfasst das Flurstück Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstück 1468. Die genauen Abgrenzungen der Geltungsbereiche sind dem nachfolgenden Plan zu entnehmen:



Geltungsbereiche der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4

2. Ziele und Zwecke der Planung

Das Konzept zur zukünftigen Siedlungsentwicklung der Gemeinde Nottuln beruht auf dem dreistufigen Vorgehen A) Qualitätssicherung im Bestand, B) Baulücken schließen und

Nachverdichtung sowie C) Ausweisung neuer Baugebiete. Auf der Basis des Grundsatzes der vorrangigen städtebaulichen Innenentwicklung (gem. §1 V BauGB) bzw. der Nachverdichtung, sind Flächen mit Entwicklungspotenzial im Innenbereich der Gemeinde Nottuln zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund wurden auf dem Gemeindegebiet mögliche Nachverdichtungsbereiche geprüft. Im Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" kann durch Anpassungen der Festsetzungen hinsichtlich Art u. Maß der baulichen Nutzung sowie der überbaubaren Grundstücksfläche eine bessere Ausnutzbarkeit der Grundstücke erreicht werden. Auf diese Weise kann in geringem Umfang Bauland generiert werden, welches dem aktuellen Bedarf der Gemeinde angepasst ist und bestehende Infrastruktur effizienter ausnutzt sowie der Nachfrage nach Wohnraum im Ortsteil Schapdetten gerecht wird. Demnach ist es insbesondere aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, Nachverdichtung zu ermöglichen und damit Wohnraum durch eine nachhaltige Ausnutzbarkeit der Fläche zu schaffen. Zudem bestehen Überlegungen, Pfarrheim und Kindergarten Sankt Bonifatius aufgrund der baulichen Abgängigkeit in den Geltungsbereich 1 zu verlagern. Neben der Entwicklung gemeinnütziger Einrichtungen ist im Geltungsbereich 1 jedoch auch die Schaffung von Wohnraum vorgesehen. Durch die mögliche Verlagerung des Kindergartens aus dem Geltungsbereich 2 in den Geltungsbereich 1 entsteht Potenzial für eine bauliche Nachverdichtung des Geltungsbereiches 2. Um die Ausnutzbarkeit der betreffenden Grundstücke gegenüber den bisherigen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" zu verbessern, plant die Gemeinde die 33. Änderung des Bebauungsplanes in den zuvor genannten Geltungsbereichen. Das Ziel des Änderungsverfahrens ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine künftige Entwicklung der bestehenden Strukturen sowie zur Bebauung bisher ungenutzter Grundstücke. Für beide Geltungsbereiche soll ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden.

3. Beschleunigtes Verfahren

Die Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr.4 „Schapdetten Nord" wird in einem beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB durchgeführt. Die diesbezüglichen Voraussetzungen sind erfüllt. Gem. § 13a Abs. 2 BauGB wird von einer Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht gem. § 2a BauGB, der Angabe zur Verfügbarkeit umweltbezogener Informationen gem. § 3 Abs. 3 Satz 2 BauGB und der zusammenfassenden Erklärung gem. § 6a Abs. 1 sowie §10a Abs. 1 BauGB abgesehen. Der Rat der Gemeinde Nottuln hat am 20.06.2023 die Einleitung eines Verfahrens zur 33. Änderung des Bebauungsplanes getroffen (Aufstellungsbeschluss gem. § 2 BauGB).

Im beschleunigten Verfahren kann gem. § 13a Abs. 2 BauGB auf einzelne Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB und zur Beteiligung der Behörden nach § 4 BauGB verzichtet werden. Im Verfahren der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 wurde die Öffentlichkeit gem. § 13a Abs. 3 Nr. 2 BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung in dem Zeitraum vom 29.06.2023 bis zum 14.07.2023 unterrichtet.

Eine Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie eine Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB findet in der Zeit vom 27.07.2023 bis einschließlich 28.08.2023 statt.

4. Planungsbindung

4.1. Regionalplan

Im Regionalplan Münsterland sind die Geltungsbereiche der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 als Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche dargestellt. Aufgrund der geringen Siedlungsbedeutung wird der Ortsteil Schapdetten im Regionalplan Münsterland nicht als „Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) dargestellt. Die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord" führt nicht zu einer Änderung des Regionalplanes. Dementsprechend ist der Bebauungsplan gem. § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

4.2. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Nottuln stellt den Geltungsbereich 1 der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 im nord-westlichen Bereich als Wohnbaufläche, im süd-östlichen Bereich als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule dar. Geltungsbereich 2 ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Nottuln als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Soziales dargestellt.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB kann ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Der Flächennutzungsplan ist dann im Zuge der Berichtigung anzupassen.

4.3. Bebauungsplan

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" setzt den Geltungsbereich 1 im süd-westlichen Teil (Flurstücke: Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstücke 1093, 1094) als Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule, den nord-westlichen Teil

(Flurstücke: Gemarkung Schapdetten, Flur 3, Flurstück 161 und Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstücke 1530) als Allgemeines Wohngebiet fest. Im nord-westlichen Teilbereich sind jedoch keine Baugrenzen festgesetzt, sodass eine Überbauung der Flurstücke derzeit nicht möglich ist. Den Geltungsbereich 2 setzt der Bebauungsplan Nr. 4 als Fläche für Gemeinbedarf fest. Im nördlichen Grundstücksteil ist darüber hinaus die Zweckbestimmung Kindergarten, im südlichen Bereich die Zweckbestimmung Jugendzentrum festgesetzt.

4.4. Landschaftsplan

Auf Grund der Lage des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 4 „Schapdetten Nord" wird der Geltungsbereich nicht im Landschaftsplan dargestellt.

5. Planinhalt

5.1. Begründung der 33. Änderung

Das Änderungsverfahren umfasst wie bereits erläutert zwei Geltungsbereiche. Geltungsbereich 1 soll zukünftig sowohl der Entwicklung gemeinnütziger Einrichtungen, wie beispielsweise eines Dorfgemeinschaftsraumes oder einer Kita, als auch der Schaffung von Wohnraum dienen. Aufgrund der bestehenden Festsetzungen (fehlende Baugrenzen) im Bebauungsplan Nr. 4 „Schapdetten Nord" ist eine bauliche Nutzung des nördlichen Teilbereiches nicht möglich. Um dem Ziel der besseren baulichen Ausnutzung und Weiterentwicklung entsprechen zu können, ist eine Änderung hinsichtlich der überbaubaren Grundstücksfläche gem. § 23 BauNVO erforderlich. Um eine höhere Flexibilität bezüglich der Baukörper- und Nutzungsstruktur zu ermöglichen, wird zudem der gesamte Geltungsbereich 1 als allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Gem. § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke grundsätzlich zulässig, sodass diese Festsetzung dem Ziel des Änderungsverfahrens entspricht.

Der Geltungsbereich 2 ist im Bebauungsplan Nr. 4 derzeit als Fläche für Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen Kindergarten und Jugendzentrum festgesetzt. Heute befindet sich auf dem Flurstück der Sankt Bonifatius Kindergarten, der möglicherweise in den Geltungsbereich 1 verlagert werden soll. Da in der Gemeinde Nottuln eine konstant hohe Nachfrage nach Wohnraum besteht, ist hier die Schaffung weiterer Wohngebäude denkbar. Diese ist aufgrund der bestehenden Festsetzung als Fläche für Gemeinbedarf ausgeschlossen, sodass eine Änderung des Bebauungsplanes hinsichtlich der festgesetzten Art der baulichen Nutzung erforderlich ist. Um auch hier dem Ziel der Schaffung der planungsrechtlichen

Voraussetzungen für eine bauliche Weiterentwicklung gerecht zu werden, wird für den Geltungsbereich 2 ebenfalls ein allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt.

Vor dem Hintergrund des schonenden Umgangs mit Grund und Boden umfasst die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 auch eine Änderung hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung. Durch die Festsetzung einer GRZ von 0,6 ist eine höhere Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen möglich.

5.2. Erschließung des Geltungsbereiches

Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung erfolgt weiterhin über die angrenzenden Erschließungsstraßen. Für den Geltungsbereich 1 ist das die im Westen angrenzende Roxeler Straße. Die Erschließung des Geltungsbereiches 2 erfolgt weiterhin über die Stichstraße Fuldastraße in östlicher Richtung. Um eine Zuwegung von der südlich verlaufenden Roxeler Straße auf das Grundstück zu verhindern, wird für die südliche Grundstücksgrenze ein Verbot der Ein- und Ausfahrt gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festgesetzt.

Durch die angestrebte Nutzungsänderung und selbst bei vollständiger Bebauung der Geltungsbereiche der 33. Änderung ist kein relevanter zusätzlicher Kfz-Verkehr zu erwarten. Der Kfz-Verkehr kann über das bestehende Verkehrsnetz abfließen. Erfolgt die Zufahrt der hinteren Grundstücke für mehrere Grundstücke gemeinsam über die vorderen Grundstücke, sind die dort zu verlegenden Versorgungsleitungen grundbuchlich als Leitungsrecht zu sichern.

Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Gebietes kann über die bestehenden Netze abgewickelt werden. Die Niederschlagsentwässerung wird an das vorhandene Kanalsystem angeschlossen.

Nach entsprechenden Berechnungen unter Berücksichtigung der maximal möglichen zusätzlichen Versiegelung im Plangebiet bestehen aus Sicht der Gemeindewerke Nottuln hinsichtlich der Überlastung des Abwassersystems in den angrenzenden Erschließungsstraßen keine Bedenken.

Die Löschwasserversorgung ist für den Grundschutz von bis zu 96m³/h über eine Dauer von mindestens zwei Stunden in beiden Geltungsbereichen sichergestellt.

5.3. Belange des Immissionsschutzes

Wesentliche Änderungen der Lärmimmissionswerte sind durch die 33. Änderung des Bebauungsplanes und die daraus resultierenden Nutzungsänderungen nicht zu erwarten. Stärkere Lärmeinwirkungen durch Verkehr sind, wenn überhaupt im Bereich der unmittelbar angrenzenden Roxeler Straße (Geltungsbereich 1) zu erwarten. Auf eine detaillierte Untersuchung wird verzichtet.

Altlasten sind in den Geltungsbereichen der 33. Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 nicht zu erwarten. Verdachtsflächen von Altlasten sind im Altlastenkataster des Kreises Coesfeld nicht verzeichnet.

6. Planfestsetzungen

6.1. Textliche Festsetzungen gem. § 9 BauGB

Art der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

Für beide Geltungsbereiche der Änderung wird ein Allgemeines Wohngebiet gem. §4 BauNVO festgesetzt. Dabei wird zwischen den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3 unterschieden. Diese Festsetzung dient dem Ziel, qualitativ hochwertiges Wohnen zu schaffen, das sich an dem vorhandenen Bedarf orientiert. Gleichzeitig besteht somit auch die Möglichkeit zur Errichtung von der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetrieben gem. § 4 (2) Nr. 2 BauNVO sowie von Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke gem. § 4 (2) Nr. 3 BauNVO.

Die im Allgemeinen Wohngebiet gem. §4 Abs. 3 Nr. 4 und Nr. 5 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzungen „Gartenbaubetriebe" und „Tankstellen" werden innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete (WA 1, WA 2 und WA 3) ausgeschlossen, da diese Nutzungen in das kleinteilig strukturierte Gebiet gestalterisch und funktional nicht zu integrieren sind und dem angestrebten Gebietscharakter widersprechen.

Maß der baulichen Nutzung gem. §9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und gem. §16ff. BauNVO

Baukörperhöhen und Geschossigkeit

Anknüpfend an die vorhandene Bebauung in der Umgebung wird für das WA 1 im Geltungsbereich 1 eine Bebauung mit maximal drei Vollgeschossen bei einer maximalen Firsthöhe von 12,00 m und einer maximalen Traufhöhe von 9,00 m festgesetzt. Die höhere Bebauung angrenzend an die Roxeler Straße auch der Abschirmung von Lärmimmissionen. Für den rückwärtigen Bereich – WA 2 – setzt die 33. Änderung des Bebauungsplanes eine Bebauung mit maximal zwei Vollgeschossen bei einer Gebäudehöhe (Gebäudeoberkante) von 9,50 m fest, was der Höhe der umgebenden Gebäude entspricht. Für das WA 3 setzt die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 ebenfalls eine Bebauung mit maximal zwei Vollgeschossen bei einer maximalen Gebäudehöhe von 9,50 m fest.

Als Traufhöhe gilt der Schnittpunkt der Außenkante der senkrecht aufgehenden Wand mit der Oberkante Dachhaut. Als Firsthöhe gilt die Schnittkante zweier aufeinandertreffender Dachflächen. Bezugshöhe ist die Oberkante Fertigfußboden (OKFB). Bezugshöhe ist die Oberkante Fertigfußboden (OKFB). Die OKFB muss mindestens eine Höhe von 0,2 m und maximal eine Höhe von 0,5 m über dem höchsten Punkt der Verkehrsfläche, die mittig vor dem Grundstück liegt, aufweisen. Es gilt jeweils die Verkehrsfläche, die sich vor der Haupteingangsseite des Gebäudes befindet.

Aufgrund der zunehmenden Häufung von Starkregenereignissen wird für die Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2 und WA 3 festgesetzt, dass die Oberkante Fertigfußboden der Gebäude mindestens 0,2 m (maximal jedoch 0,50 m) über dem höchsten Punkt der Verkehrsfläche, die mittig vor dem Grundstück liegen muss. Es gilt jeweils die Verkehrsfläche, die sich vor der Haupteingangsseite des Gebäudes befindet. Diese Festsetzung um bei Starkregenereignissen die Erdgeschosszonen vor Überflutung zu sichern.

Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl

Um eine gute Ausnutzbarkeit der Grundstücksfläche zu erreichen, wird vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden die Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,6 festgesetzt.

Die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) ist vor dem Hintergrund der festgesetzten maximal zwei- bzw. dreigeschossigen Bebauung zur Sicherung der städtebaulichen Ordnung entbehrlich. Die Einhaltung der Orientierungswerte für Obergrenzen gem. § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) für die Geschossflächenzahl ist in den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 auch ohne Festsetzung der Geschossflächenzahl gewährleistet.

Im WA 1 ist eine Überschreitung des Orientierungswertes möglich, was vor dem Hintergrund des sparsamen Umganges mit Grund und Boden sowie einer Abschirmung möglicher Lärmimmissionen für die dahinterliegenden Gebäude vertretbar ist. Zudem ist aufgrund der Kombination der Festsetzungen von Grundflächenzahl (GRZ), der Zahl der zulässigen Vollgeschosse sowie der Trauf-, First- und Gebäudehöhen die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) entbehrlich.

Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB

Dem Gebietscharakter entsprechend und in Anlehnung an die bestehende Bebauung wird eine offene Bauweise festgesetzt. Dadurch wird eine dem Standort angemessene Bebauung ermöglicht und der offene Charakter der Bestandsbebauung wird aufrechterhalten.

In beiden Geltungsbereichen werden durch Baugrenzen großflächig überbaubare Flächen festgesetzt. Diese halten in der Regel einen Abstand von 3 m zur Grundstücksgrenze ein. Um die Gebäudeflucht der bestehenden Bebauung entlang der Roxeler Straße und der Straße Vorkamp aufnehmen zu können, verläuft die Baugrenze im Geltungsbereich 1 als einzige Ausnahme entlang der Roxeler Straße, der Straße Vorkamp und der gemeinsamen Grundstücksgrenze mit dem Flurstück Gemarkung Schapdetten, Flur 1, Flurstück 1096. Die Festsetzung der großflächigen Baufelder ermöglicht eine flexible Anordnung von Baukörpern in den Geltungsbereichen der 33. Änderung.

Stellplätze, Garagen und Carports gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, §12 Abs. 6 BauNVO

Um im Geltungsbereich eine klare städtebauliche Struktur durch die Baugrenzen zu erzeugen, sind Garagen, Carports und Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Stellplätze, Garagen und Carports mit ihren Zufahrtsseiten einen Abstand von mindestens 5 m zur Straßenbegrenzungslinie, bzw. zur öffentlichen Verkehrsfläche aufweisen.

Nebenanlagen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, §14 BauNVO

Nebenanlagen sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Beschränkungen der Zahl der Wohneinheiten gem. § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB

Aufgrund der konstant hohen Nachfrage nach Wohnraum soll in beiden Geltungsbereichen die Möglichkeit bestehen, Mehrfamilienhäuser errichten zu können. Im Hinblick auf eine größtmögliche Flexibilität in Bezug auf die zu realisierenden Wohnungstypen und -größen wird die Zahl der Wohneinheiten auf max. 12 Wohneinheiten je Wohngebäude begrenzt.

Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Flachdächer (Dachneigung 0° bis 10°) sind mit einem Flächenanteil von mindestens 75 % (bezogen auf die jeweilige Dachfläche) extensiv zu begrünen.

Flachdächer und flach geneigte Dächer aller Hauptgebäude bis 15° Neigung müssen zu mindestens 80 % dauerhaft und fachgerecht mit bodendeckenden Pflanzen extensiv begrünt sein, mit Ausnahme von Teilflächen unter 5 m². Eine durchwurzelbare Gesamtschichtdicke von mindestens 10 cm ist vorzusehen. Es müssen geeignete Schüttstoffe als Substrate verwendet werden. Flächige Ausfälle der Vegetation ab 5 m² sind zu ergänzen. Durch die oben beschriebene qualitätsvolle Dachbegrünung muss ein Abflussbeiwert von mindestens 0,5 erreicht werden.

6.2. Gestaltungsfestsetzungen gem. § 89 BauO NRW

Ziel der Änderung ist es, Quartiere zu entwickeln, die durch eine hochwertige Gestaltung einen eigenen Charakter erhalten, sich jedoch in das bestehende Ortsbild einfügen und gleichzeitig Raum für eine Vielzahl an Wohn- und Gestaltungsformen bietet. Zudem soll ein homogenes Gesamtbild geschaffen werden. Um dieses Ziel planungsrechtlich zu sichern, werden für das geplante Quartier daher gestalterische Festsetzungen gem. § 89 BauO NRW in Verbindung mit § 9 (4) BauGB getroffen. Die wesentlichen Regelungsinhalte sind dabei die Stellung der baulichen Anlagen, die Außenwandmaterialien und -farben, Material und Farbigkeit der Dacheindeckung, die Dachform und -neigung sowie die Gestaltung von Dachaufbauten sowie der Traufe.

Stellung baulicher Anlagen

In dem mit WA1 gekennzeichneten Allgemeinen Wohngebiet ist entlang der Roxeler Straße nur die in der Planzeichnung festgesetzte Hauptfirstrichtung zulässig. Diese Festsetzung dient der Erhaltung des ortsbildprägenden Erscheinungsbildes des Straßenzuges. Die Hauptfirstrichtung ist der längeren Mittelachse des Hauptbaukörpers bezogen auf das 1. Obergeschoss gleichzusetzen. Für untergeordnete Baukörper sind abweichende Firstrichtungen zulässig.

Außenwandflächen

Um den ortsbildprägenden Charakter fortzuführen, sind die Außenwandflächen der Hauptgebäude als rotes, braunes, weißes oder anthrazitfarbenes Sicht-/ Verblendmauerwerk (unglasiert), Naturstein, als Holzverschalung oder Putzbau (weiß) auszuführen. Für untergeordnete Teilflächen (max. 15 % Wandflächenanteil je Gebäudeseite, Brüstungsfelder, Balkone, Stürze, Gesimse etc.) dürfen auch andere Materialien verwendet werden. Diese Einschränkung gilt nicht für Glas. Bei Doppel- und Reihenhäusern ist je Baukörper das gleiche Material zu verwenden. Diese Gestaltungsvorgaben sind großzügig gefasst, um den Bauherren einen großen Gestaltungsfreiraum für die Realisierung der Bauvorhaben zu eröffnen und gleichzeitig der Siedlung bei Berücksichtigung regionaler Besonderheiten einen eigenen Charakter zu verleihen.

Dacheindeckung

Alle Dächer sind mit roten, braunen oder anthrazitfarbenen Dachpfannen (Ziegeln) oder Dachsteinen einzudecken. Um ein homogenes Stadtbild zu erzeugen und eine hochwertige städtebauliche Qualität zu erzielen, sind bei Doppel- und Reihenhäusern je Baukörper das gleiche Material zu verwenden. Für untergeordnete Bauteile sind Blechabdeckungen zulässig. Ökologische und/oder energiesparende Dacheindeckungen (z.B. begrünte Dächer und Glasdächer zur Solarenergienutzung) können als Abweichung zugelassen werden.

Dachform und -neigung

Damit sich die zukünftige Bebauung in die Bebauung an der Roxeler Straße einfügt, ist im WA 1 die Errichtung von Gebäuden mit Flachdächern ausgeschlossen. In den allgemeinen

Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3 sind Sattel-, Zelt- und Krüppelwalmdächer zulässig. Flachdächer mit einer Dachneigung von 0° -15° sind bei zweigeschossiger Bauweise zulässig. Doppel- und Reihenhäuser sind je Baukörper mit der gleichen Dachneigung auszuführen.

Dachgestaltung und -aufbauten

Es soll vermieden werden, dass Anlagen zur Solarnutzung eine optisch massive Wirkung entfalten. Photovoltaikanlagen und solarthermische Anlagen sind flächig auf die Dachkonstruktion aufzubringen. Bestehende Baumstandorte sind bei der Planung zur Aufstellung von Photovoltaikanlagen zu berücksichtigen. Die Neigung der vorgenannten Anlagen darf die Dachneigung bei Flachdächern um maximal 20° überschreiten. Bei allen anderen Dachformen darf die Neigung der vorgenannten Anlagen die Dachneigung um maximal 10° überschreiten.

Traufe

Doppel- und Reihenhäuser sind je Baukörper mit der gleichen Traufhöhe auszuführen.

7. Auswirkungen der Bebauungsplanänderung

7.1. Artenschutz

Im Rahmen der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 ist durch das Büro öKon GmbH ein Fachbeitrag zur Artenschutzrechtlichen Prüfung der Stufe I erarbeitet worden. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass für die 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 in Schapdetten bei Beachtung der nachstehenden konfliktmindernden Maßnahmen:

- Gehölzfällung im Winter, also nur im Zeitraum vom 01.10. bis 28. / 29.02.
- Abbruch der Gebäude im Zeitraum vom 01.03. – 30.11. unter Ökologischer Baubegleitung
- Ökologische Baubegleitung „Gebäudeabriss"

eine Verletzung der Verbotstatbestände des §§ 44 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit auszuschließen ist.

Die in NRW vorkommenden Arten, die zwar dem Schutzregime des § 44 BNatSchG unterliegen, aber nicht zur Gruppe der planungsrelevanten Arten gehören, wurden hinsichtlich des

Schädigungsverbotes nicht vertiefend betrachtet. Bei diesen Arten kann davon ausgegangen werden, dass wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes bei den Eingriffen im Zuge dieses Bauvorhabens nicht gegen die Verbote des §§ 44 (1) BNatSchG verstoßen wird.

Für die Artgruppen der Gehölzbrüter und der Gebäude bewohnenden Fledermausarten werden artenschutzrechtliche Protokolle erstellt (s. Anhang).

7.2. Umwelt

Durch die Aufstellung der 33. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 wird eine Nachverdichtung bestehender Strukturen, bzw. bauliche Neustrukturierung der Geltungsbereiche ermöglicht. Bereits heute sind weite Teile der Geltungsbereiche versiegelt. Dennoch ist durch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die bauliche Weiterentwicklung ist eine Bodenversiegelung zu erwarten. Dies begünstigt unter anderem die Ausbildung von Hitzeinseln und verschlechtert im Allgemeinen den Oberflächenabfluss. Gleichzeitig ist die zu erwartende Bautätigkeit mit geringen Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbunden. Im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB werden Umweltbelange weniger dezidiert aufgearbeitet als im Regelverfahren. Der naturschutzrechtliche Ausgleich entfällt.

II Artenschutzrechtliche Prüfung (Stufe 1)

Ö 4.2

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **158/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **10 Bauen und Wohnen** Datum: **14.09.2023**

Tagesordnungspunkt:

Festlegung eines Standortes für ein weiteres Übergangswohnheim für Geflüchtete in Nottuln - „Nottuln – Eckfläche des Wellenfreibades (Teil der Liegewiese hinter dem alten Kinderbecken)„

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird vom Rat beauftragt am vorgeschlagenen Standort „Nottuln – Eckfläche des Wellenfreibades (Teil der Liegewiese hinter dem alten Kinderbecken)" (s. Anlage 1) den Bau von einem Übergangswohnheim für Geflüchtete sowohl bauplanungsrechtlich als auch baulich ähnlich wie am Bahnhof in Appelhülsen zu realisieren.

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen interne Personalkosten und Baukosten.
Für die sich derzeit im Bau befindliche Unterkunft in Appelhülsen, welche in Holzständerbauweise gebaut wird, liegen die Kosten bei rd. 2,5 Mio €. In den Haushaltsentwurf werden zur Finanzierung investive Mittel i. H. v. 2,5 Mio. € aufgenommen.

Klimatische Auswirkungen:

Durch die Umsetzung wird eine Fläche in geringem Umfang versiegelt; dies begünstigt eine minimale Verschlechterung des Abflusses vom Oberflächenwasser. Gleichzeitig ist die zu erwartende Bautätigkeit mit geringen Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbunden.

...

Vorlage Nr. 158/2023

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Planen und Bauen	27.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

gez. Dr. Thönnes

Sachverhalt:

Es gibt weiterhin verstärkte Zuweisungen nach dem Flüchtlingsaufnahmegesetz. Die Zuweisungszahlen übersteigen bereits zum jetzigen Zeitpunkt deutlich die Zahlen von 2015/2016. Es ist abzusehen, dass die sich derzeit im Bau befindliche Geflüchtetenunterkunft am Bahnhof in Appelhülsen nicht ausreichen wird.

Zur Erinnerung:
Bereits im vom Rat im Jahr 2017 beschlossenen Integrationskonzept wurde als Strategie zur Flüchtlingsunterbringung ein dreistufiges Modell (Notunterkunft – Übergangswohnheim – Soziales Wohnungsbau/freier Wohnungsmarkt) entwickelt (VL 63/2016).

Da privater, bezahlbarer Wohnraum, insbesondere für sozial Schwache in Nottuln kaum zur Verfügung steht, bzw. der kommunale Einfluss auf die zeitnahe Errichtung von Sozialem Wohnungsbau bzw. privatem Wohnraum begrenzt ist, ist ein Bau eines weiteren Übergangswohnheims für Geflüchtete auf dem Gemeindegebiet aus Sicht der Verwaltung dringend notwendig, um kurzfristig Abhilfe zu schaffen und auch mittel- und langfristig gut aufgestellt zu sein.
Um der Situation angepasst zügig zu begegnen und langfristig gut aufgestellt zu sein, empfiehlt die Verwaltung am Wellenfreibad in Nottuln (s. Anlage 1) den Bau eines weiteren Übergangswohnheims für Geflüchtete zu realisieren.

Standort: „Nottuln – Eckfläche des Wellenfreibades (Teil der Liegewiese hinter dem alten Kinderbecken)"

Der Standort am Wellenfreibad in Nottuln (Flur 69, Flurstück 411) betrifft eine ca. 4.000 qm große Teilfläche des Wellenfreibades und befindet sich im Eigentum der Gemeinde Nottuln. Die Größe ist ausreichend für das Vorhaben.
Im Hinblick auf die fußläufig erreichbaren Versorgungsangebote im Ortsteil Nottuln ist der Standort sehr gut geeignet.

Der Standort wurde bereits im Rahmen der Standortdiskussion in den Jahren 2016/2017 betrachtet und priorisiert. Da im Ortsteil Appelhülsen derzeit bereits eine Geflüchtetenunterkunft gebaut wird, ist es sinnvoll ein weiteres Übergangswohnheim im Ortsteil Nottuln zu errichten. Auf der Grundlage der vielen Gedanken bei der Umsetzung der Geflüchtetenunterkunft am Bahnhof in Appelhülsen empfiehlt sich die Anlehnung dahingehend an den Entwurf (beispielsweise in Bezug auf die Geschossigkeit und die geplanten Grundrisse). Darüber hinaus werden bei der weiteren Planung die möglichen Sichtbeziehungen, bzw. die Einsehbarkeit zwischen der Geflüchtetenunterkunft und den Freiflächen des Wellenfreibades berücksichtigt.

Vorlage Nr. 158/2023

Planungsrechtliche Bewertung

Der dargestellte Standort befindet sich aktuell innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 8 „Schul-, Sport- und Erholungszentrum". Dementsprechend müsste in einem nächsten Schritt geprüft werden, in welcher Form das Vorhaben aktuell planungsrechtlich gemäß Befreiungen (siehe § 246 „Sonderregelungen für Flüchtlingsunterkünfte" BauGB) realisiert werden kann. Die Lärmschutzproblematik, ein möglicher Eingriff in den Naturhaushalt aufgrund des Rückbaus des Walls und die Möglichkeit einer langfristigen Nutzung mit möglichen Nutzungsalternativen wird auch geprüft.

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtsplan

Verfasst:
gez. Breuksch

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Ö 4.2

Kreis Coesfeld
Friedrich-Ebert-Str. 7
48653 Coesfeld

1:5000

Planauskunft
GIS Portal
Kreis Coesfeld

KREIS COESFELD
DER LANDRAT

Bearbeiter:Julia Breuksch

Datum: 14.09.2023

Uhrzeit: 15:15

5754296



387129

385744

5753591

Maßstab: 1:5000 0 50 100 150 Meter

© Kreis Coesfeld, Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Ö 4.3

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **160/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **09 Räumliche Planung und Entwicklung, Geoinformationen** **10 Bauen und Wohnen** Datum: **14.09.2023**

Tagesordnungspunkt:

Bau von Kindertagesstätten durch Investor:innen

Beschlussvorschlag:

Die Errichtung von Kindertagesstätten kann auch durch externe Investor:innen erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

Zunächst keine.

Klimatische Auswirkungen:

Zunächst keine.

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Planen und Bauen	27.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

...

gez. Dr. Thönnes

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 22.06.2020 wurde durch die SPD-Fraktion beantragt, dass Kindertagesstätten in der Gemeinde Nottuln künftig ausschließlich in kommunaler Eigenregie geplant und gebaut werden sollen.

Im Vorfeld waren mehrmals, nach Durchführung entsprechender Auswahlverfahren, externe Investor:innen mit der Errichtung von Kindertagesstätten betraut worden, die anschließend an die jeweiligen Betreiber:innen vermietet wurden.

Nachdem die Änderung dieses Vorgehens auch fraktionsübergreifend gefordert wurde, hat die Verwaltung eine Beschlussvorlage (091/2020) erarbeitet, woraufhin die Vorgabe für die Errichtung zukünftiger Kindertagesstätten in kommunaler Eigenregie politisch beschlossen wurde.

In der Beschreibung des Sachverhaltes, die für die genannte Beschlussvorlage erstellt wurde, wird Seitens der Gemeindeverwaltung darauf hingewiesen, dass der Neubau von Kindertagesstätten in Zukunft nur einer von vielen weiteren notwendigen Bauprojekten sein wird, für den eine begrenzte Kapazität von Personal und finanziellen Mitteln zur Verfügung steht.

Aufgrund der Vielzahl dringend notwendiger Sanierungs- und Neubauprojekte sind sowohl die personellen Kapazitäten der Verwaltung, als auch die finanziellen Kapazitäten der Gemeinde aktuell ausgereizt. Zugleich besteht im Ortsteil Appelhülsen der Bedarf einer weiteren Einrichtung mit drei Kita-Gruppen.

Die Durchführung einer zusätzlichen Baumaßnahme für die zeitnahe Errichtung einer weiteren Kindertagesstätte in kommunaler Eigenregie stellt sich somit als problematisch dar. Die erforderliche Qualität bei der Planung, der Vergabe von Bauleistungen sowie der Baubegleitung und Überwachung kann unter den genannten Umständen nicht gewährleistet werden.

Die Errichtung von Kindertagesstätten in Eigenregie ist aus Sicht der Verwaltung nach wie vor ein erstrebenswertes Ziel. In Situationen, in denen die personellen Kapazitäten der Verwaltung und/oder die Finanzausstattung der Gemeinde dieses Vorgehen nicht zulassen, stellt die Vergabe an eine:n Investor:in jedoch ein probates Mittel dar, den Bedarf der notwendigen Kita-Plätze zu gewährleisten.

Anlagen:

keine

Verfasst:
gez. Gröger

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Ö 4.4

Gemeinde Nottuln
Der Bürgermeister

öffentliche Beschlussvorlage Vorlagen-Nr. **157/2023**
Produktbereich/Betriebszweig: **02 Sicherheit und Ordnung** **03 Schulträgeraufgaben** Datum: **14.09.2023**

Tagesordnungspunkt:

Kameraüberwachung des Schulhofes vom Rupert-Neudeck-Gymnasium.

Beschlussvorschlag:

1. Die Gemeindeverwaltung wird beauftragt, die Kosten einer Kameraüberwachung für das Schulhofgelände des Rupert-Neudeck-Gymnasiums zu ermitteln und diese mit den Folgekosten der Vandalismusaktionen zu vergleichen. Zudem sind die rechtlichen Vorgaben der Kameraüberwachung zu prüfen.
2. Im nachfolgenden Ausschuss für Planen und Bauen soll über die Durchführung der Maßnahme entschieden werden.
3. Die passenden Orte für die Positionierung der Kameras sollen mit der Schulleitung und den Hausmeistern des RNG abgesprochen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Prüfung des Sachverhaltes werden personelle Kapazitäten der Verwaltung gebunden.

Klimatische Auswirkungen:

Zunächst keine

...

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungstermin		Behandlung	
Ausschuss Planen und Bauen	27.09.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten
Rat	17.10.2023		öffentlich	
	Beratungsergebnis			
	einstimmig	ja	nein	enthalten

gez. Dr. Thönnes

Sachverhalt:

Die CDU-Fraktion beantragt, mit Schreiben vom 10.09.2023, die Verwaltung damit zu beauftragen, die Kosten für eine Kameraüberwachung des Schulhofes vom Rupert-Neudeck-Gymnasium zu ermitteln und inhaltlich zur weiteren Beschlussfassung vorzubereiten.

Einschätzung der Verwaltung

In den vergangenen Jahren ist es immer wieder zu Fällen mutwilliger Beschädigung und Schmiererei in und an den Gebäuden der Gemeinde Nottuln gekommen. Neben dem Schulhof des Rupert-Neudeck-Gymnasium ist hierzu beispielsweise auch die Hummelbachsporthalle zu nennen. Im Falle des betreffenden Schulhofes sind in den letzten 10 Jahren Reparaturkosten in Höhe von 7.076€ in Folge von Vandalismus angefallen.

Neben den genannten Tatbeständen erhält die Verwaltung zudem regelmäßig Beschwerden über abendliche respektive nächtlichen Ruhestörungen, die durch die Nutzung der Schulhöfe über den zulässigen Zeitraum hinaus verursacht werden.

Es lässt sich dementsprechend zusammenfassen, dass die Schulhöfe und Sportanlagen im Gemeindegebiet erfreulicher Weise durchaus häufig und im Sinne Ihrer Bestimmung genutzt werden, in Ermangelung einer regelmäßigen Kontrolle oder Überwachung der betreffenden Bereiche zugleich aber zugleich ein Potential für Vandalismus und Ruhestörungen besteht.

Die Installation einer Kameraüberwachung kann dazu beitragen, entsprechende Personen abzuschrecken oder die strafrechtliche Verfolgung der vorhandenen Delikte zu unterstützen. Zugleich führt die punktuelle Kameraüberwachung jedoch ebenfalls dazu, dass sich der Schwerpunkt der Problematik an andere Orte und Gebäude verlagert, die nicht überwacht werden. Dementsprechend ist hier weniger eine punktuelle als eine ganzheitliche Betrachtung der Thematik erforderlich.

Soll mit der zeitlich begrenzten Kameraüberwachung zudem das unbefugte Betreten der Gebäude vermieden werden, so wie im Antrag der CDU-Fraktion beschrieben, müsste sich der Zeitraum der aktiven Überwachung mit dem Zeitraum der zulässigen Nutzung des Schuldgeländes überschneiden. Zugleich ist abzuwägen, ob die Nachverfolgung von Bagatelldelikten, wie beispielsweise einem Hausfriedensbruch ohne Sachbeschädigung durch minderjährige Personen, Ruhestörungen oder das Zurücklassen von Müll auf dem Schulhof den Aufwand einer Videoauswertung mit anschließender Strafanzeige rechtfertigt oder ob die Videoüberwachung allein der Abschreckung dienen soll.

Aus Sicht der Verwaltung ist aus den zuvor genannten Gründen fraglich, ob eine zeitlich begrenzte Kameraüberwachung der aktuell als kritisch identifizierten Orte ein probates Mittel darstellt, dieser Problematik zu begegnen.

Anlagen:

Anlage 1: Antrag der CDU-Fraktion

Verfasst:
gez. Gröger, Fabian

Fachbereichsleitung:
gez. Breuksch

Ö 4.4

42-2023

Gemeinde Nottuln
11. Sep. 2023
Anl. ——— Abt. 37/3

CDU-Fraktion Nottuln – Zapfeweg 18 – 48653 Coesfeld

An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Planen und Bauen der Gemeinde Nottuln
Hartmut Rulle

den Bürgermeister der Gemeinde Nottuln
Dr. Dietmar Thönnes

und den Rat der Gemeinde Nottuln

CDU
Fraktion im Rat der Gemeinde Nottuln

Nottuln, den 10.09.2023

Antrag der CDU-Fraktion:

Kameraüberwachung auf dem Schulhof des Rupert-Neudeck-Gymnasiums

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren,

das Schulhofgelände des Rupert-Neudeck Gymnasiums (RNG) ist wiederholt Ort von Vandalismus geworden. Die Details werden im Anhang von Jutta Glanemann, der Schulleiterin des RNG, aufgelistet.

Allein die Beseitigung der Resultate diverser Sprühaktionen von den Wänden der Pavillons haben die Gemeinde viel Geld gekostet. Wir sind der Meinung, dass die genannten Taten durch eine Kameraüberwachung des Schulhofgeländes verhindert werden könnten. Dies würde den Angestellten der Schule viel Ärger und der Gemeindekasse Ausgaben ersparen.

Die Stadt Münster überwacht die Schulhöfe der Münsteraner Schulen bereits seit einiger Zeit mit gutem Erfolg. Natürlich sind dabei die Rechte der Angestellten sicherzustellen (keine Aufnahmen im Innenbereich, nur in begrenzten Zeiträumen etc.) und es muss mit Schildern auf die Kameraüberwachung hingewiesen werden.

Die Aufnahmen werden nicht langfristig gespeichert und nur bei Bedarf in einer abgesicherten Umgebung von mindestens zwei Personen angesehen.

Wir bitten Sie, den vorliegenden Antrag als Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen aufzunehmen. Es sollen zunächst die Kosten für eine Kameraüberwachung des Schulhofgeländes ermittelt werden. Diese sollen den Folgekosten der Vandalismusaktionen gegenübergestellt werden. Im nächsten Ausschuss für Planen und Bauen soll dann über die Durchführung der Maßnahme entschieden werden, wobei die Orte der Anbringung von Kameras in Absprache mit der Schulleitung und den Hausmeistern des RNG erfolgen sollte, da die „Brennpunkte" in der Schule bekannt sind.

Beschlussvorschlag:

1. Die Gemeindeverwaltung wird beauftragt, die Kosten einer Kameraüberwachung für das Schulhofgelände des Rupert-Neudeck-Gymnasiums zu ermitteln und diese mit den Folgekosten der Vandalismusaktionen zu vergleichen.

stellv. Vorsitzende: Dr. Andrea Quadt-Hallmann – Schlehbiek 29 – 48301 Nottuln – Telefon 02502/227920 – E-Mail: fraktionsvorstand@cdu-nottuln.de
CDU-Kreisgeschäftsstelle – Zapfeweg 18 – 48653 Coesfeld – Telefon 02541/9461-0 – Telefax 02541/9461-22 - E-Mail: post@cdu-coe.de

2. Im nachfolgenden Ausschuss für Planen und Bauen soll über die Durchführung der Maßnahme entschieden werden.
3. Die passenden Orte für die Positionierung der Kameras sollen mit der Schulleitung und den Hausmeistern des RNG abgesprochen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen sind von der Verwaltung zu beziffern.

Klimatische Auswirkungen:

Es sind keine nennenswerten klimatischen Auswirkungen zu erwarten.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Quadt-Hallmann

Dr. Andrea Quadt-Hallmann
stellv. Fraktionsvorsitzende

Anhang

Ausführungen von Jutta Glanemann, Schulleiterin des RNG

Jutta Glanemann, Schulleiterin des RNG, teilt uns zu den vergangenen Vandalismusvorfällen mit:

- Seit Jahren schon dient auch der Schulhof des RNG, vor allem in den Sommermonaten, als Treffpunkt für die Nottulner Jugend. Dies stellt grundsätzlich kein Problem dar und wird nicht in Frage gestellt.
- Die überwiegende Anzahl der Jugendlichen hat mit „Öffentlichkeit" – wie sie auch durch Kameras suggeriert würde – kein Problem, denn sie bleiben unbeeindruckt vor Ort, wenn Ratssitzungen, Versammlungen etc. in Forum, Mensa oder in den Pavillons stattfinden.
- Es gibt aber auch Jugendliche, die sich nicht nur treffen wollen, sondern zum "Randalieren" kommen und dann wieder das Weite suchen. Deren Verhalten ist problematisch.
- So sind dem Gremium "Runder Tisch gegen Gewalt" folgende immer wieder auftretende Aktionen bekannt: Beschädigungen an Außentüren und Fenstern; Entwendung eines Feuerlöschers, mit dem die Eingangstür zum Verwaltungspavillon eingeschlagen wurde (im letzten Schuljahr.); übelste Schmierereien an den Wänden (im Frühjahr 2023 waren fast alle Pavillons flächendeckend betroffen.); flächendeckend Scherben auf dem Schulhof; brennende Feuerwerkskörper, die in die Pavillonflure geworfen werden (diese wurden gerade noch rechtzeitig von einem anwesenden Lehrer bemerkt); angezündete Mülltonnen an der Turnhalle (dies wurde zum Glück von Anwohnern bemerkt).
- Problematisch ist auch, dass die Außentüren einiger Pavillons infolge einer Fremdnutzung abends lange offen stehen. Dies betrifft vor allem Pavillon 6/7. Fremde können sich daher unbemerkt Zutritt zu den Pavillons verschaffen. So wurden beispielsweise auch Jugendliche, die nicht zur Schulgemeinde gehörten, im vergangenen Jahr im Pavillon 8/9 nach der Schulkonferenz eingeschlossen, da sie sich heimlich auf den Toiletten aufhielten. Sie zeigten sich gerade noch rechtzeitig, ergriffen nach Aufschließen der Türen aber einfach die Flucht, ohne dass es die Möglichkeit gab, mit ihnen zu reden.
- Neben dem Schulhof eignet sich der überdachte Fahrradständer hervorragend als Rückzugsmöglichkeit, da er von außen durch die Hecken rundherum nicht einsehbar ist. Das Gleiche gilt für den kleinen, "tiefergelegten" Fußballplatz zwischen Verwaltung und Naturwissenschaften. Er ist ebenfalls nicht einsehbar und so müssen morgens oft Flaschen, Dosen, Scherben und Sonstiges von dort entfernt werden.
- Der Schulhof des RNG hat viele nicht einsehbare „Ecken". Das Ordnungsamt kontrolliert nach Wahrnehmung der Schule hier nicht. Der Treffpunkt Jugendarbeit ist personell nicht ausreichend besetzt und mit anderen "Brennpunkten" beschäftigt, so dass die Mitarbeiter:innen hier nicht auch noch patrouillieren können. Die Dülmener Polizei hat genug andere Dinge zu tun und fährt nie über den Schulhof, sondern allerhöchstens außen herum, was keine Wirkung zeigt.
- **Die Schulleitung und die Hausmeister des RNG sind der Meinung, dass auf jeden Fall die Notwendigkeit der Kameraüberwachung besteht.**