



# **Gemeinde Nottuln**

## **Integriertes Verkehrskonzept**

**Vorstellung der Analyseergebnisse**

24.08.2010

## Gliederung

- Analyseergebnisse
  - Fließender Kraftfahrzeugverkehr (Auswertung der Verkehrserhebungen sowie der Verkehrs- und Haushaltsbefragung)
  - Ruhender Kraftfahrzeugverkehr
  - Öffentlicher Personennahverkehr
  - Radverkehr
- Verkehrsmodell – Grundlagen und Planfälle
- Leitbild und Handlungsziele
- Prognosen und Szenarien
- weiteres Vorgehen

# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

## Grundlagen



### ■ Verkehrserhebung:

- 22 Knotenpunkte
- 15-19 Uhr

### ■ Verkehrsbefragung:

- 7 Querschnitte
- 15-19 Uhr

### ■ Haushaltsbefragung:

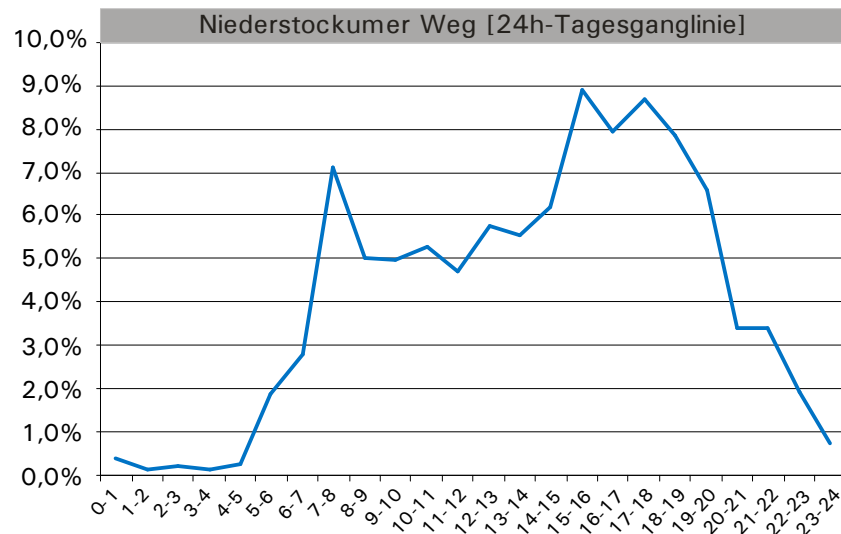
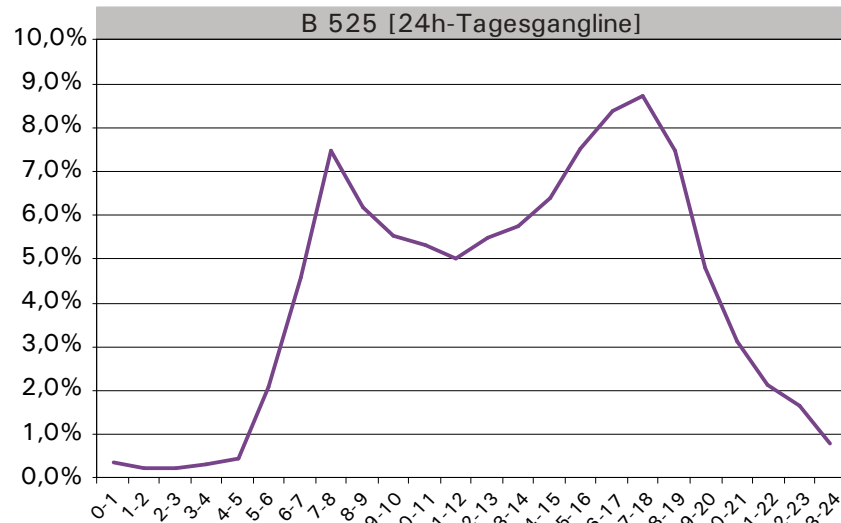
- 6.000 Fragebögen

### ■ Durchführung:

- Schüler Gymnasium Nottuln
- Polizei Coesfeld
- Gemeinde Nottuln

# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

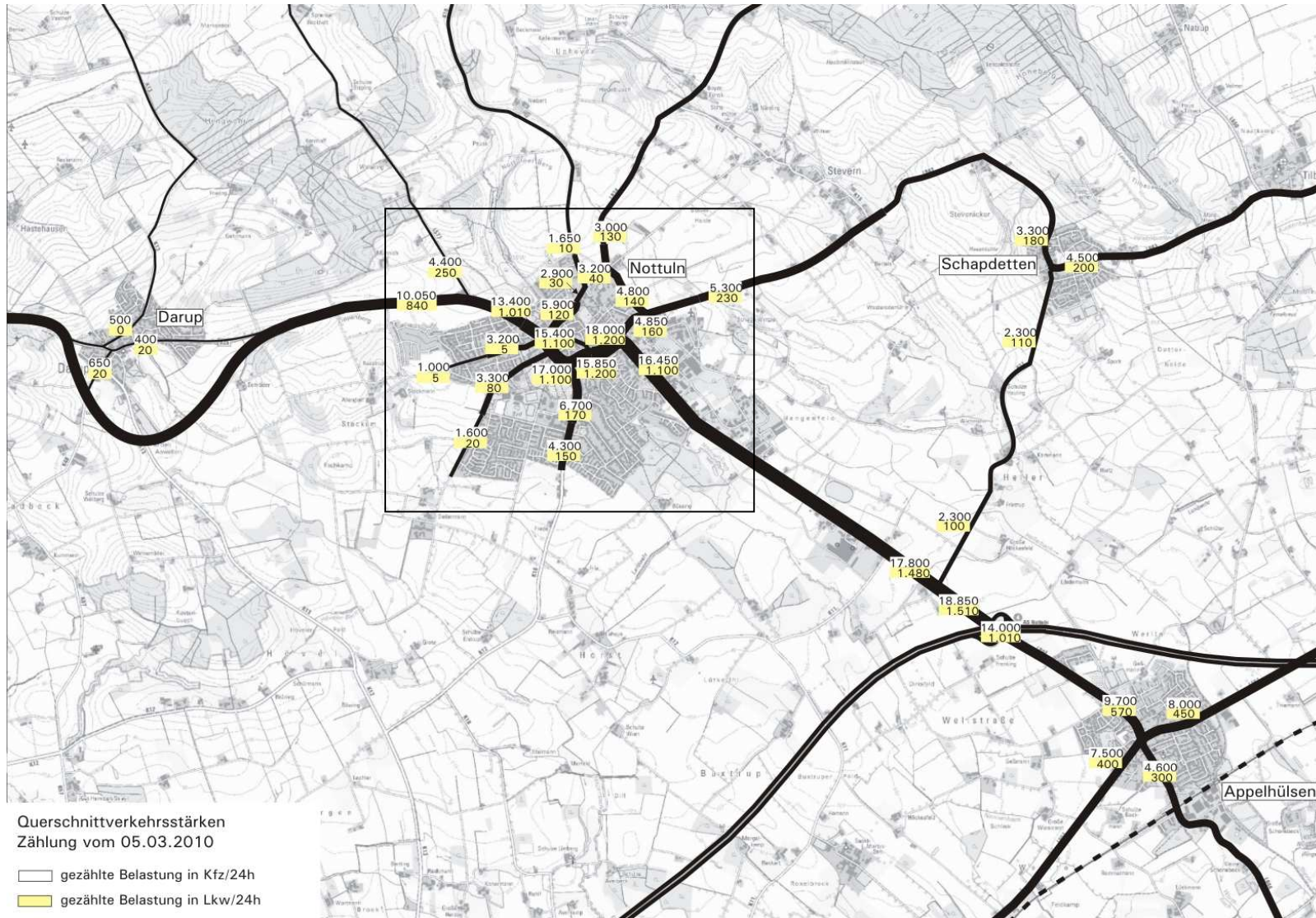
## Verkehrliche Situation



- Erhebung an 22 Knotenpunkten über 4 Stunden (15-19 Uhr)
- Hochrechnung der erhobenen Verkehrsstärken auf 24 Stunden
- Verwendung typischer Tagesganglinien mittels 24 Stunden Erhebung am KP Daruper Straße/Niederstockumer Weg
- keine ausgeprägte Morgenstunde, Berufsverkehr verliert gegenüber Versorgungs- und Freizeitverkehren an Bedeutung

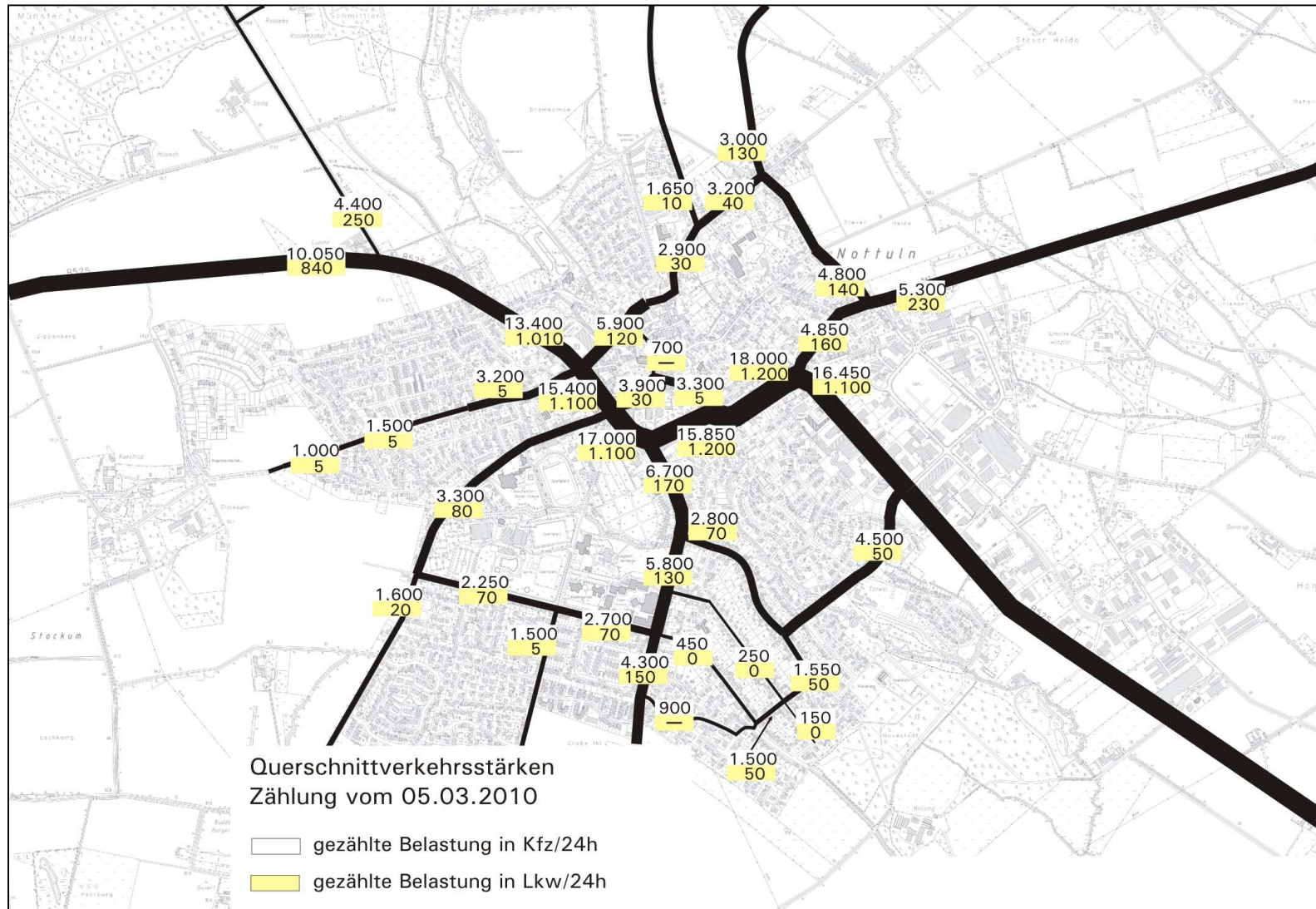
# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

## Verkehrliche Situation [Kfz/24h]



# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

## Verkehrliche Situation [Kfz/24h]



# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

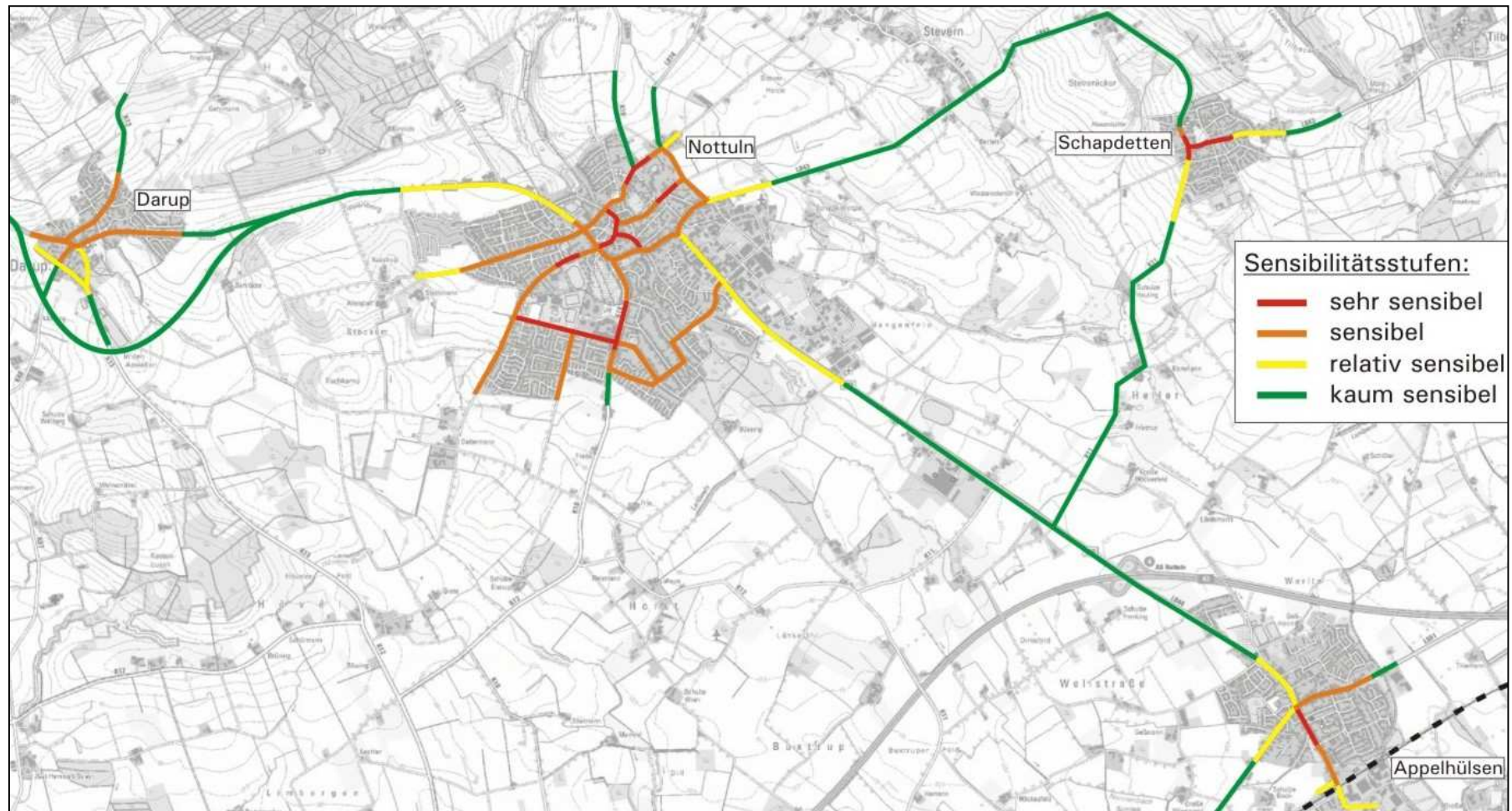
## Sensibilitätsanalyse

- Analyse der städtebaul. und straßenräuml. Situation
- Unverträglichkeiten zwischen städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen
- nutzungsorientierte, städtebauliche Kategorisierung
  - funktionale Aufgaben und Nutzungsansprüche (Netzfunktion und Verbindungsfunktion)
  - städtebauliche Situation (Gebietstyp, wichtige Einrichtungen)
  - straßenräumliche Situation (Anbaugrad, Bebauung, Linienführung)
- Kategorien:
  - sehr sensibel
  - sensibel
  - relativ sensibel
  - kaum sensibel



# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

## Sensibilitätsanalyse



# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

## Sensibilitätsanalyse

Ortsteil/ Straßenabschnitt	Bewertung	Handlungsbedarf	Reduzierung der Verkehrsbelastung	städtebauliche Integration (Gestaltung, Geschwindigkeit)
<b>Nottuln</b>				
Daruper Str./Potthof	sensibel	hoch	erfüllt (Bau OU Nottuln)	erforderlich
Hagenstr./Heriburgstr.	sensibel bis sehr sensibel	mittel	nicht möglich	sinnvoll
Oberstockumer Weg	sensibel	gering	möglich (Netzergänzungen)	erfolgt
Niederstockumer Weg	sensibel bis sehr sensibel	gering	möglich (Netzergänzungen)	erfolgt
Rudolph-Harbig-Str.	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Dülmener Str.	sensibel bis sehr sensibel	mittel	nicht möglich	sinnvoll
Schadettener Str.	sensibel	hoch	nicht möglich	erforderlich
Havixbecker Straße	sensibel*	hoch	nicht möglich	erforderlich
Olympiastr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Bodenschwinghstr.	sensibel	gering**	nicht möglich	erfolgt
Steinstr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Antonistr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Lerchenhain	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Burgstraße	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Stiftstraße	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Stiftsplatz	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Kirchplatz	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Schlaunstraße	sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
<b>Darup</b>				
Coesfelder Str.	sensibel	hoch	erfüllt (Bau OU Darup)	erforderlich
Roruper Str.	sensibel	gering	erfüllt (Bau OU Darup)	sinnvoll
Billerbecker Str.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
<b>Schadetten</b>				
Roxeler Str. - Nord	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Roxeler Str. - Ost	sehr sensibel	mittel	nicht möglich	erforderlich
<b>Appelhülsen</b>				
Bahnhofstr.	sensibel bis sehr sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
Münsterstr.	sensibel	gering	nicht möglich	erfolgt
KP Münsterstr./Bahnhofstr.	sensibel***	hoch	nicht möglich	erforderlich

- Ableitung von Handlungsbedarfen für sensible und sehr sensible Straßenabschnitte

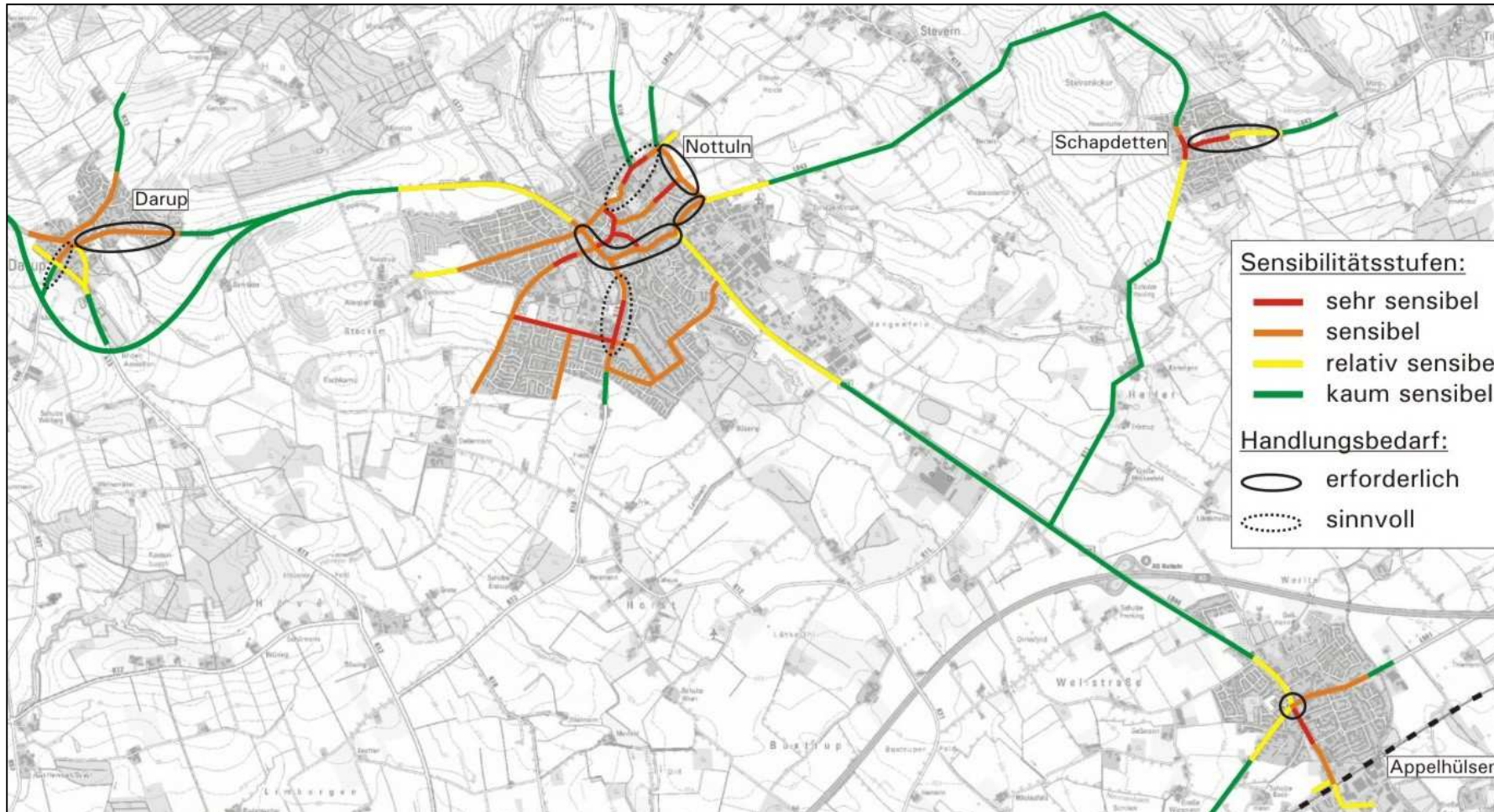
\* aufgrund der straßenräumlichen Situation (fehlende Fußgänger- und Radverkehrsanlagen) wird der Straßenraum als sensibel definiert und ein entsprechender Handlungsbedarf abgeleitet

\*\* nach Auswertung der Ergebnisse des Verkehrsmodells kann sich zukünftig eine höherer Handlungsbedarf bzw. eine städtebauliche Integration ergeben

\*\*\* Überdimensionierung des Knotenpunktes, schlechte Überquerungsqualität und Begehbarkeit des Knotenpunktes für Fußgänger und Radfahrer

# Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

## Sensibilitätsanalyse



## Analyse – Fließender Kraftfahrzeugverkehr

### ■ **Verkehrsstärken:**

- keine Zunahme der Verkehrsstärke in den vergangenen Jahren entlang der OD Nottuln und in Teilen von Nottuln (Stagnation)
- Planung: OU Nottuln führt vermutlich zu deutlicher Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt (hoher Anteil Durchgangsverkehr)

### ■ **Leistungsfähigkeit:**

- gute Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes, ohne schwerwiegende (dauerhafte) Überlastungssituationen

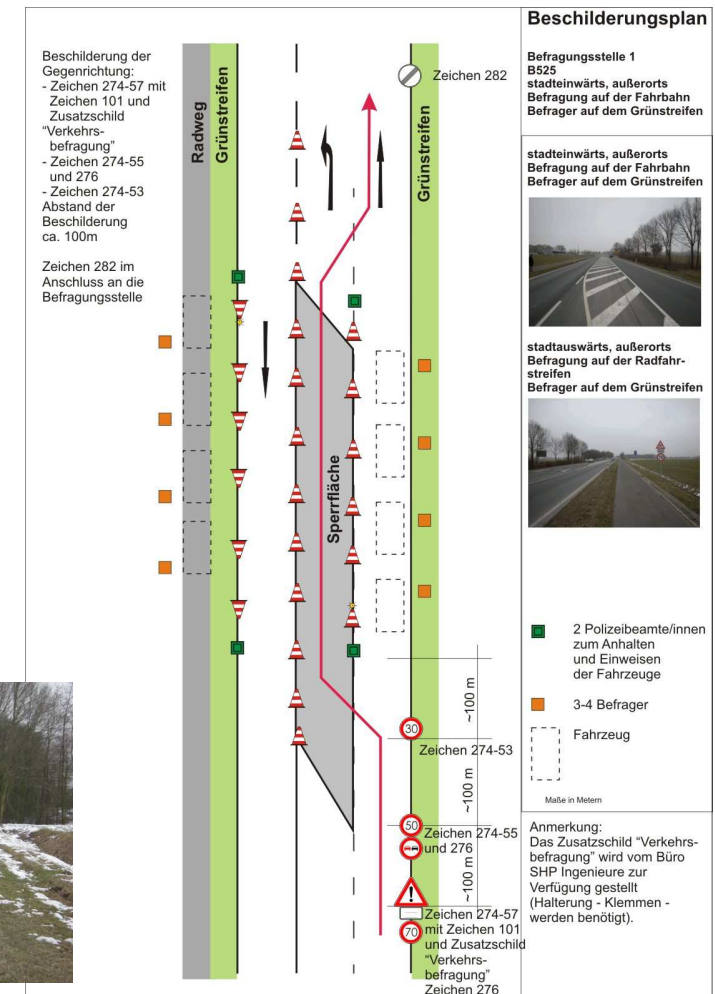
### ■ **Geschwindigkeitsniveau:**

- teilweise erhöhtes Geschwindigkeitsniveau, insbesondere in sensiblen Abschnitten (z. B. Schapdettener Straße mit Tempo 30 km/h und Hagenstraße-Heriburgstraße)

# Analyse – Verkehrsbefragung

## Methodik

- ausschließlich Pkw
- 25.03.10 (15-19 Uhr)
- 7 relevante Querschnitte (Kordon)
- Befragung: „stadteinwärts“  
und „stadtauswärts“
- Ermittlung des
  - Quell- und Zielverkehrs  
sowie des Durchgangsverkehrs,
  - Pkw-Besetzungsgrades und
  - Verkehrszwecks



# Analyse – Haushaltsbefragung

## Methodik

- **Versendung:** 1.500 Haushalte mit je 4 Fragebögen
- **Stichtag:** 15.04.2010
- **Rücklauf:** 1117 auswertbare Fragebögen (etwa 19 %)
- **Stichprobenumfang:** 5,6 % der Nottulner Bevölkerung
- **Datenauswertung:**

- haushaltsbezogene Daten (nur begrenzt auswertbar)
- durchgeführte Wege und die dafür genutzten Verkehrsmittel
- Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr

Auszug aus dem Haushaltsfragebogen

An 15. April nicht weggegangen, weil \_\_\_\_\_

Ausgangspunkt des ersten Weges  
Postleitzahl/Ortsname \_\_\_\_\_  
Straßenrvt. Hausnummer \_\_\_\_\_  
Handelt es sich dabei um Ihren Wohnort?  Ja  Nein

**Für Donnerstag, den 15. April ausfüllen !**

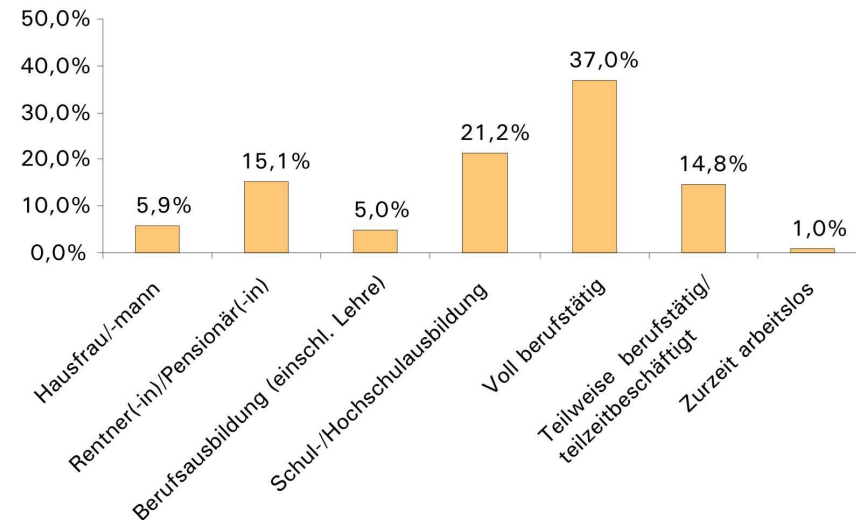
	ERSTER WEG	ZWEITER WEG	DRITTER WEG	VIERTER WEG	FÜNFTER WEG	SECHSTER WEG	
Um wieviel UHR haben Sie diesen Weg begonnen ?	Beginn _____	Beginn _____	Beginn _____	Beginn _____	Beginn _____	Beginn _____	
Zu welchem ZIEL bzw. ZWECK haben Sie diesen Weg unternommen ?	ZIELZWECK Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlichgeschäft <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Einkaufsgang <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Jemandem bringen/holen <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	ZIELZWECK Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlichgeschäft <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Einkaufsgang <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Jemandem bringen/holen <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	ZIELZWECK Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlichgeschäft <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Einkaufsgang <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Jemandem bringen/holen <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	ZIELZWECK Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlichgeschäft <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Einkaufsgang <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Jemandem bringen/holen <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	ZIELZWECK Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlichgeschäft <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Einkaufsgang <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Jemandem bringen/holen <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	ZIELZWECK Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlichgeschäft <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Einkaufsgang <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Jemandem bringen/holen <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	ZIELZWECK Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlichgeschäft <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Einkaufsgang <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Jemandem bringen/holen <input type="checkbox"/> Nach Hause <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____
Mit welchem VERKEHRSMITTEL sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt ? <small>Bitte alle benutzten Verkehrsmittel angeben!</small>	VERKEHRSMITTEL zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moto, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	VERKEHRSMITTEL zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moto, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	VERKEHRSMITTEL zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moto, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	VERKEHRSMITTEL zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moto, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	VERKEHRSMITTEL zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moto, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	VERKEHRSMITTEL zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Moto, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anders, und zwar _____	
Wo lag dieses ZIEL ? <small>Geben Sie bitte die Adresse möglichst genau an (ggf. Rathaus/Postkorb, Name eines Kaufhauses!) Wenn die Zieladresse Ihre Wohnung ist, geben Sie bitte nur "Wohnung" an.</small>	ZIELADRESSE Ortsbezeichnung _____ Straßenrvt. Hausnummer _____ Gebäude/Einrichtung/Schule _____	ZIELADRESSE Ortsbezeichnung _____ Straßenrvt. Hausnummer _____ Gebäude/Einrichtung/Schule _____	ZIELADRESSE Ortsbezeichnung _____ Straßenrvt. Hausnummer _____ Gebäude/Einrichtung/Schule _____	ZIELADRESSE Ortsbezeichnung _____ Straßenrvt. Hausnummer _____ Gebäude/Einrichtung/Schule _____	ZIELADRESSE Ortsbezeichnung _____ Straßenrvt. Hausnummer _____ Gebäude/Einrichtung/Schule _____	ZIELADRESSE Ortsbezeichnung _____ Straßenrvt. Hausnummer _____ Gebäude/Einrichtung/Schule _____	
Um wieviel UHR sind Sie dort angekommen ?	Ankunft _____	Ankunft _____	Ankunft _____	Ankunft _____	Ankunft _____	Ankunft _____	
Sind Sie von dort aus weitergegangen/-gefahren bzw. zurückgegangen/-gefahren ?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	

Wieviele weitere Wege haben Sie an diesem Tag zurückgelegt? \_\_\_\_\_

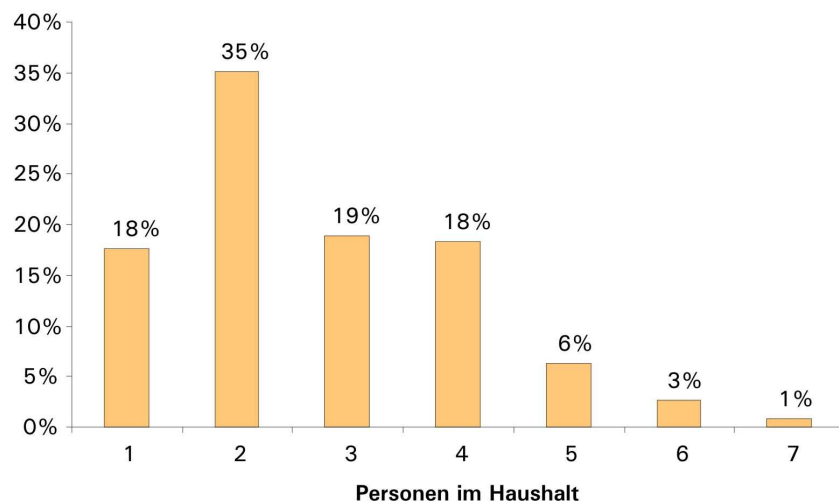
## Analyse – Haushaltsbefragung

- 35 % der Nottulner leben in 2 Personenhaushalte (Trend)
- 52 % der Nottulner sind berufstätig

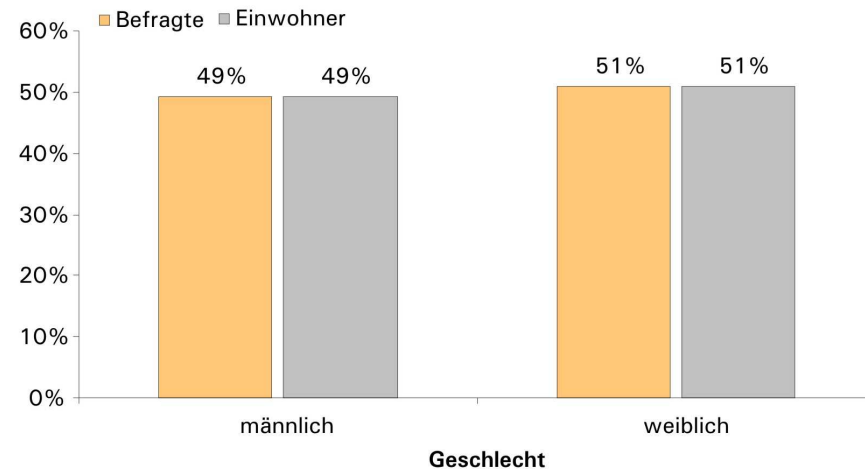
Berufstätigkeit



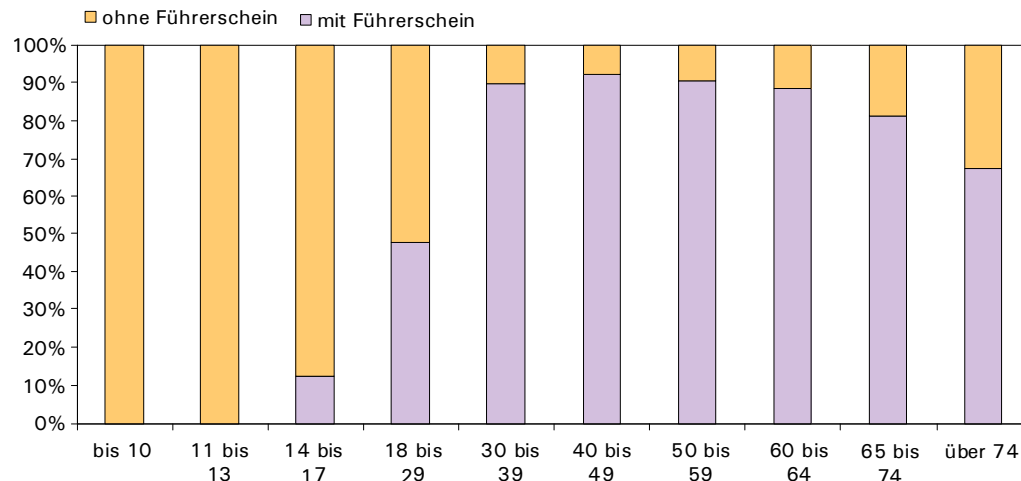
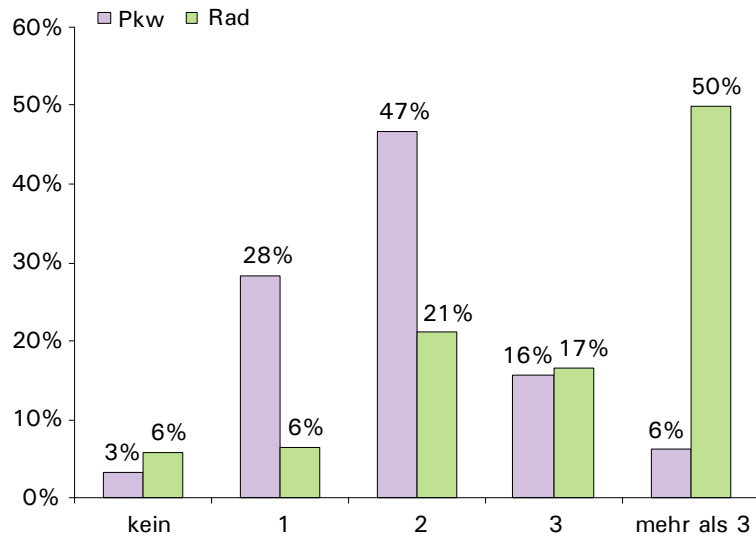
Wieviele Personen leben ständig im Haushalt?



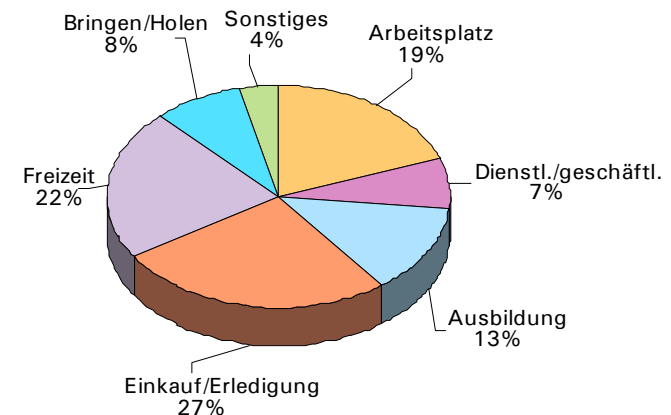
Welchem Geschlecht gehören Sie an?



## Analyse – Haushaltsbefragung

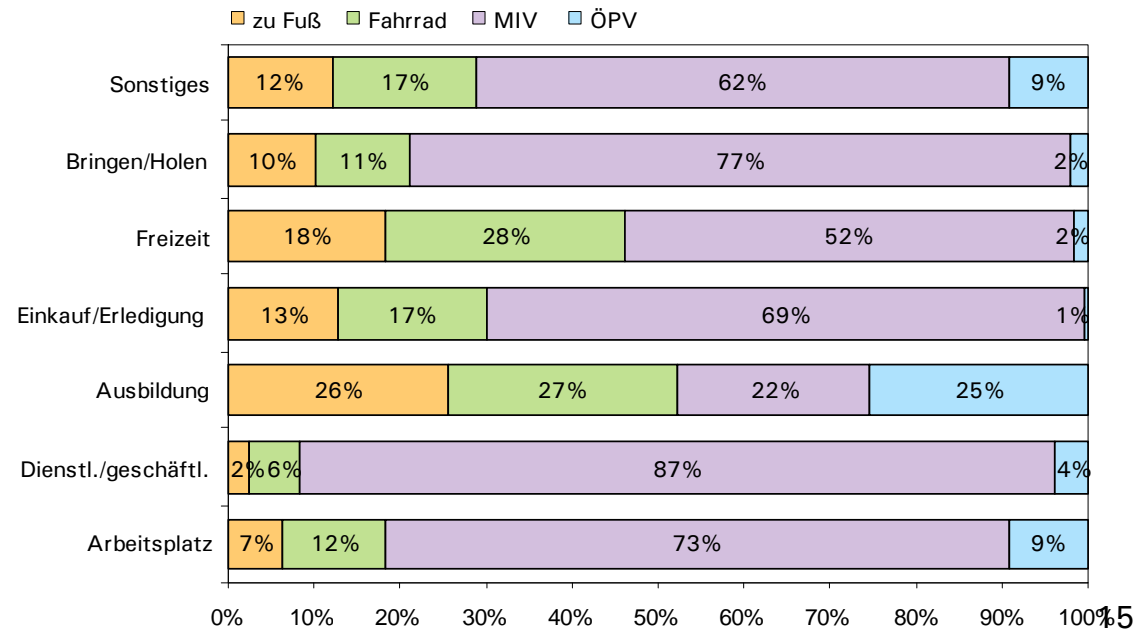
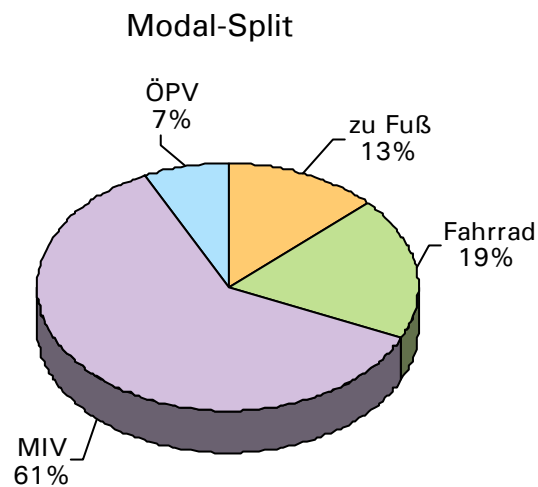


- Mobilität der Nottulner (MiD 2008):
  - 4,0 Wege/Person und Tag (3,5)
  - 4,4 Wege/mobiler Person und Tag (3,9)
- hoher Motorisierungsgrad (nur 3 % haben kein Pkw)
- häufige Verkehrszwecke sind Freizeit und Einkauf bzw. Erledigung
- junge Menschen machen später den Führerschein

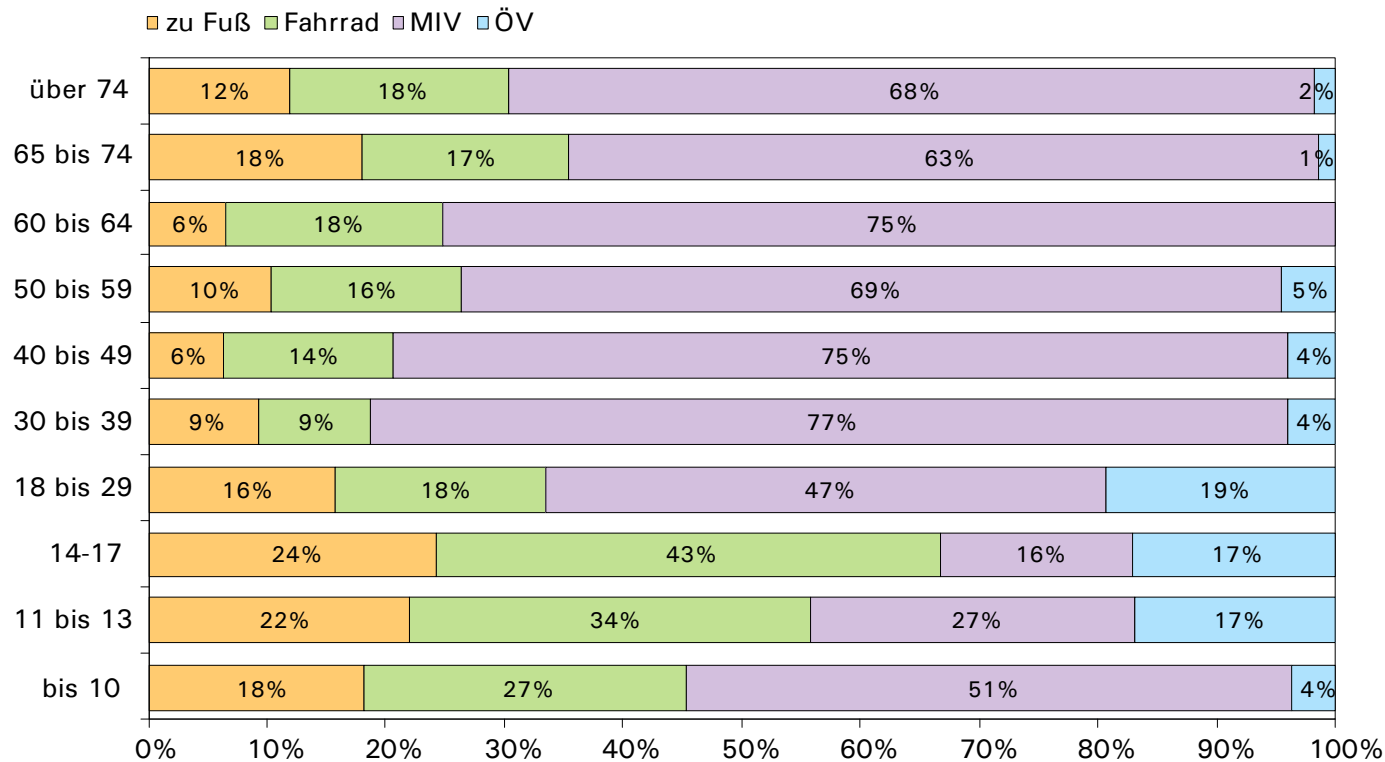


## Analyse – Haushaltsbefragung

- moderater Anteil an Radfahrern
- ÖV ist nur den Verkehrszweck „Ausbildung“ relevant
- hoher Fahrradanteil in der „Freizeit“ und „Ausbildung“



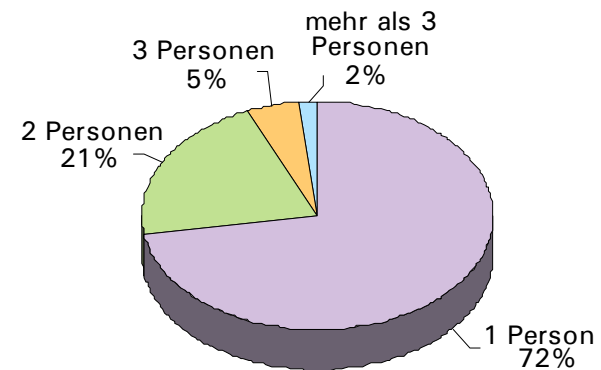
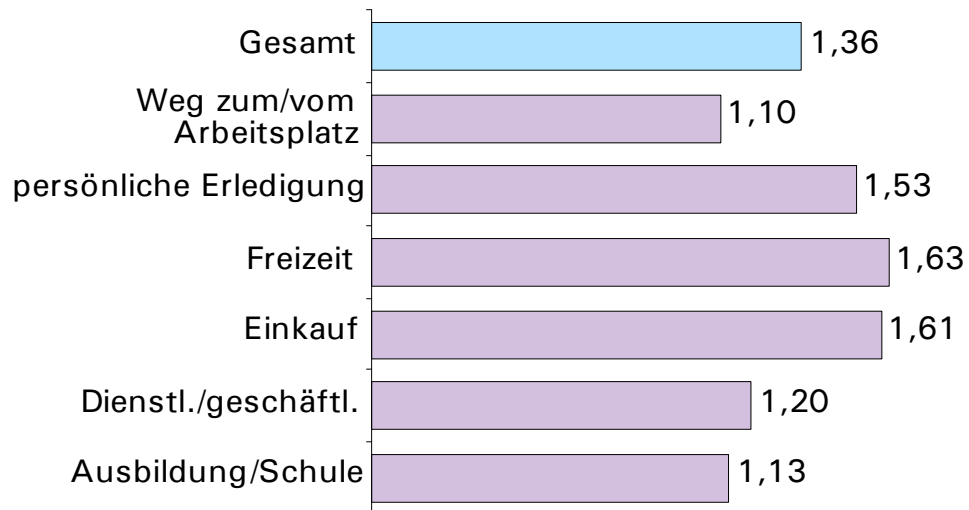
## Analyse – Haushaltsbefragung



- Mobilität im Alter – insbesondere mit dem Pkw
- Unter 30-jährige nutzen verstärkt den ÖV (Ausbildung, Führerscheinbesitz)
- Immer weniger junge Menschen machen mit 18 Jahren den Führerschein
- Das Fahrrad ist überwiegend für Kinder unter 18 Jahren relevant (Ausbildung) <sup>16</sup>

## Analyse – Haushaltsbefragung

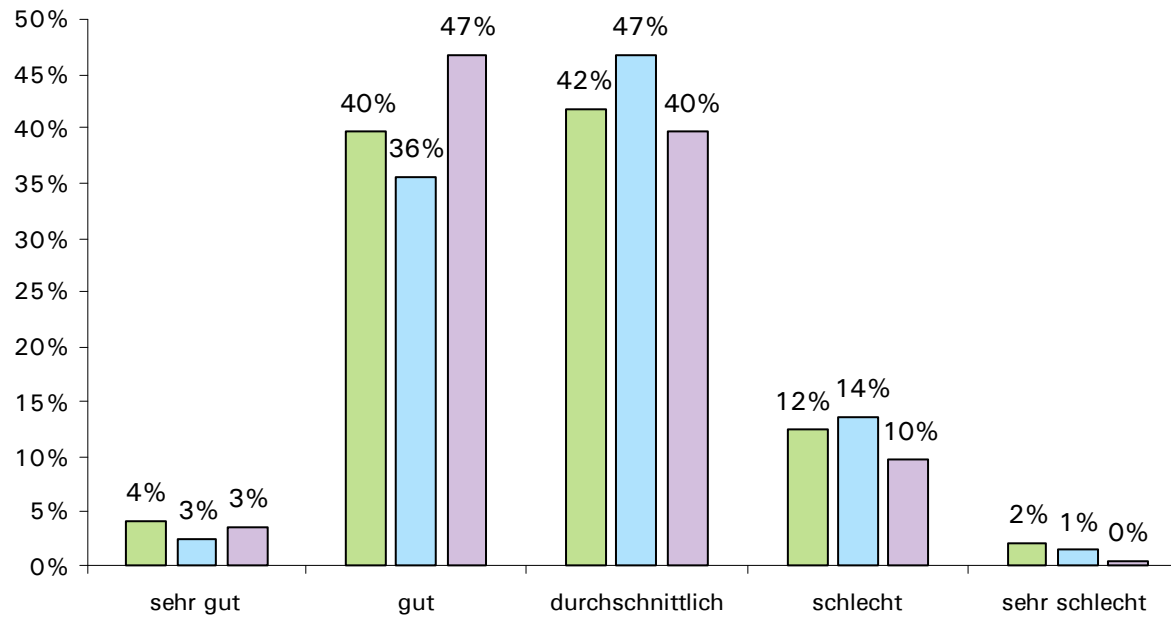
- Pkw-Besetzungsgrad in Nottuln Ø 1,36 (MiD 2008: 1,5 Personen/Pkw)
- Nottulner fahren überwiegend allein (72 % sitzen allein im Auto)
- nur in der „Freizeit“ und zum „Einkauf“ höherer Pkw-Besetzungsgrad



## Analyse – Haushaltsbefragung

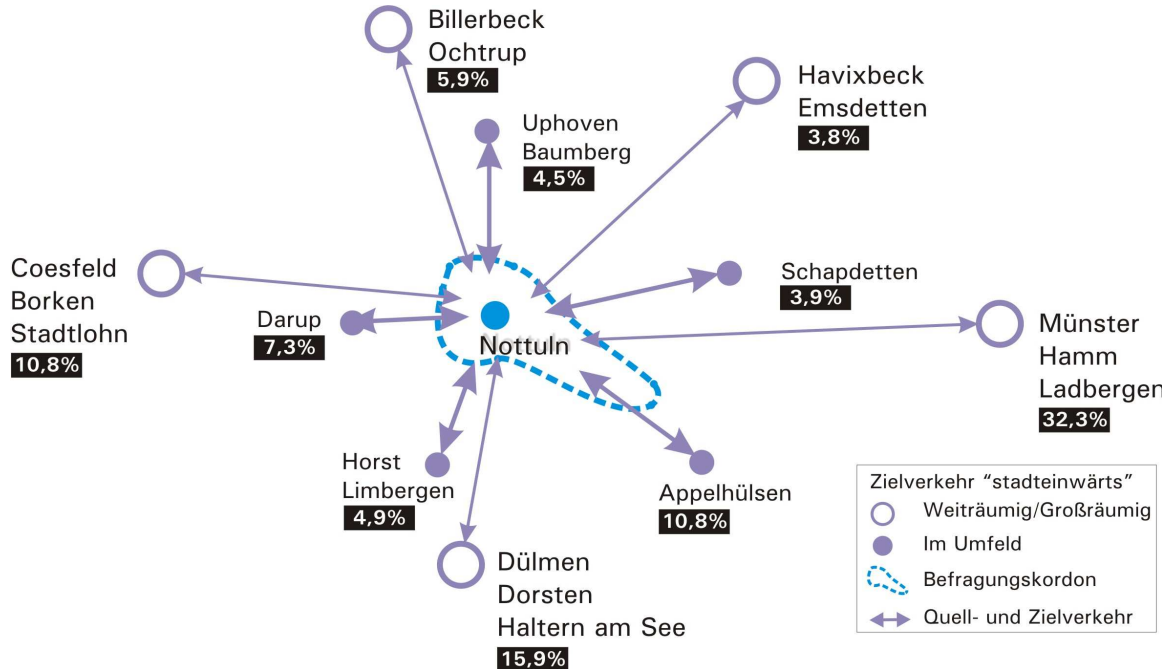
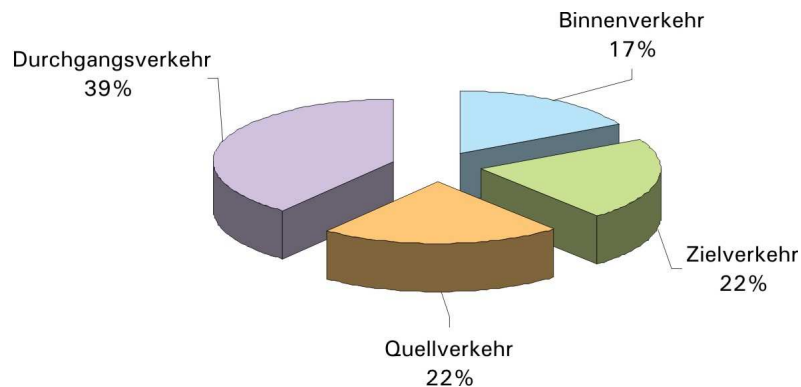
Wie bewerten Sie...

- das Parkplatzangebot im Ortskern von Nottuln?
- das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs?
- das Angebot für Radfahrer?



■ Nottulner sind mit den Verkehrsangeboten überwiegend zufrieden

## Analyse – Verkehrsbefragung



- Hochrechnung der Verkehrsmatrix auf 24 Stunden
- Hauptquellverkehr/  
Hauptzielverkehr:
  - Münster/Hamm/Ladbergen
  - Coesfeld/Borken/Stadtlohn
  - Dülmen/Dorsten
  - Appelhülsen
- Hauptdurchgangsverkehr:
  - B 525 zwischen Region Münster und Coesfeld (46 % des DV)

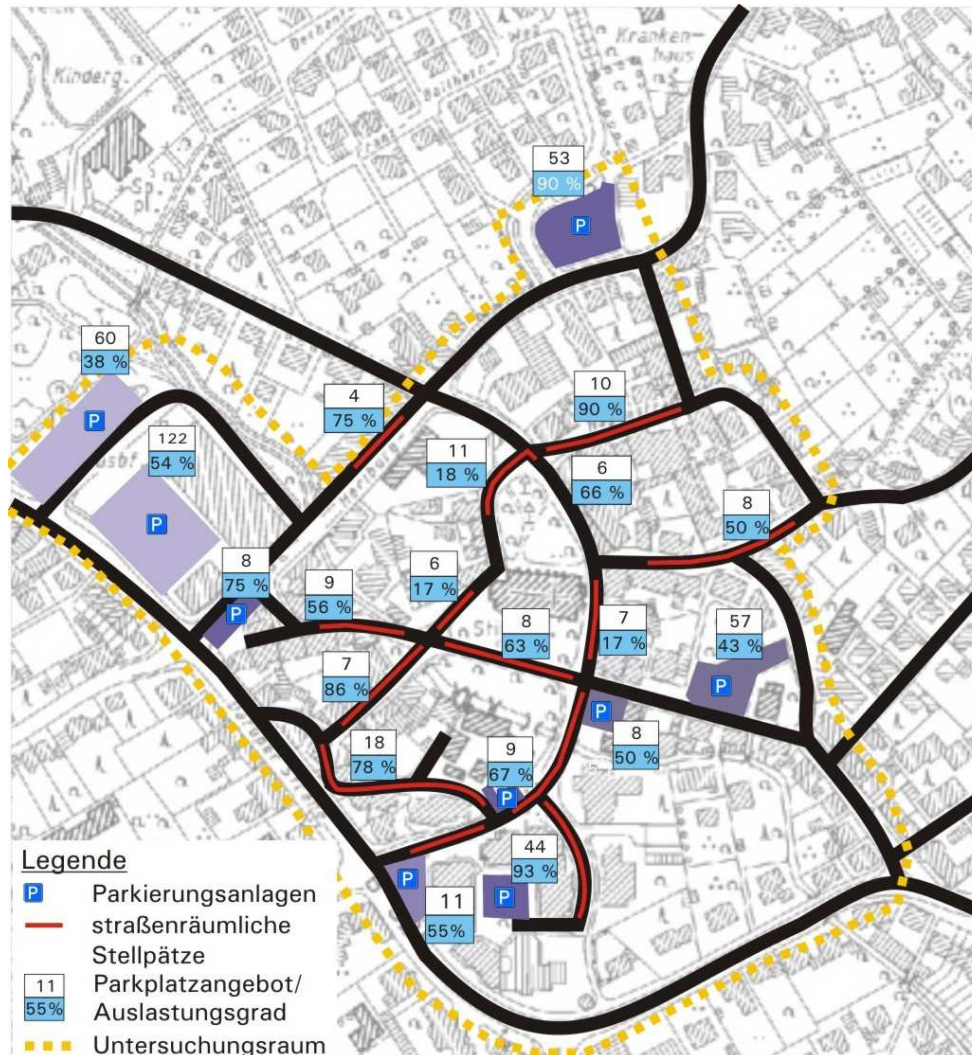
## Analyse – Mobilitätsverhalten

### ■ Mobilitätsverhalten:

- fast jeder Haushalt in Nottuln besitzt mindestens ein Pkw
- Nottulner legen viele Wege allein im Pkw zurück
- überwiegend junge Menschen nutzen den ÖV, das Fahrrad oder gehen zu Fuß (Ausbildung)
- Nottulner bleiben im Alter mit dem Pkw mobil (ÖV hat kaum Bedeutung)
- häufige Verkehrszwecke sind Freizeit und Versorgung
- Nottulner sind mit dem Verkehrsangebot (Angebot ÖPNV, Radfahrer, Parken im Ortskern von Nottuln) zufrieden

## Analyse – Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

### Parkraumsituation im Ortskern von Nottuln



- Erhebung des innenstadtrelevanten Parkraumangebots
- Parkraumangebot insgesamt: etwa **300 Stellplätze**
- einmalige Stichprobe der Parkraumnachfrage zwischen 16 Uhr und 18 Uhr (09.06.10)
- **63 % Auslastung** für innenstadtrelevante Stellplätze
- **49 % Auslastung** für ergänzendes Parkraumangebot

# Analyse – Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

## Parkraumsituation im Ortskern von Nottuln



Straße	Angebot	Nachfrage (16-18h)	Auslastungsgrad in [%]	Bewirtschaftung		
				Parkscheibe		frei
				2 h Mo.-Fr. 8-18h	1 h Mo.-Fr. 8-18h	
<b>Standortnahe Angebote</b>						
<b>Parkierungsanlagen</b>						
Schlaunstr./Stifstr.	8	4	50	x		
Schlaunstr./Daruper Str.	11	6	55	x		
Rathaus	9	6	67	x		
Kurzestr. /Heriburgstr.	8	6	75	x		
Buckenkamp	53	21	40			x
Kastanienplatz	57	37	65	x		
Hanhoff	44	41	93	x		
<b>Straßenräumliche Stellplätze</b>						
Heriburgstraße	4	3	75	x		
Tiefe Str.	10	9	90	x		
Burgstr.	8	4	50	x		
Kirchplatz	17	6	35	x		
Schlaunstr.	16	12	75	x		
Domherrengasse	18	14	78	x		
Kirchstr.	6	4	67	x		
Kurzestr.	9	5	56	x		
Stiftplatz	21	9	43	x		
<b>Summe</b>	<b>299</b>	<b>187</b>	<b>63%</b>			
<b>ergänzendes Angebot</b>						
<b>Parkierungsanlagen</b>						
ZOB	60	23	38			x
Edeka	122	66	54		x	
<b>Summe</b>	<b>182</b>	<b>89</b>	<b>49%</b>			

- Erhebung des innenstadtrelevanten Parkraumangebots
- Parkraumangebot insgesamt: etwa **300 Stellplätze**
- einmalige Stichprobe der Parkraumnachfrage zwischen 16 Uhr und 18 Uhr (09.06.10)
- **63 % Auslastung** für innenstadtrelevante Stellplätze
- **49 % Auslastung** für ergänzendes Parkraumangebot

## Analyse – Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

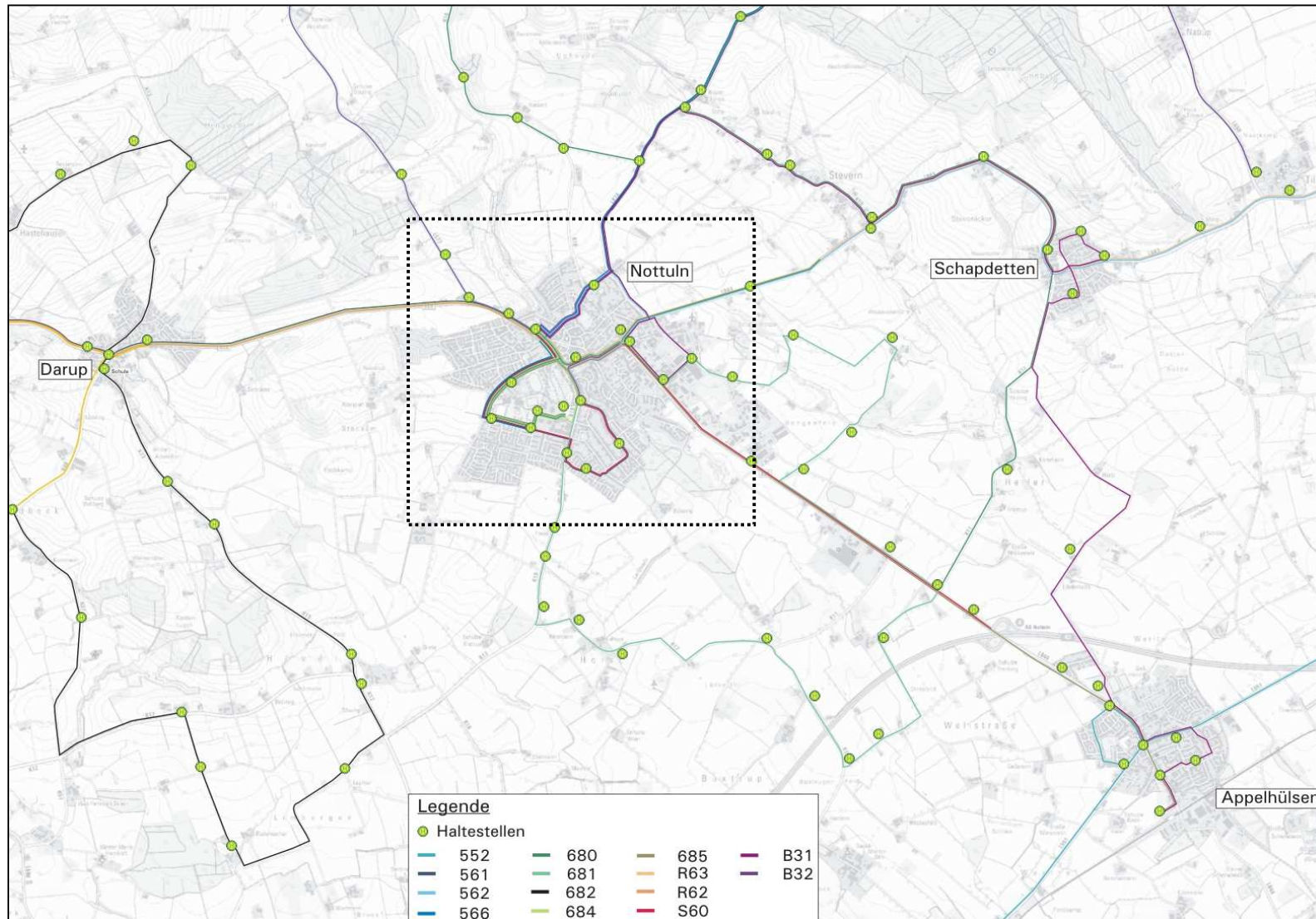
### Parkraumsituation im Ortskern von Nottuln

- moderate Auslastung der insgesamt 300 Stellplätze im Ortskern von Nottuln in den Nachmittagsstunden bezogen auf die „einmalige“ Stichprobe
- Eine Erweiterung des bestehenden Parkraumangebots ist vermutlich nicht erforderlich
- Standorte der statischen Parkwegweiser entlang der Daruper Str./Potthof (B 525) sind plausibel und ausreichend
- Prüfung der Standorte für Parkwegweiser und der wegweisenden Beschilderung nach der Realisierung der OU Nottuln



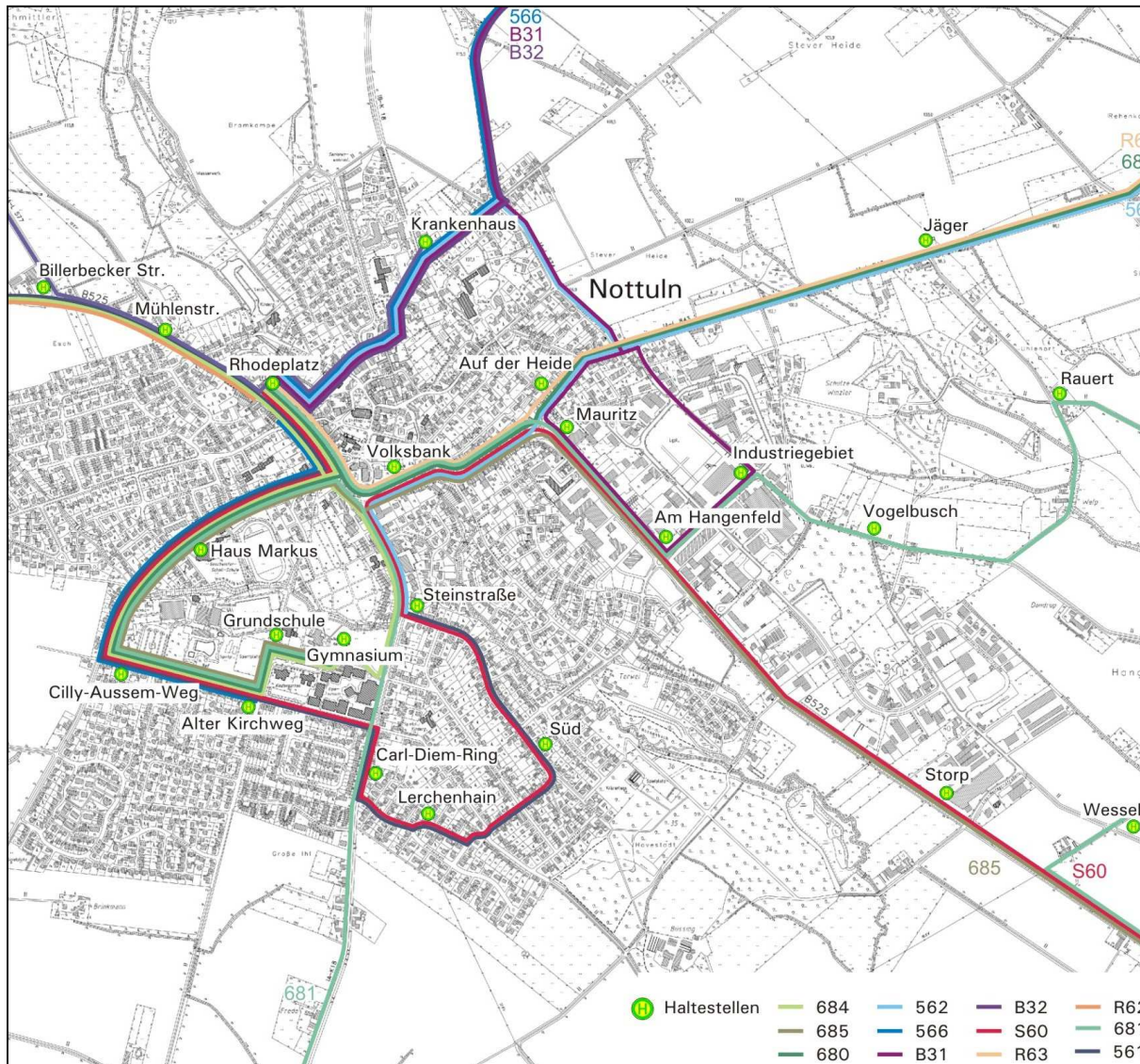
# Analyse – ÖPNV

## Liniennetz



# Analyse – ÖPNV

## Liniennetz



## Analyse – ÖPNV

### Liniennetz

- Insgesamt 13 Bus-Linien (Nottuln) mit zentralen Halt am ZOB (Rhodeplatz):

- RegioBus, SchnellBus
- DirektBus
- BürgerBus

Ergänzung in den Nebenverkehrszeiten durch TaxiBus und NachtBus

- 2 Bürgerbuslinien:

- Appelhülsen/Schapidetten/SteVERN/Nottuln (ZOB)
- Tillbeck/Havixbeck/Nottuln (ZOB)

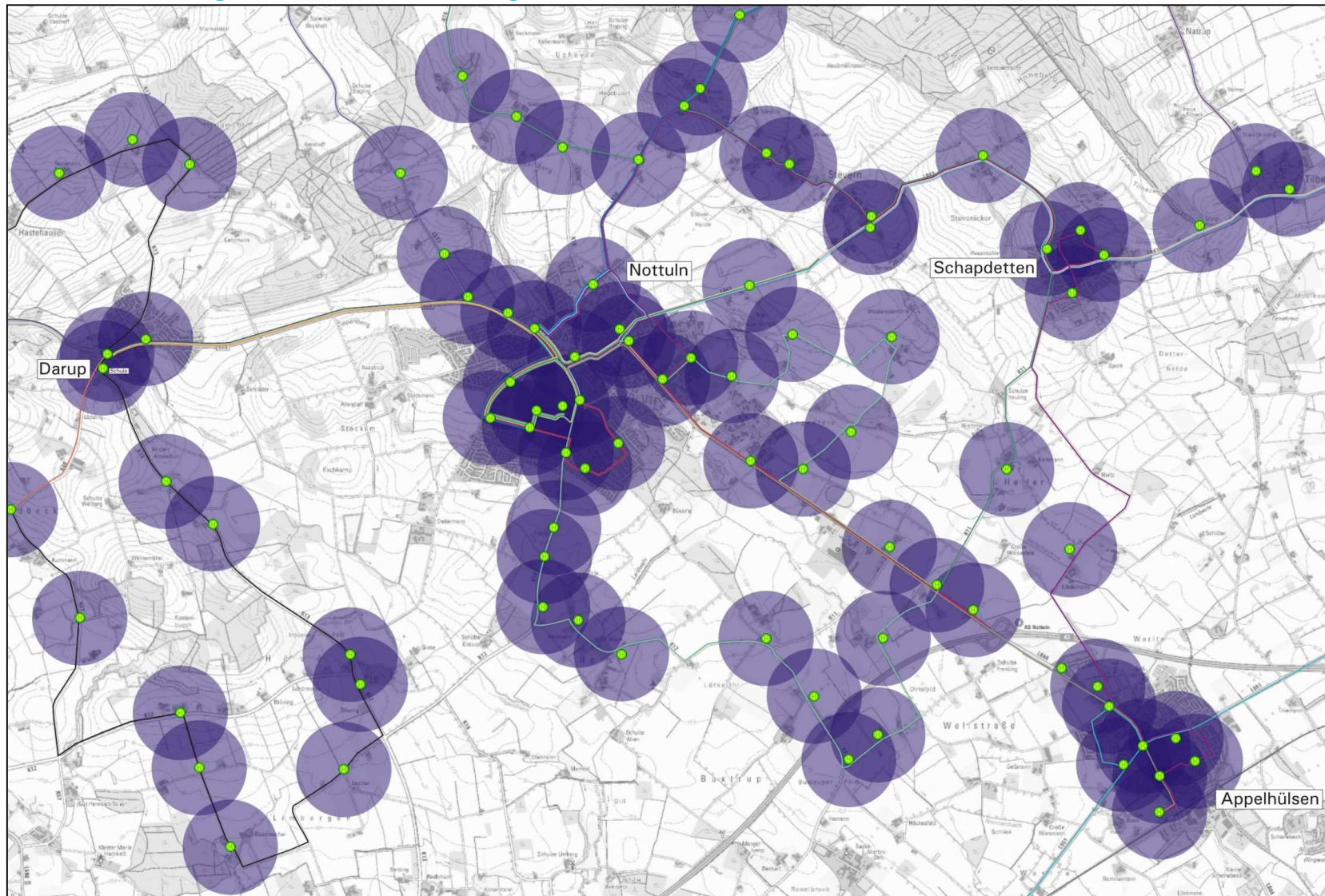
- Erreichbarkeit von regionalen und überregionalen Ziele durch das Angebot der Deutschen Bahn (Bhf. Appelhülsen):

- Richtung Essen und Münster; RB42, RE2 mit 30-min bzw. 60-min Taktung



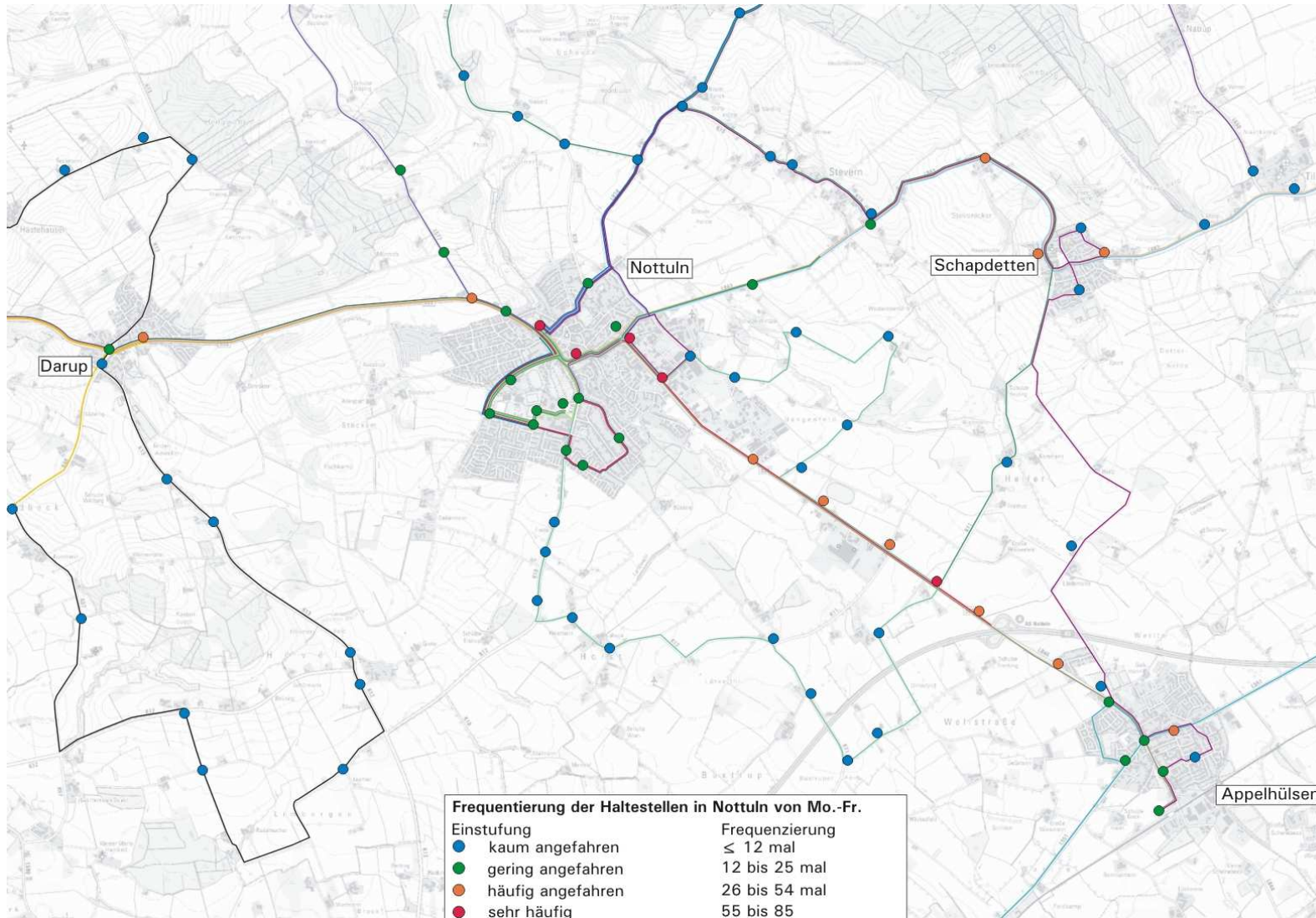
# Analyse – ÖPNV

## Erschließungsqualität (Einzugsradius 400 m)



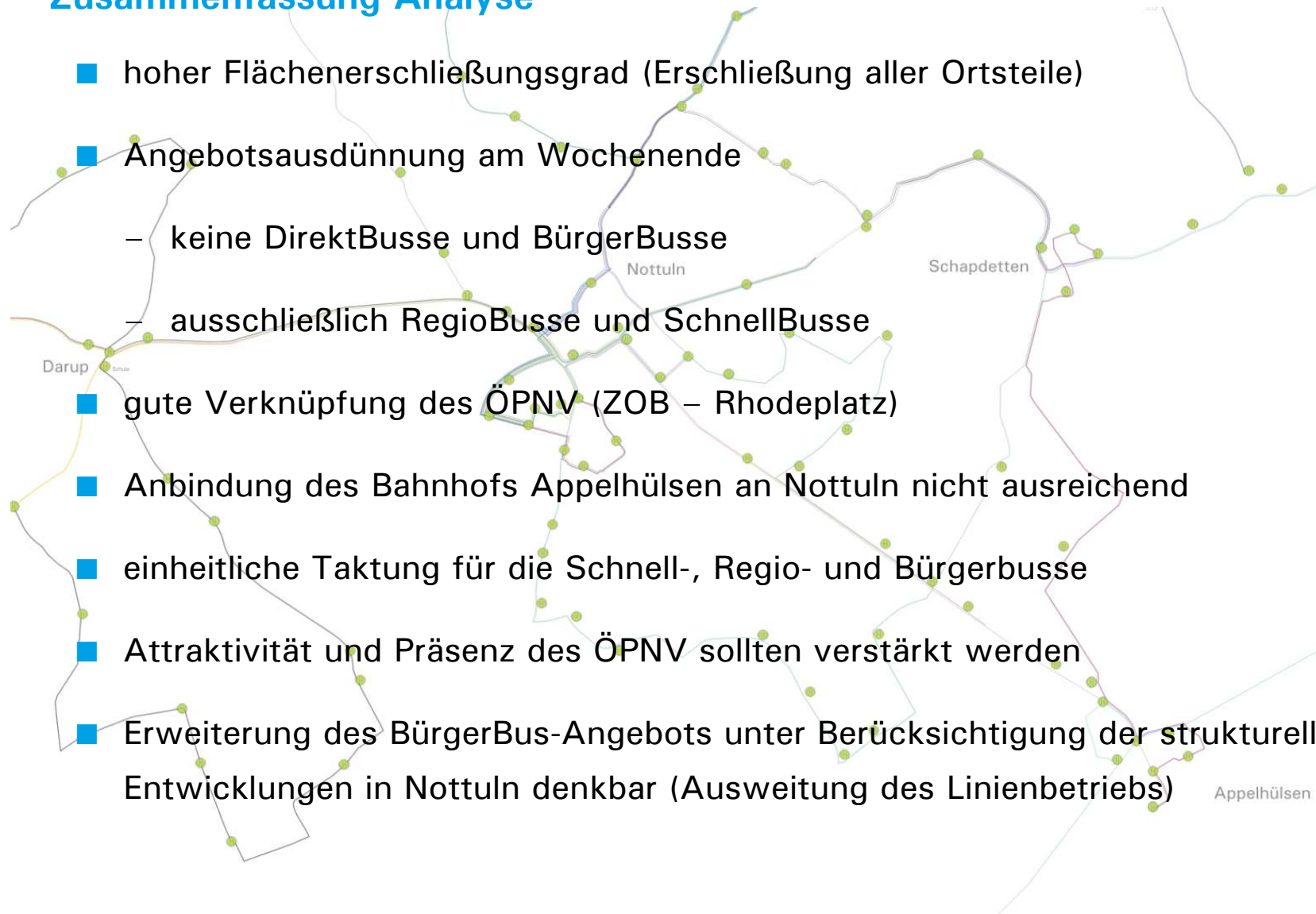
# Analyse – ÖPNV

## Fahrplanangebot (Frequentierung durch Linienbusse)



# Analyse – ÖPNV

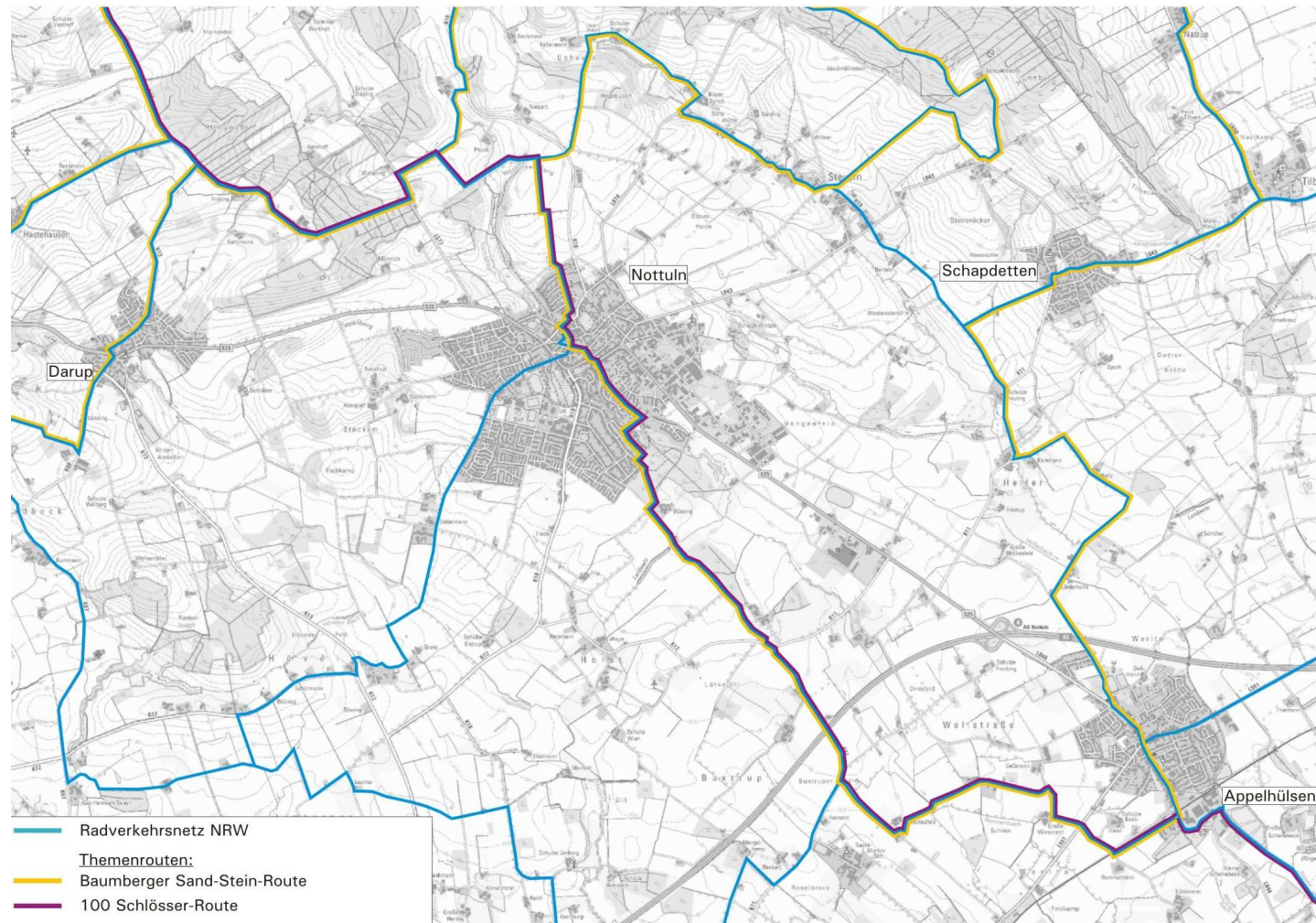
## Zusammenfassung Analyse



- hoher Flächenerschließungsgrad (Erschließung aller Ortsteile)
- Angebotsausdünnung am Wochenende
  - keine DirektBusse und BürgerBusse
  - ausschließlich RegioBusse und SchnellBusse
- gute Verknüpfung des ÖPNV (ZOB – Rhodeplatz)
- Anbindung des Bahnhofs Appelhülsen an Nottuln nicht ausreichend
- einheitliche Taktung für die Schnell-, Regio- und Bürgerbusse
- Attraktivität und Präsenz des ÖPNV sollten verstärkt werden
- Erweiterung des BürgerBus-Angebots unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen in Nottuln denkbar (Ausweitung des Linienbetriebs)

# Analyse – Radverkehr

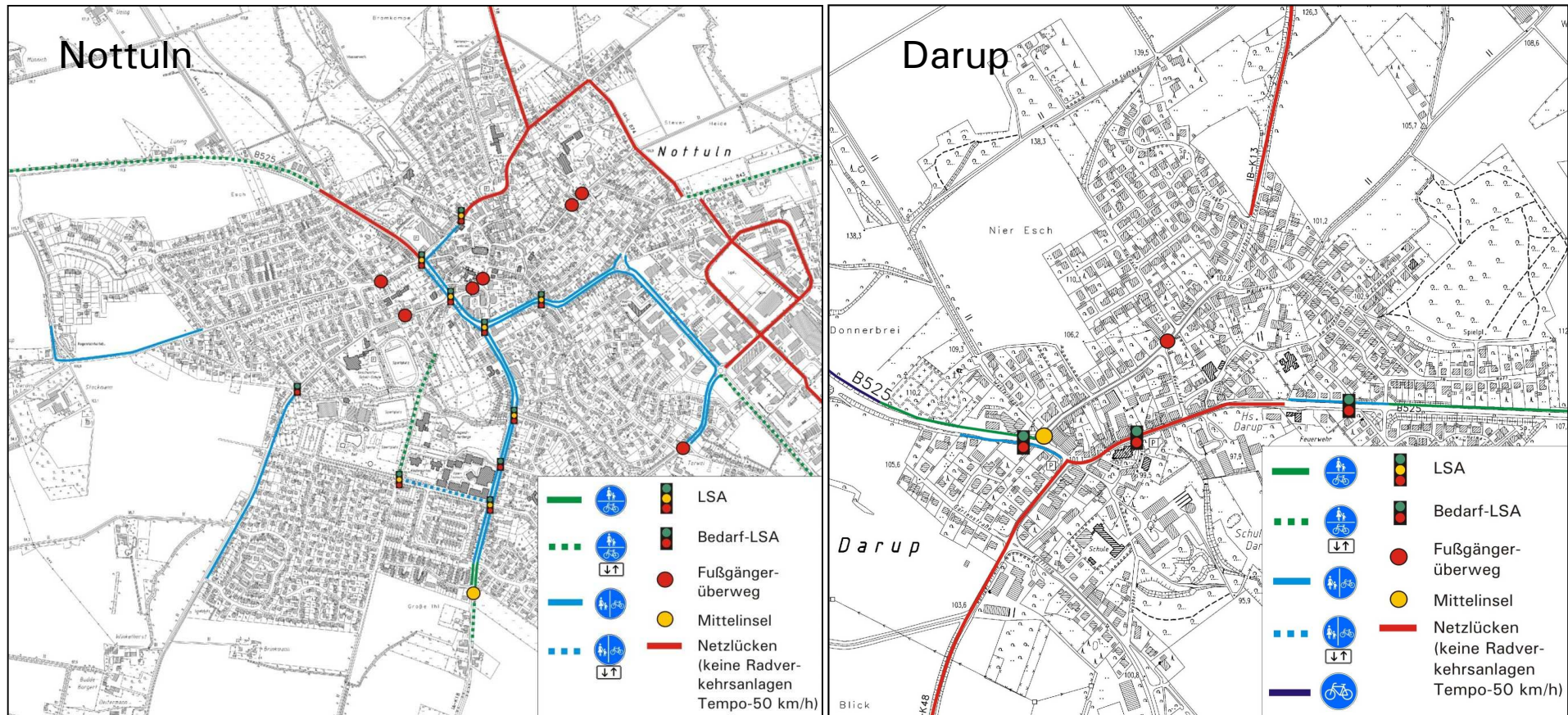
## Freizeitnetz



■ Freizeitnetz bzw. Themenrouten überwiegend abseits des HVS-Netzes 30

## Analyse – Radverkehr

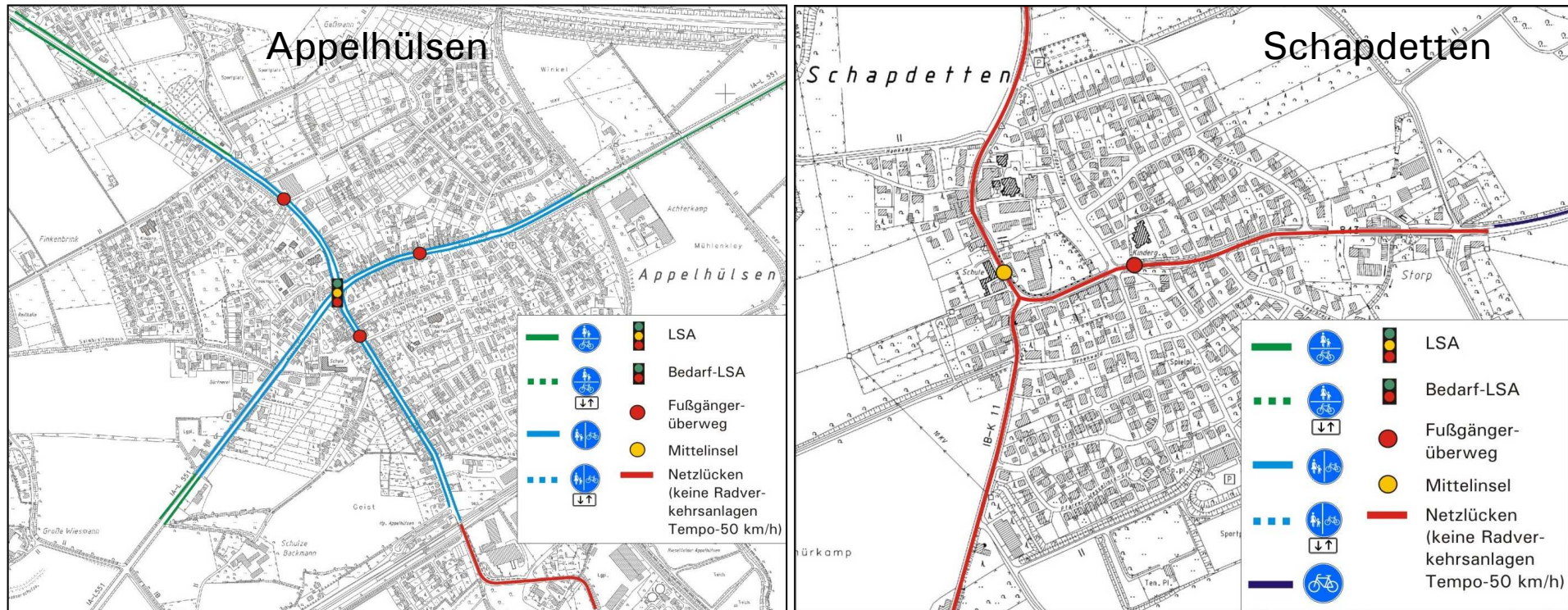
### Bestand – Radverkehrsanlagen entlang von Haupttrouten



- **Nottuln:** Netzlücken entlang von Haupttrouten (Alltagsverkehr)
- **Darup:** Netzlücken in zentralen und sensiblen Bereichen (Coesfelder Str. – städtebauliche Integration erforderlich)

## Analyse – Radverkehr

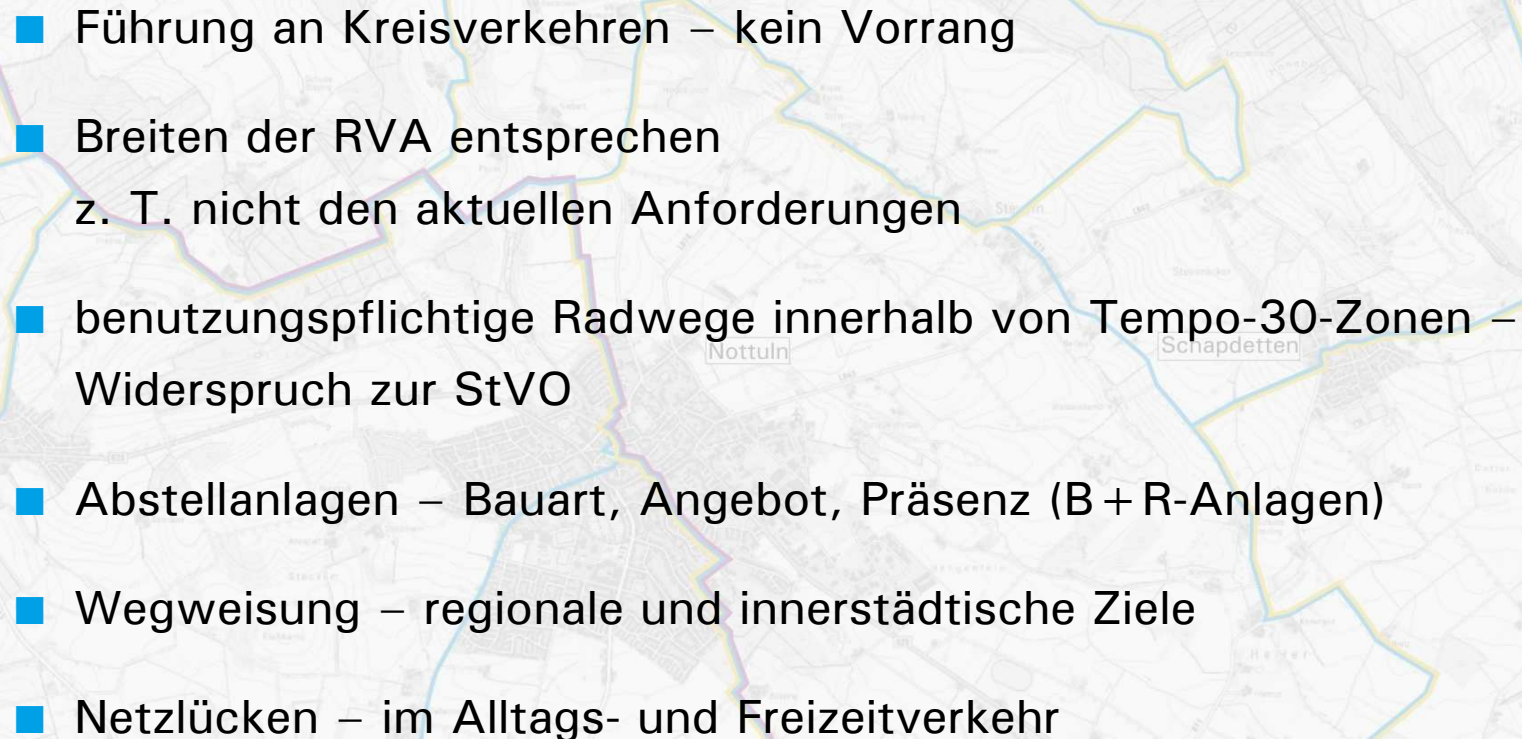
### Bestand – Radverkehrsanlagen entlang von Haupttrouten



- **Appelhülsen:** fast durchgängige Radverkehrsanlagen; Netzlücken im Freizeitnetz
- **Schapdetten:** fehlende Radverkehrsanlagen in sensiblen Bereichen

## Analyse – Radverkehr

### Potenziale und Defizite

- 
- The map shows a network of bicycle routes (RVA) in the Nottuln area, highlighted in yellow and purple. The routes are overlaid on a street map. Key locations labeled include Darup, Nottuln, Schapdetten, and Weisteden. The routes generally follow the main roads and connect different parts of the town.
- Führung an Kreisverkehren – kein Vorrang
  - Breiten der RVA entsprechen z. T. nicht den aktuellen Anforderungen
  - benutzungspflichtige Radwege innerhalb von Tempo-30-Zonen – Widerspruch zur StVO
  - Abstellanlagen – Bauart, Angebot, Präsenz (B + R-Anlagen)
  - Wegweisung – regionale und innerstädtische Ziele
  - Netzlücken – im Alltags- und Freizeitverkehr

# Verkehrsmodell Nottuln

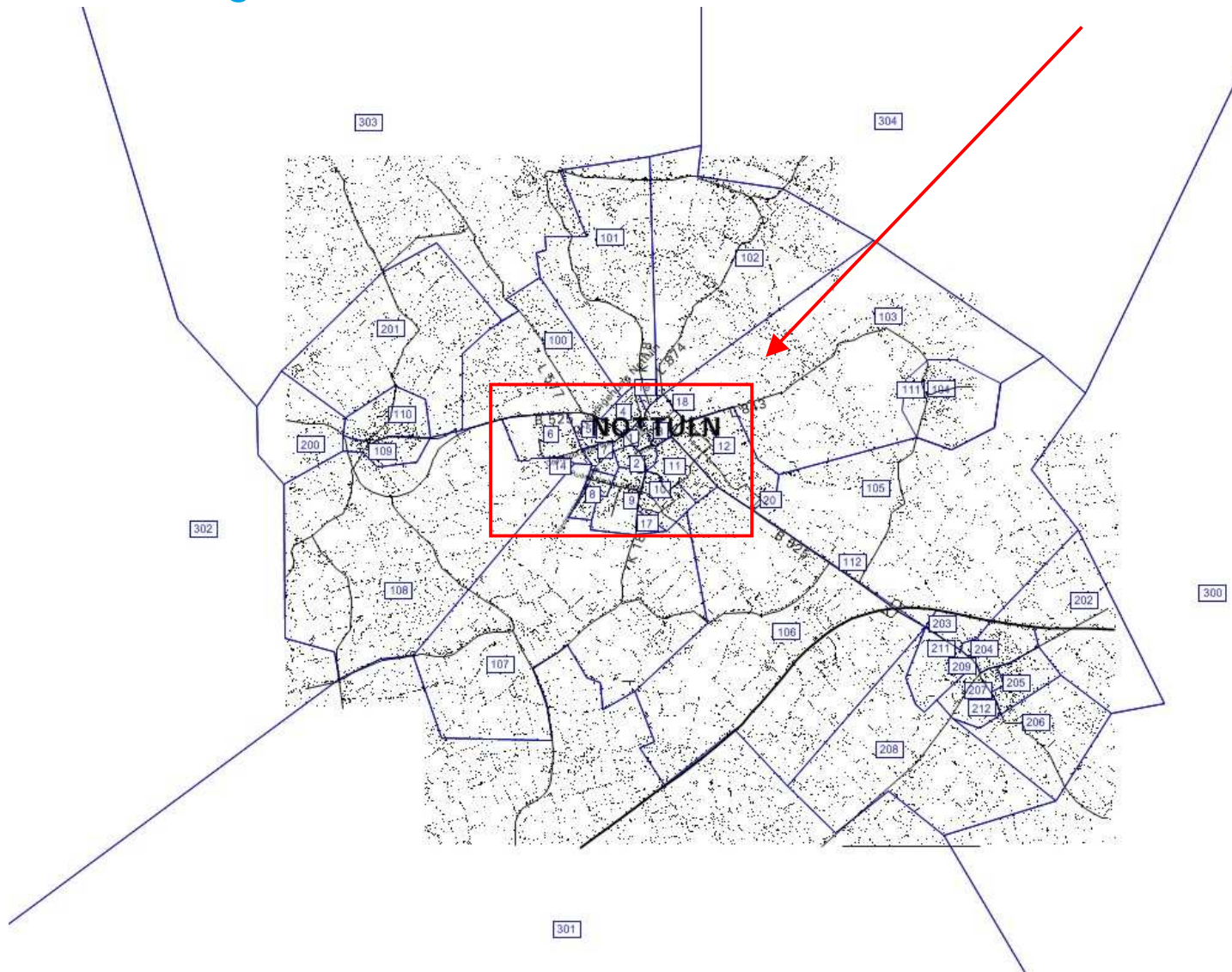
## Grundlagen

- **Netzmodell:** Aufbau des Verkehrsnetzes mit den wichtigen Netzelementen und den jeweiligen Eigenschaften (Netzhierarchie, Geschwindigkeiten, usw.)
- **Verkehrsbezirke:**
  - Analyse 2010: 38 Bezirke
  - Prognose 2025: 51 Bezirke (Berücksichtigung struktureller Entwicklungen Wohnen/GE)
- **Verkehrsanteile Kfz:**
  - Durchgangsverkehr: etwa 21.700 Kfz/24h
  - Quell-/Zielverkehr: etwa 12.000 (2x) Kfz/24h
  - Binnenverkehr: etwa 9.500 Kfz/24h

# Verkehrsmodell Nottuln

## Grundlagen

Modellierung des Verkehrsablaufs  
ist auf Nottuln beschränkt



# Verkehrsmodell Nottuln

## Grundlagen

### ■ Verkehrserzeugung:

- Aufbereitung einer Verkehrsmatrix aus den Ergebnissen der Haushalts- und Verkehrsbefragung

### ■ Verkehrsumlegung:

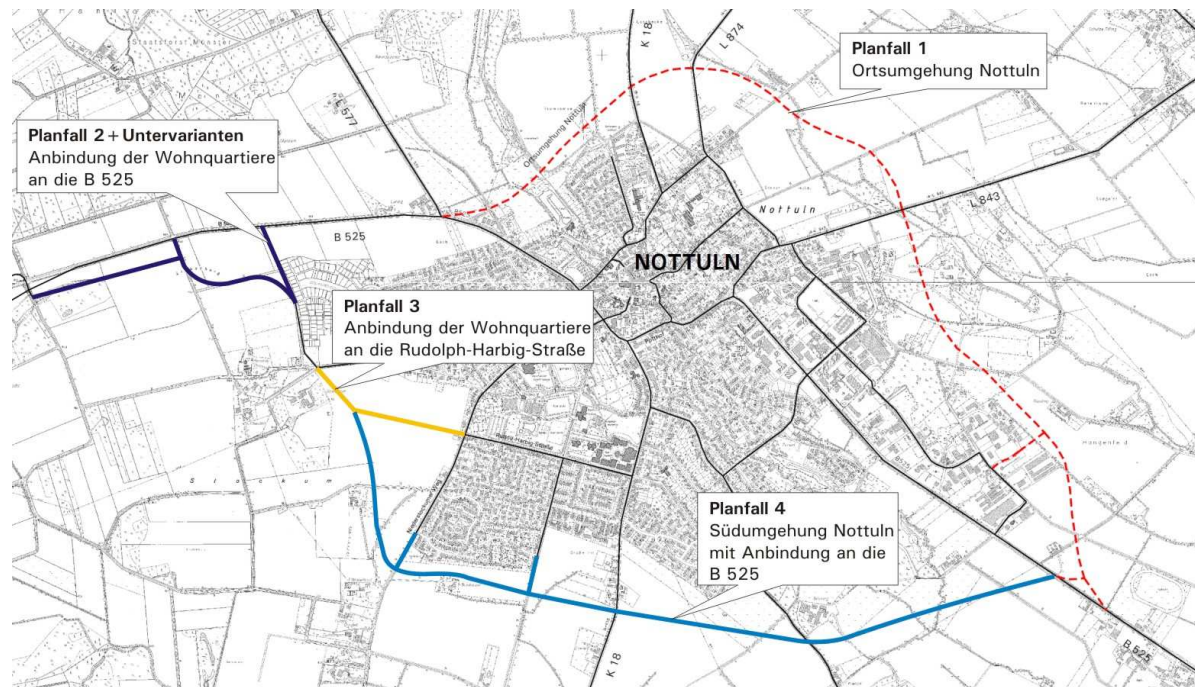
- Analyse 2010: heutiges Straßennetz mit Umsetzung der heutigen Verkehrsbelastung
- Prognose 2025: zukünftiges Netz unter Berücksichtigung von strukturellen Veränderungen und Netzergänzungen

### ■ Planungsnullfall:

- prognostiziertes Verkehrsaufkommen für 2025 im heutigen Netz (Planungsnullfall 2025) -> Beurteilungsmaßstab für Maßnahmen

## Verkehrsmodell Nottuln

- **Planfälle 2025:** Netz mit absehbaren/planfestgestellten Veränderungen
  - Planungsfall 1: OU Nottuln
  - Planungsfall 2: Anschluss der westlichen Wohnquartiere (z. B. Fasanenfeld) an die B 525 mit Untervarianten zur Anbindung
  - Planungsfall 3: Netzschluss Rudolph-Harbig-Straße (+ Pf.2)
  - Planungsfall 4: Südumgehung Nottuln (+ Pf.2/3)



## Verkehrsmodell Nottuln

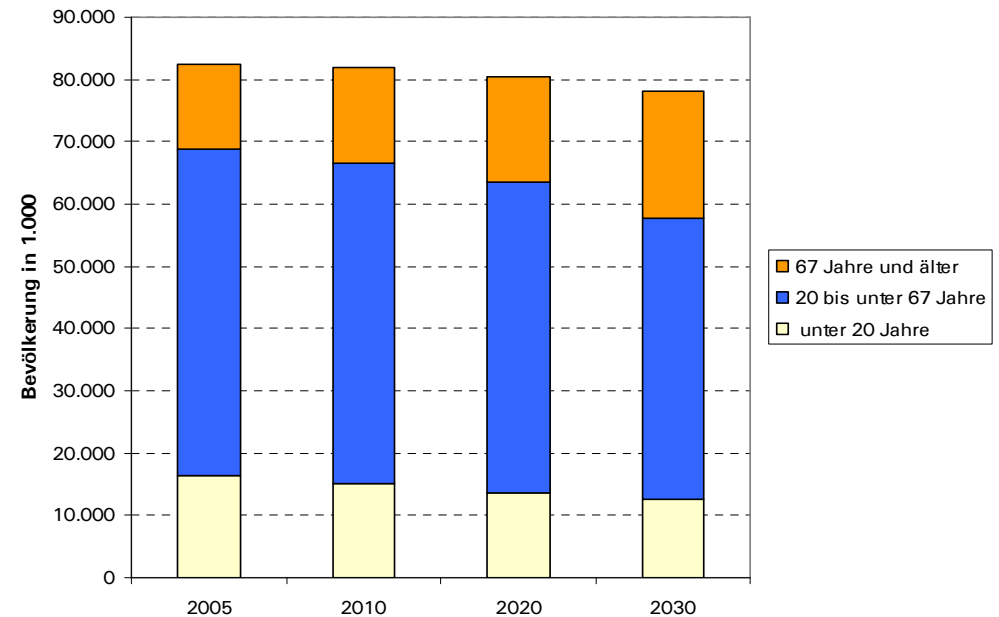
### ■ Grenzen des Verkehrsmodells:

- Detaillierungsgrad: Vereinfachungen und Zusammenfassungen können zu Abweichungen von der Realität führen
- nur Berücksichtigung von verkehrswichtigen Straßen möglich
- nicht alle Fahrbeziehungen können abgebildet werden; Konzentration des Verkehrs auf das vorhandene Netz → tendenzielle Mehrbelastung
- Modell bietet keine Ansätze für Detaillösungen – Signalsteuerungen für Knotenpunkte
- Verkehrsmodell stellt lediglich ein Hilfsmittel für die Bearbeitung und Bewertung verkehrsplanerischer Maßnahmen dar

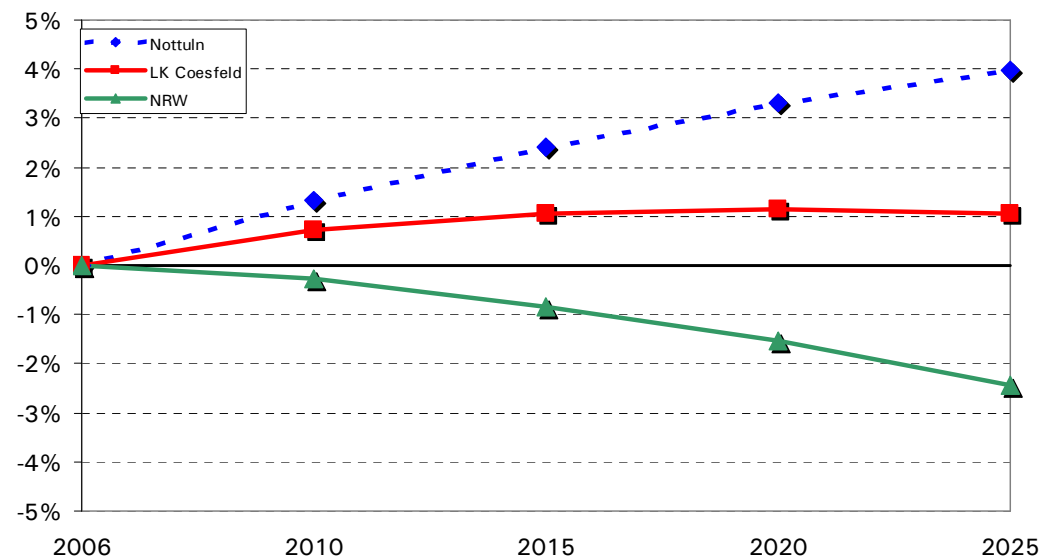
## Prognose 2025

- Demografischer Wandel in Deutschland
- prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für die Gemeinde Nottuln, LK Coesfeld und Nordrhein-Westfalen
- **Nottuln:** leichte Zunahme um etwa 4 %
- **LK Coesfeld:** Stagnierung
- **NRW:** Abnahme bis 2025 um etwa 2,5 %

Deutschland (11. KBV)



Bevölkerungsentwicklung



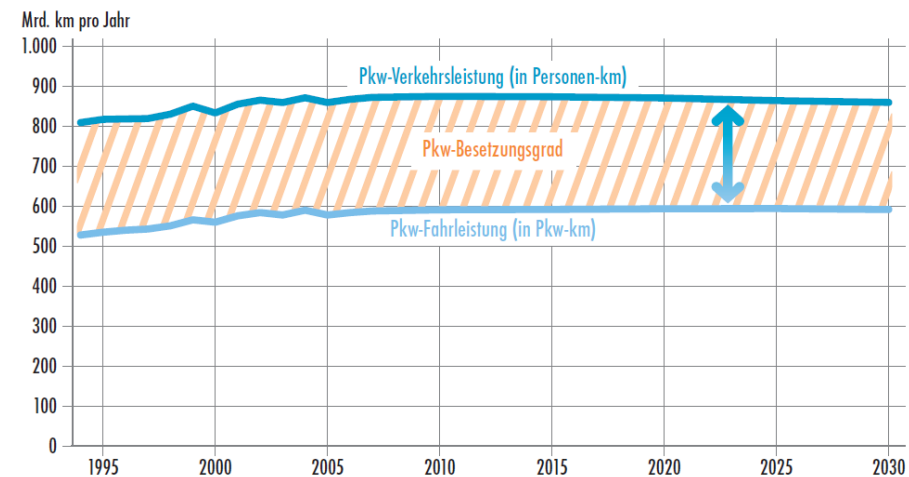
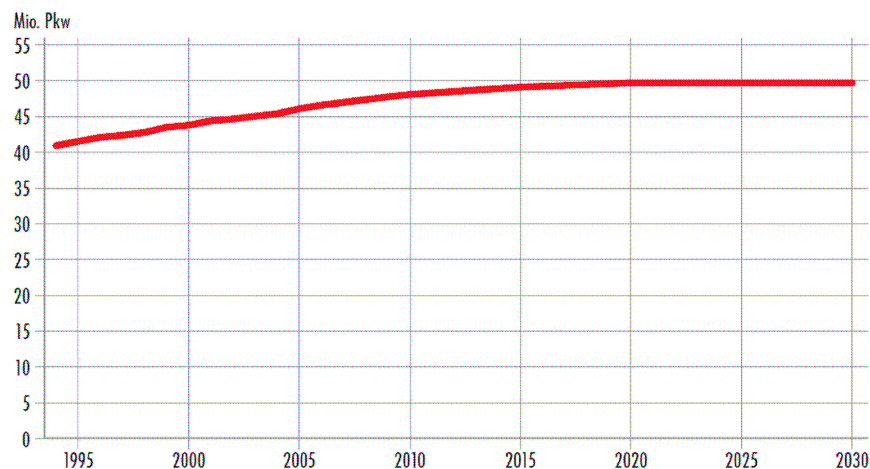
## Prognose 2025

### ■ Verflechtungsprognose (Bundesfernstraßen):

- durchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistung um 0,7 % p.a.
- unterdurchschnittliche Entwicklung für NRW prognostiziert

### ■ Shell-Prognose (allgemeine Verkehrsentwicklung):

- leichte Zunahme der Motorisierung und des Pkw-Bestandes bei konstanter Verkehrsleistung bis 2030



## Prognose 2025

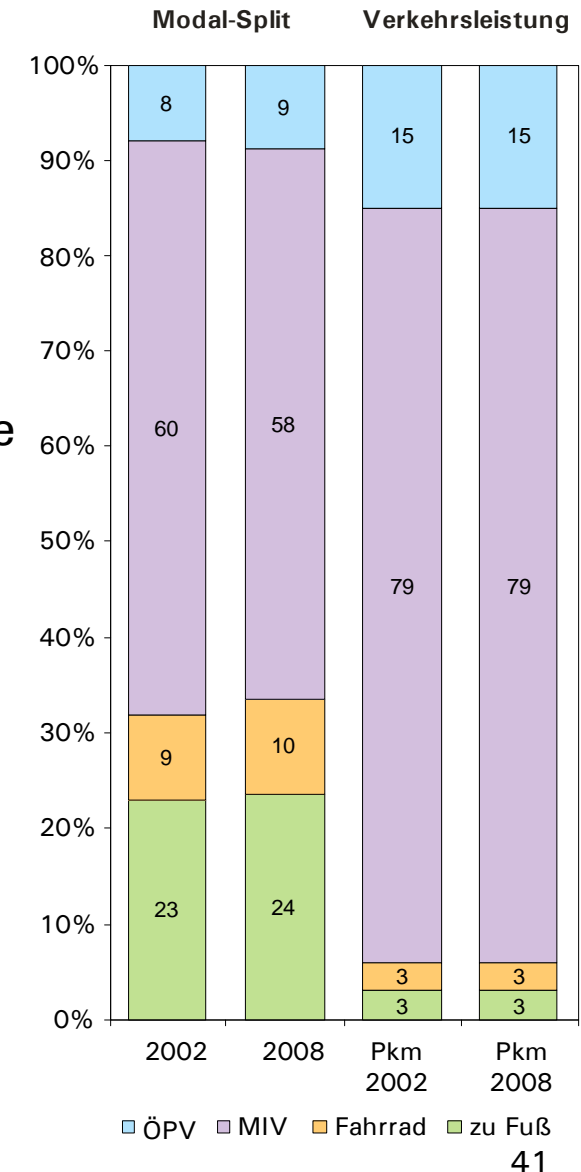
### ■ MID 2008 (Mobilität in Deutschland):

- Konstante Verkehrsleistung in den vergangenen 6 Jahren

### ■ lokale Entwicklungen:

- Stagnation bis hin zu einer leichten Abnahme der Verkehrsstärken erkennbar
- Zunahmen im Verkehr werden nur durch strukturelle Entwicklungen hervorgerufen

**Prognose 2025:**  
keine Annahme einer allgemeinen  
Verkehrszunahme (Stagnation/Rückgang)



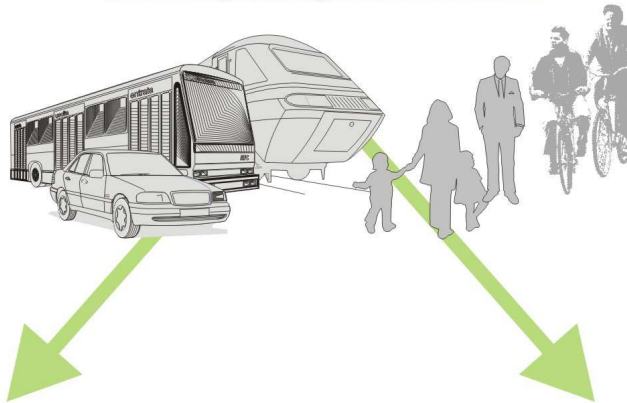
## Leitbild und Handlungsziele - Vorschlag

Oberziel	Das Verkehrskonzept dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Gemeinde Nottuln als Wirtschafts- und Wohnstandort.		
<b>Werteziele</b>	<p><b>Mobilität sozialverträglich gestalten!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Allen Verkehrsteilnehmern gleichwertige Mobilitätschancen bieten</li> <li><input type="checkbox"/> Mobilitätsalternativen auf möglichst vielen Wegen bieten</li> <li><input type="checkbox"/> Die Belange von Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigen</li> <li><input type="checkbox"/> Allen Verkehrsteilnehmern hohe Verkehrssicherheit bieten</li> </ul>	<p><b>Mobilität stadtverträglich gestalten!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Alle Ziele in der Gemeinde und Region sollen gut erreichbar sein</li> <li><input type="checkbox"/> Die Umweltqualitätsziele berücksichtigen (Luft und Lärm)</li> <li><input type="checkbox"/> Straßenräumliche Qualitäten sichern und weiter entwickeln</li> <li><input type="checkbox"/> Verkehrsplanung und Flächennutzungsplanung</li> </ul>	
<b>Handlungsziele</b>	<p><b>Den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Das ÖPNV-Angebot verbessern</li> <li><input type="checkbox"/> Das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen fördern</li> </ul>	<p><b>Das Straßennetz leistungsfähig halten!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Den Kraftfahrzeugverkehr flüssig halten</li> <li><input type="checkbox"/> Den Kraftfahrzeugverkehr auf Hauptverkehrsstraßen bündeln</li> <li><input type="checkbox"/> Den Wirtschaftsverkehr auf geeigneten Straßen führen</li> </ul>	<p><b>Unnötige Verkehrsleistungen vermeiden!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Durch Funktionsmischung kurze Wege in der Stadt ermöglichen</li> <li><input type="checkbox"/> Ortsteile stärken</li> </ul>
	<p><b>Das Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten schärfen!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen informieren</li> </ul>	<p><b>Den Stadtraum attraktiver gestalten!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Straßen sicherer und attraktiver gestalten</li> <li><input type="checkbox"/> Dörflichen Charakter bewahren</li> </ul>	<p><b>Die Umweltauswirkungen des Verkehrs minimieren!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Lärmemissionen an stark belasteten Straßen reduzieren</li> <li><input type="checkbox"/> Luftschadstoffe an stark belasteten Straßen reduzieren</li> </ul>

# Entwicklungsszenarien

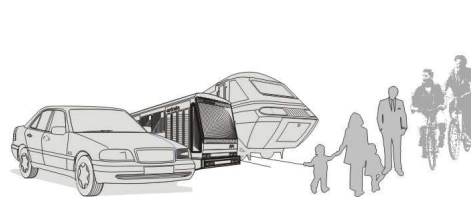
## Szenarien der Verkehrsentwicklung

“Individuelle Mobilität des Einzelnen”  
“Leistungsfähige Infrastruktur”

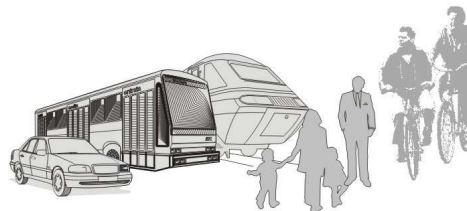


Trend

Impuls



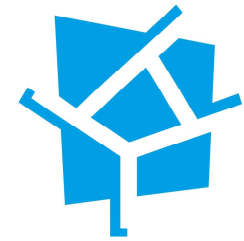
Erhalt der heutigen  
Verkehrsmittelwahl



Signifikante Förderung des  
Umweltverbundes

## Weiteres Vorgehen

- Durchführung von Ortsteilwerkstätten:
  - Durchführung am 04.09.10 und am 11.09.10 (jeweils Samstag)
  - Präsentation erster Ergebnisse; auf Ortsteilebene bezogen
  - Ergänzung der bisher gewonnenen Erkenntnisse
- Weiterentwicklung des Verkehrsmodells:
  - Darstellung der Ergebnisse zur Analyse 2010 und Prognose 2025
  - Einbindung von Planfällen und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen
- Beteiligung von Politik und Gremien
- Erarbeitung von Handlungskonzepten für alle Verkehrsarten auf Grundlage der Bestandsanalyse und Ortsteilwerkstätten sowie unter Berücksichtigung des Leitbildes



**SHP** Ingenieure



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**