

bare Führung des Radverkehrs. Der Radverkehr ist im Knotenpunktbereich frühzeitig in das Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs, also auf die Fahrbahn oder an die Fahrbahn, heranzuführen. An Knotenpunkten mit Signalanlagen sollen Wartezeiten abgebaut werden, um den Radverkehr z. B. mit eigenen Signalgebern zu beschleunigen. Die Signalisierung für den Radverkehr soll durch eine zügige Umsetzung der StVO-Novelle vereinheitlicht werden (Die Novellierung der StVO und der Verwaltungsvorschriften zur StVO im September 2009 sieht vor, dass der Radverkehr die Signalgeber des Fahrverkehrs zu beachten hat. Davon abweichend haben Radfahrer auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für Radfahrer zu beachten).

Als weitere **punktueller Maßnahmen** sind zu nennen:

- Optische Betonung von Überquerungsstellen (Baumtore, Materialwechsel, Aufpflasterungen o. ä.).
- Bereitstellung von weiteren Überquerungshilfen im Zuge von Routen der 1. und 2. Ordnung (Haupt- und Nebenroutennetz).
- Beseitigung von Hindernissen auf den Fahrwegen des Radverkehrs.
- Verbesserte Führung des Radverkehrs an allen Knotenpunkten, insbesondere an Kreisverkehren (Markierung von Radfahrer- und Fußgängerfurten mit Vorrang gegenüber dem motorisierten Verkehr)
- Beseitigung von Sichthindernissen an Einmündungen (z. B. Zurückschneiden von Hecken oder Bäumen).

Wegweisung

Das vorhandene System der (regionalen) Radwegweisung, ist auf die Gemeinde und dessen Ziele auszuweiten. Der Ausbau und die Ergänzung der Radwegweisung beziehen die wichtigen Ziele des Radverkehrs innerhalb der Gemeinde ein. Die Wegweisung orientiert sich dabei an den Festlegungen des Radroutennetzes und dessen Unterscheidung nach Haupt- und Nebenrouten für den Alltags- bzw. Freizeitverkehr. Ferner sollen die bestehenden Freizeitrouten lückenlos ausgewiesen werden.

7.3.2 Baustein Service

Eine weitere wesentliche Komponente im „System Radverkehr“ stellt der Baustein Service dar. Wesentliche Merkmale sind dabei:

- Regelungen für die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Zentrale Informationsstellen für Service, Reparaturdienste, Fahrradverleih, Gepäckaufbewahrung (vgl. Mobilitätsmanagement Kapitel 7.5.5)
- Qualitätsmanagement (Schulung und Weiterbildung)
- Einrichtung von Fahrradstationen
- Komfortable Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt und im Wohnumfeld
- Reinigung der Radverkehrsanlagen und Winterdienst

Fahrradstationen und integrierte oder eigenständige Serviceangebote wie Schließfächer, Fahrradpflege und –wartung oder Fahrradverleih sind ergänzende Angebote, die die Nutzung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel erleichtern. Wichtige Zielgruppen sind insbesondere Erwerbstätige, Pendler (auch im kombinierten Verkehr) und Kunden der Innenstadt, die einen hohen Nutzen aus serviceorientierten Dienstleistungen ziehen. Das Fahrrad kann dann auch hinsichtlich Zuverlässigkeit und Komfort mit den konkurrierenden Verkehrsmitteln gleichziehen.

An wichtigen Punkten in der Innenstadt sind bereits offene Abstellanlagen (Fahrradständer) vorhanden, die teilweise durchaus attraktiv bzw. qualitativ hochwertig sind. Eine Erweiterung um geschlossene Abstellanlagen (mit Bedachung) kann die Attraktivität steigern und sollte bei der weiteren Radverkehrsplanung einbezogen werden. Abstellanlagen für Fahrräder sind vor allem an wichtigen Endpunkten im Haupttroutennetz einheitlich einzurichten. Die Verbesserung des Radparkens am Bahnhof in Appelhülsen, am ZOB und am Rande der Innenstadt bzw. in den zentralen Bereichen der jeweiligen Ortsteilzentren sollte höchste Priorität haben. Ferner könnten mit der Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradabstellanlagen deutlich Akzente für den Radverkehr gesetzt werden. Neben dem Innenstadtparken ist auch das Parken in den Wohnquartieren als ein wesentlicher Beitrag zur Radverkehrsförderung anzusehen. Komfortables und sicheres Fahrradparken an der Wohnung ist ein wichtiger Baustein. Wer sein Rad morgens erst umständlich aus dem Keller tragen muss verzichtet häufig auf die Radnutzung. Eine flächendeckende Ausweitung von Fahrradbügeln in den Wohngebieten ist daher anzustreben.

7.3.3 Baustein Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Radfahren in Nottuln muss ein neues positives Image bekommen. Um eine Steigerung des modalen Anteils des Radverkehrs zu erreichen, ist die Motivation aller Zielgruppen zum Umdenken und Umsteigen sowie die Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten erforderlich. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing müssen alle Zielgruppen ansprechen, dabei aber vordergründig auf den Alltags- und Freizeitverkehr abzielen, da in diesen Bereichen ein hohes Steigerungspotenzial besteht.

Wesentliche Merkmale für das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit sind:

- Darstellung des Radverkehrsnetzes in Kartenwerken (insbesondere für den Alltagsverkehr)
- Internetpräsenz bzw. Einbindung in bestehende Internetportale prüfen
- Pressearbeit über die Entwicklungen im Radverkehr
- Weitere Aktionen und Wettbewerbe („Stadtradeln“)
- Zusammenarbeit mit Verbänden oder Vereinen (z. B. mit dem ADFC)

Die Thematik der Internetpräsenz erfreut sich in Deutschland zunehmender Beliebtheit. Die Präsenz des Radverkehrs muss daher auch im Internet stärker ausgebaut werden. Das Internet hat Funktionen, die traditionelle

Medien nicht bieten können. Die Informationen sind kompakt, aktuell und jederzeit an fast jedem Ort zugänglich und können individuell ausgewählt werden. (Rad-) Routenplaner und Portale zum Herunterladen oder Einstellen von GPS-Daten erfreuen sich in anderen Regionen bereits einer starken Nachfrage. Diese Funktionalitäten sind durchaus auch für Nottuln denkbar und attraktiv. Das interaktive Medium ermöglicht auch die Nutzung von Eingabefeldern, um z. B. Mängel an die städtische Verwaltung zu melden, und kann touristische Informationen bereitstellen.

Um die ehrgeizigen Ziele der Radverkehrsförderung zu erreichen, ist die Motivation aller Zielgruppen zum Umdenken und Umsteigen sowie die Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten erforderlich. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sprechen alle Zielgruppen an. Als Medien dienen Flyer und Plakate, Aktionen und Wettbewerbe, Pressearbeit sowie Karten und Wegweisung. Sie können aber auch auf spezielle Zielgruppen ausgerichtet sein, wie zum Beispiel auf Erwerbstätige, Kinder oder Senioren. Die Aktionen können unterschiedlichster Art sein, wie beispielsweise kleinere Informationsveranstaltungen in der Innenstadt von Nottuln bzw. in den jeweiligen Ortsteilen oder autofreie Tage – jeweils mit entsprechendem Rahmenprogramm. Öffentlichkeitsarbeit erfordert aber auch klare Zuständigkeiten und Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme (Fahrradbeauftragter/Telefon/E-Mail). Aber auch die vor Ort vertretenden Verbände sowie Initiativen sind einzubinden. Ein enger Verbund mit der Mobilitätsberatung ist unverzichtbar (vgl. Kapitel 7.5.5).

Schlüsselmaßnahmen im Radverkehr

- Definition von verkehrswichtigen Haupttrouten im innerstädtischen Bereich und bevorzugte Berücksichtigung dieser Routen bei Ausbaumaßnahmen
- Grundlegender Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr nach dem festgelegten Radroutennetz
- Ausbau und Förderung des „Promenadenrings“
- Berücksichtigung folgender Standardvorgaben bei der Planung und dem Entwurf von Radverkehrsanlagen:
 - Abwägung aller Führungsformen der StVO: Radweg – Radfahrstreifen – Schutzstreifen - Mischverkehr
 - Keine Kombination von Mindestmaßen bei der Breite von Radverkehrsanlagen
 - Führung an Knotenpunkten: Ermöglichung des direkten und indirekten Abbiegens
 - Lichtsignalsteuerung:
 - Abschaffung von Anforderungen (Drucktaster)
 - Einbeziehung des Radverkehrs in alle Umläufe
 - Orientierung der Freigabezeiten am Kraftfahrzeugverkehr (eigene Signalgeber erforderlich)
 - dezentrale Ausweitung der Abstellanlagen in der Innenstadt, auch mit Überdachung
- Ausbau und Ergänzung der Wegweisung im Radverkehr unter Berücksichtigung der Ziele und Routen im Freizeitverkehr sowie im Alltagsverkehr (innergemeindlicher Ziele)
- Offensive Öffentlichkeitsarbeit: Aktionen in Zusammenarbeit von Verwaltung, Politik, Verbänden, Fahrradhandel und Presse; Vernetzung der beteiligten Akteure

7.4 Fußgängerverkehr

Maßnahmen zu Gunsten des Fußgängers finden sich in vielen anderen Bereichen wieder, wie z. B. bei der Verkehrssicherheit, dem Radverkehr, der Straßenraumgestaltung und dem Mobilitätsmanagement. Die Anforderungen, die der Fußgänger an seine Verkehrsanlagen stellt, werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt. Die beschriebenen Maßnahmen sind allgemeingültig, unterliegen aber immer einer Einzelfallprüfung.

Einhaltung der Mindestbreite für Gehwege: nach den gängigen Regelwerken (RASt 06⁸, EFA⁹) soll die nutzbare Breite von Gehwegen nicht weniger als 2,50 m betragen. Dieser Wert wird in einigen Straßenabschnitten in Nottuln unterschritten, vor allem durch Inanspruchnahme möglicher Gehwegflächen durch Parkstände. Ein weiteres Problem sind zum Teil schmale Gehwege neben Radwegen. Diese Mängel sollten zu Gunsten einer Gleichbehandlung der Fußgänger geändert werden.

Häufig lassen sich die notwendigen Seitenraumbreiten für den Fußgängerverkehr aufgrund von Engstellen oder der heute erforderlichen Flächen für den Kfz-Verkehr (z. B. Daruper Straße) nicht umsetzen oder sind mit einer kompletten Neugestaltung des Straßenraums verbunden, was mit zum Teil hohen Investitionskosten einhergeht. Daher sollte der Fußgängerverkehr insbesondere bei Neuplanungen oder bei einem Rückbau von Straßen stärker berücksichtigt werden. Ggf. sollte insbesondere an Engstellen im Zuge von Hauptgehwegeverbindungen auf den ruhenden Verkehr oder Begrünungen verzichtet werden, um Konflikte im Seitenraum zu vermeiden (z. B. Straße Potthof in Nottuln oder Münsterstraße in Appelhülsen). Das Parken sollte in diesem Fall ausschließlich in den Bereichen stattfinden, in denen die Nutzungskonflikte minimiert werden können. Am Beispiel der Ortsdurchfahrt in Nottuln kann dargestellt werden, wie nach der Realisierung der Ortsumgehung ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Nutzungsansprüchen aller Verkehrsteilnehmer geschaffen werden kann (vgl. Kapitel 8).

Querungsmöglichkeiten an Einmündungen im Anwohnerstraßennetz

Straßenecken an Einmündungen oder Kreuzungen im Anwohnerstraßennetz sind häufig durch parkende Kraftfahrzeuge zugestellt. Ein weiterer Mangel für radfahrende Kinder und alle Mobilitätseingeschränkten sind zusätzlich zum Teil fehlende Bordabsenkungen. Hier sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Überqueren überhaupt und sicher – d.h. mit ausreichenden Sichtverhältnissen – zu ermöglichen.

Der Oberstockumer Weg und Niederstockumer Weg stellen nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den Fußgängerverkehr Hauptverbin-

⁸ Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Köln, 2006

⁹ Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
Köln, 2002

dungen in den Ortskern von Nottuln dar. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an Einmündungen oder Knotenpunkten sollte in den Knotenpunktbereichen mit vorgezogenen Seitenräumen gearbeitet werden, um das Parken bis in den Knotenpunkt hinein frühzeitig zu unterbinden. Ferner könnten zur qualitativen Verbesserung des Fußgängerlängsverkehrs Gehwegüberfahrten zum Einsatz kommen. Diese Gehwegüberfahrten (Plateauaufpflasterungen) werden lediglich in den untergeordneten Zufahrten bzw. Einmündungen eingesetzt, die Hauptrichtung bleibt von den Plateauaufpflasterungen unbeeinflusst. Der Vorteil ergibt sich vorrangig für den Fußgängerverkehr, der die Knotenpunkte und Einmündungen ebenerdig ohne Bordsteinabsenkungen überqueren kann. Unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit stellen Gehwegüberfahrten eine deutliche Verbesserung der Bewegungsfreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen dar.

Gute Überquerungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen (Strecke)

An Stellen mit konzentriertem Überquerungsbedarf sind entweder Mittelinseln mit einer ausreichenden Breite (2,50 m) oder Fußgängerlichtsignalanlagen einzurichten. Die Wartezeit an Fußgängerlichtsignalanlagen sollte trotz einer eventuellen Einbindung der Anlage in Grüne Wellen oder Steuerungsprogramme der benachbarten Knotenpunkte möglichst kurz gehalten werden, um der Rotläufer-Problematik vorzubeugen. Insbesondere in der Nebenverkehrszeit können Anforderungen durch Fußgänger häufig kurzfristig und ohne Einbußen der Leistungsfähigkeit im Kraftfahrzeugverkehr berücksichtigt werden.

Als weiteres Mittel zur Sicherung von Fußgängerquerungen können auch an stärker belasteten Straßen Fußgängerüberwege oder Mittelinseln errichtet werden, wobei die örtlichen Rahmenbedingungen und die Einsatzgrenzen beachtet werden müssen. Die Überquerungshilfen sollten vor allem im Zuge von wichtigen Gehwegeverbindungen (mit Bezug zum Ortskern von Nottuln), wie z. B. für die Straßenzüge:

- Hagenstraße - Harfelder Weg (KP Harfelder Straße/Hagenstraße/Havixbecker Straße,)
- Buckenkamp (KP Hagenburgstraße/Buckenkamp),
- Grüner Weg – Mühlenstraße (Einrichtung einer Überquerungshilfe in der Daruper Straße für den Rad- und Fußgängerverkehr)
- und Roibartstraße – Eckenhovener Weg,

eingesetzt werden.

Verkehrssicherheit für Fußgänger an Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen

An großen Knotenpunkten sind die Belange der Fußgänger gemäß den entsprechenden Richtlinien und Empfehlungen zu berücksichtigen. Insbesondere sollte die Grünzeit für geradeauslaufende Fußgänger gleichzeitig oder sogar eine Sekunde vor der der rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuge beginnen.

Grünzeiten für Fußgänger sind in jedem Umlauf für alle Furten vorzusehen. Die noch vorhandenen Anforderungen für Fußgänger führen zu unnötig langen Wartezeiten bei verspäteter Aktivierung und sind daher abzubauen. Dies bedeutet insbesondere, dass der Fußgängerverkehr entlang der Ortsdurchfahrt an Knotenpunkten mit der Stiftsstraße, Dülmener Straße, Niederstockumer Weg und Oberstockumer Weg in den Signalprogrammen der Lichtsignalanlagen ausreichend Berücksichtigung finden sollte. Auf Anforderungstaster sollte verzichtet werden, stattdessen soll die Einbindung der Fußgänger in jedem Umlauf erfolgen.

Ferner sollten an den bestehenden Kreisverkehrsplätzen (KP Mauritzstraße/Schapidettener Straße/Appelhülsener Straße und KP Oststraße/Bodelschwinghstraße/Appelhülsener Straße) Überquerungshilfen mit Vorrang für den Rad- und Fußgängerverkehr eingerichtet werden (Einsatz von Zebrastreifen und Furten für den Radverkehr). Diese Maßnahme kommt ebenso der einer konsequenten Radverkehrsförderung entgegen. Ggf. ist die Knotenpunktgeometrie hinsichtlich der Lage der Mittelinseln zu überprüfen und zu korrigieren (abgerückte Mittelinseln mit Aufstellflächen für den Kfz-Verkehr).

Aufenthaltsqualität für Fußgänger in Straßen- und Platzräumen

Neben der ausreichenden Flächenverfügbarkeit für den Aufenthalt in Straßen- und Platzräumen, der der Erholung, sozialen Kontakten oder dem bewegungsorientierten Gehen/Laufen (z. B. Kinderspiel) dient, ist auch eine ansprechende Gestaltung wichtig. Ein einheitliches Stadtmobiliar spielt dabei eine große Rolle. Sitzmöglichkeiten sollten den Bewohner und Besuchern in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Diese können auch mit kulturellen oder geschichtlichen Informationstafeln in Zusammenhang stehen („Seine Gemeinde entdecken“).

Soziale Sicherheit für Fußgänger (Beleuchtung, Leiteinrichtungen für Blinde, Maßnahmen für Mobilitätseingeschränkte)

Eine ausreichende Beleuchtung der Fußgängerverkehrsanlagen ist flächenhaft erforderlich. Insbesondere potenzielle Angsträume sind nur bei heller Beleuchtung ein vollwertiges Netzelement im Fußgängerverkehrsnetz. Ferner müssen die Überquerungshilfen über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, um diese auch in den Abend- und Nachstunden für den Kfz-Verkehr sichtbar zu machen. Grundsätzlich könnten für den Ortskern von Nottuln ebenso Beleuchtungskonzepte entwickelt werden, um die Anziehungskraft und die Attraktivität auch in den Abend- und Nachstunden zu stärken.

Die Barrierefreiheit für alle mobilitätseingeschränkten Personen ist ein zentrales Thema im Fußgängerverkehr, da viele dieser Personen sich nur als Fußgänger unabhängig bewegen können. Maßnahmen dazu werden im entsprechenden Kapitel beschrieben (vgl. Kapitel 7.5.3). Insbesondere sind in den Ortskernen der Gemeinde Nottuln entsprechende Leitelemente vorzusehen. Ferner müssen sich diese auch an den Haltestellen des ÖPNV wiederfinden (z. B. für die ortskernrelevante Haltestelle „Volksbank“).

Da die Wohnquartiere die für Fußgänger wichtigste räumliche Ebene ist, sollten zukünftig im Rahmen von Wohnquartiersuntersuchungen die Belange von Fußgängern näher betrachtet bzw. analysiert werden. Aus einem Vergleich von bestehenden und erforderlichen Fußgängerverkehrsanlagen können dann Handlungsbedarfe abgeleitet werden, die in Anlehnung an die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) nach Prioritäten zu staffeln und abzuarbeiten sind und sich wie folgt darstellen:

1. Priorität – Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Beseitigung von Unfallhäufungsstellen bzw. Verbesserungen an konfliktbehafteten Knotenpunkten
- Notwendige Maßnahmen zur Schulwegsicherung

2. Priorität – Maßnahmen von genereller Bedeutung für die Verkehrssicherheit und hoher Bedeutung für Komfort im Fußgängerverkehr an hochfrequentierten Bereichen

- Beseitigung von Defiziten in Hauptgeschäftsstraßen
- Herstellung der direkten Haltestellenerreichbarkeit
- Netzschluss von hoher Bedeutung (z. B. Verbindung von zwei funktional einander zugehörigen Quartieren mit mangelhaften Verbindungen)
- Gehwegverbreiterung an hochfrequentierten Bereichen

3. Priorität – Maßnahmen von hoher Bedeutung für den Komfort

- Ergänzung von Überquerungsanlagen mit nachweisbarem Überquerungsbedarf zur Vermeidung von Umwegen, z. B. an Kreuzungen oder bei in Hauptverbindungsstraßen einmündenden Straßen, wenn die nächste Überquerungsanlage mehr als 200 m entfernt ist
- Wegeverbindungen über Barrieren hinweg (z. B. Brücken)
- Umbau von Straßeneinmündungen im untergeordneten Straßennetz (z. B. in Tempo-30-Zonen Gehwegüberfahrten)
- Vermeidung von Mehrfachnutzungen im beengten Seitenraum (Parken, Radverkehr, Sondernutzungen)

Schlüsselmaßnahmen

- Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten bei Neuplanung, Beseitigung zumindest grober Mängel im vorhandenen Netz,
- Überprüfung und Einsatz von zusätzlichen Überquerungshilfen im Zuge von Hauptgehwegeverbindungen in den Ortskern,
- flächenhafte Einrichtung von Bordsteinabsenkungen oder Gehwegüberfahrten mittels Plateauaufpflasterungen,
- kontinuierliche Einbindung des Fußgängerverkehrs in die Signalprogramme der Lichtsignalanlagen
- Berücksichtigung der Qualitätsansprüche des Fußgängers hinsichtlich der Gestaltung (Oberflächenbeschaffenheit und Sicherheit der Verkehrsanlagen insbesondere im Ortskern)

7.5 Querschnittsthemen

7.5.1 Verkehrssicherheit

Die kommunalen Handlungsspielräume zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen, die außerorts wie innerorts liegen, sind begrenzt, da die Gemeinde Nottuln nicht immer Träger der Straßenbaulast ist. Hier spielt die Zusammenarbeit der Gemeinde Nottuln mit der örtlichen Polizei in sogenannten Unfallkommissionen eine wichtige Rolle, um erarbeitete Handlungsempfehlungen an den Straßenbaulastträger heranzutragen. Die detaillierte Unfallauswertung ist dem Kapitel 4.8 zu entnehmen.

Im Folgenden wird das Spektrum möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beschrieben, allerdings mit einer Schwerpunktsetzung auf die Reduzierung der Kinderunfälle. Zur Verringerung bzw. Beseitigung der Defizite hinsichtlich der Sicherheit im Straßenverkehr kommen in erster Linie Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern in Betracht:

- Verkehrsüberwachung
- Verkehrserziehung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Verkehrsregelnde Maßnahmen
- Bauliche Maßnahmen

Das Handlungsfeld **Verkehrsüberwachung** umfasst Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen, die ursächlich durch (bewusste oder unbewusste) Überschreitung von Verkehrsregeln geschehen. Als wesentliche Maßnahme ist hier die Überwachung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr zu nennen und zwar

- an Stellen, die für Kinder relevant sind (Kindergärten, Spielplätze, Freiräume),
- in Bereichen, in denen sich Unfälle häufen und die durch geringere Geschwindigkeiten glimpflicher ausfallen würden und
- vor allem auch im Nebenstraßennetz.

Diese Geschwindigkeitskontrollen sollten sichtbar durchgeführt werden und die Kfz-Fahrer sollten angehalten werden, damit sie über den Zusammenhang mit der Kindersicherheit aufgeklärt werden. Zusätzlich sollte eine Begleitung der Geschwindigkeitsüberwachung in den Medien erfolgen, damit zusätzlich generell über die Folgen des Fehlverhaltens von Kfz-Fahrern aufgeklärt wird und eine entsprechende Akzeptanz für diese Kontrollen geschaffen werden („Kontrolle ist kein Abkassieren, sondern Schutz von Kindern“). Die Gemeinde Nottuln sollte zusätzlich mobile Geschwindigkeitsanzeigen an wechselnden Standorten aufstellen.

Im Handlungsfeld **Verkehrserziehung** werden Maßnahmen gegen Unfälle, die ursächlich durch falsches Verhalten hervorgerufen wurden, das auf mangelndem Wissen oder unzureichend trainierten Fähigkeiten beruht,

berücksichtigt. Die Maßnahmen beziehen sich sowohl auf die Verkehrserziehung von Kindern, als auch auf die Auffrischung des Wissens von Kfz-Fahrern. Zudem werden Kfz-Fahrer für die Unfallfolgen sensibilisiert. Für Kinder bietet sich vor allem an:

- Ausdehnen der Fahrradausbildung auf die 5. Klasse (neue, längere Wege auf der weiterführenden Schule) und
- Erarbeitung von „Kinderstadtplänen“ analog zu Schulwegplänen, da ein Großteil der Kinderstraßenverkehrsunfälle in der Freizeit passieren.

Die Gemeinde Nottuln sollte Mindeststandards für Kinderstadtpläne bezüglich der Inhalte, Darstellung und Verbreitung festlegen und Problempunkte in den Stadtteilen mit Beteiligung der Stadt-, Verkehrsplaner und Bewohner identifizieren.

Die Maßnahmen im Handlungsfeld **Öffentlichkeitsarbeit** dienen der Sensibilisierung für das Verhalten bzw. das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Es kann dabei beispielsweise auf die Sensibilisierung von Kfz-Fahrern für die Fähigkeiten von Kindern eingegangen werden (z. B. spontanes, nicht vorhersehbares Verhalten, Laufen auf die Straße) als auch auf die Sensibilisierung der Kinder für das Fehlverhalten bzw. die Fähigkeiten von Kfz-Fahrern (z. B. Missachten des Vorrangs von Fußgängern, toter Winkel). Zur Umsetzung geeignet sind dabei Medienkampagnen (Zeitungen, Ortsteilzeitungen, Lokalradio) im Stile von „Der 7. Sinn“, bei denen mit kurzen, interessanten, leicht verständlichen und eingängigen Beiträgen verschiedene Themen der Kinderverkehrssicherheit angesprochen werden.

Das Handlungsfeld **Verkehrsregelnde Maßnahmen** bezieht sich auf Unfälle, die durch andere bzw. striktere verkehrsregelnde Maßnahmen hätten verhindert werden können oder milder ausgefallen wären. Dazu zählen

- eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in sensiblen Bereichen (unter Umständen auch auf Hauptverkehrsstraßen) und
- die punktuelle Beseitigung von Sichthindernissen in Bereichen mit erhöhtem Überquerungsbedarf durch Park- und Halteverbote.

Die Maßnahmen im Handlungsfeld **Bauliche Maßnahmen** beziehen sich auf Unfälle, die bei einer anderen baulichen Gestaltung hätten verhindert werden können oder milder ausgefallen wären (z. B. gesicherte Überquerungsstellen, Vermeidung von Konflikten durch ausreichend dimensionierte Verkehrsanlagen). Folgende bauliche Maßnahmen sind (insbesondere im Nebenstraßen) zu empfehlen:

- beidseitig vorgezogene Seitenräume zur Verbesserung der Überquerbarkeit,
- Freihalten der Eckausrundungen (z.B. durch Poller, Fahrradbügel) zur Schaffung von Sichtfeldern,
- Aufpflasterung an Einmündungen untergeordneter Straßen zur Verdeutlichung der vorfahrtrechtlichen Hierarchisierung und
- Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsdämpfung.

Zusätzlich wäre die Einführung eines verpflichtenden Sicherheitsaudits bei allen Um- und Neubaumaßnahmen sinnvoll.

7.5.2 Kinder- und Altengerechte Verkehrsplanung

Unter dem Zielfeld Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer enthält das Leitbild zum integrierten Verkehrskonzept das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange u.a. von Kindern und Senioren. In der Umsetzung dieser Zielstellung wird der kinder- und altengerechten Planung ein eigener Ansatz gewidmet. Die Zusammenfassung der Belange dieser beiden Gruppen in einem Planungskonzept ergibt sich aus den vielfach übereinstimmenden Randbedingungen und Maßnahmen.

Ansprüche von Kindern an die Verkehrsplanung

Kinder haben bei der Teilnahme am Verkehr sicherheitsrelevante Nachteile:

- ein eingeschränktes Leistungsvermögen, resultierend aus ihrem kognitiven Entwicklungsstand und fehlender Erfahrung zur Einschätzung von Gefahrensituationen,
- ein geringeres Risikobewusstsein und nicht zuletzt
- körperlicher Nachteile (Größe, Geschwindigkeit).

Um ihnen eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen bzw. zu erleichtern, sind die besonderen Ansprüche von Kindern an ihr verkehrliches Umfeld in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehr(-sablauf)s sind dabei

- niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen sowie
- zusätzliche Überquerungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Über die genannten Einzelmaßnahmen an Verkehrsanlagen hinaus sind die Ansprüche von Kindern an ihr weiteres Umfeld in der Planung zu berücksichtigen:

- Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld,
- nahegelegene und sicher erreichbar Spiel-/Bolzplätze und
- sichere Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Schulwegpläne

Für die flächenhafte sichere Erreichbarkeit von Schulen gibt es seit Jahren das Planungsinstrument der Schulwegpläne. Diese werden in Kooperation zwischen Stadt bzw. Gemeinde und Polizei erstellt. Anzustreben ist die Erarbeitung der Schulwegpläne gemeinsam mit Polizei, Schulen, Eltern und

Kindern. Zudem kann das Instrument in Form von Radschulwegplänen für die weiterführenden Schulen weiterentwickelt werden.

Verkehrsplanung von und für Kinder

Die Einbeziehung von Kindern in die Planung eines kindergerecht gestalteten Umfeldes hat sich in vielen Beispielen als gut geeignet erwiesen, um die Ansprüche und Wünsche der betroffenen Kinder zu ermitteln und zu berücksichtigen und das Verständnis für verkehrliche Zusammenhänge bei den Kindern zu wecken. Als ein Beispiel kann das Verkehrskonzept Osnabrück – Haste (vgl. Abb. 45) genannt werden, das unter Beteiligung von Kindern durchgeführt wurde, und die Aktion der Schulweg- bzw. Radweg-Detektive in zahlreichen Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (NRW), bei der Kinder in Begleitung von Fachleuten ihre Schulwege bzw. Radverkehrsanlagen auf Eignung für Kinder und Sicherheit untersuchen.

Einige Kommunen haben die kindergerechte Verkehrs- und teilweise Stadtplanung unter Einbeziehung von Kindern zu einer laufenden kommunalen Aufgabe erklärt und dazu Vereinbarungen zur kindergerechten Verkehrsplanung (Beispiel Heidelberg, vgl. Abb. 46) geschlossen.

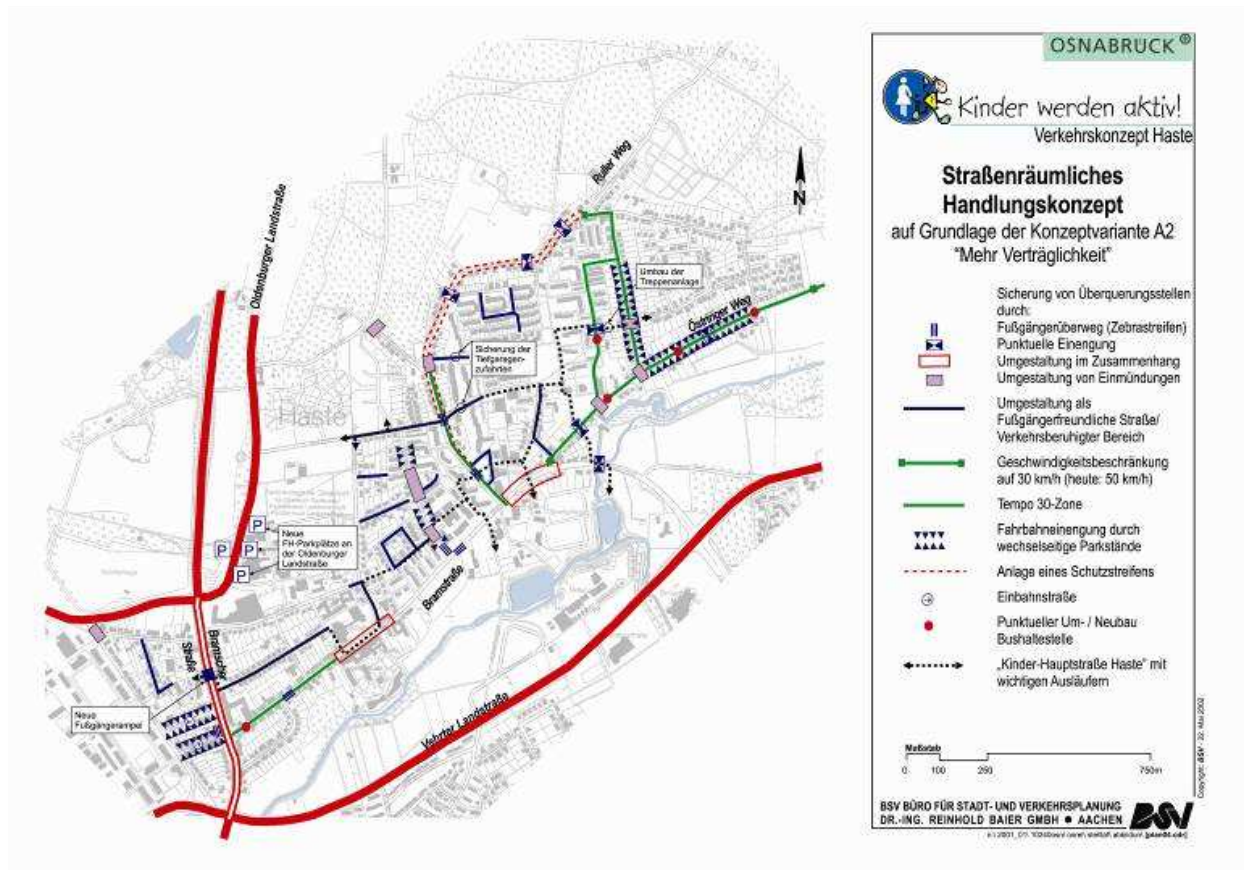


Abb. 45 Straßenräumliches Handlungskonzept am Beispiel des Stadtteils Haste in Osnabrück

Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs

- **Radweggestaltung**
- Deutliche Trennung von Fuß- und Radwegen
- Breite der Radwege sollen den Bestimmungen entsprechen und an das Fahrradaufkommen und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge angepasst sein
- Eventuelle Trennung der Radwege von der Fahrbahn, z.B. durch einen Grünstreifen
- Griffiger Fahrbahnbelag
- Ausreichende Beleuchtung
- Sichere Kennzeichnung, Beschilderung und farbige Akzentuierung der Radverkehrsanlage
- Speziallösungen für Radfahrer an Verkehrsknotenpunkten, z.B. eigene Abbiegespuren
- Regelmäßige Absenkung von Bordsteinen
- Kennzeichnung der für Kinder/Jugendliche bedeutende Ziele mit Richtungsweisungen und Entfernung

Ausrichtung des Radverkehrs

- Erreichbarkeit der von Kindern regelmäßig frequentierten Orte (Schulen, Spielplätze, Kindertageseinrichtungen, Sport- und Freizeitanlagen, Kinder- und Jugendtreffs etc.) durch ein durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz
- Ausreichende Anbindung der Quell- und Wohngebiete an das Radverkehrsnetz

Fahrradabstellanlagen

- Ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen an allen von Kindern häufig frequentierten Lokaltäten (s.o.)
- Fest montierte Metallbögel, auch auf Kinderfahrräder ausgerichtet (Rahmenanschluss muss möglich sein)
- Eventuell Überdachung oder Bewachung

Maßnahmen im Bereich des ÖPNV

Haltestellen

- Anpassung auch von Haltestellen im Bestand nach aktuellen Regelungen und Vorgaben des Gemeinderates bzgl. Barrierefreiheit und Sicherheit
- Absicherung der Haltestellen nach der STVO
- Haltestellen mit Wartehäuschen, Fahrradtänder, Fahrplänen, Einbindung in das Fußwegenetz

Fahrausweisautomaten und Fahrpläne

- Für Kinder verständliche Darstellung von Streckenverlauf, Fahrplänen und Tarifsystem
- Anbringung der Informationen auch in Kinder-Augenhöhe
- Fahrausweisautomaten und Entwerter sollen auch von Kindern bedient werden können

Fuhrpark

- Halteinrichtungen auch in Kinderhöhe
- Ermöglichung der Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern
- Kinder-, alters- und behindertengerechte Gestaltung der Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten

Angebot

- Orientierung des ÖPNV auch an den Stand- und Zielorten von Kindern
- Ausbau des ÖPNV zur Reduzierung motorisierten Individualverkehrs
- Erreichbarkeit der Haltestellen durch ein ausgedehntes Fuß- und Radwegenetz
- Kurze Taktzeiten
- Dichtes Liniennetz
- Berücksichtigung des Freizeitverkehrs
- Platzangebot muss Anforderungen entsprechen, um Überfüllung zu Schulwegzeiten zu vermeiden
- Ausreichende Vergünstigungen und Spezialangebote für Kinder, Jugendliche und Familien

Sonstiges

- Bei der Planung von baulichen Maßnahmen hat die Sicherheit von Kindern und Fußgängern Priorität. In allen Bauabschnitten (zu jeder Zeit) muss diese gewahrt bleiben.
- Bei den Beleuchtungskonzepten sind die Interessen der Kinder zu berücksichtigen.



Abb. 46 Auszug aus den Leitlinien einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung am Beispiel Heidelberg

Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern

Ein wesentlicher Aspekt der kindergerechten Verkehrsplanung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder. Eine Vernetzung und gemeinsame Betrachtung dieser beiden Themen findet in einer zunehmenden Anzahl von Städten in der Kinderunfallkommission statt.

Seit längerem erfolgreich arbeitende Einrichtungen sind die Kinderunfallkommissionen in den Kommunen des „Netzwerks Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ (u.a. Kerpen, Brühl) sowie der „Runde Tisch zur Prävention von Kinderunfällen“ in Dortmund.

Die Verkehrssicherheit ist auch der wesentliche Aspekt der Verkehrserziehung im Kindergarten und in der Schule. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch punktuelle Maßnahmen – zum Beispiel für Schulanfänger – der Verkehrswacht oder der Interessengruppen wie ADAC, ADFC oder VCD, oft mit Unterstützung lokaler Medien.

Mobilitätserziehung zur Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug

Ein anderer häufig vernachlässigter Aspekt ist die Mobilitätserziehung in der Schule und hier insbesondere die Vermittlung von Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug. Am ehesten werden hier noch die Träger des öf-

fentlichen Nahverkehrs tätig, die Schülern die Nutzung von Bussen und Bahnen nahe bringen.



Abb. 47 Ratgeber für Eltern zur Verkehrssicherheit (links) und zur Mobilitätserziehung (rechts)

Ergänzt werden müssen die genannten Maßnahmen durch die Information und Sensibilisierung der Eltern für alle genannten Aspekte. Dabei geht es zunächst um den Elternbeitrag zur Verkehrssicherheit wie z.B. entsprechende Kleidung und Ausstattung der Kinder sowie sichere Fahrräder. Zudem sollte an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert werden, sowohl im verkehrssicheren Verhalten als auch im Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl insgesamt (Stichwort: Schulweg ohne Auto, Anschnallen im Auto).

Altengerechte Planung

Die speziellen Anforderungen älterer Menschen spielen bisher in der Verkehrsplanung verglichen mit denen der Kinder eine noch geringe Rolle. Dabei sind die älteren Menschen die einzige zahlenmäßig langfristig wachsende Nutzergruppe: Durch die demographische Entwicklung nimmt der Anteil der Bürger über 60 Jahre auch in Nottuln in den nächsten Jahren stark zu.

Mobilität wird angesichts der zunehmenden räumlichen Trennung der Daseinsgrundfunktionen auch für ältere Menschen immer wichtiger. Die Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen sind wie folgt zu beschreiben:

- Ältere Menschen können nicht generell als mobilitätseingeschränkt bezeichnet werden. Neben einer zunehmenden Gruppe Hochmobiler wird aber mit dem Anwachsen der Altersgruppe der Hochbetagten (>80 Jahre) der Anteil Mobilitätseingeschränkter steigen.
- Ältere Menschen sind vermehrt im eigenen Wohnort unterwegs, mit zunehmendem Alter vorwiegend zu Fuß.
- Viele ältere Menschen kennen sich mit dem ÖPNV nicht gut aus. Sie haben Vorbehalte hinsichtlich der Nutzung, obwohl die Wertschätzung des ÖPNV eher hoch ist.
- Die Mobilitätsprobleme älterer Menschen stehen im Kontrast zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens, das durch steigende Motorisierung, höhere Komplexität und zunehmende mittlere Wegelängen gekennzeichnet ist.

Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung

Die Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung lassen sich aus den o. g. Randbedingungen ableiten. In der Zusammenstellung wird deutlich, dass sie einerseits – begründet durch eine generell unterstellte Mobilitätseinschränkung – Aspekte der Barrierefreiheit enthalten, sich aber auch zahlreiche Parallelen zu den entsprechenden Ansprüchen der Kinder finden lassen:

- Gute Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen
- Kombination optischer und akustischer Informationen
- Stärkung des Nahbereichs, kurze Wege
- Vermeidung zu großer Komplexität der Verkehrsanlagen
- Generell niedrigere Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr
- Trennung der Verkehrsarten (z.B. Fußgänger und Radfahrer)

Als selbständige Nutzer verschiedener Verkehrsmittel ergeben sich weitere Aspekte:

- Anzustreben sind verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Im ÖPNV sind eine hohe Erschließungsdichte und die Realisierung direkter, umsteigefreier Fahrten für ältere Menschen wichtiger als ein kürzerer Takt und eine kürzere Fahrzeit (Bürgerbus).
- Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit z. B. durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.
- Ein zielgruppenspezifischer Aspekt ist auch eine „gefühlte Gefährdung“, also das Überschätzen von Risiken bei objektiv wenig gefährlichen Situationen, das u. a. durch die Tatsache, auf Grund abnehmender körperlicher Leistungsfähigkeit schlechter als früher auf Gefahren reagieren zu können, gefördert wird.

Die Ansprüche älterer Menschen an den ÖPNV sind zumindest auf Hauptachsen konträr zu denen anderer Nutzer, denen z.B. im Berufsverkehr vor allem an kurzen Fahrzeiten und direkten Verbindungen gelegen ist. Hier kann gegebenenfalls auf Stadtteil- oder Quartiersebene entsprechend der

vorrangig vertretenen Nutzergruppe abgewogen werden. Außerhalb der Hauptachsen ist eine hohe Erschließungsdichte für alle Nutzer vorteilhaft. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden die Belange älterer Menschen zunehmend entsprechend der Vorgehensweise bei Kindern in speziellen (Unter-) Kommissionen berücksichtigt. So werden mancherorts die Kinderunfallkommission und ihre Aufgaben um die Belange älterer Menschen erweitert und entsprechend umbenannt (Beispiel: eine *Aktion jung clever mobil* heißt dann generationenübergreifend *aktiv clever mobil*).

7.5.3 Barrierefreiheit als gesetzlicher Auftrag

Unter dem Zielfeld Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer enthält das Leitbild zum integrierten Verkehrskonzept das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange u.a. von Menschen mit Behinderung. Der folgende Ansatz zur Barrierefreiheit geht in der Zielgruppe über diesen Begriff hinaus und befasst sich mit den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen aller Art und aller Altersgruppen.

Mobilitätseingeschränkte Personen sind:

- Bewegungseingeschränkte Personen (z.B. Rollstuhlfahrer),
- wahrnehmungsbehinderte Personen (Seh-, Hörbehinderte),
- Menschen mit anderen Behinderungen (Sprache, Psyche etc.),
- Schwangere, Kleinwüchsige, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen,
- Menschen mit temporärer krankheitsbedingter Mobilitätseinschränkung und
- ältere Menschen in unterschiedlichen Ausmaß

Der Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen an der Gesamtbevölkerung wird mit etwa 30% geschätzt. Zusätzlich hinzuzurechnen sind kleinere Kinder.

Mobilitätseingeschränkte Personen haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine angemessene Teilhabe am Verkehrsgeschehen und eine bedarfsgerechte Mobilität. Die Barrierefreiheit wird in § 4 BGG (Behindertengleichstellungsgesetz, 2002) wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Für den Bereich Verkehr führt §8.1 (2) 1 aus: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Im technischen Regelwerk finden sich derzeit noch keine verbindlichen Standards für alle Bereiche der Barrierefreiheit, so dass die Art, die Anwendung und die Einsatzgrenzen verschiedener Maßnahmen auf lokaler Ebene festgelegt und abgestimmt werden müssen. Oftmals erfolgt dies in enger Abstimmung mit einem Behindertenforum.

Beispiele von bewährten Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind:

- taktile Wahrnehmbarkeit von Wegebegrenzungen (z.B. Bordsteinkante), Zielen (z. B. ÖPNV-Haltestellen), Gefahren (z. B. Überquerungsstellen)
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche: keine in den Gehbereich ragenden Hindernisse ohne ertastbare Absicherung (z.B. mittels Sockel, Bodenindikator oder Tastleiste)
- taktile und / oder akustische Informationsübermittlung (z. B. Braille-Beschriftung von Bedienelementen, Haltestellenansage)
- ein visuell kontrastreich gestalteter Straßenraum ohne kontrastarme Hindernisse (z. B. Stufen) und Gefahrenstellen (z. B. Überquerungsstellen,)
- die Vermeidung von Hindernisse <90 cm (z. B. Poller, Fahrradständer)
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
 - keine Treppen ohne stufenlose Alternative
 - keine Schwellen, Spalten oder einzelne Stufen > 3 cm
- moderate Neigungsverhältnisse
 - keine Längsneigung > 6 %
 - Vermeidung von Querneigungen (max. 2 %)
- ausreichend bemessene Bewegungsräume
 - keine Engstellen < 90 cm
 - keine Rotations- und Aufstellflächen < 1,50 m x 1,50 m

Taktile Leiteinrichtungen an Überquerungsstellen, wie Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Mittelinseln, werden in Nottuln kaum eingerichtet. Die bereits in den Maßnahmen für den Fußgängerverkehr erwähnten flächenhaften Borsteinabsenkungen an Knotenpunkten sind auch ein wesentlicher Beitrag zur Barrierefreiheit des Straßenraums. Weiterhin zählen behindertengerechte Stellplätze zu den barrierefreien Verkehrsanlagen.

Außerhalb des Straßenraums ist auf barrierefreie Informationsmöglichkeiten z. B. im Internet als wichtigen Beitrag hinzuweisen.



Taktile Leiteinrichtungen an einer Lichtsignalanlage



Beispiel für eine barrierefrei umgestaltete Bushaltestelle

7.5.4 Gender Mainstreaming

Was bedeutet Gender Mainstreaming?

Gegenstand der Betrachtung ist die gesellschaftlich geprägte, unterschiedliche Rolle von Frauen und Männern bei der Verkehrsteilnahme und in der Verkehrsplanung. Gender (englisch) bezeichnet dabei die gesellschaftlich, sozial und kulturell geprägten Geschlechterrollen von Frauen und Männern, die im Unterschied zum biologischen Geschlecht erlernt und veränderbar sind.

Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte Strategie, mit der die Gleichstellung von Frauen und Männern in allen Lebensbereichen von Bildung, Einkommen, Mobilität, Teilnahme am politischen und gesellschaftlichen Leben und an Entscheidungsprozessen erreicht werden soll. Das geschlechtergerechte Denken soll als Hauptströmung und Selbstverständlichkeit in alle Bereiche unseres Lebens fließen. Gender Mainstreaming richtet den Fokus nicht auf die Situation von Frauen, sondern auf das Verhältnis von Frauen und Männern im Vergleich. Ziel ist die Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern.

Aus dieser Zielsetzung ergeben sich folgende Forderungen an die Verkehrsplanung:

- Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle,
- Stärkere Orientierung der Verkehrsangebote an den unterschiedlichen Lebensmustern und –zusammenhängen von Männern und Frauen in der Verkehrsplanung und
- Einführung von Gender-Aspekten in die Bewertung von Verkehrsprojekten, d.h. Gender muss als Kriterium so selbstverständlich werden wie Umwelt und Ökonomie.

Gender-spezifische Unterschiede im Verkehr

Gender-spezifische Unterschiede ergeben sich in der Verkehrsteilnahme von Männern und Frauen. Sie sind in erster Linie Auswirkungen der unterschiedlichen sozialen Rolle. So lassen sich typische Mobilitätsmuster mit und ohne die sogenannte Familienarbeit beschreiben (Abb. 48). Die Familienarbeit wird – wenn auch weniger ausschließlich als noch vor einigen Jahrzehnten – immer noch zum größeren Teil von den Frauen/Müttern geleistet.

Typische Mobilitätsmuster mit/ohne Familienarbeit

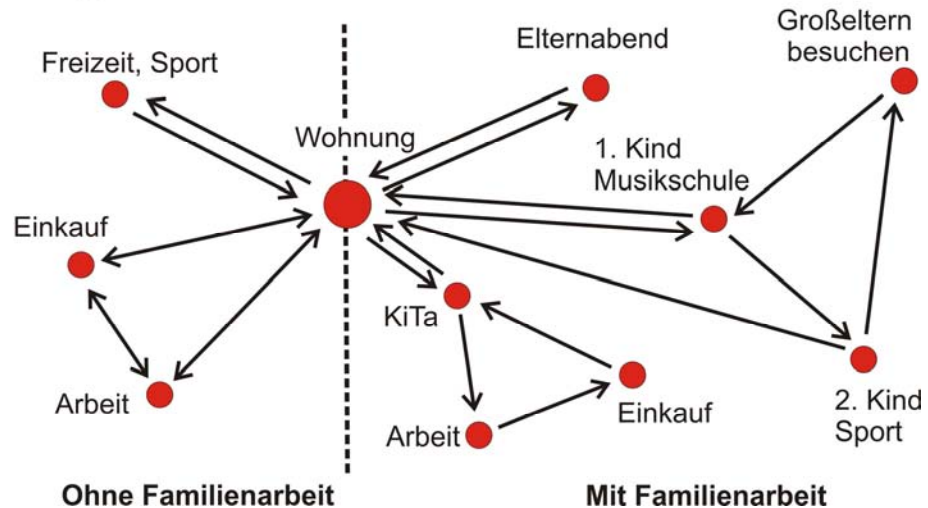


Abb. 48 Zusammenstellung typischer Mobilitätsmuster in Abhängigkeit von der Betroffenheit durch Familienarbeit (Quelle: Stete Planung)

Unterschiede gibt es auch in den Voraussetzungen für Mobilität, z. B. für die Nutzung eines Kraftfahrzeuges. So haben weniger Frauen einen Führerschein und die Pkw-Verfügbarkeit ist ebenfalls signifikant geringer. Hinsichtlich der Führerscheinbesitzes haben die jüngeren Frauen in Alter von 20 bis 39 Jahren die gleichaltrigen Männer allerdings inzwischen eingeholt.

Die daraus resultierende geringere Nutzung des Kraftfahrzeugs durch Frauen führt zu einer entsprechenden stärkeren Nutzung vor allem des ÖPNV und auch der Wege zu Fuß. Im Radverkehr gibt es nur geringe geschlechtsspezifische Unterschiede. Als Konsequenz aus der Verkehrsmittelwahl ergibt sich für Frauen ein längerer mittlerer Zeitaufwand, obwohl die mittlere Wegelänge kürzer als bei Männern ausfällt. Ein weiterer Aspekt für gender-spezifische Unterschiede ist die höhere Wahrscheinlichkeit für Frauen im öffentlichen Raum belästigt zu werden oder Gewalt zu erleben. Das subjektive Gefühl von Gefährdung führt zu einer Einschränkung der Mobilität und / oder der Verkehrsmittelwahl (z.B. nachts nicht zu Fuß unterwegs zu sein) oder der Meidung bestimmter öffentlicher Räume.

Gender Gerechtigkeit im Verkehr

Die Grundsätze einer Gender gerechten Stadt- und Verkehrsplanung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Siedlungsstruktur

- Kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen
- Nutzungsmischung Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen, Bilden
- Wohnungsnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs

Förderung der von Frauen vorrangig genutzten Verkehrsmittel/-arten

- Priorität für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, z. B. den ÖPNV
- netzhafte Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr (nahräumlicher Vorrang)
- flexible Bedienungsformen
- attraktive und sichere Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und ihren Zugängen
- sichere und attraktive Rad- und Fußverkehrsnetze
- lückenloses und hierarchisch strukturiertes Rad- und Fußgängerverkehrsnetz
- Vernetzung von Spielräumen
- attraktive Abstellanlagen
- Abbau von Angsträumen (Parkhäuser, Unterführungen, Fußgängerbrücken, unbeleuchtete selbständig geführte Geh-/Radwege u.a.m.)

Straßenraumgestaltung

- Wiederbelebung des Straßenraumes in seiner Aufenthalts- und Sozialfunktion
- Straßenräume als Aufenthalts- und Begegnungsräume für Frauen und Kinder
- Förderung von autoarmen und damit kinderfreundlichen Wohngebieten

Beteiligung an der Planung

- kontinuierliche und nutzerspezifische Betroffenenbeteiligung
- Berücksichtigung von Frauen, Kinder, ältere Menschen als Experten in ihrem Lebensumfeld bei der Planung

7.5.5 Mobilitätsmanagement

Grundlagen

Das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden im Allgemeinen als die strategische Ebene der Verkehrssteuerung und -lenkung bezeichnet. Das Mobilitätsmanagement ist gegenüber dem Verkehrsmanagement jedoch der grundlegendere Ansatz: Das Verkehrssystemmanagement steuert bereits vorhandene bzw. zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs und z. T. auch des ÖPNV, während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für eine Fahrt und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt.

Beim Mobilitätsmanagement unterscheidet man in eine **übergeordnete strategische Ebene** und in die **reale Umsetzung** des Managementgedankens.

Die **übergeordnete strategische Ebene** betrifft die kommunale Planung zur Abwicklung der Mobilität der Bürger. Die Kommune definiert eigene Ziele, wie Mobilität abgewickelt werden soll. Sie erarbeitet und beschließt die dafür notwendigen Maßnahmen in einem ganzheitlichen Planungsprozess unter Einbeziehung aller Beteiligten und Betroffenen. In Nottuln sind dies der Planungsprozess und das Ergebnis des integrierten Verkehrskonzeptes.

Diese Ebene ist im Prinzip wertfrei, d.h. nicht auf die Bevorzugung oder Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels festgelegt. Mit dem Leitbild des integrierten Verkehrskonzeptes ist die Ausrichtung des kommunalen Mobilitätsmanagement allerdings eindeutig zu Gunsten der Förderung der Mobilitätsalternativen zur Kraftfahrzeug-Nutzung festgelegt.

Eine kommunale strategische Planung verfolgt daher zumeist entsprechende Ziele:

- Förderung einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglicheren Abwicklung von Mobilität bei allen Verkehrsteilnehmern und verkehrsinduzierenden Einrichtungen,
- Sicherung und Gewährleistung der Alltagsmobilität durch funktional äquivalente Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer Verlagerung von Fahrten im Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund,
- Förderung eines verantwortungsbewussten Fahrverhaltens zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Schadstoffemissionen sowie
- eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Kraftfahrzeugverkehr.

Als Zielprojektion eines in dieser Hinsicht optimalen Zustandes wird das Ermöglichen einer individuellen Mobilität

- ohne eigenes Auto,
- immer,
- überall und
- aus einer Hand

gesehen.

Für die reale Umsetzung dieser Ziele ist die physische, informatorische und organisatorische Vernetzung aller Verkehrsmittel erforderlich, die im Rahmen des Mobilitätsmanagements angestrebt wird.

Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist das Vorhalten und die Organisation der genannten Mobilitätsalternativen und weiterhin die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzer. Ein bedeutendes Element dabei ist die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern und Nutzer/innen.

Das Vorhalten und die Organisation der Mobilitätsalternativen umfasst

- ein umfassendes, nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot,
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz, ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad („Radverkehr als System“),
- ein gutes Angebot für die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (B + R, gegebenenfalls auch P + R),
- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Fußgänger einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes

Die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs für die potenziellen Nutzer sind die Aufgabenfelder der sogenannten Mobilitätsberatung.

Mobilitätsberatung

Die Mobilitätsberatung trägt zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Verbreitung von Informationen über die möglichen Mobilitätsangebote in der Gemeinde Nottuln bei. Dabei sollte nicht nur eine zentrale Beratungsstelle in zentraler Lage in Nottuln, sondern auch umfassende Informationen im Internet über Mobilitätsalternativen bereitgestellt werden.

Prinzipiell kommen für über den Bereich des ÖPNV hinausgehende Angebote der Mobilitätszentrale zu anderen Verkehrsmitteln folgende mögliche Partner in Frage:

- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub),
- VCD (Verkehrsclub Deutschland),
- Karten-Shop für Veranstaltungen
- Mitfahrzentrale und
- Reisebüros/lokale Tourismus-Information

Das Beratungsangebot einer Mobilitätszentrale kann alle Informationen zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – einzeln und verkehrsmittelübergreifend – umfassen:

- Leihfahrräder, Fahrradabstellanlagen,
- Park & Ride, Bike & Ride,
- Mietwagen, Taxen,
- Kurierdienste, Gepäcktransport sowie
- Parken (Kfz) und Parkraumbewirtschaftung.

Weitere Servicebereiche könnten

- Stadtinformation, regionale Tourismusinformationen,
- Hotelzimmervermittlung,
- Kartenshop für lokale und regionale Veranstaltungen,
- Angebot von Bahnreisen zu Veranstaltungen bundesweit (Musicals, Verbrauchermessen, Ausstellungen) sowie
- Gepäckaufbewahrung

sein.

Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

Neben den Beratungsangeboten, die eine Initiative des Kunden/Nutzers voraussetzen, sollte in einem modernen Mobilitätsmanagement auch der umgekehrte Weg beschritten werden. Eine große Kundenerreichung mit vergleichbar geringem Aufwand ist durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung zu erreichen. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen:

- Berufspendler,
- Schüler,
- Studierende,
- ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte,
- Firmen, Behörden (Zielgruppe Mitarbeiter),
- Einzelhandelsbetriebe (zusätzliche Zielgruppe Kunden),
- Veranstaltungsbesucher und
- Neubürger.

Berufspendler

Ein erfolversprechender interkommunaler Ansatz zum Mobilitätsmanagement für Berufspendler sind die sogenannten Pendlernetze. Hier werden Fahrgemeinschaften auf der Basis detaillierter Quelle-Ziel-Beziehungen vermittelt.

Mobilitätserziehung für Schüler

Anlass für eine Mobilitätserziehung in der Schule ist einerseits der Aspekt der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und sowie das Aufzeigen von Mobilitätsalternativen zu der in der Familie vielfach einseitig vermittelten, kraftfahrzeugorientierten Mobilität. Mobilitätserziehung im Bereich der Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrer als Multiplikatoren.

Mobilitätsberatung für ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte

Die Mobilitätsberatung für ältere Menschen sollte sich der Probleme und Bedürfnisse, die ältere Menschen mit dem heutigen Verkehrsgeschehen haben, annehmen. Themen sind dabei die Nutzung des ÖPNV (Fahrzeug, Tarife/Verbindungen, generelle Information auch im Zusammenhang mit der Nutzung des Internet) sowie des Fahrrades (geeignete Routen zu zielgruppenrelevanten Zielen, Abstellanlagen) Zunehmend wird auch speziell auf ältere Menschen zugeschnittenes Radfahrtraining angeboten.

Die Mobilitätsberatung für Mobilitätseingeschränkte hat generell Informationen über das Vorhandensein und insbesondere Fehlen der Voraussetzungen barrierefreier Mobilität im Straßenraum und im ÖPNV (vergleiche Barrierefreiheit im Kapitel 7.5.3) zum Inhalt. Wichtig sind dabei aktuelle Informationen zu zeitweisen Einschränkungen der Nutzbarkeit von Anlagen, auf die Mobilitätseingeschränkte besonders angewiesen sind, wie Baustellen, Fahrstuhlaustritte und -reparaturen sowie rollstuhlgerechte Fahrzeuge.

Mobilitätsberatung für Firmen/Behörden

Ein wichtiger Aspekt der zielgruppenorientierten Mobilitätsberatung ist die Beratung von Arbeitgebern zur Mobilität ihrer Mitarbeiter, insbesondere für die Wege zur und von der Arbeit. Wichtig ist dies speziell bei geplanten Neuansiedlungen in den bekannten städtebaulichen Entwicklungsbereichen, da hier noch gezielt Erstinvestitionen – z.B. in Kfz-Stellplätze - umgelenkt werden können.

Im Bereich ÖPNV sollte dabei verstärkt für die Nutzung von Jobtickets geworben werden. Im Einzelfall ist eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Betriebes zu prüfen (ggf. durch den Einsatz eines Bürgerbusses).

Auch die Nutzung des Fahrrades kann durch den Arbeitgeber gezielt gefördert werden (Radfahrfreundliche Behörden/Firmen). Wesentliche Maßnahmen sind dabei gute Abstellanlagen, Umkleide-/Duschräume sowie ein firmen-/behördeninternes gutes Fahrradklima. Als ein Arbeitgeber in Nottuln könnte die Stadtverwaltung in diesem Handlungsfeld eine Vorreiterrolle übernehmen.

Größere Einzelhandelsgeschäfte haben zusätzlich die Möglichkeit, ihren Kunden den Besuch mit dem Fahrrad durch gute Abstellanlagen und die Möglichkeit, Taschen und (Regen-)Kleidung zu deponieren, attraktiver zu gestalten.

Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen

Die Förderung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes beim Besuch von Veranstaltungen aller Art weist mehrere Aspekte auf. Als grundlegender Schritt ist die Erreichbarkeit von Veranstaltungsräumen mit dem Umweltverbund auf Plakaten und anderen Werbeträgern (Prospekten/Faltblättern) sowie im Internet zumindest gleichwertig darzustellen.

Tickets von Veranstaltungen sollten als Kombitickets die kostenlose An- und Abreise mit dem ÖPNV ermöglichen. Für Veranstaltungen ohne die kapazitätsbedingte Notwendigkeit, den Vorverkauf zu nutzen, sollte eine Kartenbestellung mit Versand bzw. das Ausdrucken von Karten im Internet möglich sein, damit der Hinweg schon mit dem Kombiticket zurückgelegt werden kann.

Zusammenfassend sollte das Ziel verfolgt werden, die im Bereich des ÖPNV mehrfach vorhandenen Aktivitäten der Mobilitätsberatung zunächst zusammenzuführen und in einem zweiten Schritt auf alle Arten von Mobilität – vor allem mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – auszudehnen. Dazu erscheint es vorrangig erforderlich,

- eine alle öffentlichen Verkehrsmittel abdeckende Mobilitätszentrale mit einem entsprechenden Internetauftritt einzurichten,
- die Mobilitätsberatung schrittweise auf andere Verkehrsmittel auszuweiten sowie
- eine zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung für wichtige Zielgruppen einzuführen.

8 Straßenraumgestaltung

Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes werden für die Ortsteile der Gemeinde exemplarisch vorhandene Straßenabschnitte bzw. Konfliktbereiche auf ihr Umbaupotenzial untersucht. Dazu wurden Straßenabschnitte ausgewählt, die entweder eine Trennwirkung, Defizite in der Verkehrsführung bzw. -abwicklung, eine schlechte Aufenthaltsqualität oder fehlende bzw. nicht ausreichende Anlagen im Rad- und Fußgängerverkehr aufweisen.

8.1 Ortsteil Nottuln

Für den Ortsteil Nottuln werden exemplarisch die Straßenzüge Daruper Straße, Potthof/Mauritzstraße, Dülmener Straße und Havixbecker Straße betrachtet und Möglichkeiten zur nutzungsgerechten Umgestaltung aufgezeigt (vgl. Abb. 49).



Abb. 49 Übersichtskarte von Nottuln – rot markiert die betrachteten Straßenzüge

8.1.1 Daruper Straße



Daruper Straße, Blick nach Nordwesten



Schmale Seitenräume entlang der Daruper Straße

Merkmale:

- ca. 17.000 Kfz/24h (im Zuge der Ortsumgehung voraussichtlich ca. 10.000 Kfz/24 h)
- 3-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 9,90 m)
- Busroute
- straßenbegleitende Radwege
- zu schmale Gehwege, vor allem im südlichen Seitenraum
- erhaltenswerter Baumbestand
- Nutzungen: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie

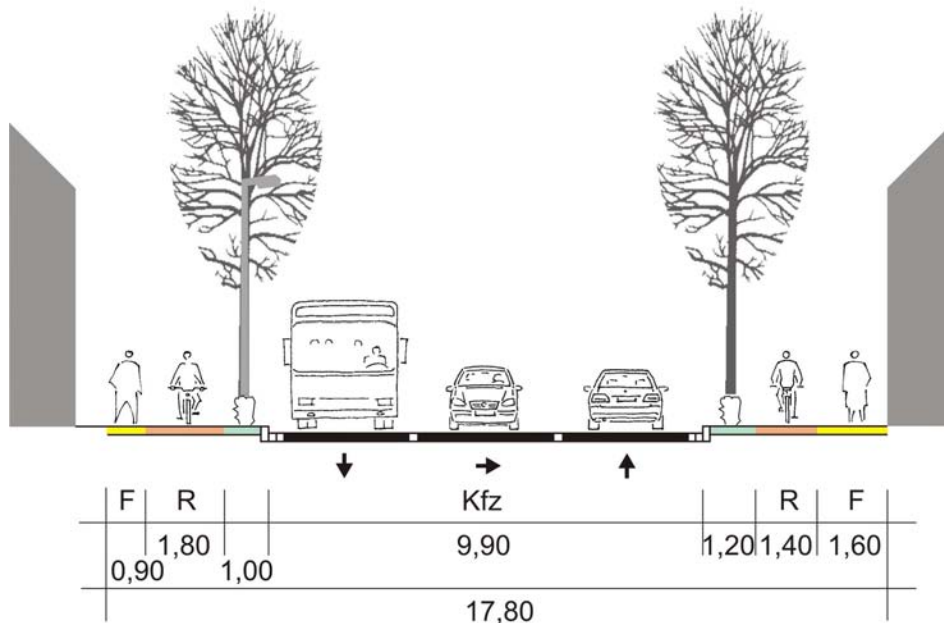


Abb. 50 Bestandsquerschnitt Daruper Straße

Querschnittvariante 1:

- Beibehaltung des 3-streifigen Querschnittes unter Erhalt der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr mit deren Umsetzung sich breitere Gehwege ergeben

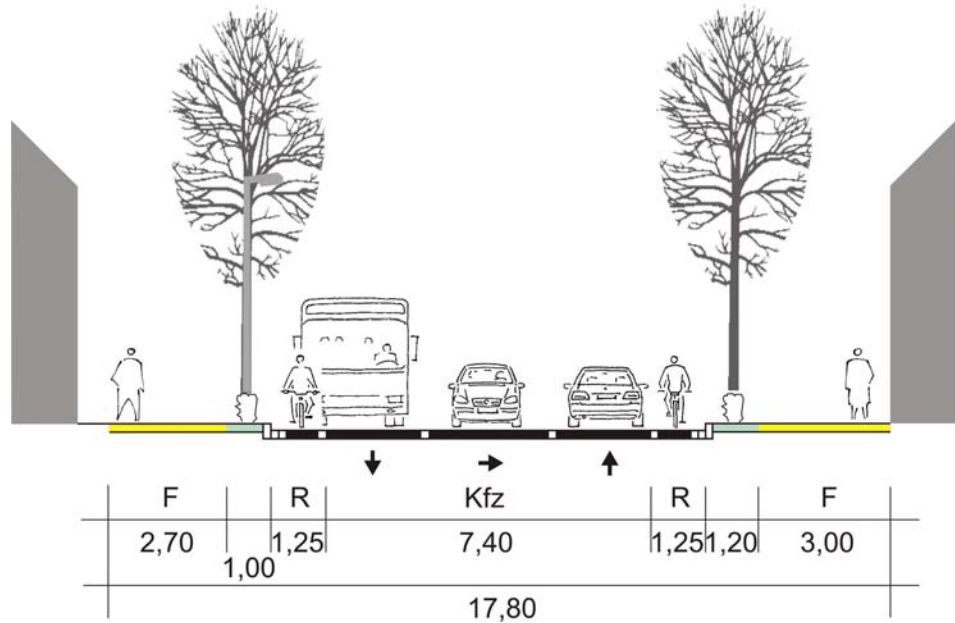


Abb. 51 Querschnittvariante 1: Markierung von Schutzstreifen

Querschnittvariante 2:

- Beibehaltung des 3-streifigen Querschnittes, Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 9,10 m
- Versetzen der Borde
- Aufgabe der Bäume
- Anlage von Radfahrstreifen

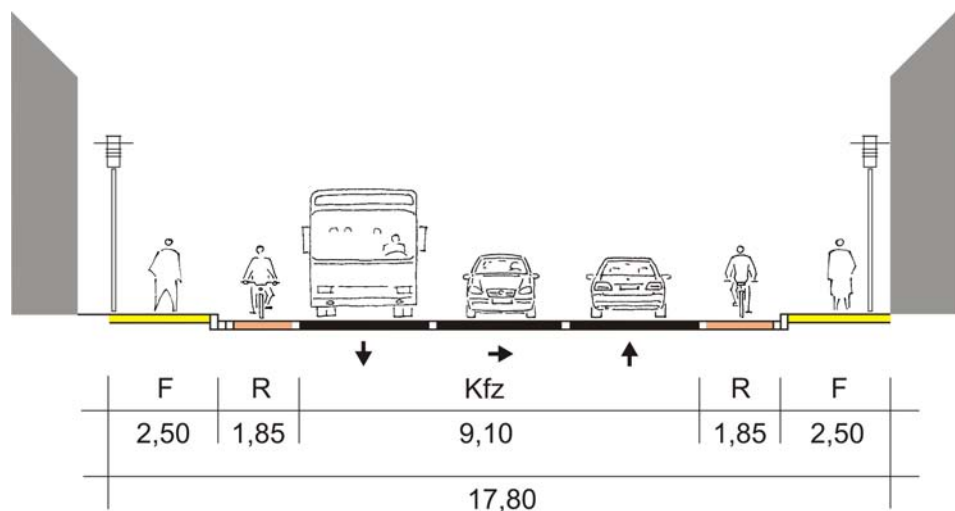


Abb. 52 Querschnittvariante 2: Radfahrstreifen, Aufgabe der Bäume

Die Querschnittvarianten 3 bis 5 lassen sich nur im Zuge des Umbaus der Knotenpunkte Daruper Straße/Heriburgstraße/Oberstockumer Weg, Daruper Straße/Schlaunstraße/Niederstockumer Weg und Daruper Straße/Potthof/Dülmener Straße zu Minikreisverkehren realisieren, da sie nur eine 2-streifige Fahrbahn vorsehen. Die Umgestaltung der Knotenpunkte zu Minikreisverkehren sind in Abb. 56 und Abb. 57 dargestellt.

Querschnittvariante 3:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 2 Fahrstreifen unter Erhalt der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr mit deren Umsetzung sich breitere Gehwege ergeben

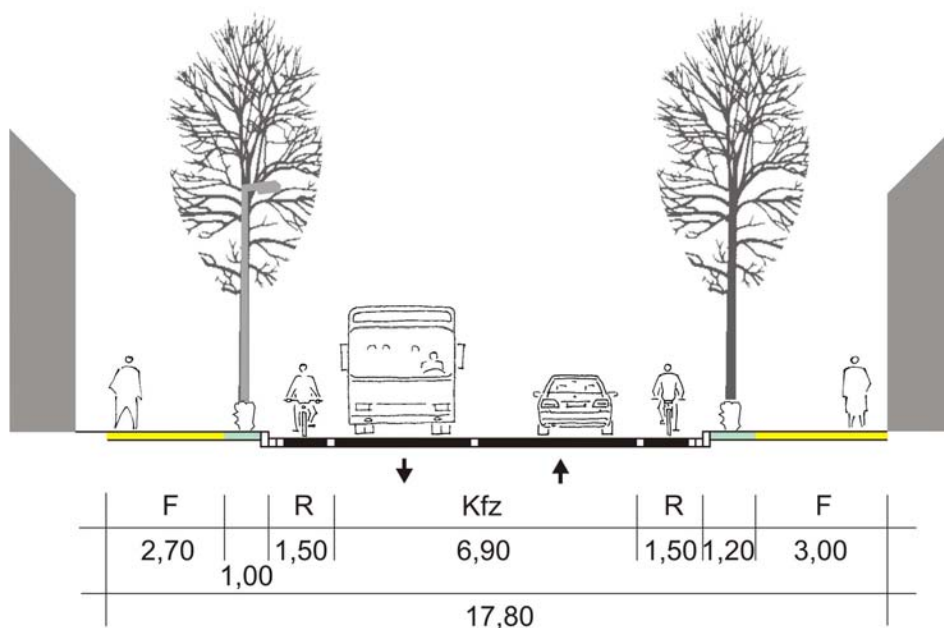


Abb. 53 Querschnittvariante 3: Markierung von Schutzstreifen

Querschnittvariante 4:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 2 Fahrstreifen (Breite jeweils 3,95 m) unter Erhalt der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr mit deren Umsetzung sich breitere Gehwege ergeben
- Anlage eines 2,00 m breiten, gepflasterten Mittelstreifens, der als linienhafte Überquerungshilfe genutzt werden kann und somit die Trennwirkung zwischen nördlichem und südlichen Fahrbahnrand reduziert
- Aufgabe des Grünstreifens und Schutz der Bäume durch begehbare Baumscheiben

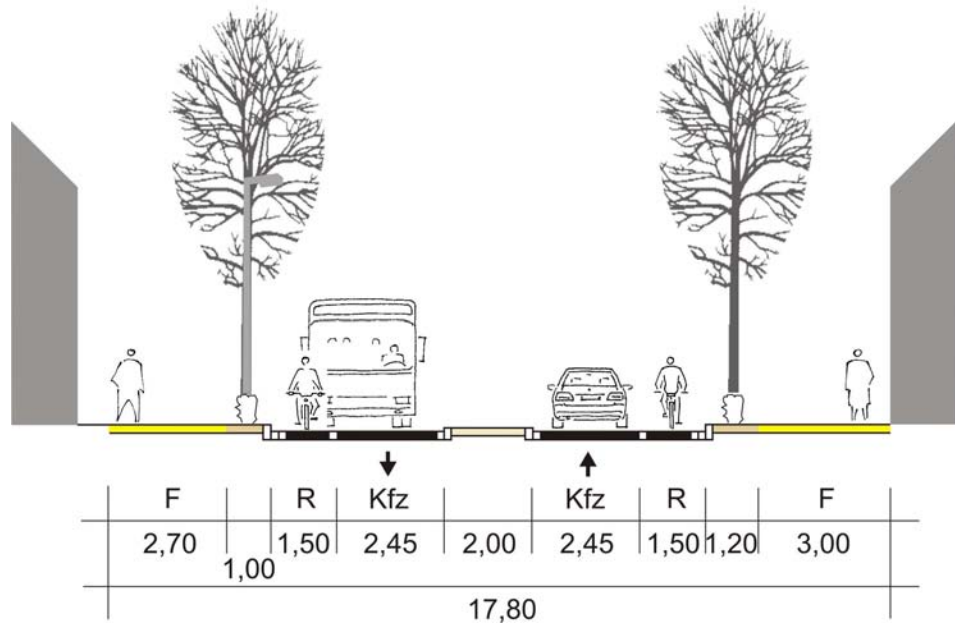


Abb. 54 Querschnittvariante 4: Anlage eines gepflasterten Mittelstreifens, Markierung von Schutzstreifen

Querschnittvariante 5:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 2 Fahrstreifen (Breite 6,50 m)
- Vorziehen der Borde
- Anlage von neuen straßenbegleitenden Radwegen zwischen bestehenden Bäumen und Fahrbahn
- breitere Gehwege durch Verlegen der Radwege

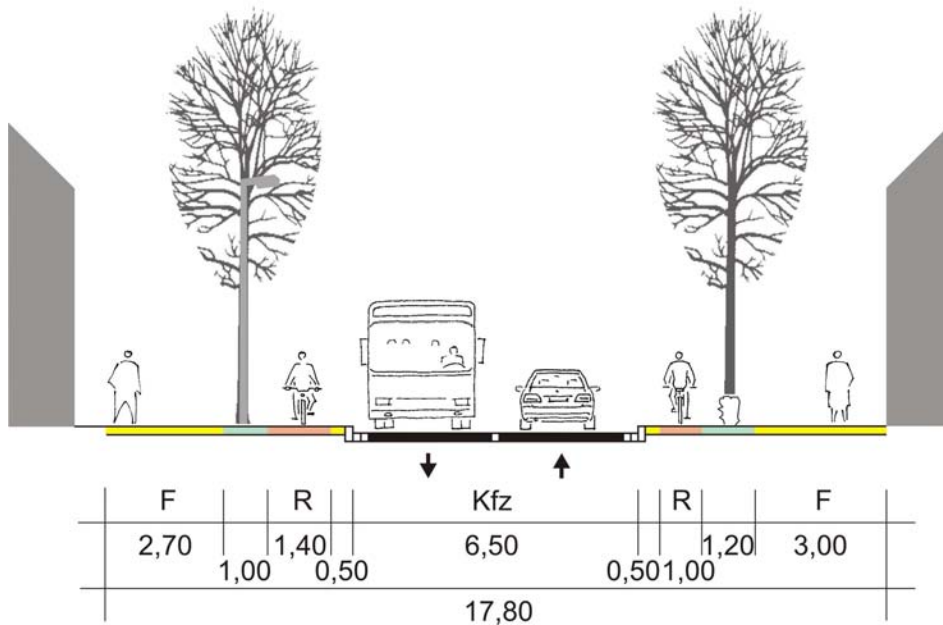


Abb. 55 Querschnittvariante 5: Anlage von straßenbegleitenden Radwegen

Knotenpunktumgestaltung Variante 1:

- Umgestaltung des Knotenpunktes Daruper Straße/Heriburgstraße/Oberstockumer Weg zu einem Minikreisverkehr (d=20,00 m) in Kombination mit Querschnittvariante 5
- Führung des Radverkehrs auf straßenbegleitenden Radwegen, im Kreisverkehrsbereich wird der Radverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt
- Fußgängerüberwege in allen Kreiszufahrten
- Füllung der Lücken im Baumbestand

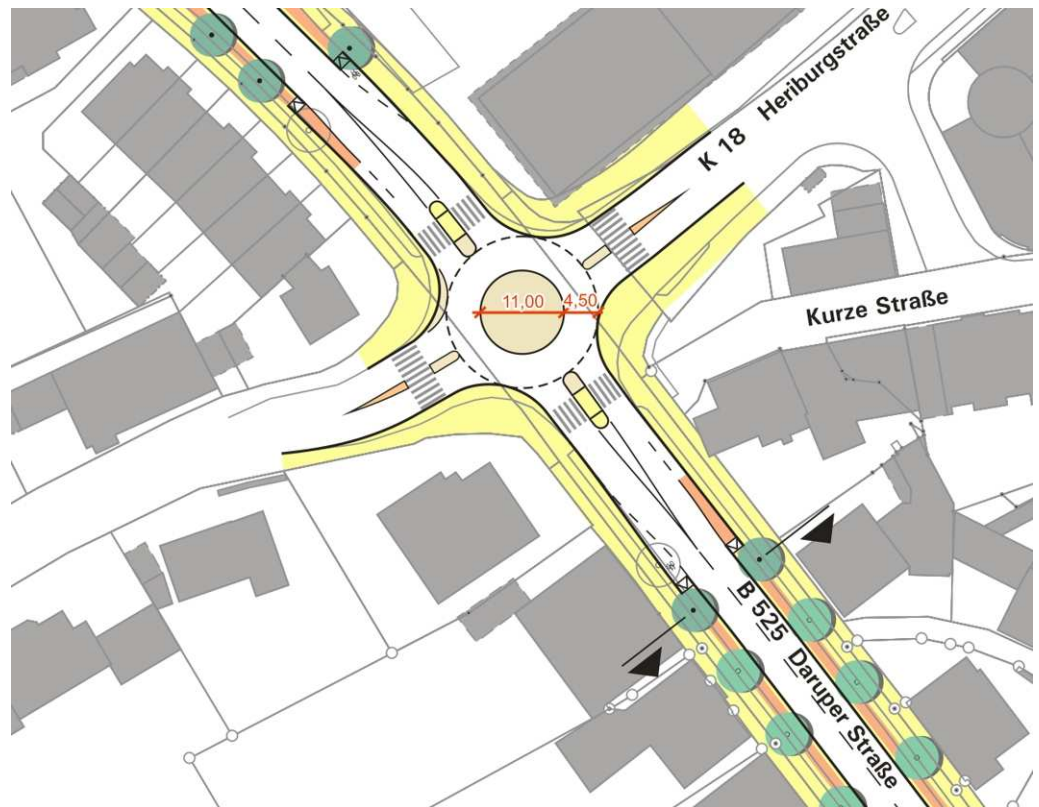


Abb. 56 Knotenpunktumgestaltung Variante 1: Minikreisverkehr in Kombination mit Querschnittvariante 5

Knotenpunktumgestaltung 2:

- Umgestaltung der Knotenpunkte Daruper Straße/Schlaunstraße/Niederstockumer Weg und Daruper Straße/Potthof/Dülmener Straße zu Minikreisverkehren (d=20,00 m) in Kombination mit Querschnittvariante 4
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Fußgängerüberwege in allen Kreiszufahrten
- Anlage eines 2,00 m breiten gepflasterten Mittelstreifens der als linienhafte Überquerungshilfe genutzt werden kann
- Füllung der Lücken im Baumbestand
- Fortführung der Schutzstreifen in den Kreiszufahrten Potthof und Dülmener Straße (vgl. Abb. 59, Abb. 60 und Abb. 64)

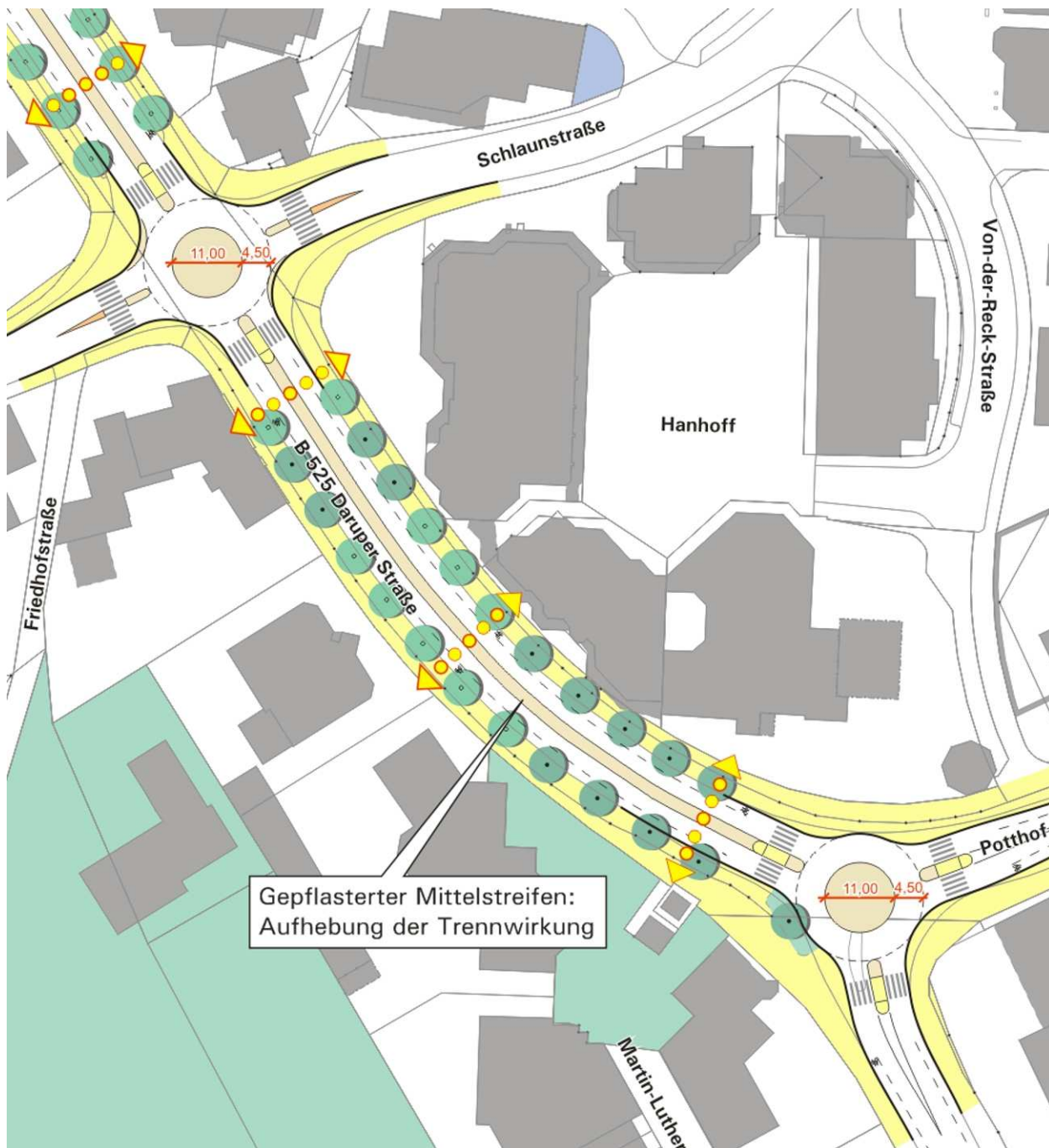


Abb. 57 Knotenpunktumgestaltung Variante 2: Minikreisverkehre in Kombination mit Querschnittvariante 4

8.1.2 Mauritzstraße/Potthof



Mauritzstraße, Blick nach Nordwesten, Nördlicher Seitenraum entlang der Straße
 Parken beidseitig am Fahrbahnrand in Park- Potthof
 buchten

Merkmale:

- ca. 16.000 Kfz/24h (im Zuge der Ortsumgebung ca. 10.000 Kfz/24h)
- 2-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 6,50 m), teilweise ohne Mittelmarkierung
- Busroute
- straßenbegleitende Radwege (abschnittsweise sehr schmal)
- zu schmale Gehwege
- Längsparken in Parkbuchten
- stellenweise Baumbestand
- Nutzungen: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie

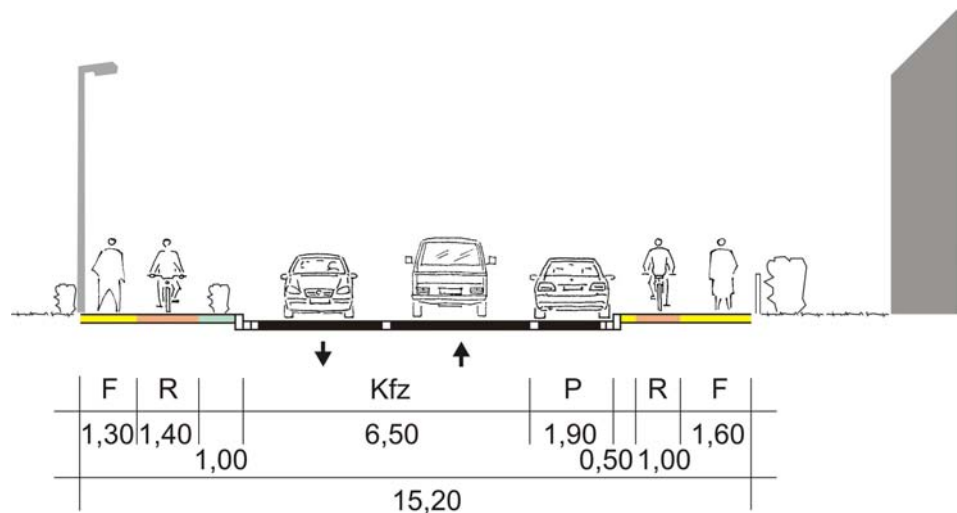


Abb. 58 Bestandsquerschnitt Potthof

Querschnittvariante 1a:

- Beibehaltung des 2-streifigen Querschnitts
- Versetzen der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Durch Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bietet sich die Möglichkeit zur Anlage breiterer Gehwege
- Längsparken in Parkbuchten

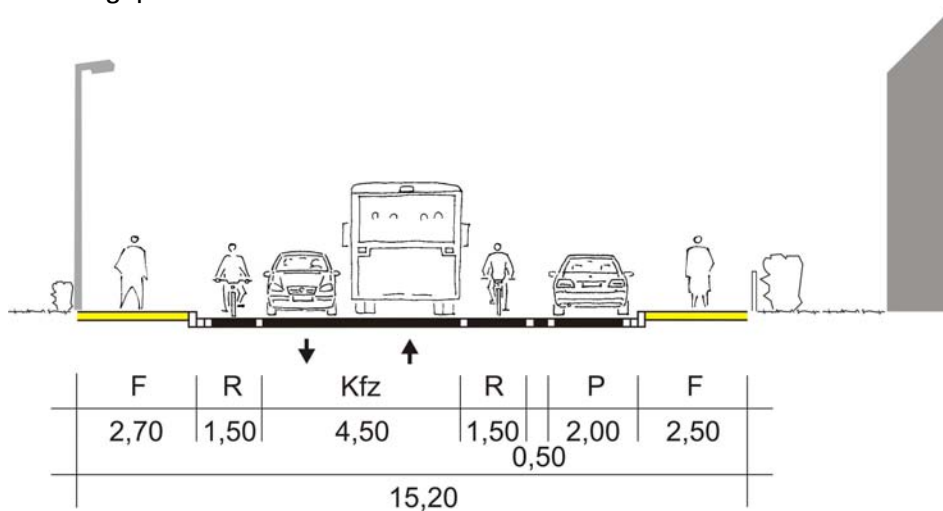


Abb. 59 Querschnittvariante 1a: Markierung von Schutzstreifen, Längsparken am Fahrbahnrand

Querschnittvariante 1b:

- Verbreiterung der Fahrbahnfläche auf 7,50 m
- Versetzen der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Durch Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bietet sich die Möglichkeit zur Anlage breiterer Gehwege
- Längsparken im Seitenraum

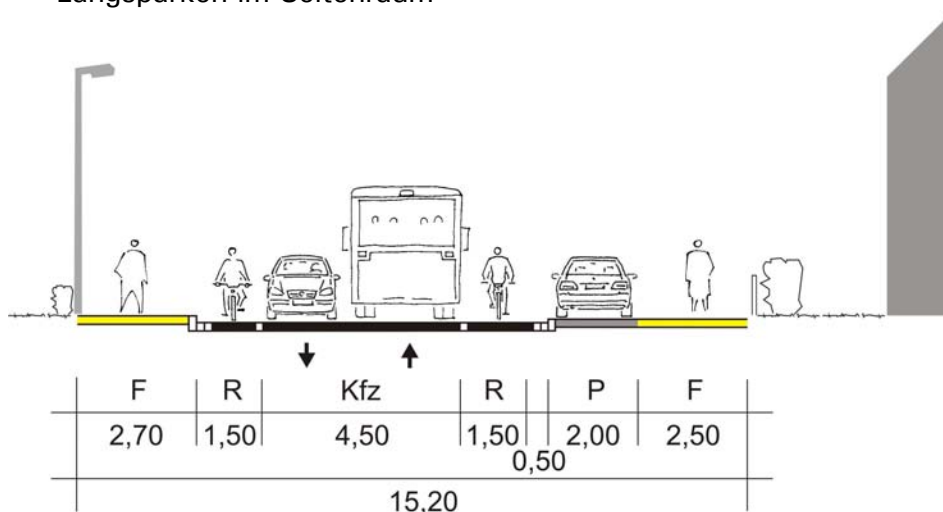


Abb. 60 Querschnittvariante 1b: Markierung von Schutzstreifen, Längsparken im Seitenraum

Querschnittvariante 2:

- Versetzen der Borde
- Markierung von Radfahrstreifen
- Durch Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bietet sich die Möglichkeit zur Anlage breiterer Gehwege
- Aufgabe der Parkstände

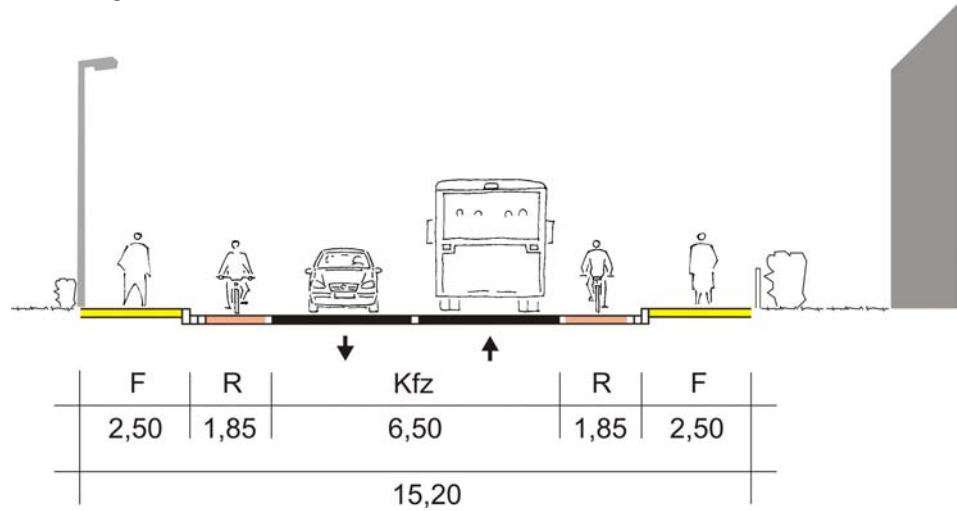


Abb. 61 Querschnittvariante 2: Radfahrstreifen, Aufgabe der Parkstände

8.1.3 Dülmener Straße



Dülmener Straße, Blick Richtung Süden



Westlicher Seitenraum entlang der Dülmener Straße

Merkmale:

- ca. 6.700 Kfz/24h (im nördlichen Abschnitt)
- 2-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 6,10 m)
- Busroute
- straßenbegleitende Radwege (abschnittsweise sehr schmal)
- beengte Seitenräume in schlechtem Zustand
- Erhaltenswerter Baumbestand
- Nutzungen: Wohnen, Gewerbe

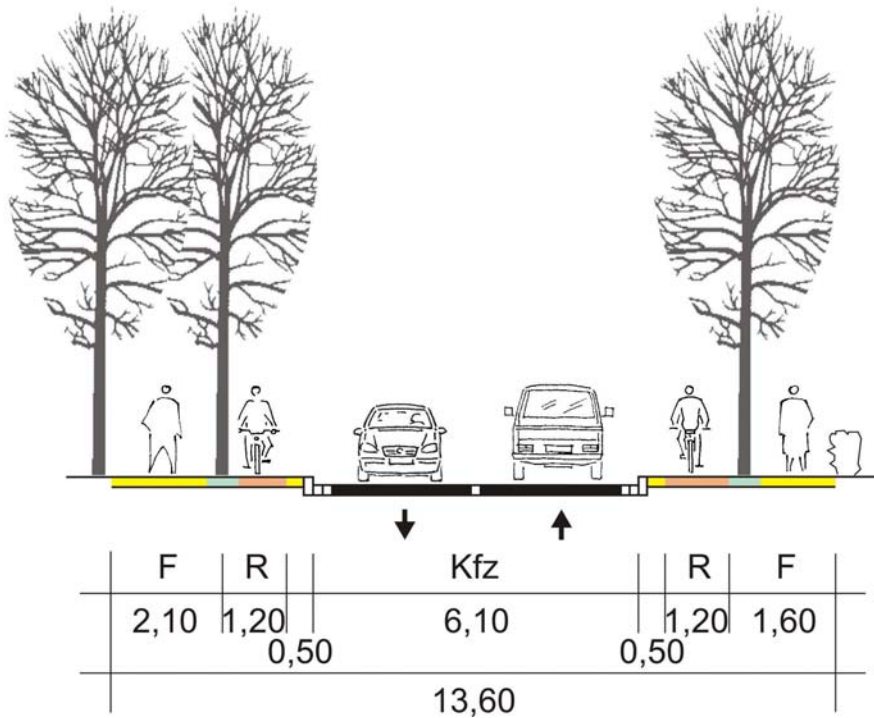


Abb. 62 Bestandsquerschnitt Dülmener Straße

Querschnittvariante 1:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr
- Ausbesserung des Pflasters im Seitenraum

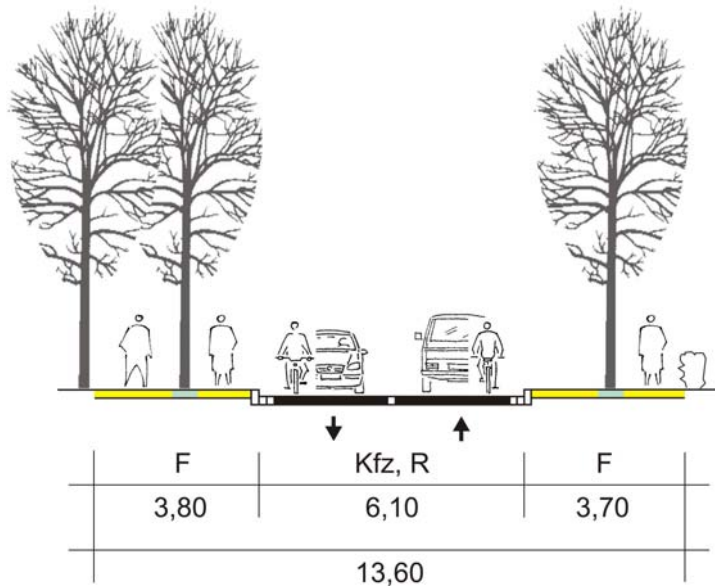


Abb. 63 Querschnittvariante 1: Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

Querschnittvariante 2:

- Verbreiterung der Fahrbahnfläche auf 7,50 m
- Versetzen der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Erneuerung des Pflasters im Seitenraum und Schutz der Bäume durch begehbare Baumscheiben

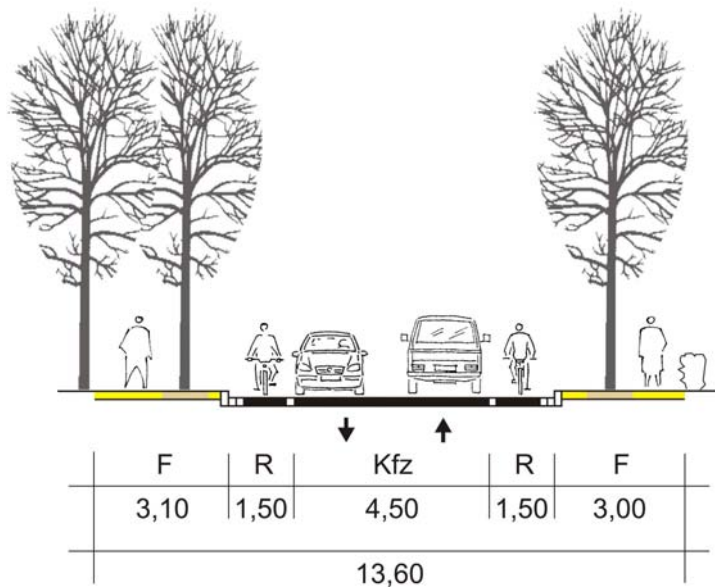


Abb. 64 Querschnittvariante 2: Markierung von Schutzstreifen

8.1.4 Havixbecker Straße



Havixbeckerstraße, Blick Richtung Südosten



Havixbeckerstraße, Blick Richtung Nordwesten

Merkmale:

- ca. 4.800 Kfz/24h
- 2-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 5,80 m)
- Busroute
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Schmäler Seitenraum (1,10 m) am südwestlichen Fahrbahnrand ist nur durch Markierung von der Fahrbahn getrennt
- keine Beleuchtung
- Nutzung: Wohnen

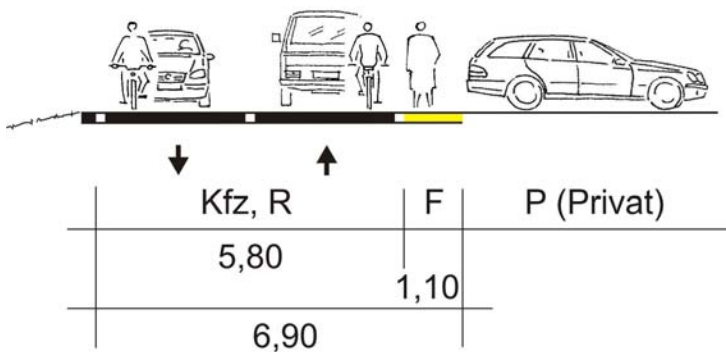


Abb. 65 Bestandsquerschnitt Havixbecker Straße

Querschnittvariante 1:

- Abgrenzung des Seitenraumes am südwestlichen Fahrbahnrand durch einen halbhohen Bord
- Installation von Straßenbeleuchtung

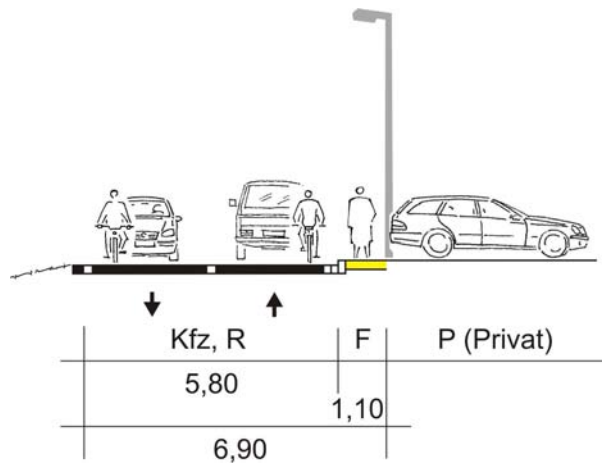


Abb. 66 Querschnittvariante 1: Abgrenzung des Seitenraumes durch einen Bord

Querschnittvariante 2:

- Verbreiterung der Fahrbahnfläche auf 7,00 m
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Vorziehen des südwestlichen Seitenraumes und Trennung von der Fahrbahn durch einen halbhohen Bord
- Installation von Straßenbeleuchtung
- Optional: Anlage eines Gehweges am nordöstlichen Fahrbahnrand im Zuge des geplanten Neubaugebietes

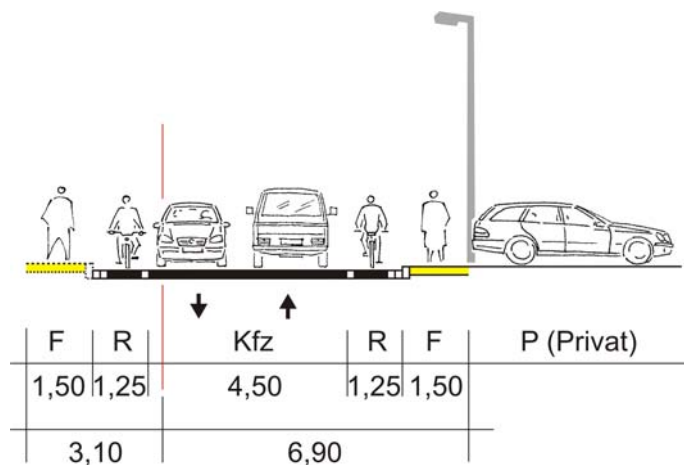


Abb. 67 Querschnittvariante 2: Abgrenzung des Seitenraumes durch einen Bord und Anlage von Schutzstreifen

Die Umgestaltung gemäß Querschnittvariante 2 erfordert eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts um 3,10 m nach Nordosten und gegebenenfalls Grunderwerb.

8.2 Appelhülsen

Für den Ortsteil Appelhülsen wird der Knotenpunkt Lindenstraße/Weseler Straße/Bahnhofstraße exemplarisch betrachtet, da dieser insbesondere durch seine Überdimensionierung für den Rad- und Fußgängerverkehr als problematisch eingeschätzt werden kann.



Knotenpunkt Lindenstraße, Weseler Straße, Bahnhofstraße, Münsterstraße



Übersichtskarte von Appelhülsen, rot markiert der betrachtete Knotenpunkt



Blick aus Richtung Südwesten (Weseler Straße)



Blick aus Richtung Südosten (Bahnhofstraße)

Merkmale:

- Summe aller zufahrenden Verkehre ca. 14.700 Kfz/24h
- zentraler Knotenpunkt in Appelhülsen
- deutlich überdimensioniert
- Busverkehr, Haltestellen mit Busbuchten
- Radverkehr wird auf schmalen Radwegen im Seitenraum geführt
- lange Wege für Fußgänger
- Längsparken in Parkbuchten
- Nutzungen: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie

Knotenpunktgestaltung Variante 1:

- Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem kleinen Kreisverkehr (d = 30,00 m)
- Beibehaltung der Radwege im Seitenraum
- Fußgängerüberwege und Radfahrerfurten in allen Kreiszufahrten
- Aufgabe der Busbuchten, der Bus hält am Fahrbahnrand
- Reduzierung der Parkstände am westlichen Fahrbahnrand der Lindenstraße
- Grunderwerb erforderlich im Bereich zwischen Münsterstraße und Bahnhofstraße

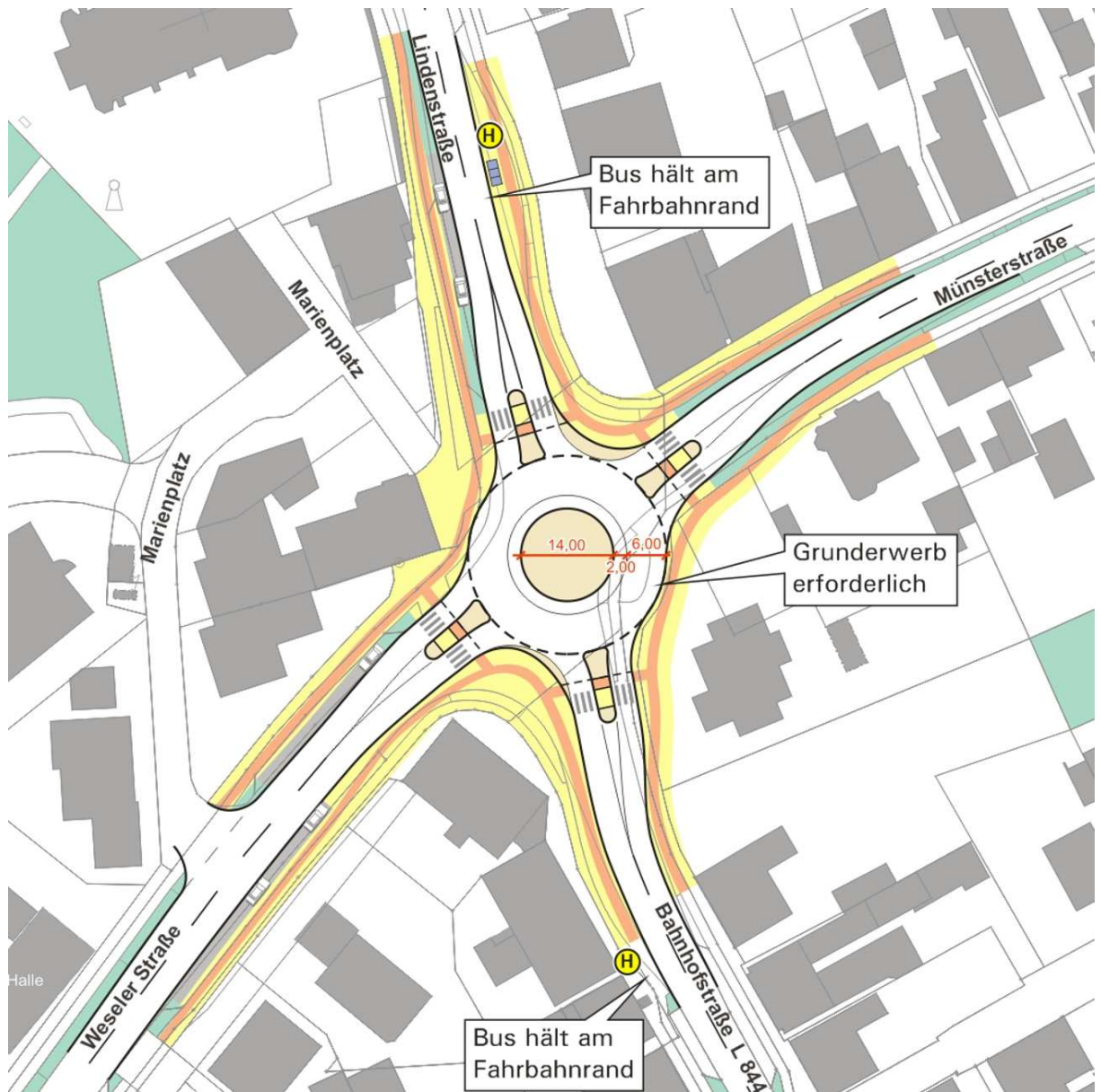


Abb. 68 Knotenpunktgestaltung Variante 1: Kleiner Kreisverkehr (d = 30 m)

Knotenpunktumgestaltung Variante 2:

- Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Minikreisverkehr (d = 20,00 m) mit separater Rechtsabbiegespur von der Weseler Straße in die Bahnhofstraße
- Beibehaltung der Radwege im Seitenraum
- Fußgängerüberwege und Radfahrerfurten in allen Kreiszufahrten
- Aufgabe der Busbuchten, der Bus hält am Fahrbahnrand
- Aufgabe der Parkstände am westlichen Fahrbahnrand der Lindenstraße

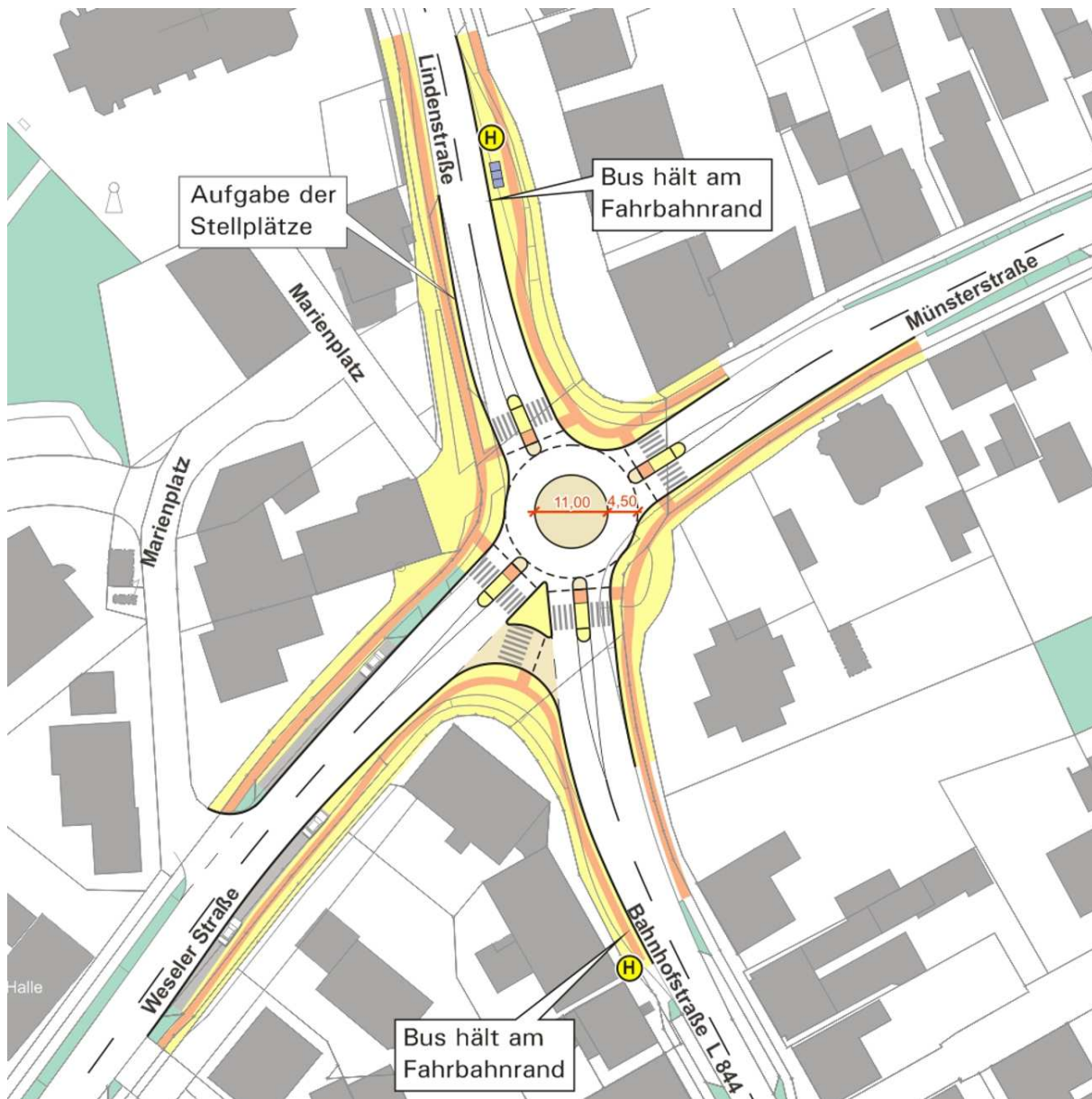


Abb. 69 Knotenpunktumgestaltung Variante 2: Minikreisverkehr (d = 20 m)

8.3 Schapdetten

Für den Ortsteil Schapdetten wird die Ortsdurchfahrt (Roxeler Straße) betrachtet. Die exemplarischen Gestaltungsvorschläge sollen die Möglichkeiten zur Verbesserung der Qualität im Radverkehr und der Überquerungsqualität im Schülerverkehr aufzeigen.



Schmale Seitenräume mit alleeartiger Bepflanzung entlang der Roxeler Straße



Übersichtskarte von Schapdetten, rot markiert der betrachtete Straßenzug



Fußgängerüberweg auf Höhe Humboldt-
weg/ Fuldastraße



Gradliniger Straßenverlauf führt zu überhöhten Geschwindigkeiten

Merkmale:

- ca. 4.700 Kfz/24h
- 2-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 7,50 m)
- Busroute
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Gradliniger Straßenverlauf lädt vor allem am östlichen Ortseingang zu überhöhten Geschwindigkeiten ein
- überdimensionierter Knotenpunkt Roxeler Straße/Schenkingstraße
- erhaltenswerter Baumbestand im Seitenraum
- stellenweise Parken in Parkbuchten parallel zur Fahrbahn
- Nutzung: Wohnen

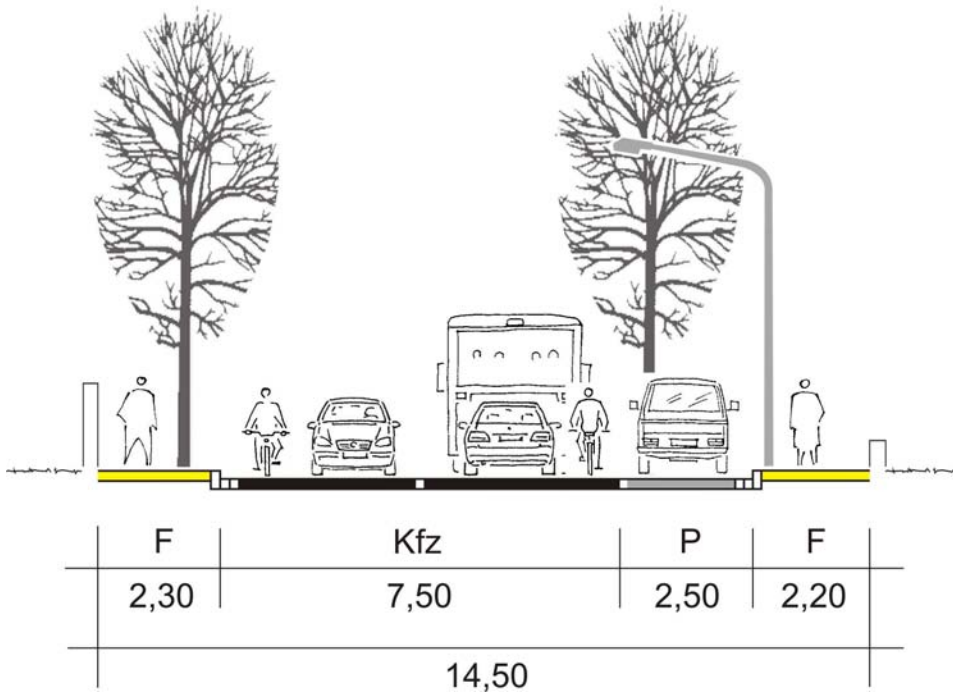


Abb. 70 Bestandsquerschnitt Roxeler Straße

Querschnittvariante:

- Erhalt der Borde zum Schutz des Baumbestandes
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr

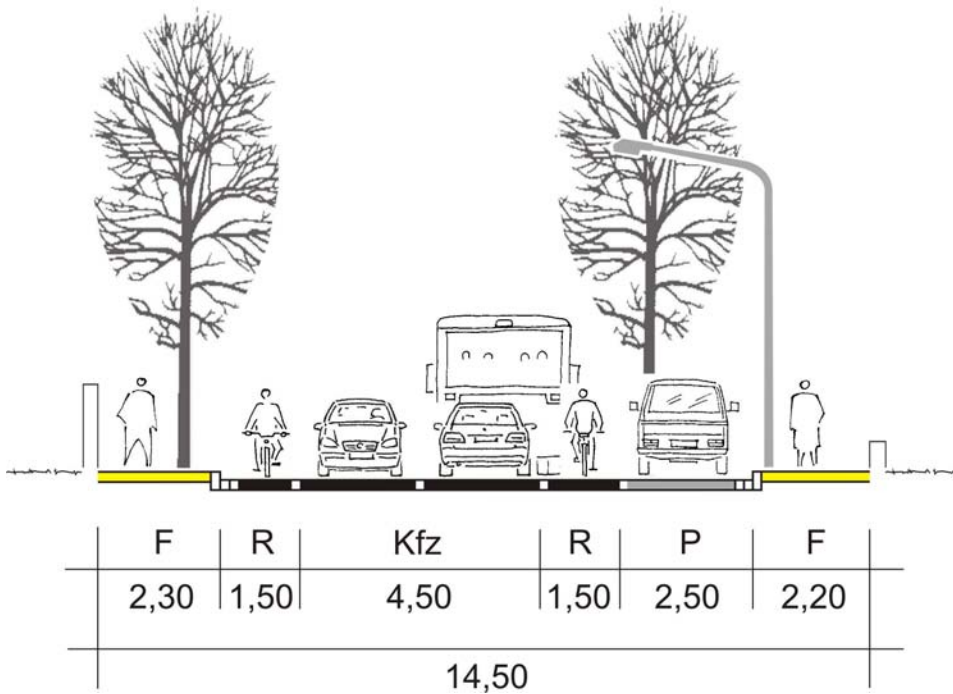


Abb. 71 Querschnittvariante: Markierung von Schutzstreifen

Umgestaltungsvariante 1:

- Ummarkierung des Knotenpunktes Roxeler Straße/Schenkingstraße zu einem Minikreisverkehr (d = 21 m)
- Fußgängerüberwege in allen Zufahrten
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr entlang der Roxeler Straße
- Verlegung des Fußgängerüberweges östlich der Einmündungen Fuldastraße/Humboldtweg aufgrund der stärker nachgefragten Wegebeziehung nach Westen



Abb. 72 Umgestaltungsvariante 1: Markierung eines Minikreisverkehrs am Knotenpunkt Roxeler Straße/Schenkingstraße, Schutzstreifen

Umgestaltungsvariante 2:

- Umbau des Knotenpunktes Roxeler Straße/Schenkingstraße zu einem Minikreisverkehr (d = 18 m), in diesem Zuge Vorziehen der Seitenträume im Knotenpunktbereich
- Fußgängerüberwege in allen Zufahrten
- Fällung von 2 Bäumen erforderlich
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr entlang der Roxeler Straße
- Verlegung des Fußgängerüberweges östlich der Einmündungen Fuldastraße/Humboldtweg aufgrund der stärker nachgefragten Wegebeziehung nach Westen

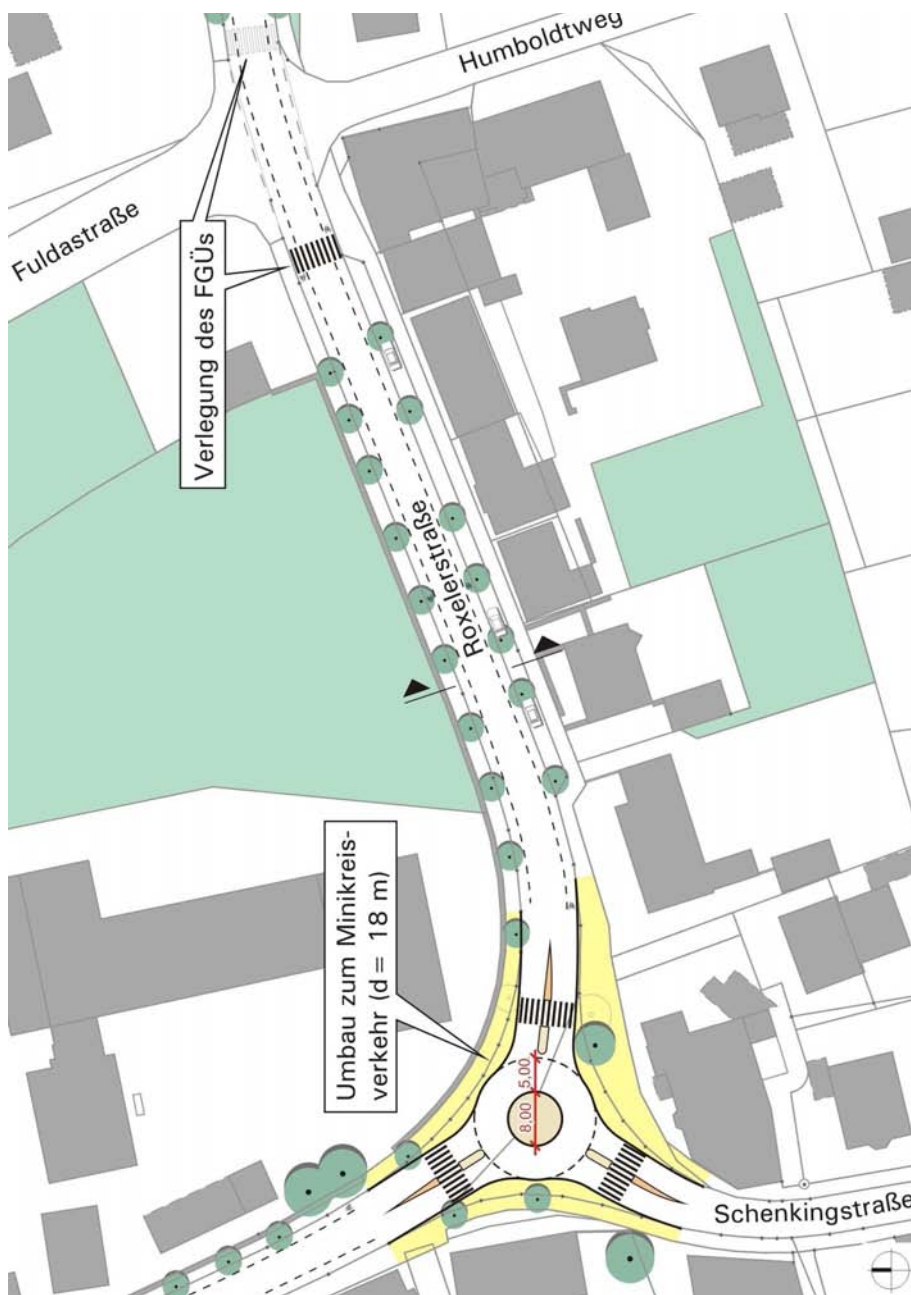


Abb. 73 Umgestaltungsvariante 2: Umbau des Knotenpunktes Roxeler Straße/Schenkingstraße zum Minikreisverkehr, Schutzstreifen

8.4 Darup

Im Ortsteil Darup wird die ehemalige Ortsdurchfahrt (Coesfelder Straße) betrachtet. Die Realisierung der Ortsumgehung Darup ging mit einer signifikanten Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Coesfelder Straße einher. Den daraus resultierenden neuen Nutzungsansprüchen soll möglichst durch eine bedarfsgerechte Umgestaltung entsprochen werden.



Ortseingang von Darup aus Richtung Osten



Übersichtskarte von Darup, rot markiert der betrachtete Straßenzug



Coesfelder Straße auf Höhe der Kirche, Blick Richtung Osten



Coesfelder Straße auf Höhe der Kirche, Blick Richtung Westen

Merkmale:

- ca. 1.500 Kfz/24h
- 2-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 7,00 m) ohne Mittelmarkierung
- Busroute
- landwirtschaftlicher Verkehr
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- schmale Seitenräume im Ortskern (1,40 m)
- bedarfsgesteuerte Fußgängerlichtsignalanlage auf Höhe der Kirche
- gradliniger Straßenverlauf am östlichen Ortseingang lädt zu überhöhten Geschwindigkeiten ein
- Nutzung: Wohnen

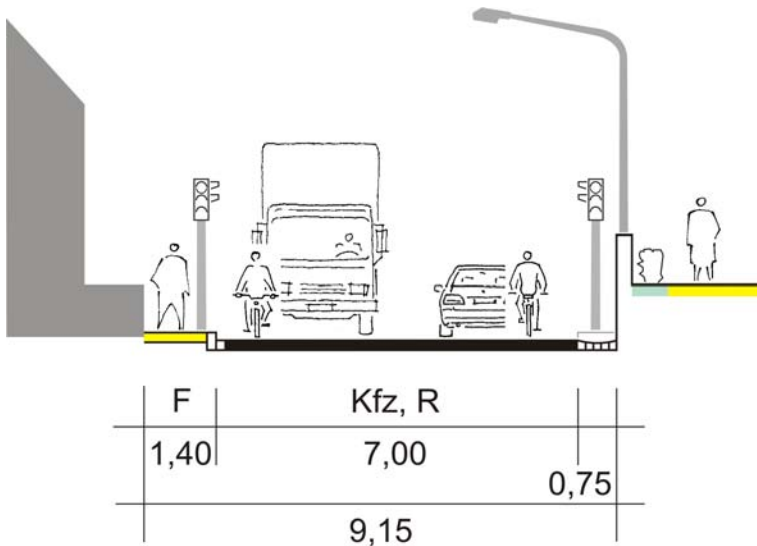


Abb. 74 Bestandsquerschnitt Coesfelder Straße

Querschnittvariante 1:

- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Aufgabe der bedarfsgesteuerten Fußgängerlichtsignalanlage und Einrichtung eines Fußgängerüberweges an dieser Stelle

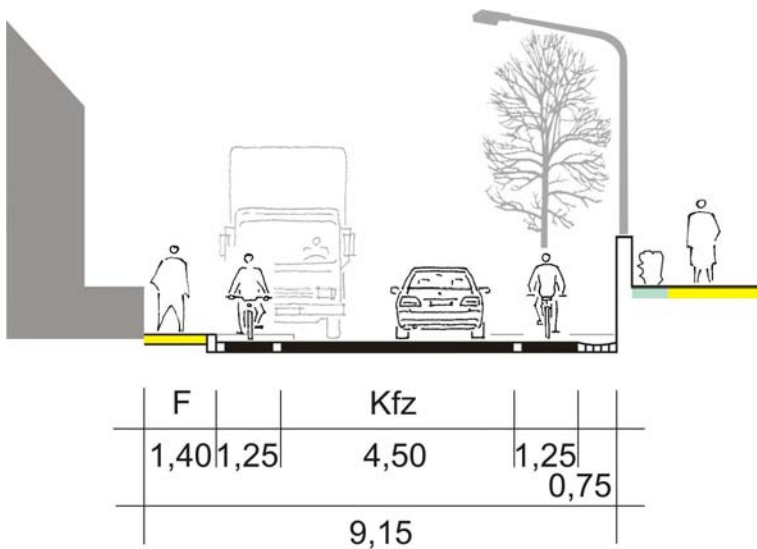


Abb. 75 Querschnittvariante 1: Markierung von Schutzstreifen

Querschnittvariante 2:

- Vorziehen des nördlichen Seitenraumes zur Schaffung eines breiteren Gehweges
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,55 m (Begegnung Pkw/Lkw)
- Baumpflanzung im nördlichen Seitenraum, Schutz der Bäume durch begehbare Baumscheiben
- Radverkehr auf der Fahrbahn

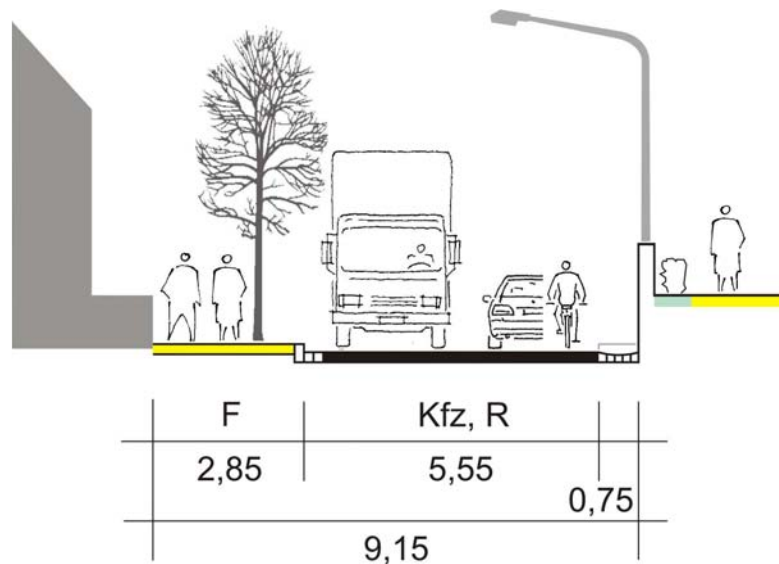


Abb. 76 Querschnittvariante 2: Verbreiterung des Seitenraumes am nördlichen Fahrbahnrand mit Baumpflanzung

Umgestaltungsvariante:

- Umgestaltung des Knotenpunktes Coesfelder Straße/Neuer Weg zu einem Minikreisverkehr (d= 13,00 m)
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Aufgabe der bedarfsgesteuerten Fußgängerlichtsignalanlage auf Höhe der Kirche und Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit vorgezogenen Seitenräumen an der dieser Stelle



Abb. 77 Umgestaltung der Ortsdurchfahrt gemäß Querschnittvariante 1, Minikreisverkehr am Knotenpunkt Coesfelder Straße Neuer Weg