

Vorstellung der Analyseergebnisse

Herr Dipl.-Ing. Strahl (SHP - Ingenieure) stellte die bisherigen Arbeitsergebnisse der Analyse vor. Mit dem Ziel, ein integriertes Verkehrskonzept für die Gemeinde Nottuln zu erarbeiten, wurden relevante Grundlagendaten zum Verkehrsverhalten und zur Gemeindestruktur durch eine Haushaltsbefragung und Verkehrsbefragung ermittelt und ausgewertet. Ferner wurden die heutigen Verkehrsbelastungen in der Gemeinde Nottuln durch Verkehrserhebungen an insgesamt 23 Knotenpunkten ermittelt. Des Weiteren wurden das vorhandene Radverkehrsnetz und das ÖPNV-Angebot betrachtet. Im Folgenden sind die wesentlichen Eckpunkte der bisherigen Analyse für Nottuln aufgeführt.



Verkehrliche Situation

- Die Verkehrsstärken sind in den vergangenen Jahren in vielen Teilen der Gemeinde Nottuln konstant geblieben (Stagnation).
- Die geplante Ortsdurchfahrt führt vermutlich zu einer deutlichen Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt (hoher Anteil Durchgangsverkehr).
- Derzeit besteht eine schlechte ÖPNV-Anbindung an den Bahnhof in Appelhülsen.
- Die Breiten der Radverkehrsanlagen entsprechen z. T. nicht den aktuellen Anforderungen (Aufhebung der Benutzungspflicht). Ferner bestehen für den Alltags- und Freizeitverkehr Netzlücken.

Mobilitätsverhalten (Gemeinde Nottuln)

- Die Gemeinde Nottuln weist einen hohen Motorisierungsgrad auf (nur 3 % der Bewohner haben kein Pkw).
- Die Bewohner der Gemeinde Nottuln bleiben im Alter mit dem Pkw mobil. Der ÖPNV hat kaum Bedeutung für die Generation ab 60 Jahren.
- Fast die Hälfte aller stattfindenden Pkw-Fahrten haben die Verkehrszwecke Freizeit und Versorgung.
- Die Bewohner von Nottuln legen viele Wege allein im Pkw zurück.



Im Anschluss an den Vortrag von Herrn Dipl.-Ing. Strahl kam es zu einer regen Diskussion bezüglich zukünftig zu untersuchender verkehrlicher Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsmengen in den westlichen Wohnquartieren. Diesbezüglich sollen mit Hilfe eines in Auftrag gegebenen Verkehrsmodells sinnvolle Netzergänzungen zur Entlastung des Oberstockumer Wegs überprüft werden. Zum Zeitpunkt der Ortsteilwerkstatt konnten aber dahingehend noch keine Aussagen getroffen werden, da sich der Bearbeitungsstand des Verkehrskonzeptes noch im Stadium der Analyse befand und alternative Erschließungsvarianten derzeit untersucht werden. Ferner musste die Ankündigung von einem veröffentlichten fertiggestellten Verkehrskonzept im Internet dementiert werden. Die Sorgen und Anregungen seitens der Bewohner der westlichen Quartiere sollen im Verkehrskonzept ausreichend berücksichtigt werden, weshalb die Ortsteilwerkstatt seitens der Gemeinde Nottuln und des Verkehrsplanungsbüros SHPI - Ingenieure als überaus wichtig angesehen wurde. Nach anfäng-



licher Skepsis und reger Diskussion konnte es dennoch in die Themenfindung gehen, die zeigte, dass es durchaus weiteren Handlungsbedarf in Nottuln gibt.

Themenfindung

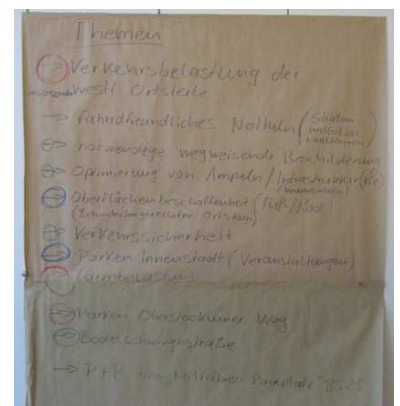
Bei der Themenfindung wurden allgemeine Problempunkte zusammengefasst, die im Rahmen der Gruppenphase ausführlich diskutiert wurden. Dabei wurden vor allem folgende Problempunkte angesprochen:

- Verkehrsbelastung der westlichen Wohnquartiere
- fahrradfreundliches Nottuln
- notwendige Beschilderung („Schilderwald“)
- Optimierung von Lichtsignalanlagen und der vorhandenen Infrastruktur
- Verkehrssicherheit
- Parken in der Innenstadt (bei Veranstaltungen)
- Oberflächenbeschaffenheit für Fußgänger und Radfahrer im Ortskern (behindertengerechter Ortskern)
- Lärmbelastung
- Parken im Oberstockumer Weg
- Bodenschwingstraße
- P + R Parkplatz („Mitfahrer-Parkplatz“ an der B 525)



Gruppenphase

Aufgrund der Gruppengröße und der teilweise ortsspezifischen Problematiken wurden die Themen in zwei Gruppen diskutiert. Die erste Gruppe mit etwa 20 Personen diskutierte die Themen: Verkehrsbelastung der westlichen Ortsteile unter Berücksichtigung der Lärmbelastung sowie des Parkens im Oberstockumer Weg. Hingegen diskutierte die zweite Gruppe mit etwa fünf Personen die allgemein auf Nottuln bezogenen Themen, wie z. B. Verkehrssicherheit, Optimierung von Lichtsignalanlagen, fahrradfreundliches Nottuln, notwendige Beschilderung sowie Parken in der Innenstadt und Oberflächenbeschaffenheit von Fuß und Radwegen.

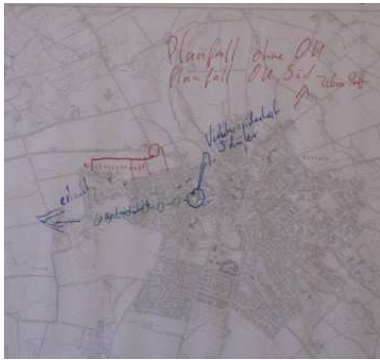


Die erarbeiteten Ergebnisse aus den beiden Gruppen wurden in einem Endplenum vor allen Teilnehmern der Ortsteilwerkstatt zusammenfassend vorgestellt. Die Ergebnisse konnten somit abschließend von allen Teilnehmern kommentiert und nochmals kurz diskutiert werden.

Thematik Verkehrsbelastung der westlichen Ortsteile

- Die Öffnung der ehemaligen Baustraße für das Baugebiet Fasanenfeld wird zur verkehrlichen Entlastung des Oberstockumer Wegs seitens der Bewohner kritisch gesehen.
- Der Durchgangsverkehr entlang des Oberstockumer Wegs wird als zu hoch empfunden. Ferner wird ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau



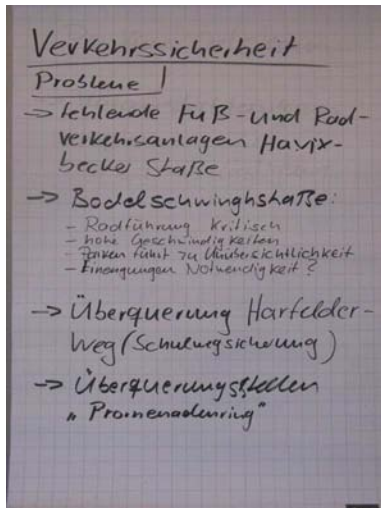


wahrgenommen, das zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit führt.

- Zur Entlastung des Oberstockumer Wegs wurde eine Variante zur Netzergänzung (Anschluss an die B 525 mit einem Kreisverkehr) seitens der Bewohner vorgeschlagen.
- Der Knotenpunkt Oberstockumer Weg/Auf dem Esche ruft Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern hervor, die eine deutliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nach sich ziehen.

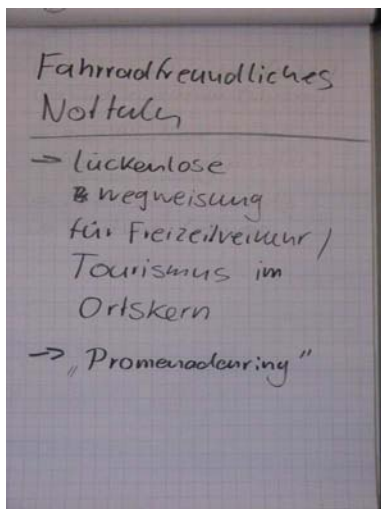
Thematik Verkehrssicherheit

- In der Havixbecker Straße sind geeignete Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen vorzusehen.
- In der Bodelschwinghstraße wird die Radverkehrsführung und das zu hohe Geschwindigkeitsniveau als kritisch beurteilt. Ferner trägt das Parken am Fahrbahnrand zur Unübersichtlichkeit bei und führt somit zu Konflikten zwischen dem fließenden Verkehr und den Umfeldnutzungen. Vorhandene Einengungen sind hinsichtlich der Lage zu überprüfen. Ggf. sollten weitere Einengungen im Bereich Bodelschwinghstraße vorgesehen werden.
- Zur Schulwegsicherung sollten im Bereich des Harfelder Wegs Überquerungshilfen eingesetzt werden.
- Weitere Überquerungshilfen sind im Zuge des hier bezeichneten „Promenadenrings“ vorzusehen. Der Promenadenring stellt eine Freizeitroute für den Rad- und Fußgängerverkehr durch alle Quartiere von Nottuln dar, der in Teilen bereits besteht und als zukünftiges Freizeitpotenzial weiter gefördert werden sollte.



Thematik Optimierung der Lichtsignalanlagen und der Infrastruktur

- Zur Optimierung des Verkehrsablaufs sollte eine Überprüfung hinsichtlich einer Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang der Ortsdurchfahrt (B525) erfolgen.
- Die Regelung der Lichtsignalanlagen sollte in Abhängigkeit des Bedarfs erfolgen. Insbesondere wurde hinterfragt, ob Maßnahmen zur Schulwegsicherung auch außerhalb der Schulzeiten sinnvoll sind, um Fußgänger dauerhaft zu schützen.
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Wohnquartieren werden grundsätzlich als positiv erachtet, jedoch sollen unnötige und verkehrsbehindernde Einbauten, von denen keine Verkehrsberuhigung ausgeht, vermieden werden. Angesprochen wurden vor allem unnötige Verkehrsinseln (die nicht umfahren werden), falsch platzierte Einengungen und Betonringe in den Wohnstraßen.
- Ferner wurde auch die zum Teil schlechte Oberflächenbeschaffenheit für den Kfz-Verkehr angesprochen.

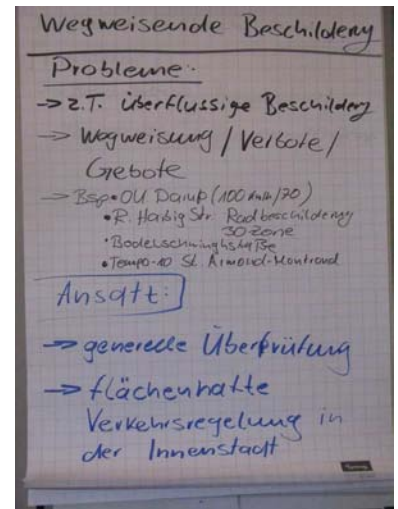


Thematik fahrradfreundliches Nottuln

- Die Wegweisung für den Freizeit- bzw. Tourismusradverkehr im Ortskern ist lückenhaft und sollte daher verbessert werden.
- Zur Förderung des Freizeitverkehrs sollte der vorab angesprochene „Promenadenring“ stärker fokussiert werden.

Thematik Beschilderung

- Teile der heutigen Beschilderung in Nottuln werden als überflüssig empfunden. Dies betrifft insbesondere die Aufstellung von Geboten und Verboten. Als ein Beispiel wurde die Beschilderung von Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen benannt.
- Im Ortskern von Nottuln wird die vielfältige und zahlreiche Beschilderung hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kritisiert. Die Durchmischung von Tempo-30 und Tempo-10-Zonen führen zu Verwirrungen. Ferner sind die Vorfahrtsregelungen zum Teil unklar (Rechts-vor-Links Regelung an abgesenkten und nicht abgesenkten Einmündungen).



Thematik Parken im Ortskern

- Die Haushaltsbefragung und die Erhebung des Parkraumangebots bzw. der stichprobenartigen Auslastung zeigen, dass im Ortskern grundsätzlich ein ausreichendes Parkraumangebot besteht. Lediglich bei Veranstaltungen kommt es zu Kapazitätsengpässen, die mit Einschränkungen verbunden sind. Diese Ergebnisse wurden von den Bürgern anerkannt.

Thematik Oberflächenbeschaffenheit im Ortskern

- Im Ortskern sollten die Gehwege besser unterhalten werden. Derzeit führt das zum Teil stark unebene Kopfsteinpflaster zu Problemen für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Begeh- bzw. Befahrbarkeit der Gehwege mit Rollatoren und Rollstühlen stellt sich zum Teil problematisch dar. Dabei soll das Kopfsteinpflaster grundsätzlich erhalten bleiben, jedoch kontinuierlich unterhalten werden.



Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Im Rahmen des Endplenums wurden die einzelnen Themenschwerpunkte und Ergebnisse mit allen Teilnehmern der Ortsteilwerkstatt diskutiert. Dabei kam es insbesondere bezüglich der Erschließung der westlichen Wohnquartiere nochmals zu einer kurzen Diskussion. Herr Wilbrand und Herr Strahl nahmen die wiederholten Anregungen und Sorgen der Bewohner auf. Genaue Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen einzelner Maßnahmen können jedoch erst nach der Fertigstellung des Verkehrsmodells gemacht werden.

Herr Wilbrand und Herr Strahl bedankten sich bei den Bewohnern von Nottuln für die Teilnahme an der Ortsteilwerkstatt und für die vielen Anregungen. Problempunkte bzw. Sorgen der Bewohner konnten nicht nur gegenüber dem Planungsbüro SHP -Ingenieure, sondern auch gegenüber den Vertretern der Gemeinde zur Sprache gebracht werden. Im Anschluss der Ortsteilwerkstätten werden die gewonnenen Erkenntnisse durch das Planungsbüro SHP-Ingenieure überprüft und zum Teil in das Verkehrskonzept eingearbeitet. Punktuelle Probleme und Lösungsansätze sollen dabei nicht verworfen, sondern der Gemeinde zur Überprüfung und weiteren Bearbeitung vorgelegt werden.



Im Anschluss an die Ortsteilwerkstätten gilt es, entsprechende Handlungskonzepte für die jeweiligen Verkehrsarten zu entwickeln, die zu einer langfristigen und nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation in der Gemeinde Nottuln beitragen.

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall PA „Analyse 2010“



Abb. 88 Verkehrsbelastungen für die Analyse 2010 im Umfeld von Nottuln [Kfz/24h]

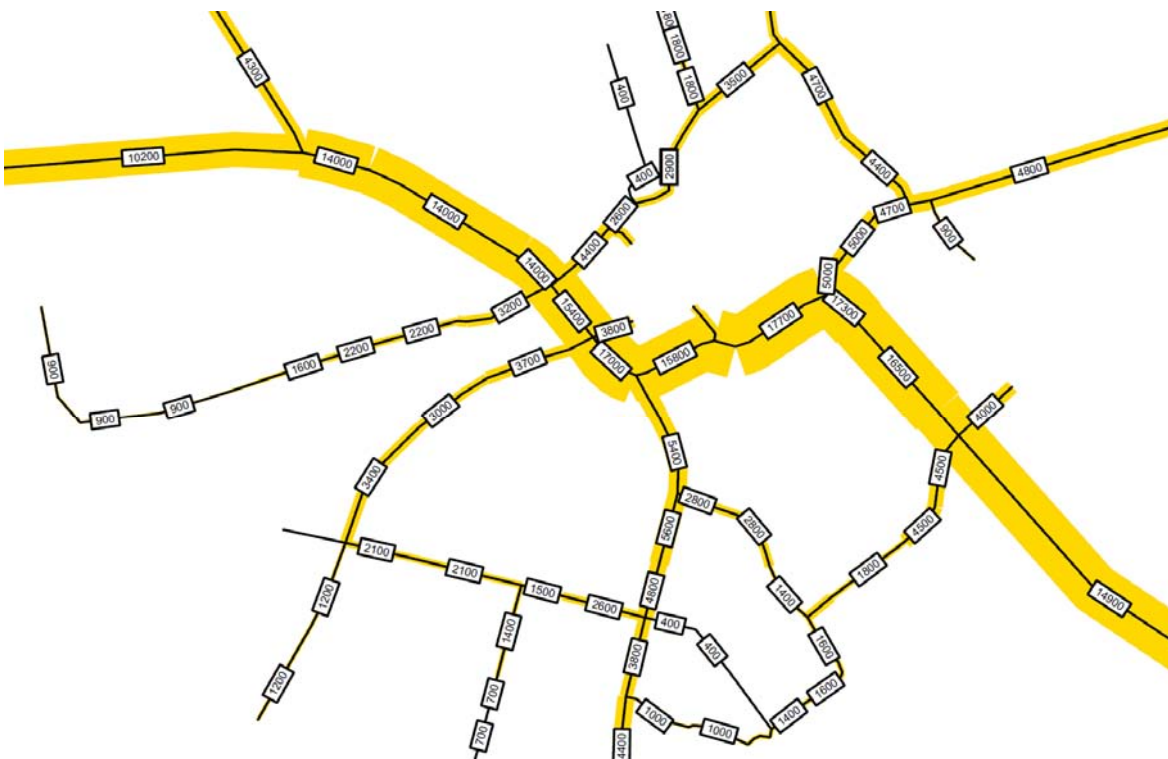


Abb. 89 Verkehrsbelastungen für die Analyse 2010 im Kernbereich von Nottuln [Kfz/24h]

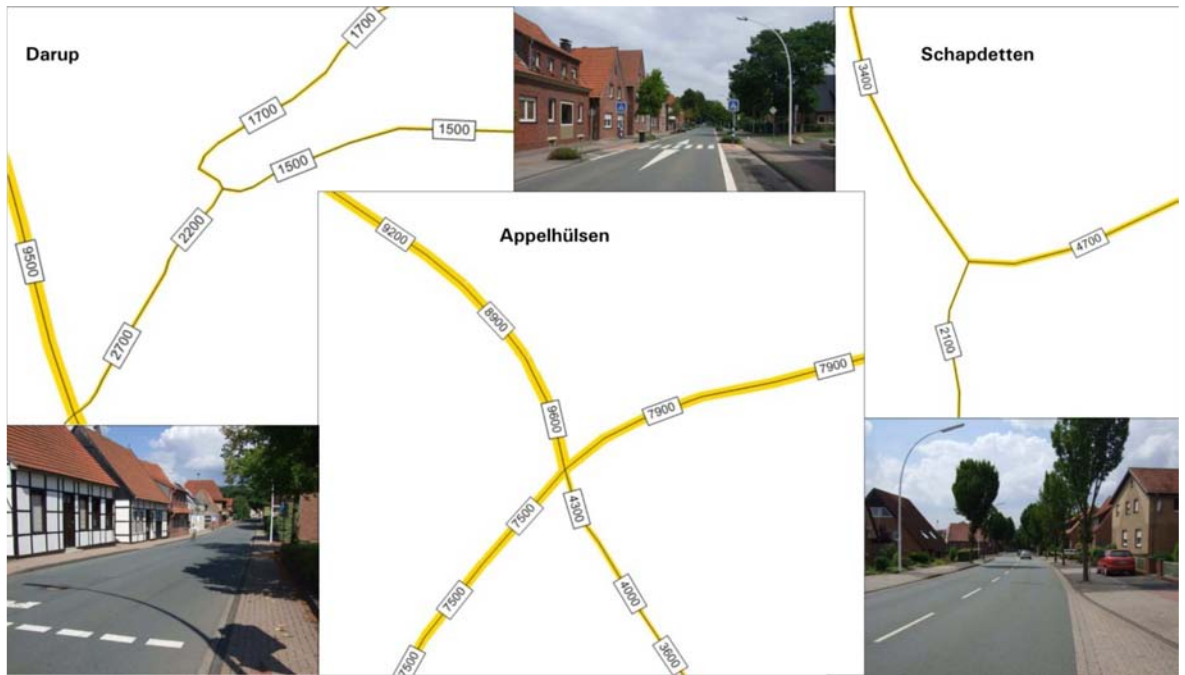


Abb. 90 Analyseverkehrsbelastungen 2010 in den Ortsteilen Darup, Schapdetten und Appelhülsen [Kfz/24]

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall PO „Nullfall“

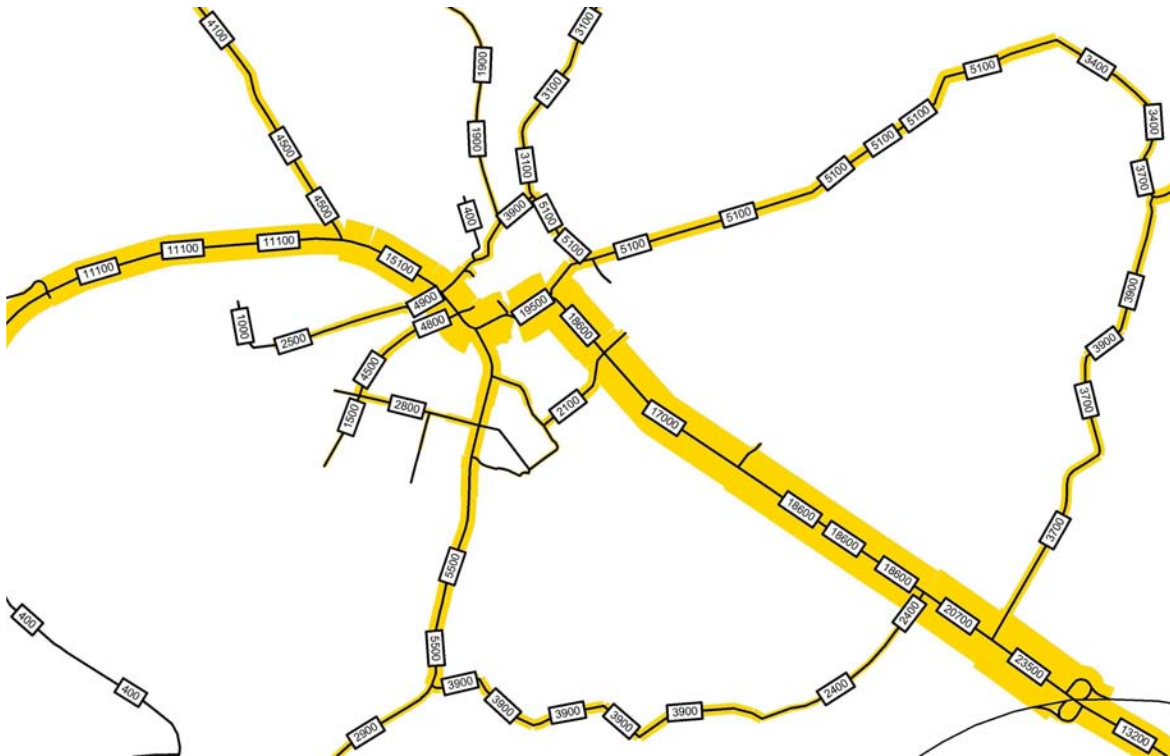


Abb. 91 Verkehrsbelastungen im Umfeld von Nottuln für den Planfall PO [Kfz/24h]

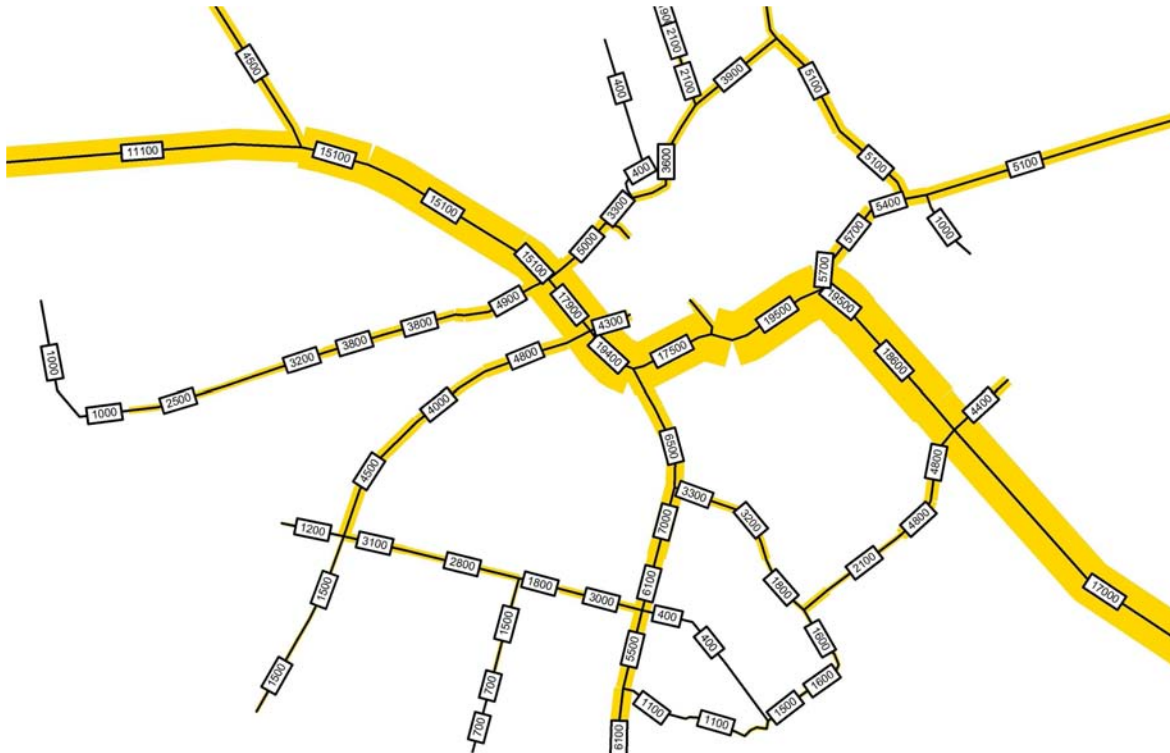


Abb. 92 Verkehrsbelastungen im Kernbereich von Nottuln für den Planfall PO [Kfz/24h]

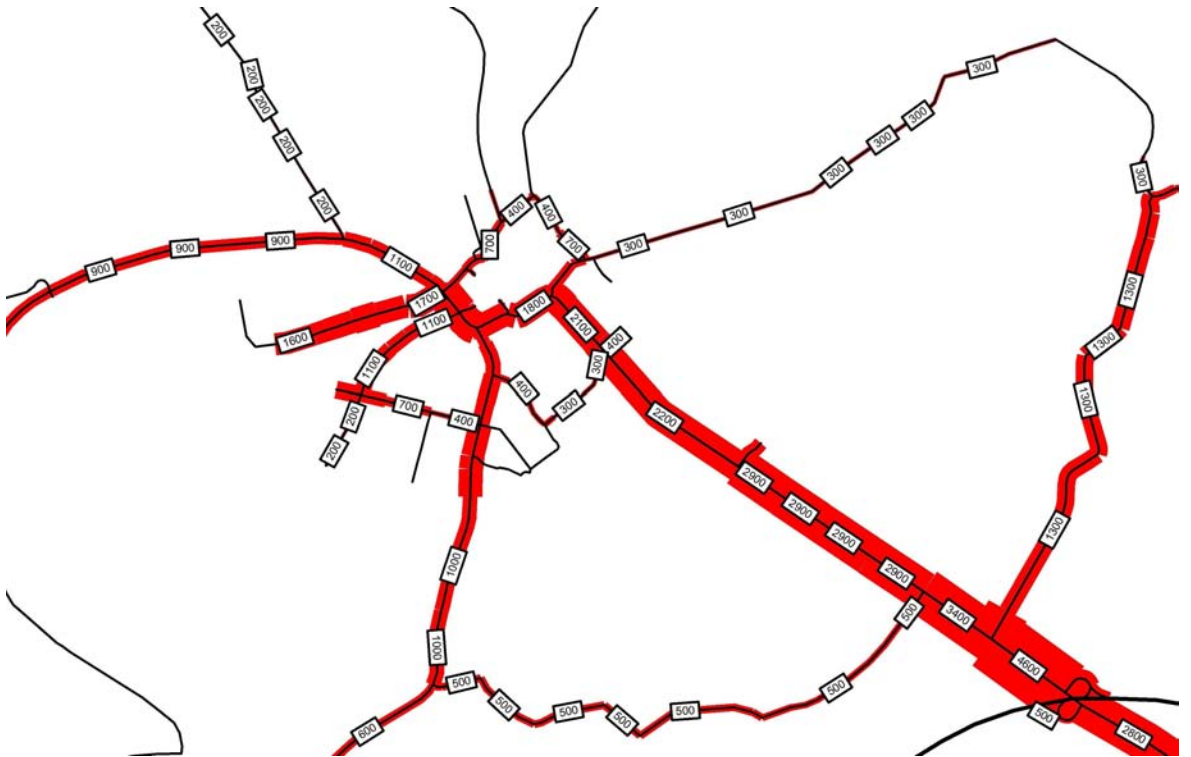


Abb. 93 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Umfeld von Nottuln für den Planfall PO [Kfz/24h]

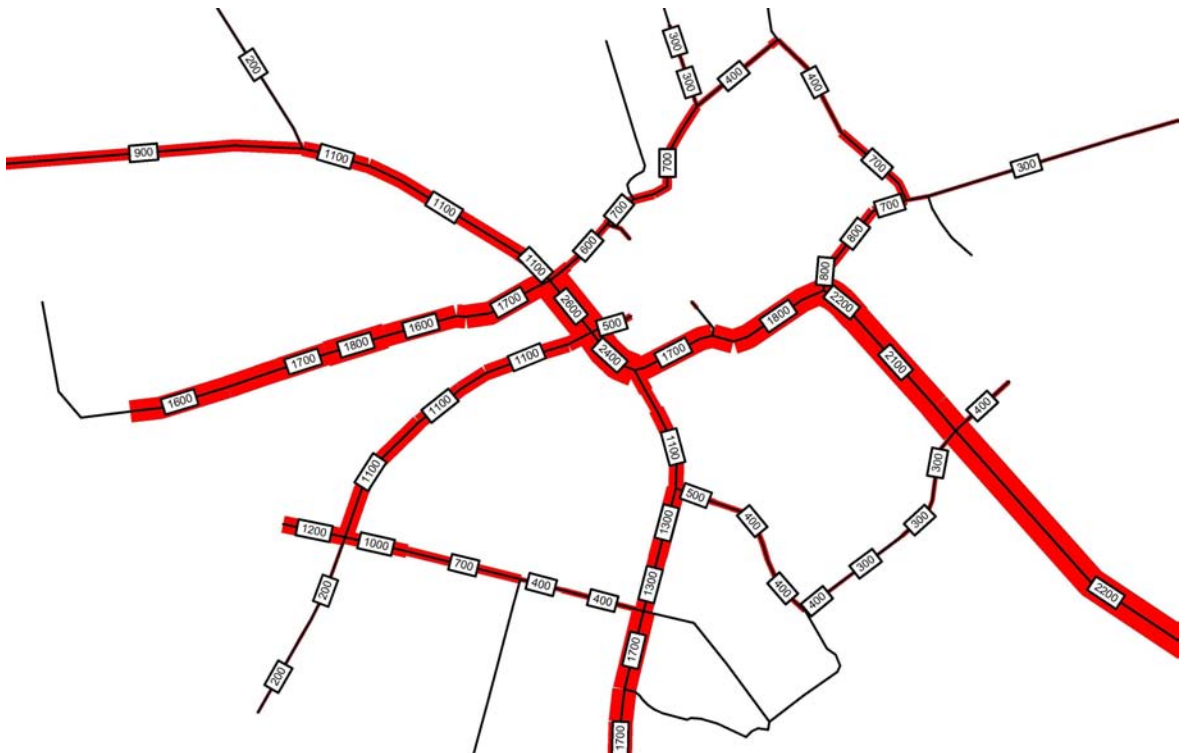


Abb. 94 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Kernbereich von Nottuln für den Planfall PO [Kfz/24h]



Abb. 95 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken in den Ortsteilen Darup, Schapdetten und Appelhülsen [Kfz/24]

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall P1 „Nullfall mit Ortsumgehung Nottuln“

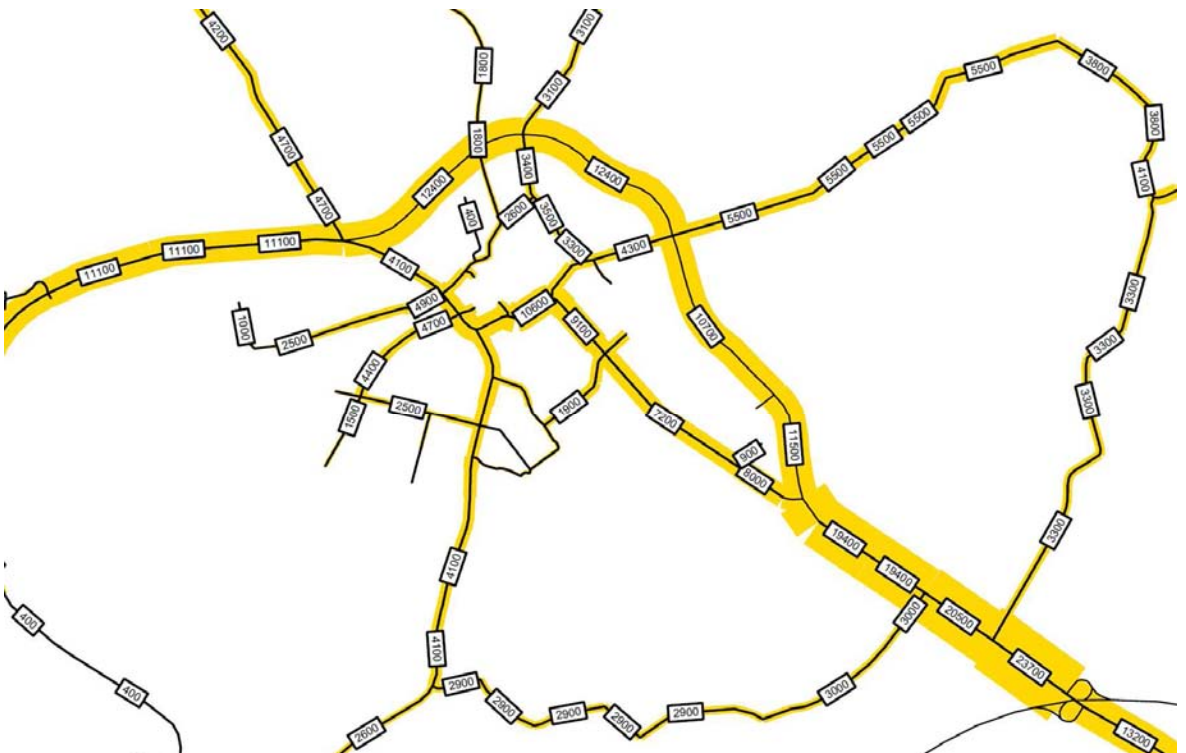


Abb. 96 Verkehrsbelastungen im Umfeld von Nottuln für den Planfall P1 [Kfz/24h]

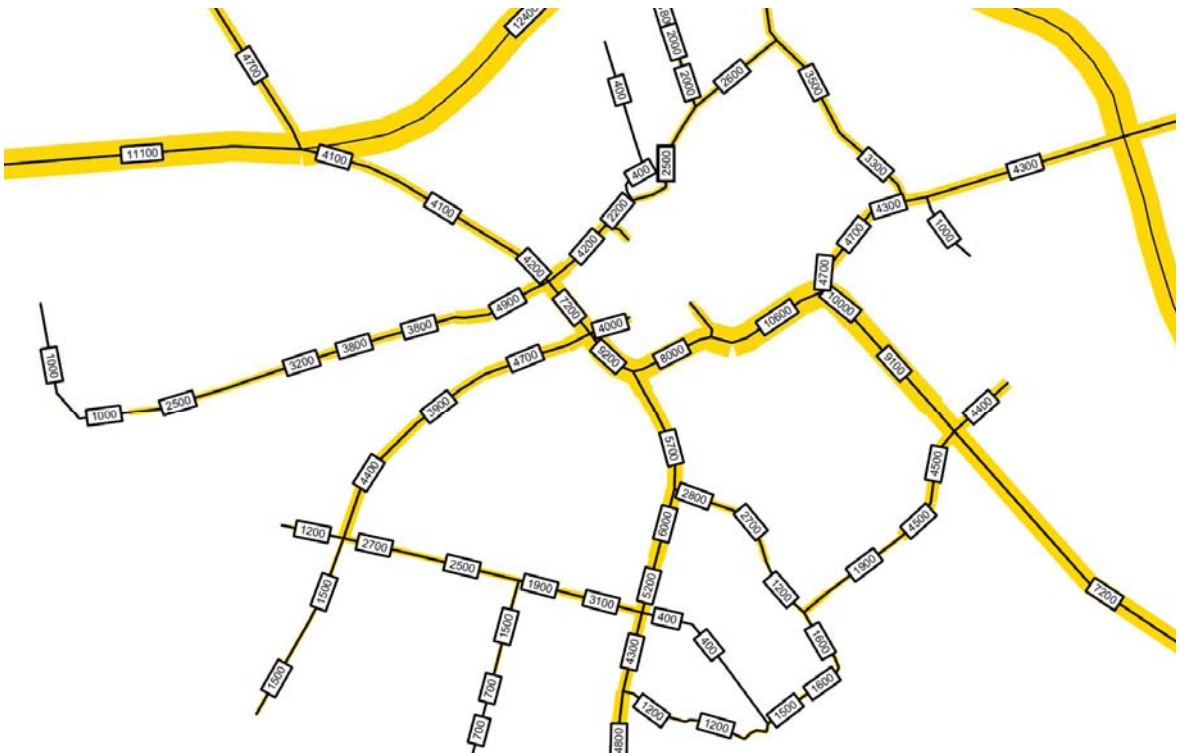


Abb. 97 Verkehrsbelastungen im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P1 [Kfz/24h]

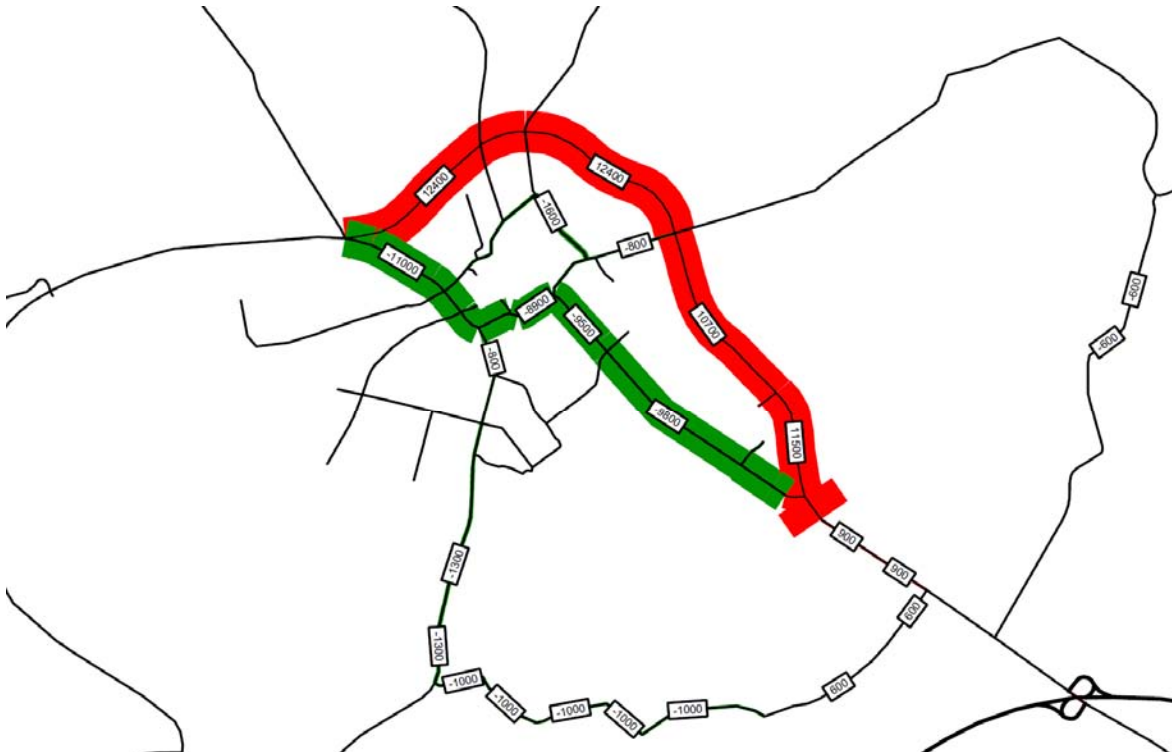


Abb. 98 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Umfeld von Nottuln für den Planfall P1 [Kfz/24h]

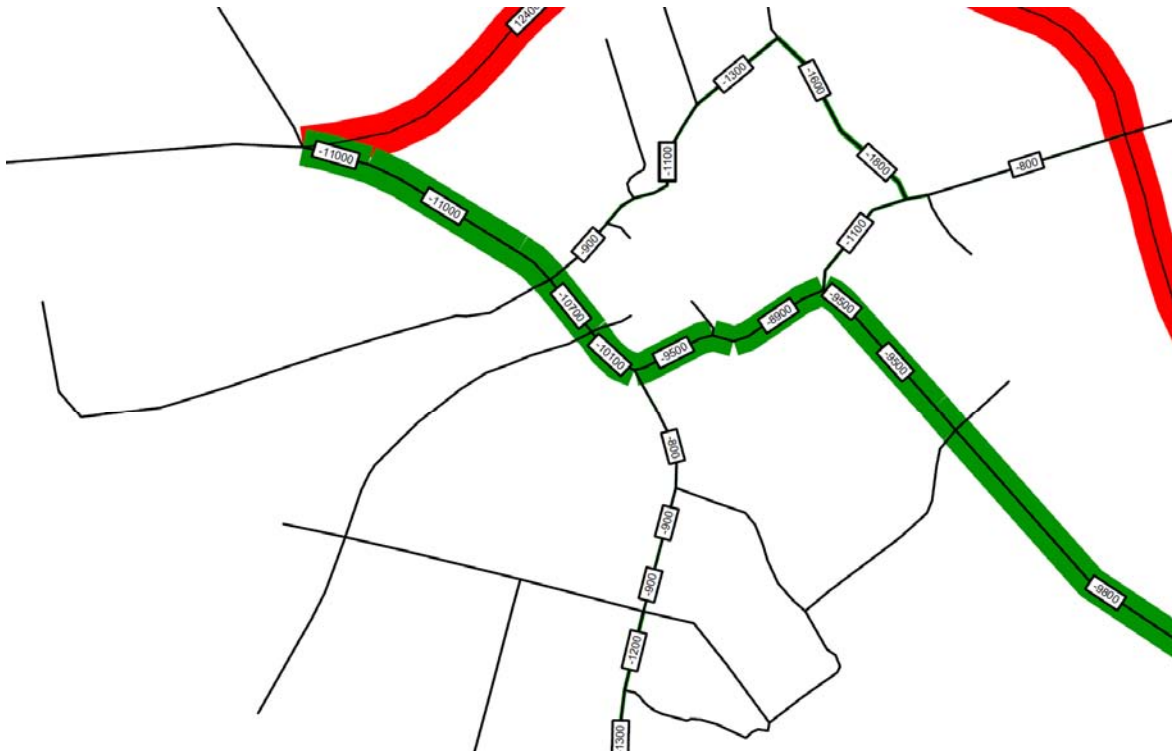


Abb. 99 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P1 [Kfz/24h]

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall P2 „Entlastung der westlichen Wohnquartiere“

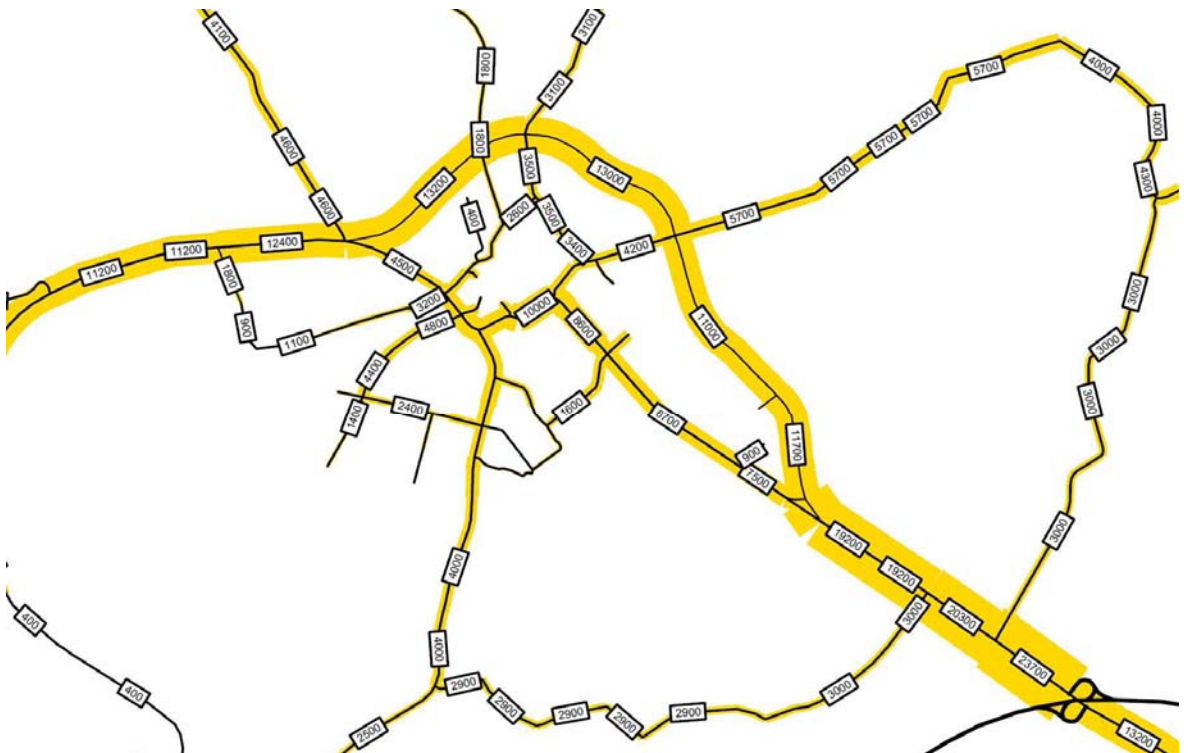


Abb. 100 Verkehrsbelastungen im Umfeld von Nottuln für den Planfall P2 [Kfz/24h]

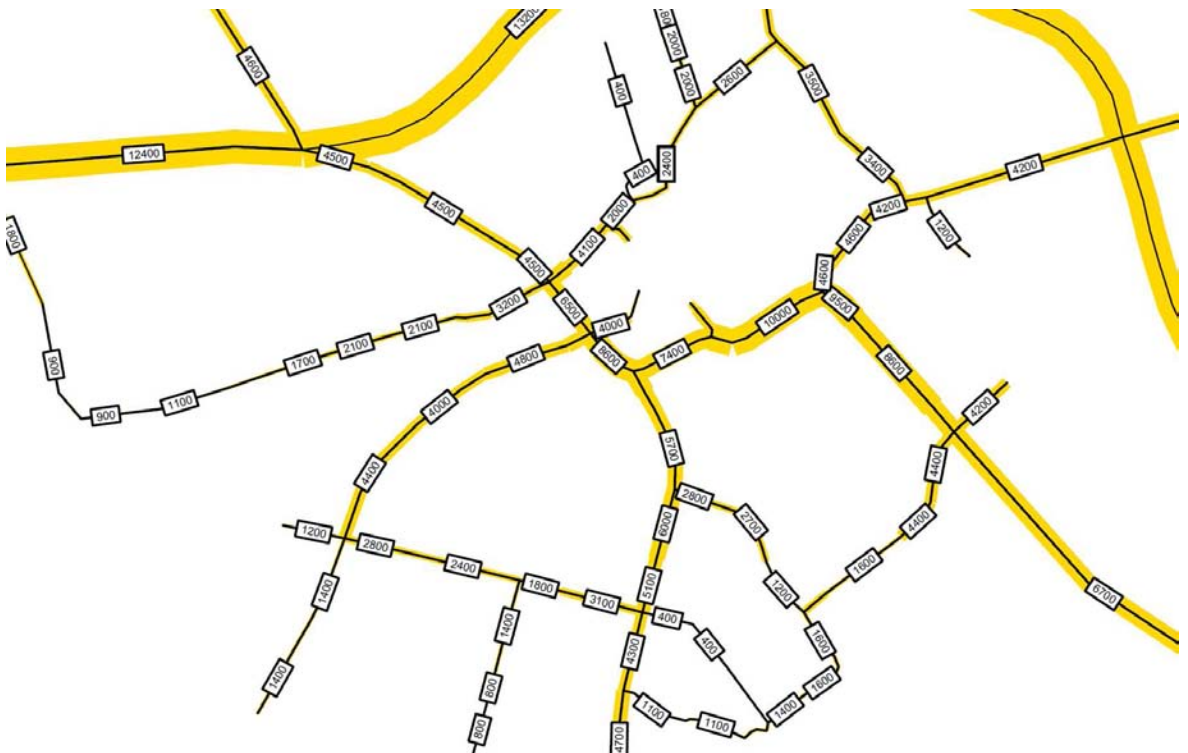


Abb. 101 Verkehrsbelastungen im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P2 [Kfz/24h]

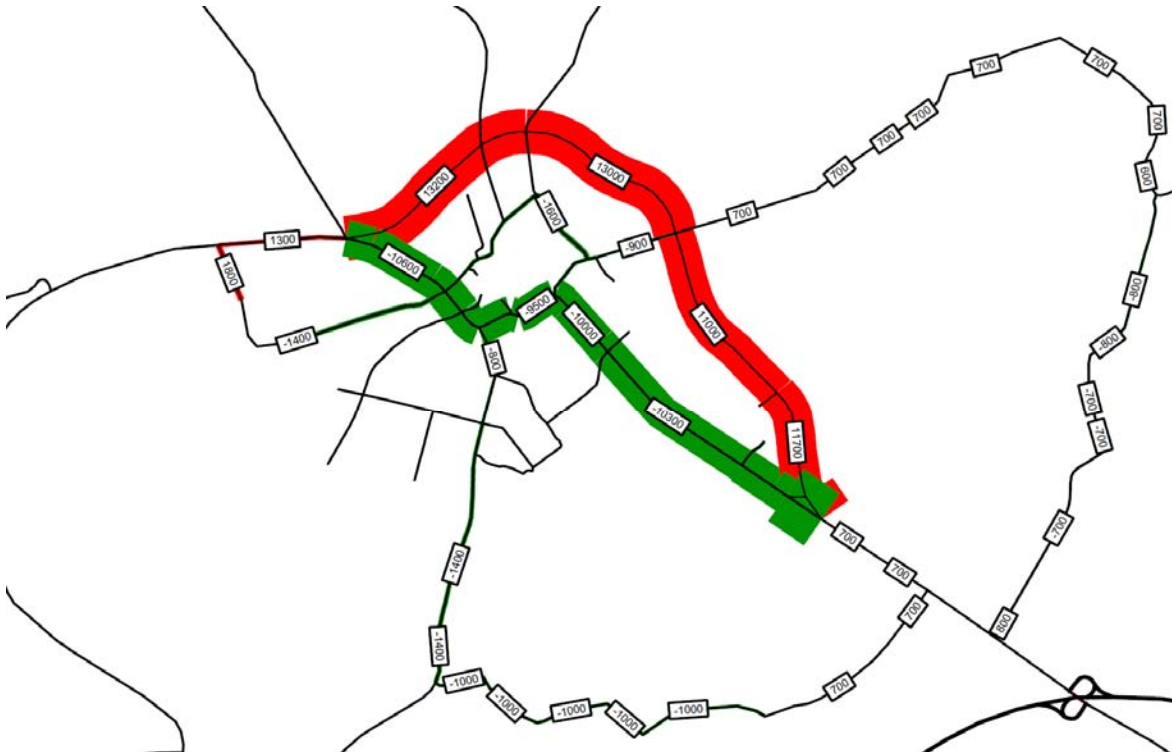


Abb. 102 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Umfeld von Nottuln für den Planfall P2 [Kfz/24h]

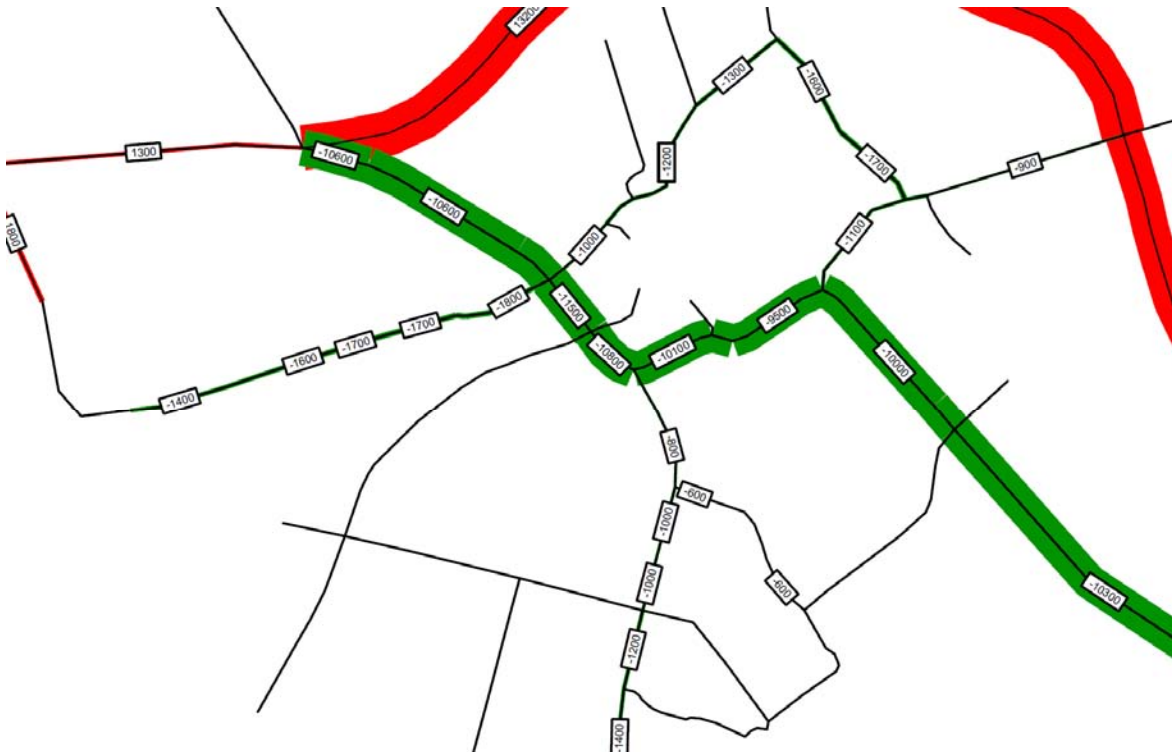


Abb. 103 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P2 [Kfz/24h]

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall P2.1 „Entlastung der westlichen Wohnquartiere“

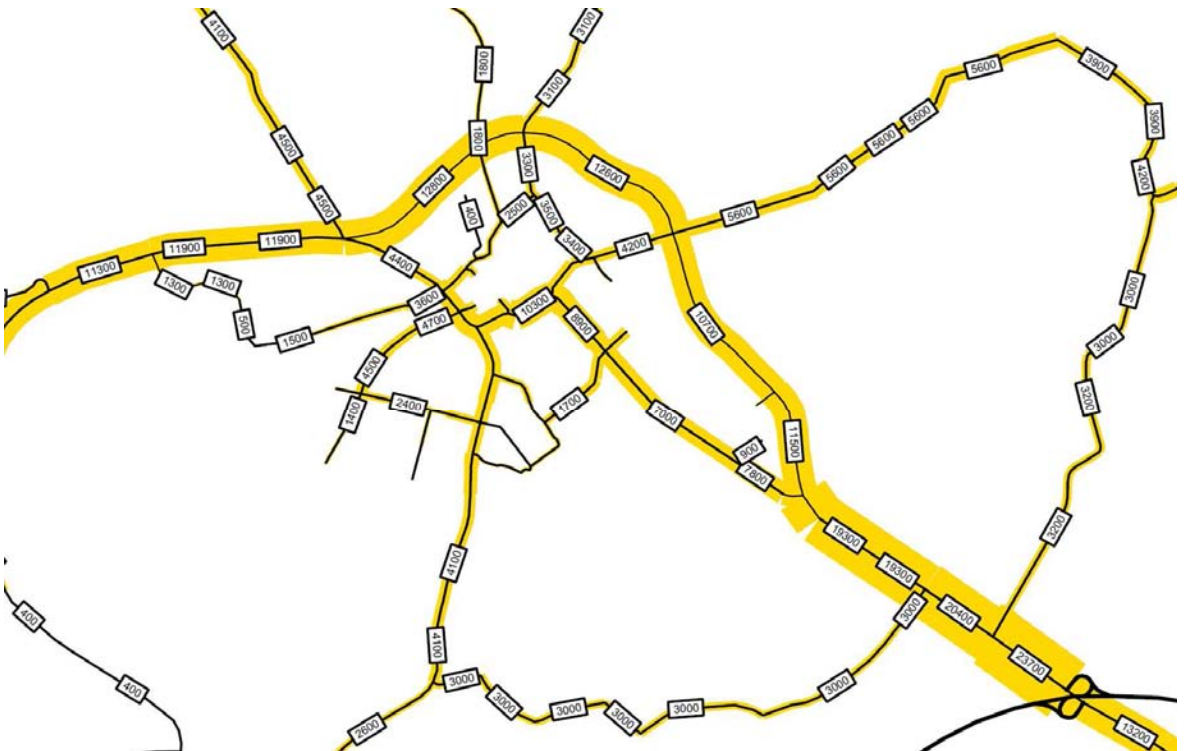


Abb. 104 Verkehrsbelastungen im Umfeld von Nottuln für den Planfall P2.1 [Kfz/24h]

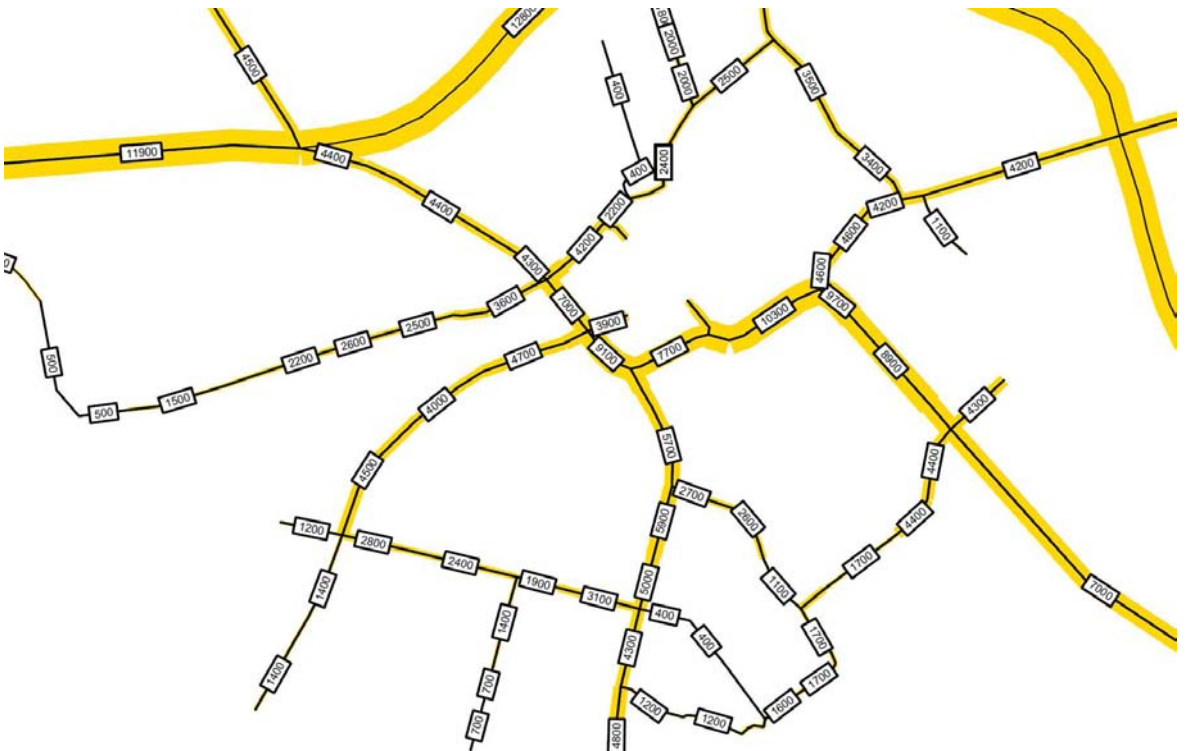


Abb. 105 Verkehrsbelastungen im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P2.1 [Kfz/24h]

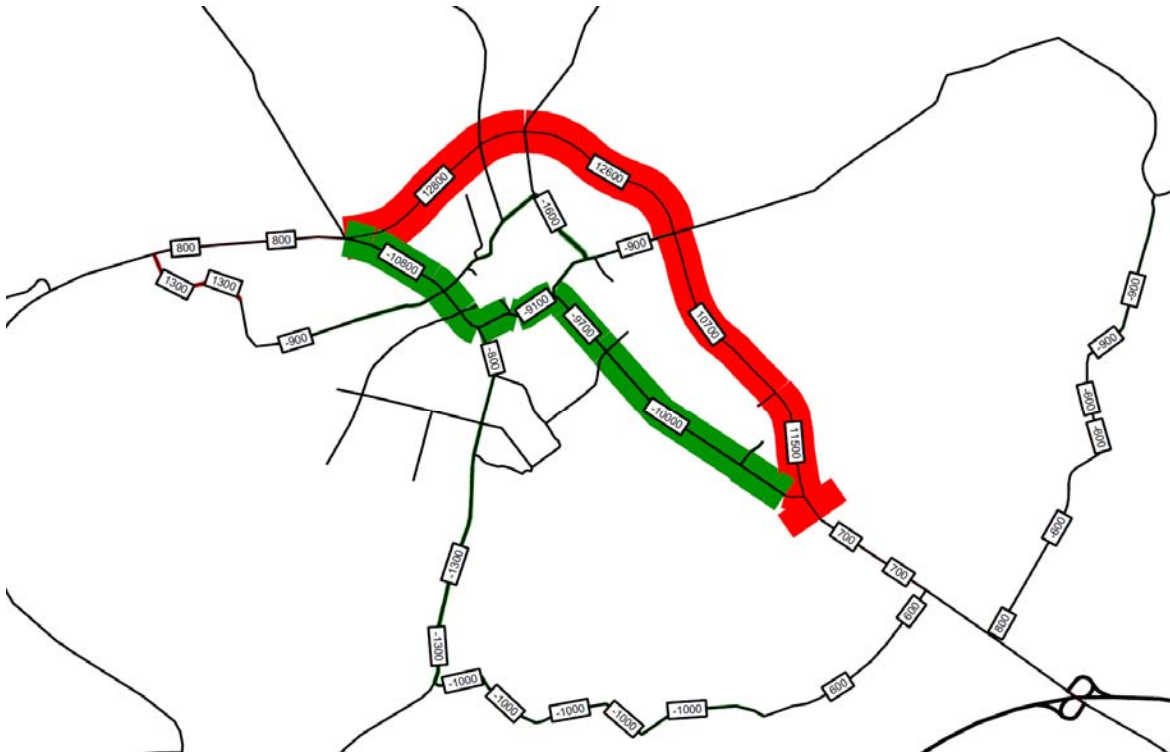


Abb. 106 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Umfeld von Nottuln für den Planfall P2.1 [Kfz/24h]

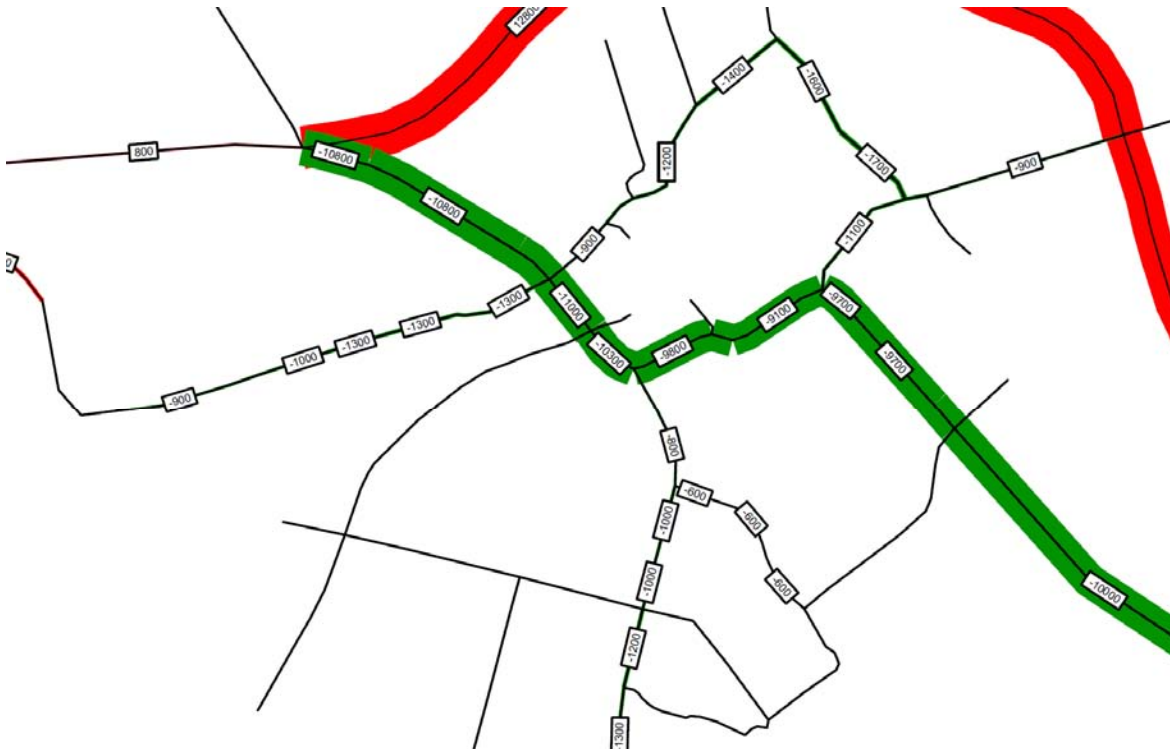


Abb. 107 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P2.1 [Kfz/24h]

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall P2.1 „Entlastung der westlichen Wohnquartiere“

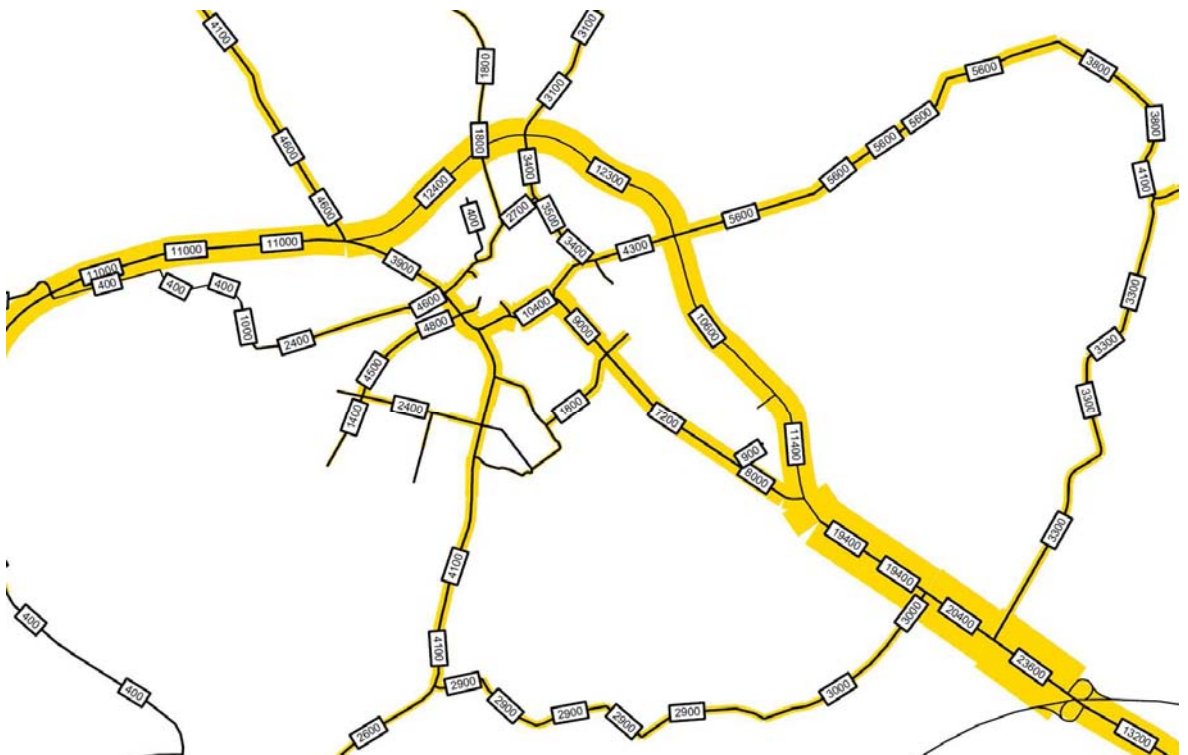


Abb. 108 Verkehrsbelastungen im Umfeld von Nottuln für den Planfall P2.2 [Kfz/24h]

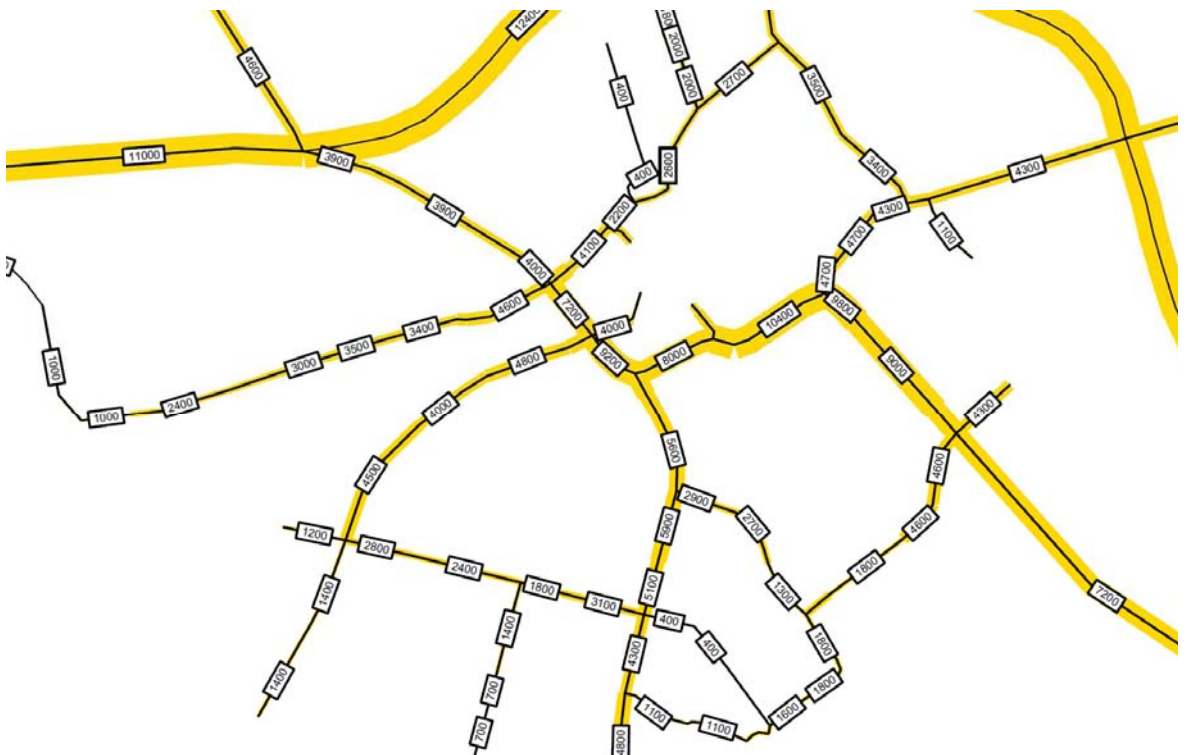


Abb. 109 Verkehrsbelastungen im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P2.1 [Kfz/24h]

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall P3 „Netzerganzung West“



Abb. 112 Verkehrsbelastungen im Umfeld von Nottuln fur den Planfall P3 [Kfz/24h]

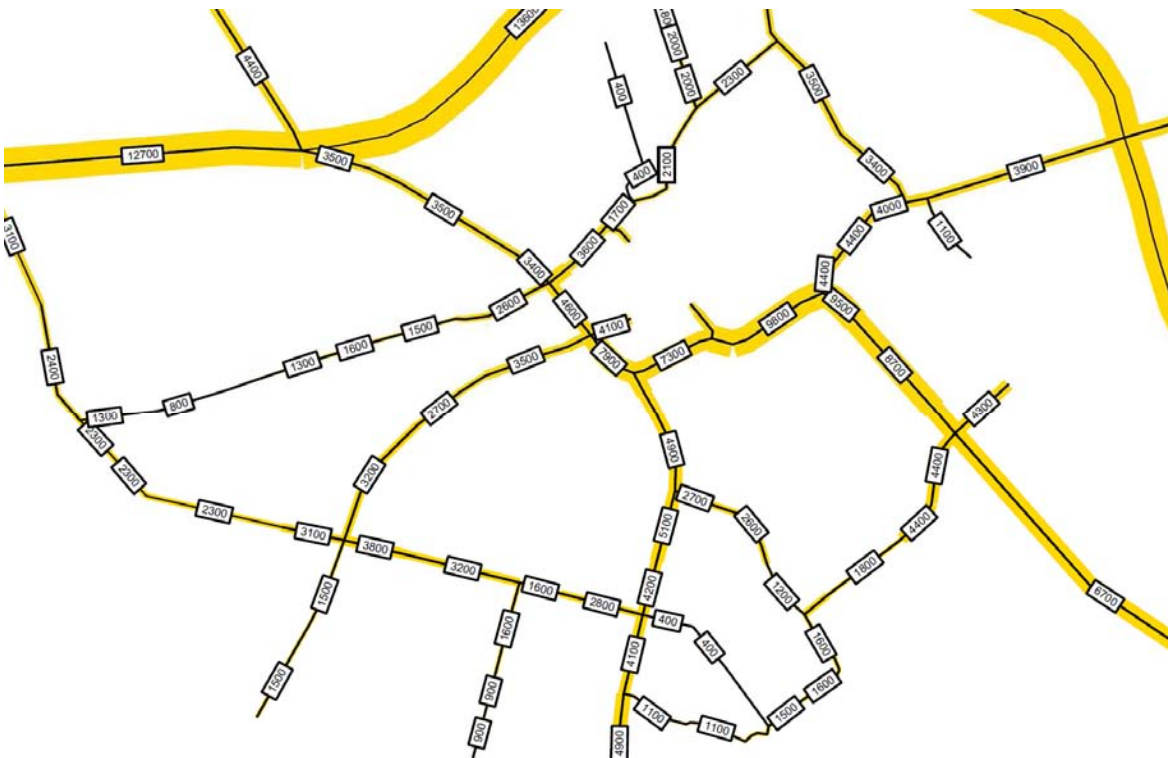


Abb. 113 Verkehrsbelastungen im Kernbereich von Nottuln fur den Planfall P3 [Kfz/24h]

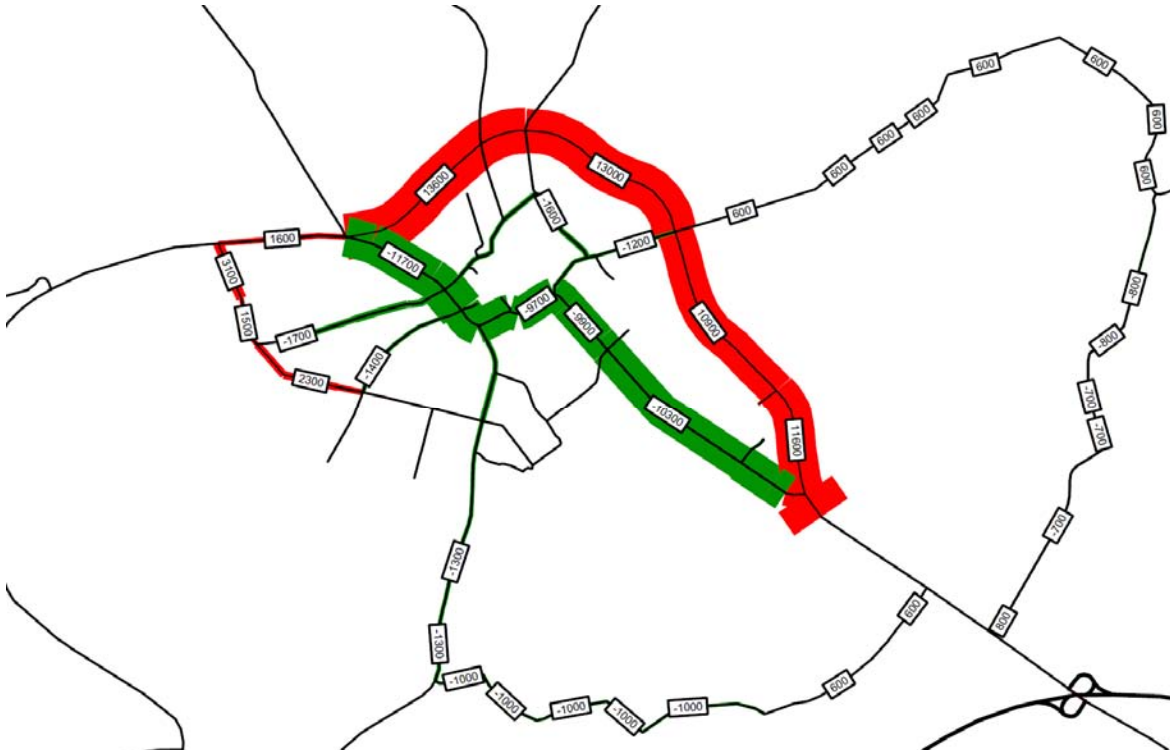


Abb. 114 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Umfeld von Nottuln für den Planfall P3 [Kfz/24h]

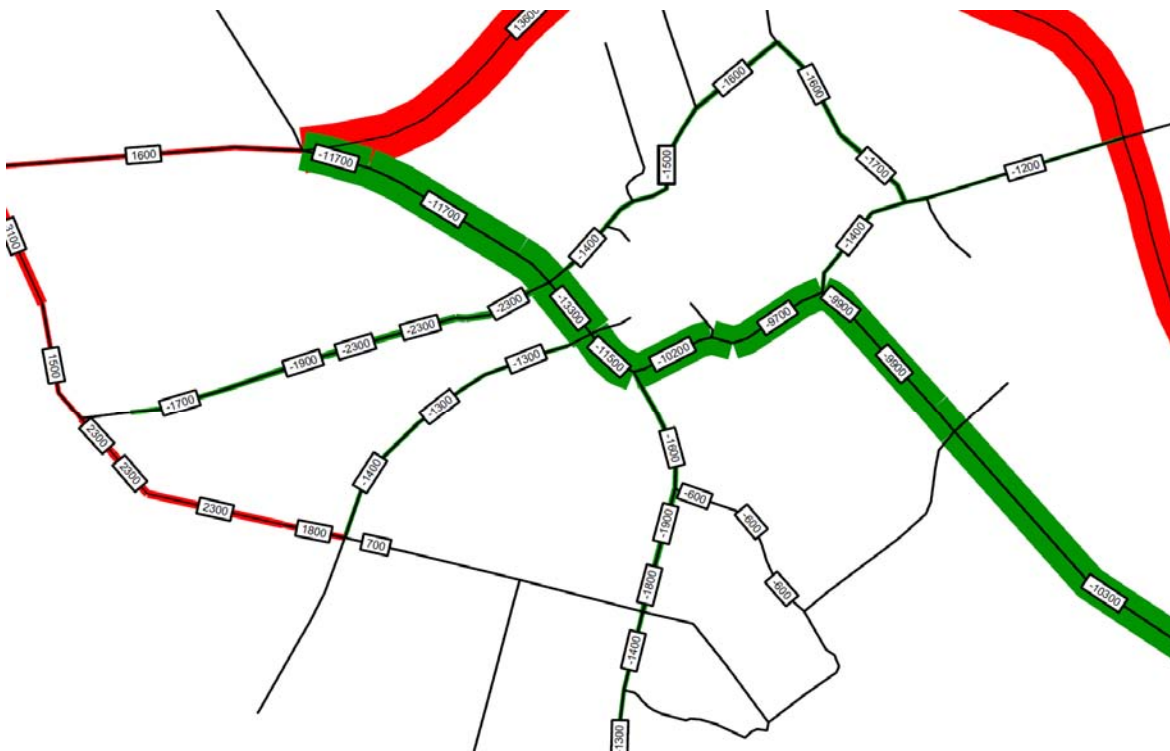


Abb. 115 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P3 [Kfz/24h]

Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung: Planfall P4 „Netzerganzung Sud-West“

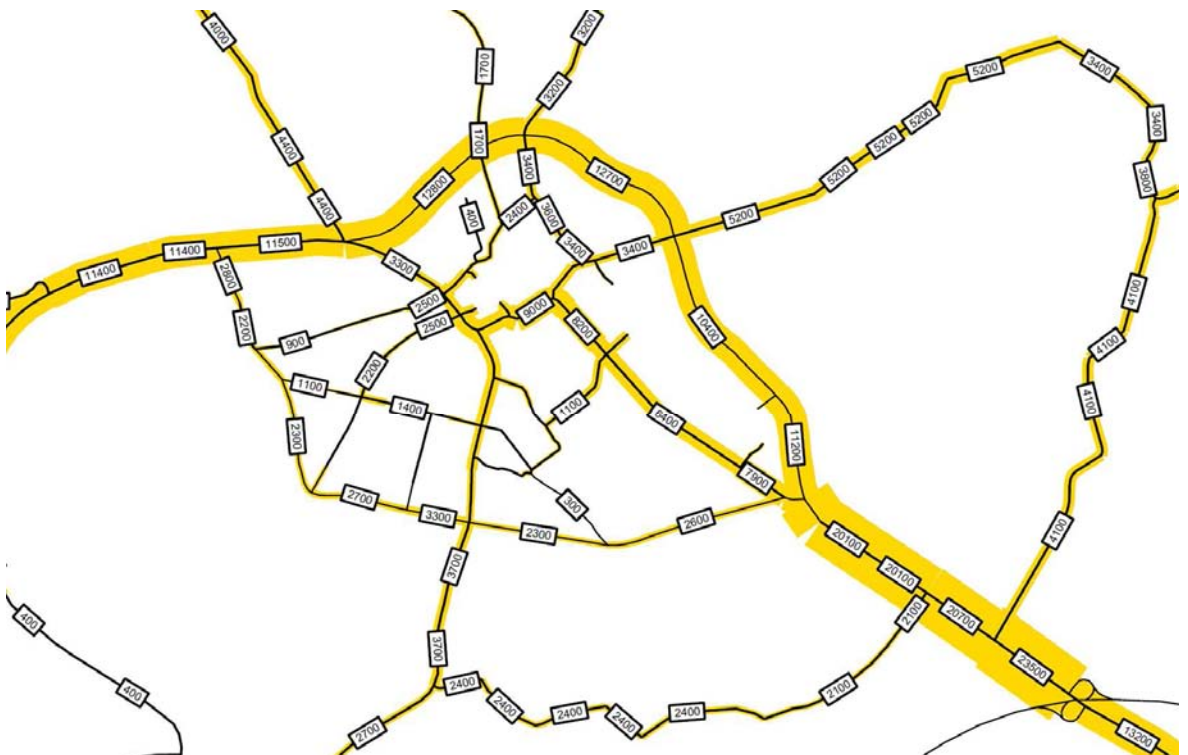


Abb. 116 Verkehrsbelastungen im Umfeld von Nottuln fur den Planfall P4 [Kfz/24h]

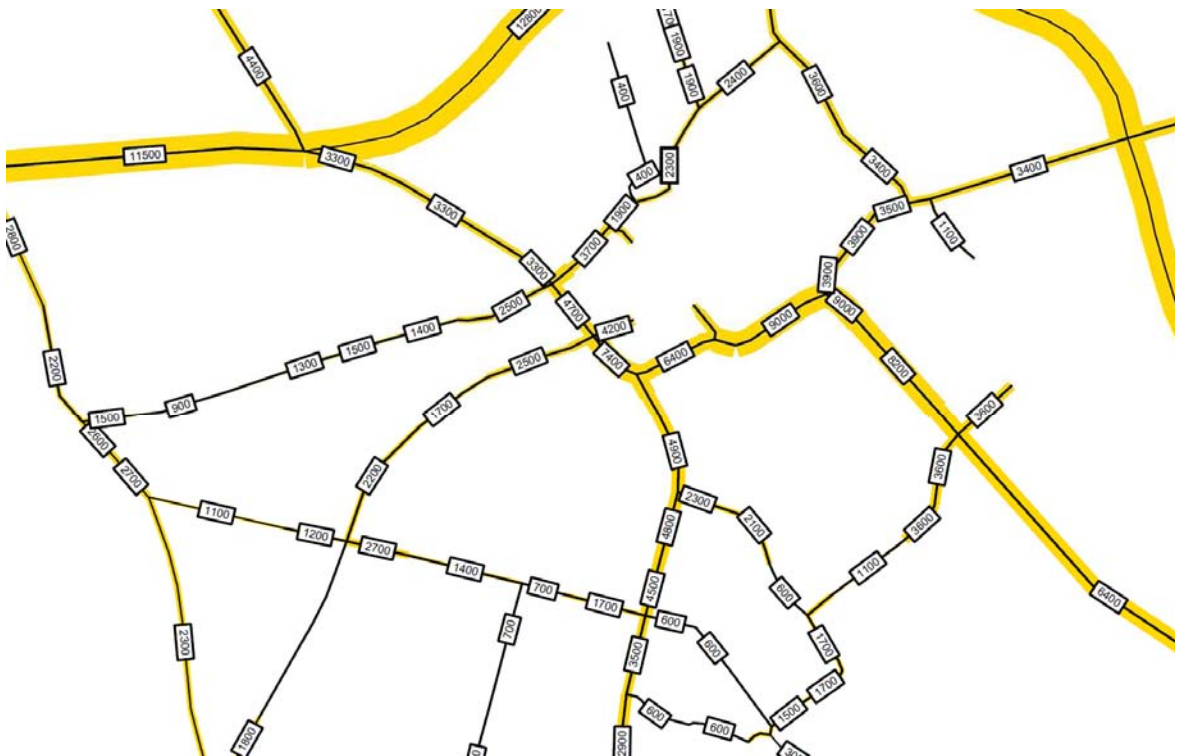


Abb. 117 Verkehrsbelastungen im Kernbereich von Nottuln fur den Planfall P4 [Kfz/24h]

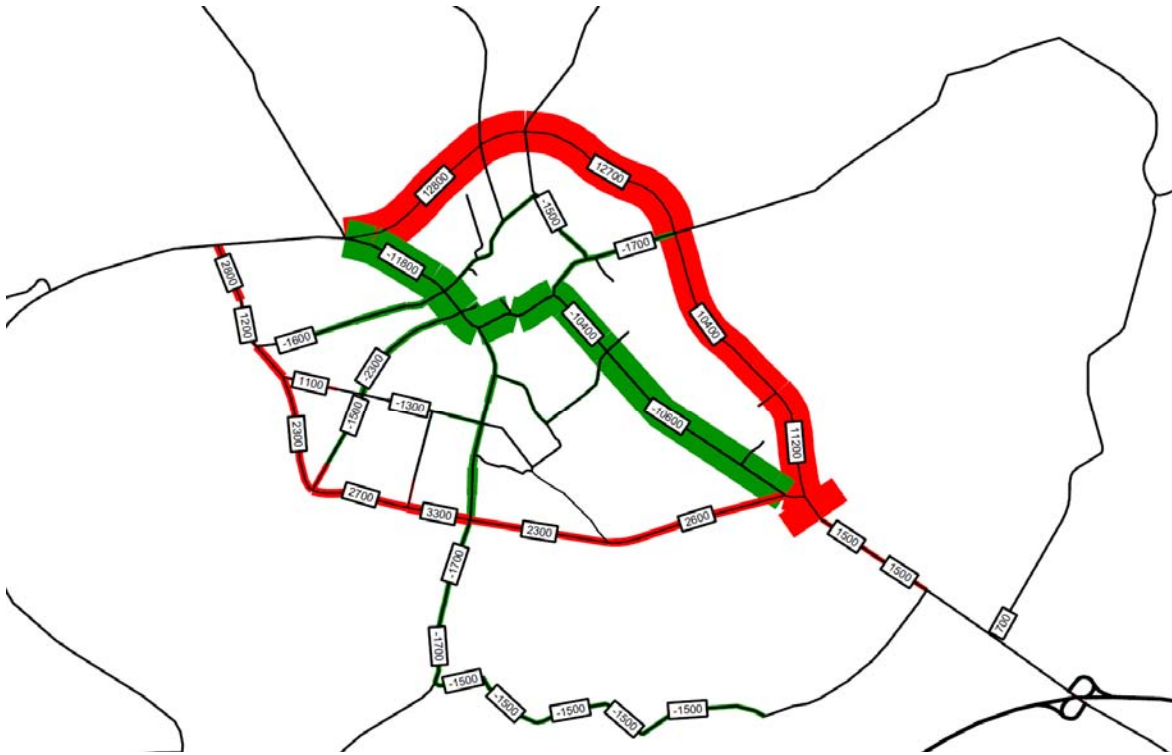


Abb. 118 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Umfeld von Nottuln für den Planfall P4 [Kfz/24h]

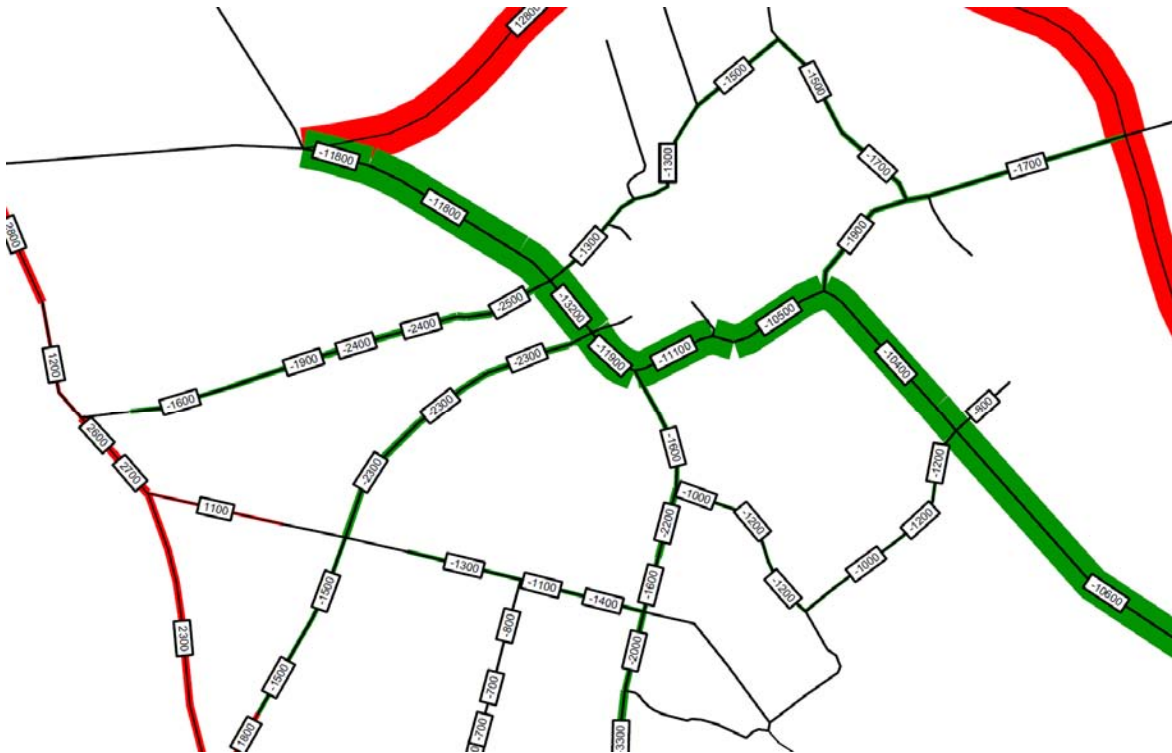


Abb. 119 Zu-/Abnahme der Verkehrsstärken im Kernbereich von Nottuln für den Planfall P4 [Kfz/24h]