



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

in Zusammenarbeit mit



energielenker
Beratungs GmbH
AirportCenter II
Hüttruper Heide 90
48268 Greven

Erstellung eines Klimaschutzteil- konzepts „Nahmobilitätskonzept“ für die Stadt Dülmen

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Katja Engelen (BSV)

M. Sc. Derya Cekic (BSV)

M. Sc. Jenny Kamp (energielenker)

Aachen, im Februar 2018

N:\2017_17\170300_Dülmen Teilkonzept

Mobilität\Texte\Berichte\Schlussbericht\170300_Dülmen_Schlussbericht_final.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Methodisches Vorgehen im Projekt	6
3	Bestandsaufnahme und -bewertung	8
3.1	Mobilität und verkehrliche Verflechtungen	9
3.2	Verkehrssicherheit	14
3.3	Verkehrsinfrastruktur und Stadtraumgestaltung	17
3.3.1	Rad- und Fußverkehr	17
3.3.2	ÖPNV	40
3.3.3	MIV	44
3.3.4	Lieferverkehr	55
3.4	Vorhandene Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor	57
4	Energie- und THG-Bilanz des Verkehrssektors	59
4.1	Bilanzierungsmethodik	59
4.1.1	Grundlagen der Bilanzierung nach BSKO	59
4.1.2	Sonstige Berechnungsfaktoren im Verkehrssektor	61
4.2	Bilanz (Analyse 2016)	62
4.2.1	Endenergieverbrauch Sektor Verkehr	63
4.2.2	THG-Emissionen Sektor Verkehr	65
5	Leitlinien	68
5.1	Fußverkehr	68
5.2	Radverkehr	69
6	Potenzialanalyse	70
7	Innenstadtentwicklungskonzept der Stadt Dülmen (1998)	73
7.1	Teilkonzepte	73
7.2	Überprüfung des Umsetzungsstands (Themenfeld Verkehr)	74
7.3	Wirkungen der bisher umgesetzten Maßnahmen	76
8	Handlungskonzept	82
8.1	Konzept zur Verbesserung der straßenräumlichen Verträglichkeit des Kfz- Verkehrs	82
8.2	Konzept zur Verbesserung der Verkehrsführung des Lieferverkehrs	88
8.3	Konzept zur Verbesserung der Fußgängersituation	88
8.4	Konzept zur Verbesserung der Radfahrsituation	97
8.5	Konzept zur Verbesserung der Situation des ruhenden Kfz-Verkehrs	107
8.6	Konzept zur Förderung des Umweltverbundes durch Verknüpfung der Verkehrsarten	110
9	Verstetigungsstrategie	112
9.1	Status quo	113
9.2	Optimierungsmöglichkeiten	115
10	Controlling-Konzept	116
10.1	Organisatorische Verankerung	116
10.2	Kontrolle und Evaluierung der städtischen Klimaschutzaktivitäten	116
10.3	Kontrolle und Evaluierung von Einzelmaßnahmen	118
11	Kommunikationsstrategie	121
11.1	Internetauftritt	121
11.2	Klassische Pressearbeit	121
11.3	Bürgerbeteiligung	122

	3
11.4 Aktionen	123
11.5 Werbekampagnen	123
11.6 Dachmarke und Logo	124
12 Wirkungsabschätzung	127
12.1 Referenzszenario (worst-case-Szenario)	127
12.1.1 Berücksichtigte Randbedingungen	127
12.1.2 Bilanz (Referenzszenario 2020 und 2030)	129
12.2 Klimaschutzszenario (best-case-Szenario)	133
Literatur- und Quellenverzeichnis	135
Abkürzungsverzeichnis	139

1 Ausgangslage

Die Stadt Dülmen liegt am westlichen Rand des Kreises Coesfeld, im südlichen Münsterland. Die Nachbarkommunen der Stadt sind: Haltern am See, Reken, Coesfeld, Nottuln, Senden und Lüdinghausen.

Neben den beiden Stadtbezirken Mitte und Kirchspiel gehören fünf Ortsteile (Rorup, Buldern, Hiddingsel, Hausdülmen, Merfeld) zum Stadtgebiet. Mit rund 47.000 Einwohnerinnen und Einwohnern¹ ist Dülmen sowohl einwohner- als auch flächenmäßig die größte Stadt im Kreis Coesfeld. Der Hauptteil der Einwohnerinnen und Einwohner wohnt in Dülmen-Mitte. Die Einwohnerentwicklung in den Jahren 2006 bis 2012 war leicht rückläufig (-2 %)². Dieser Trend wird laut Bevölkerungsprognose auch weiter anhalten (z. B. 2030: 44.100 Einwohner/-innen).

Die Stadt Dülmen ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und langjähriges Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und möchte diese beiden Mitgliedschaften auch in Zukunft beibehalten. Auch im Bereich Klimaschutz ist die Stadt Dülmen bereits aktiv. Sie hat im Jahr 2011 im Rahmen der BMUB-Klimaschutzinitiative ein Integriertes Klimaschutzkonzept erstellt.³ Das Konzept enthält u. a. eine Endenergie- und THG-Bilanz und setzt sich inhaltlich mit den Handlungsfeldern „Bauen, Wohnen und Sanieren“, „Planen und ökologisches Bauen“, „Energieeffizienz in Unternehmen“, „Regenerative Energien und Energieumwandlung“ und „Verkehr/Mobilität“ auseinander. Zu diesen Handlungsfeldern ist jeweils ein umfangreicher Maßnahmenkatalog erarbeitet worden, der in einer Umsetzungsstrategie zum Klimaschutz mündet.

Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Dülmen zeigt auf, dass im Jahr 2009 (*Fortschreibung 2013*) der Verkehrssektor der größte Energieverbraucher (45 % / 38,1 %) und für rund 44 % (36,3 %) der CO₂-Emissionen verantwortlich ist. Die im Konzept aufgeführten Mobilitätsmaßnahmen zielen daher darauf ab, den Modal Split in Richtung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß) zu verschieben.

Die Entwicklung des Innenstadtbereichs von Dülmen wird aktuell durch folgende Baumaßnahmen geprägt:

- Errichtung eines Parkplatzes an der Nonnengasse (fertig gestellt Oktober 2017)
- Errichtung eines Stadtquartiers auf dem Overbergplatz (Fertigstellung Anfang 2018)
- Bau eines intergenerativen Zentrums (IGZ) mit Rathausumbau (offizieller Baubeginn am 10.11.2017)
- Umgestaltung des Markt- und Kirchplatzes (in Planung)
- Südumgehung zur Entlastung der Innenstadt (in Planung)

¹ Stadt Dülmen 2017: Aktuelle Einwohnerstatistik, Stand Oktober 2017

² Bertelsmann Stiftung, 2017: Bevölkerungsvorausberechnung - Bevölkerungsstruktur

³ infas enermetric 2009, Fortschreibung aus 2015

Zwischen 2008 und 2010 gab es verschiedene Verkehrsuntersuchungen für ausgewählte Teilbereiche, Verkehrszählungen aus 2012/13 und eine Mobilitätsbefragung aus 2014/15. Die letzte ganzheitliche Verkehrsuntersuchung (Verkehrsentwicklungsplan) stammt jedoch aus dem Jahr 1998.

2 Methodisches Vorgehen im Projekt

Vor dem Hintergrund der aufgeführten Baumaßnahmen und der fehlenden Aktualität des Verkehrsentwicklungsplans hat die Stadt Dülmen die innerstädtischen Mobilitätsverhältnisse mit Hilfe eines Klimaschutzteilkonzepts als Nahmobilitätskonzept überprüfen lassen. Ziel war es, die Verkehrssituation im Innenstadtbereich für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu optimieren und damit die Lebens- und Bewegungsqualität durch eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs zu verbessern. Die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel zugunsten des Umweltverbundes stand dabei im Vordergrund.

Unter Berücksichtigung der anstehenden Entwicklungen wurde die bestehende Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet Dülmen-Mitte überprüft (Bild 1). Neben dem fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde auch die Verkehrsführung des Lieferverkehrs und des ruhenden Verkehrs analysiert. Aufbauend auf der bestehenden Verkehrsführung wurden Planungsleitlinien für den Fuß- und Radverkehr und darauf aufbauend Maßnahmenvorschläge entwickelt, die zu einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt führen.

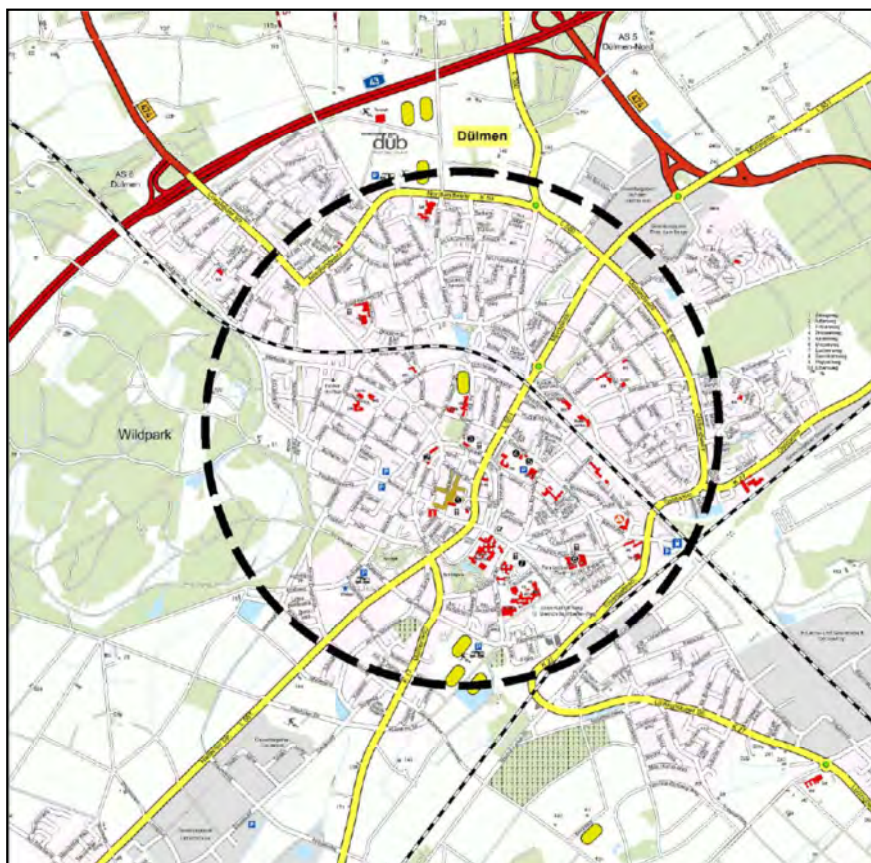


Bild 1: Untersuchungsgebiet Dülmen-Mitte (Quelle: Leistungsbeschreibung, Stadt Dülmen)

Die Stadt Dülmen verfügt über ein großes Radverkehrsnetz, in dem auch touristische Radwanderwege enthalten sind. Für den Bereich Dülmen-Mitte liegt ein ausgearbeitetes Veloroutenkonzept vor.⁴ Darüber hinaus wurde eine Überprüfung der Aufrechterhaltung der Benutzungspflicht von Radwegen durchgeführt. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts „Nahmobilitätskonzept“ kein flächendeckendes Radverkehrskonzept erarbeitet. Die bestehenden und geplanten Velorouten im Innenstadtbereich wurden bei der Analyse der Bestandssituation sowie bei der Überarbeitung der Verkehrsführung berücksichtigt. Analog zum Fußverkehr wurden auch für den Radverkehr Leitlinien hinsichtlich dessen Berücksichtigung in zukünftigen Planungen aufgestellt. Darüber hinaus sind ausreichende Fahrradabstellanlagen zur Förderung des Radverkehrs von Bedeutung. Hierzu wurde ein Fahrradabstellkonzept erarbeitet.

Die erarbeiteten Ergebnisse und Handlungsempfehlungen wurden in einem Nahmobilitätskonzept zusammengefasst, das den Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1998 für den Innenstadtbereich fortschreibt (Teilfortschreibung) sowie das bestehende, integrierte Klimaschutzkonzept ergänzt.

⁴ Das Veloroutenkonzept ist bisher nicht vollständig umgesetzt. Es gibt bestehende Velorouten und geplante Velorouten.

3 Bestandsaufnahme und -bewertung

Die Bestandsaufnahme baut auf zwei Säulen auf. Zum einen wurden vorliegende Daten und Materialien zusammengetragen, gesichtet und zu einer Synopse zusammengeführt. Zum anderen wurde eine eigene detaillierte Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt (allgemeine Bestandsaufnahme vom 21.08.2017 bis 23.08.2017 sowie Erhebung der Parkraumnachfrage am 14.09.2017). Mit dieser Vorgehensweise konnte eine gesamtheitliche Analyse für alle Verkehrsmittel möglichst kompakt durchgeführt werden.

Neben der Daten- und Materialanalyse sowie der Bestandsaufnahme vor Ort wurden verschiedene Akteure (interessierte Bürgerinnen und Bürger, Politik, Verwaltung) kontinuierlich an der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts beteiligt. Damit wurde auf der einen Seite das in der Stadt Dülmen vorhandene Knowhow genutzt und auf der anderen Seite bildet das Beteiligungskonzept eine Basis für die weitere Umsetzung der Maßnahmen.

Die Bestandsaufnahme dient zum einen der Darstellung der Ist-Situation und zum anderen als Grundlage zur Identifizierung des Handlungsbedarfs.

Untersuchungsnetz

Das Untersuchungsnetz wurde in Abstimmung mit der Stadt Dülmen erarbeitet. Es setzt sich aus allen Hauptverkehrsstraßen (u. a. örtliche Einfahrtsstraßen, Geschäftsstraßen, Sammelstraßen) sowie bedeutenden Erschließungsstraßen (z. B. mit ÖPNV-Linien) im Innenstadtbereich unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit publikumsintensiver Einrichtungen zusammen. Darüber hinaus wurden die Velorouten als Hauptverbindungen des Radverkehrs sowie die Fußgängerzone in das Untersuchungsnetz aufgenommen (Bild 2).

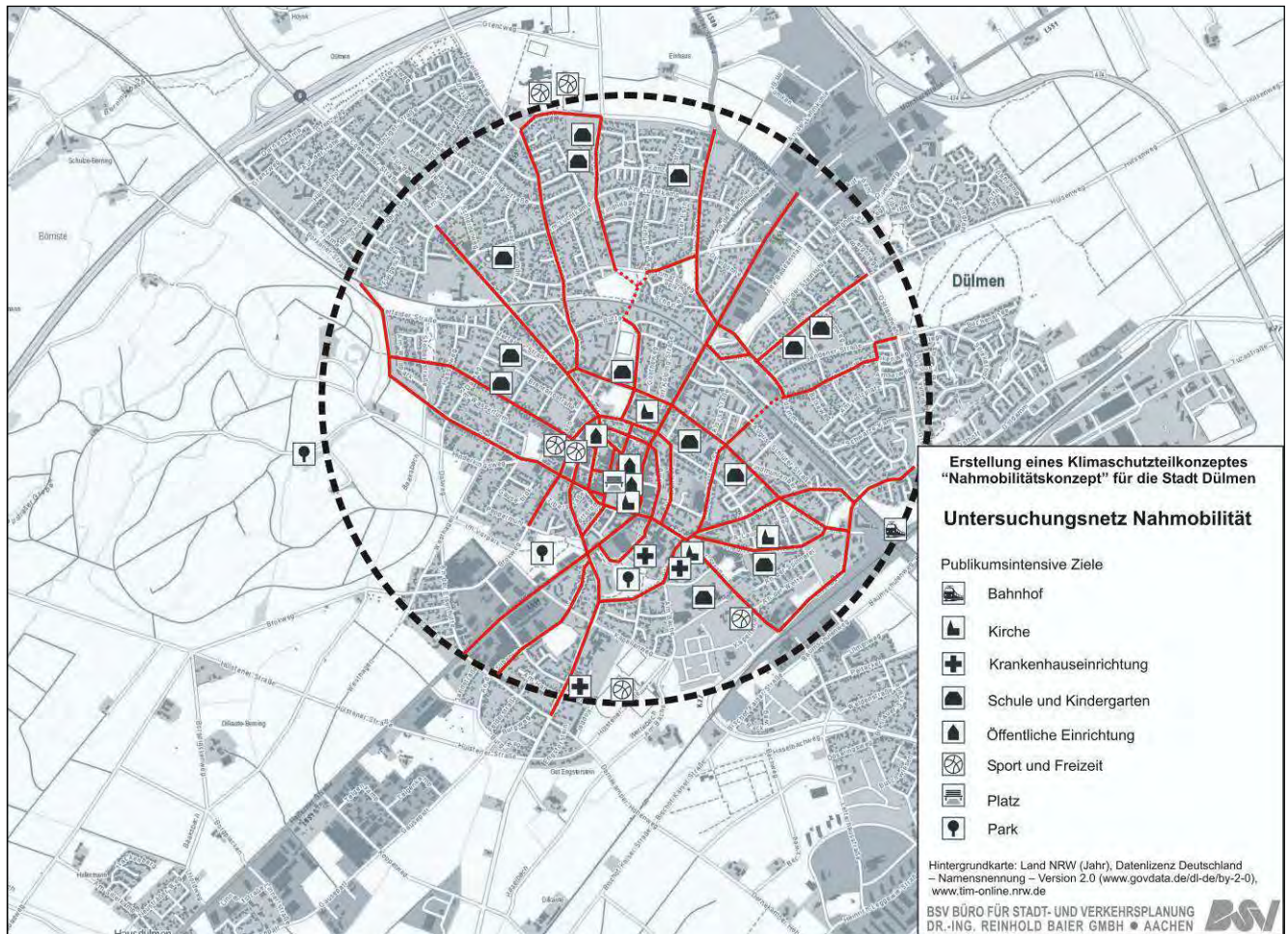


Bild 2: Untersuchungsnetz Nahmobilität (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

3.1 Mobilität und verkehrliche Verflechtungen

In der Stadt Dülmen wurde 2015 eine Mobilitätsuntersuchung zum Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Stadtgebiet durchgeführt (Haushaltsbefragung)⁵. Mit diesen Daten der Mobilitätsuntersuchung liegen relativ aktuelle Informationen zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner Dülmens vor.

Zum Stand Oktober 2017 waren in Dülmen 46.724 Einwohnerinnen und Einwohner⁶ gemeldet. Aus der Haushaltsbefragung ergibt sich für die Stadt Dülmen eine Mobilitätsrate von 3,4 Wegen pro Person und Tag. Über die Verknüpfung mit der Gesamtbevölkerung ergeben sich insgesamt 158.862 Wege pro Tag. Für die Stadt Dülmen ist ein innerkommunaler Wegeanteil von 76 % ausgewiesen. Dies entspricht dem Anteil des Binnenverkehrs der Einwohnerinnen und Einwohner, so dass sich daraus 120.735 Wege im Binnenverkehr und daraus abgeleitet 38.127 Wege im Quell-/ Zielverkehr ergeben.

Im Gesamtverkehr ergibt sich aus der Haushaltsbefragung für die Dülmener Bevölkerung der in Tabelle 1 aufgeführte Modal Split. Auch zum Modal Split des Binnenverkehrs sowie des Quell-/ Zielverkehrs liegen konkrete Informationen aus der Haushaltsbefragung vor.

⁵ Stadt Dülmen: Mobilitätsuntersuchung Stadt Dülmen, 2015b

⁶ Stadt Dülmen 2017: Aktuelle Einwohnerstatistik, Stand Oktober 2017

Tabelle 1: Modal Split der Bürgerinnen und Bürger Dülmens an einem Werktag (Stand 2014)

Verkehrsmittel	Binnenverkehr	Quell-/Zielverkehr	Gesamtverkehr*
MIV (Pkw-Fahrer/-in, Pkw-Mitfahrer/-in)	49,9 %	82,2 %	58,3 %
ÖPNV (Bus, Bahn)	3,7 %	12,5 %	5,9 %
Rad	29,3 %	2,0 %	22,2 %
Fuß	17,0 %	0,1 %	13,0 %
Sonstiges	0,2 %	3,2 %	0,5 %

*Gesamtverkehr der der Bürgerinnen und Bürger Dülmens ohne Durchgangsverkehr

Die Berechnung der Personenkilometer zur Darstellung der Verkehrsleistung basiert auf der aus der Haushaltsbefragung resultierenden Verkehrsleistung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Tabelle 2).

Tabelle 2: Verkehrsleistung (Pers.-km) der Bürgerinnen und Bürger Dülmens an einem Werktag (Stand 2017)

Verkehrsleistung (Pers.-km)	Binnenverkehr	Quell-/Zielverkehr	Gesamtverkehr*
MIV (Pkw-Fahrer/-in, Pkw-Mitfahrer/-in)	334.772	924.566	1.259.338
ÖPNV (Bus, Bahn)	41.465	201.842	243.307
Rad	86.817	14.815	101.632
Fuß	32.871	4.010	36.881

*Gesamtverkehr der Bürgerinnen und Bürger Dülmens ohne Durchgangsverkehr

Unter der Annahme, dass das Verkehrsverhalten sich ohne weitere Maßnahmen in den nächsten Jahren nicht wesentlich ändert und für die Bevölkerung bis zum Jahr 2030 ein leichter Rückgang prognostiziert wird (2030: 44.100 Einwohner/-innen⁷), würde sich auch hinsichtlich der Verkehrsleistung eine entsprechende Reduzierung ergeben.

Binnenverkehr

Da im Hinblick auf die Nahmobilität der Schwerpunkt auf dem Mobilitätsverhalten im Binnenverkehr liegt, wird dies hier nochmals detaillierter betrachtet.

Im Binnenverkehr wird knapp die Hälfte der Wege mit dem MIV (als Fahrer/-in bzw. Mitfahrer/-in) zurückgelegt. Das Fahrrad wird für 29 % der Wege gewählt. 17 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Nur für 4 % der zurückgelegten Wege wird der ÖV gewählt. Darin sind sowohl die Wege mit dem schienengebundenen Verkehr enthalten – die aufgrund von zwei Bahnhaltedpunkten in Dülmen-Mitte und Buldern im Binnenverkehr sehr gering ausfallen – als auch Wege mit dem Busverkehr. Hierbei sollte jedoch beachtet werden, dass der hier dargestellte Modal Split sich auf das Hauptverkehrsmittel eines Weges bezieht und die Intermodalität (mehrere Verkehrsmittel für einen Weg) nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs unter Berücksichtigung der Intermodalität stärker wäre, da Teilwege (z. B. zum ÖV-Haltedpunkt, zum Pkw) oftmals zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Als Zweck des Weges im Binnenverkehr wurde (abgesehen vom Weg nach Hause) am häufigsten „Einkauf/Versorgung“, „Freizeitaktivität“ oder „Private Erledigung“ und erst an vierter Stelle „Erreichen des Arbeitsplatzes“ genannt. Daraus lässt sich schließen,

⁷ Bertelsmann Stiftung, 2017: Bevölkerungsvorausberechnung - Bevölkerungsstruktur

dass ein Großteil der Dülmener Einwohnerinnen und Einwohner zum Arbeiten auspendeln und damit grenzüberschreitende Quell- / Zielverkehre hervorrufen. Im Hinblick auf das Themenfeld Nahmobilität spielen sie im Allgemeinen auf Grund der größeren Entfernungen eine untergeordnete Rolle. Jedoch sind auch hier wieder die intermodalen Wege, d. h. die Wege der Pendlerinnen und Pendler zum Bus oder zur Bahn von Bedeutung.

Rund 76 % des Binnenverkehrs findet im gleichen Dülmener Ortsteil und 24 % zwischen zwei Ortsteilen statt. Von den Dülmener Binnenverkehrswegen finden rund 49 % innerhalb von Dülmen-Mitte statt. Diese sind im Durchschnitt 2,3 km lang und dauern 18 Minuten. 63 % der Wege in Dülmen-Mitte werden zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖV zurückgelegt. Dies spiegelt die Bedeutung des Themas Nahmobilität für Dülmen-Mitte wieder.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Haushaltsbefragung gesonderte Fragen zur Verkehrssituation für einzelne Verkehrsmittel gestellt.

- 92 % der Teilnehmenden sind „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ mit der Verkehrssituation für zu Fuß Gehende.
- 81 % der Teilnehmenden sind „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ mit der Verkehrssituation für Radfahrende.
- Die Teilnehmenden wünschen sich einen Ausbau des Radwegenetzes, insbesondere bzgl. einer Verbindung zwischen Buldern und Dülmen-Mitte (L 551).
- 69 % der Teilnehmenden sind „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“ mit der Verkehrssituation für Bus- und Bahnfahrende. Es wird eine Erweiterung des bestehenden Angebots gewünscht.
- Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs wird eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt oder eine Ausdehnung der Fußgängerzone gewünscht.
- Hinsichtlich des ruhenden Kfz-Verkehrs wird ein höheres Stellplatzangebot mit geringeren Parkgebühren gewünscht.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung verdeutlichen, dass im Fuß- sowie Radverkehr bereits eine hohe Zufriedenheit erreicht wurde. Um gezielt weitere Potenziale für Fördermaßnahmen ausschöpfen zu können, wurde eine Verträglichkeitsanalyse durchgeführt (siehe Kap. 3.3.1).

Pendlerverkehr

„Die Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen liefert jährlich Angaben über die Pendelbewegungen der Erwerbstätigen auf Gemeindeebene. [...] Berücksichtigt werden alle Erwerbstätigen, die eine auf Erwerb ausgerichtete Tätigkeit ausüben, unabhängig vom Umfang dieser Tätigkeit. Hierzu gehören die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die geringfügig Beschäftigten, die Beamten und die Selbstständigen.“⁸

⁸ IT.NRW 2017: Pendler in NRW – Methodische Erläuterung

Im Jahr 2015 wurden vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen für die Stadt Dülmen insgesamt 19.558 Ein- und Auspendler/-innen⁹ registriert (Bild 3). Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Auspendlerinnen und Auspendlern (13.279 Auspendler/-innen), d. h. der Großteil der Dülmener Erwerbstätigen arbeitet außerhalb von Dülmen (68 %).

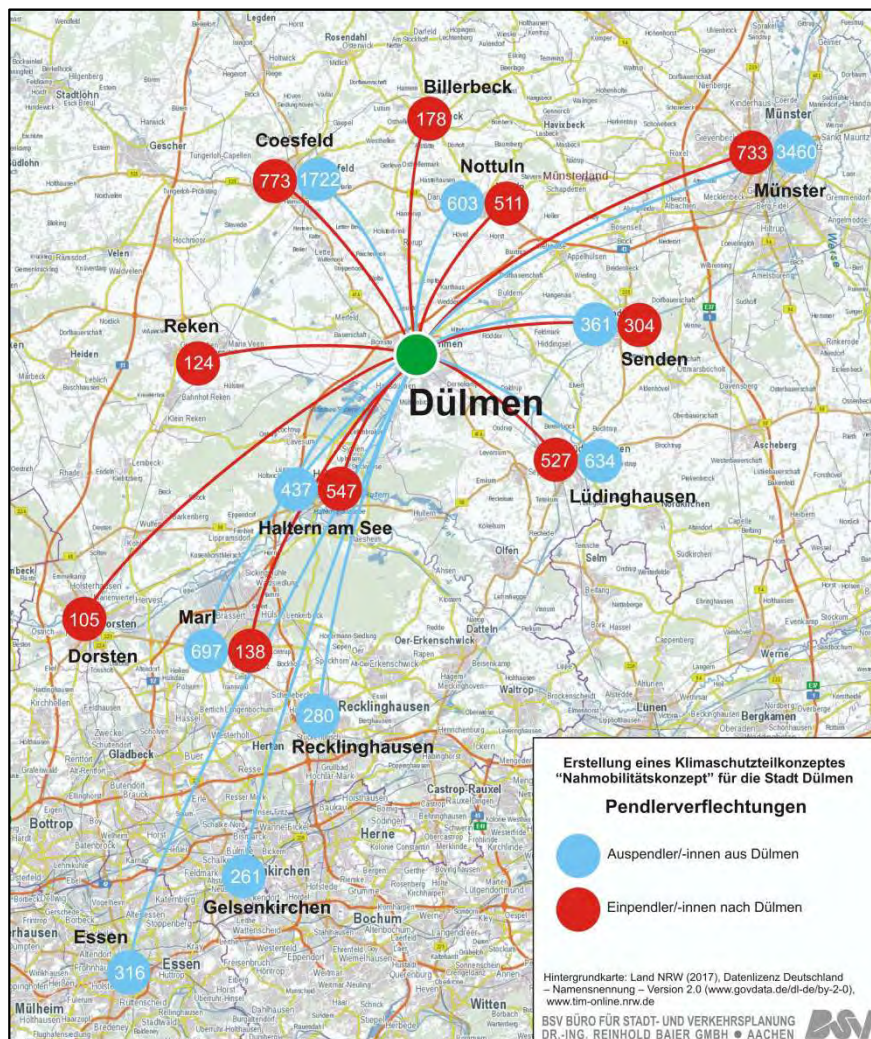


Bild 3: Pendlerverflechtungen Dülmen 2015 – Die jeweils 10 stärksten Ein-/Auspendlerströme (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de, Daten: IT.NRW, 2017)

Die zehn stärksten Pendlerbeziehungen der Stadt Dülmen sind der Größe nach der nachfolgenden Tabelle 3 zu entnehmen. Die mit Abstand stärksten Pendlerrelationen bestehen zur Stadt Münster und zur Stadt Coesfeld.

⁹ Einpendler/-innen von Dülmen = Wohnort außerhalb Dülmens und Arbeitsort in Dülmen; Auspendler/-innen von Dülmen = Wohnort in Dülmen und Arbeitsort außerhalb Dülmens

Tabelle 3: Die jeweils 10 stärksten Ein-/Auspendlerströme der Stadt Dülmen 2015 (Pendlerdaten: IT.NRW, 2017)

Einpendler/-innen nach Dülmen-Mitte aus ...		Pkw-Entfernung*	Auspendler/-innen aus Dülmen-Mitte nach ...		Pkw-Entfernung*
Stadt Coesfeld	773	~ 17 km	Stadt Münster	3.460	~ 30 km
Stadt Münster	733	~ 30 km	Stadt Coesfeld	1.722	~ 17 km
Stadt Haltern am See	547	~ 13 km	Stadt Marl	697	~ 27 km
Stadt Lüdinghausen	527	~ 16 km	Stadt Lüdinghausen	634	~ 16 km
Gemeinde Nottuln	511	~ 14 km	Gemeinde Nottuln	603	~ 14 km
Gemeinde Senden	304	~ 16 km	Stadt Haltern am See	437	~ 13 km
Stadt Billerbeck	178	~ 19 km	Gemeinde Senden	361	~ 16 km
Stadt Marl	138	~ 27 km	Stadt Essen	316	~ 56 km
Gemeinde Reken	124	~ 20 km	Stadt Recklinghausen	280	~ 30 km
Stadt Dorsten	105	~ 35 km	Gelsenkirchen	261	~ 47 km
Summe	3.940 (62 % aller Einpendler/-innen)		Summe	5.553 (66 % aller Auspendler/-innen)	

* Entfernungsbestimmung mit einem online-Routenplaner

Wird davon ausgegangen, dass für Pendlerinnen und Pendler eine Reisezeit von maximal einer Stunde akzeptabel ist und dass die Pedelec-Durchschnittsgeschwindigkeit 22 km/h beträgt, ergibt sich ein Grenzwert von etwa 20 km. Für diesen Grenzwert zeigt sich, dass über die Hälfte der Auspendlerinnen und Auspendler (57 % der Auspendler/-innen der zehn stärksten Verflechtungen) über keine für Pedelecs geeignete Entfernung verfügen und somit das Fahrrad oder das Pedelec für den Arbeitsweg eine untergeordnete Bedeutung haben wird.

Diese Annahme deckt sich mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung der Stadt Dülmen, der zur Folge nur 2 % der Wege im Quell- und Zielverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die größte Bedeutung hat hier der MIV (82 % als Fahrer/-in bzw. Mitfahrer/-in) und danach der ÖV (13 %) (Tabelle 1).

Es bestätigt sich damit nochmals, dass die Pendlerwege im Hinblick auf das Themenfeld Nahmobilität im Allgemeinen auf Grund der größeren Entfernungen eine untergeordnete Rolle spielen, jedoch die Wege der Pendler zum Bahnhof Dülmen bzw. zu bedeutenden Bushaltestellen weiterhin relevant sind.

3.2 Verkehrssicherheit

Von der Kreispolizeibehörde Coesfeld wurden für das Untersuchungsgebiet Dülmen die Unfalldaten der Jahre 2014 bis 2016 übergeben, die in elektronischen Unfalltypenkarten im Programmsystem EUSka geführt werden (Bild 4).

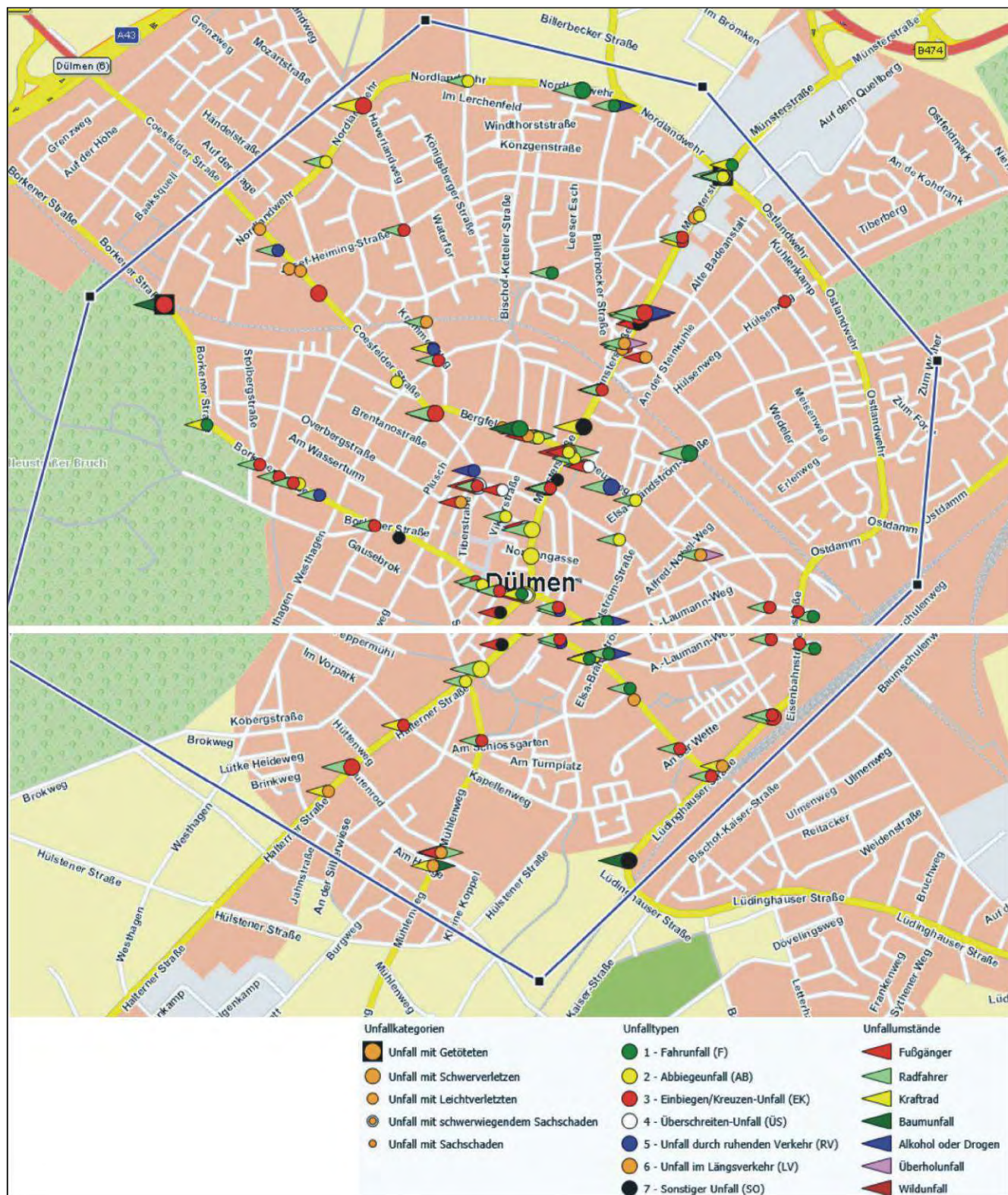


Bild 4: Unfälle mit Personenschaden in Dülmen-Mitte 01.01.2014 bis 31.12.2016 (Quelle: Kreispolizeibehörde Coesfeld 2017)

Die elektronischen Unfalltypenkarten stellen jeden Unfall als farbigen Punkt im Straßennetz dar. Die Größe des Punktes drückt die Unfallkategorie und damit die schwerste Unfallfolge aus. Die Definition der Unfallkategorien 1 bis 6 können dem „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ (M Uko 2012) entnommen werden (Bild 5). Für die Auswertung der Unfälle des letzten 3-Jahreszeitraums in Dülmen wurden nur die Unfälle mit Personenschaden U(P) und davon insbesondere die Unfälle mit schwerem Personenschaden U(SP) betrachtet. Unfälle mit Sachschaden U(S) wurden nicht berücksichtigt.

Schwerste Unfallfolge	Unfall-Kategorie	Beschreibung*	
Unfall mit Getöteten	U(GT) Kat. 1	Mindestens ein getöteter Verkehrsteilnehmer	U(SP)
Unfall mit Schwerverletzten	U(SV) Kat. 2	Mindestens ein schwerverletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten	
Unfall mit Leichtverletzten	U(LV) Kat. 3	Mindestens ein leichtverletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten und keine Schwerverletzten	
schwerwiegender Unfall mit Sachschaden	U(SS) Kat. 4	Unfälle mit Sachschaden und Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeits-Anzeige (unfallursächlich), bei denen mindestens ein Kraftfahrzeug nicht mehr fahrbereit ist (abschleppen)	U(S)
	Kat. 6	Alle übrigen Sachschadensunfälle unter Einfluß berauschender Mittel	
sonstiger Unfall mit Sachschaden	U(LS) Kat. 5	Sachschadensunfälle - mit Straftatbestand oder Owi-Anzeige ohne Einfluß berauschender Mittel, bei denen alle Kraftfahrzeuge fahrbereit sind, - mit lediglich geringfügiger Ordnungswidrigkeit (Verwarnung), unabhängig, ob Kfz fahrbereit oder nicht fahrbereit	

* Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008

Bild 5: Beschreibung der Unfallkategorien (Quelle: M Uko, 2012)

Der Unfalltyp, welcher durch die Farbgebung des Punktes dargestellt wird, beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall geführt hat. Es werden sieben Unfalltypen nach M Uko 2012 unterschieden (Bild 6). Unfalltypen unterstützen maßgeblich die Suche nach verkehrssicherheitsrelevanten Defiziten im Verkehrsnetz.

Unfalltyp	Erläuterung
1  grün	Fahrerfall(F) Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.
2  gelb	Abbiege-Unfall (AB) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem, den Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
3  rot	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.
4  weiß	Überschreiten-Unfall (ÜS) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
5  hellblau	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.
6  orange (magenta)	Unfall im Längsverkehr (LV) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
7  schwarz	Sonstiger Unfall (SO) Unfall, der sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.)

Bild 6: Darstellung und Kurzeschreibung der Unfalltypen (Quelle: M Uko, 2012)

In dem 3-Jahreszeitraum von 2014 bis 2016 sind 130 Unfälle mit Personenschaden (U(P), Kategorie 1-3) von der Polizei erfasst worden. Dabei verunglückten 141 Personen, davon zwei mit Todesfolge. An etwa jedem zweiten Unfall war ein/-e Radfahrer/-in beteiligt (70 U(P)).

Auch wenn sich für den betrachteten Zeitraum keine schwere Unfallhäufungsstelle (nach M UKo: innerhalb eines begrenzten Bereichs liegen mindestens 5 Unfälle mit Personenschaden innerhalb von 3 Jahren vor) identifizieren lässt, zeigen sich vereinzelt unfallauffällige Bereiche:

- Knotenpunkt Nordlandwehr/ Ostlandwehr/ Münsterstraße,
- Streckenabschnitt Münsterstraße, Höhe Nahversorgung (ReWe, Mc Donalds, Dänisches Bettenlager),
- Knotenpunkt Münsterstraße/ Bergfeldstraße,
- Knotenpunkt Coesfelder Straße/ Westring/ Nordring,
- Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Kreuzweg.

Diese Bereiche werden bei der Erarbeitung des Konzepts zur Verbesserung der Radfahrsituation mit berücksichtigt.

3.3 Verkehrsinfrastruktur und Stadtraumgestaltung

3.3.1 Rad- und Fußverkehr

Velorouten

„Velorouten sind attraktive Hauptverbindungen eines Radverkehrsnetzes (...). Die Routen sollen zügig zu befahren und dabei komfortabel und sicher sein, gerade auch an Kreuzungen und Einmündungen. Das Veloroutennetz soll gleichermaßen den Anforderungen des Alltags- und des Freizeitradverkehrs entsprechen.“¹⁰

Der Verlauf der insgesamt acht Velorouten kann Bild 7 entnommen werden:

- V1: Aus Richtung A 43 über Borkener Straße und Overbergstraße
- V2: Aus Richtung Leuste über Haverlandweg und Coesfelder Straße
- V3: Von der Freizeitanlage Nord mit düb über Leuster Weg bzw. über Stockhover Weg und weiter über An den Wiesen und Viktorstraße
- V4: Aus Richtung Rorup über Billerbecker Straße, Münsterstraße und Coesfelder Straße
- V5a: Aus Richtung Quellberg über Hülsenweg und Alter Ostdamm bzw. V5b: Aus Richtung Ostlandwehr über Osthover Weg und weiter über V5a+b: Elsa-Brandström-Straße, Am Schlossgarten und Mühlenweg
- V6: Aus Richtung Hiddingsel über Ostdamm, Bahnhofstraße und Friedrich-Ruin-Straße
- V7a: Aus Richtung Dernekamp über Olfener Weg bzw. V7b: Aus Richtung Industrie- und Gewerbepark in Dernekamp über Bahnseitenweg und Baumschulenweg und weiter über V7a+b: Lüdinghauser Straße
- V8: Aus Richtung Hausdülmen über den Gausepatt, An der Silberwiese, Vorm Burgtor und Marktstraße

¹⁰ Stadt Dülmen 2010: Velorouten

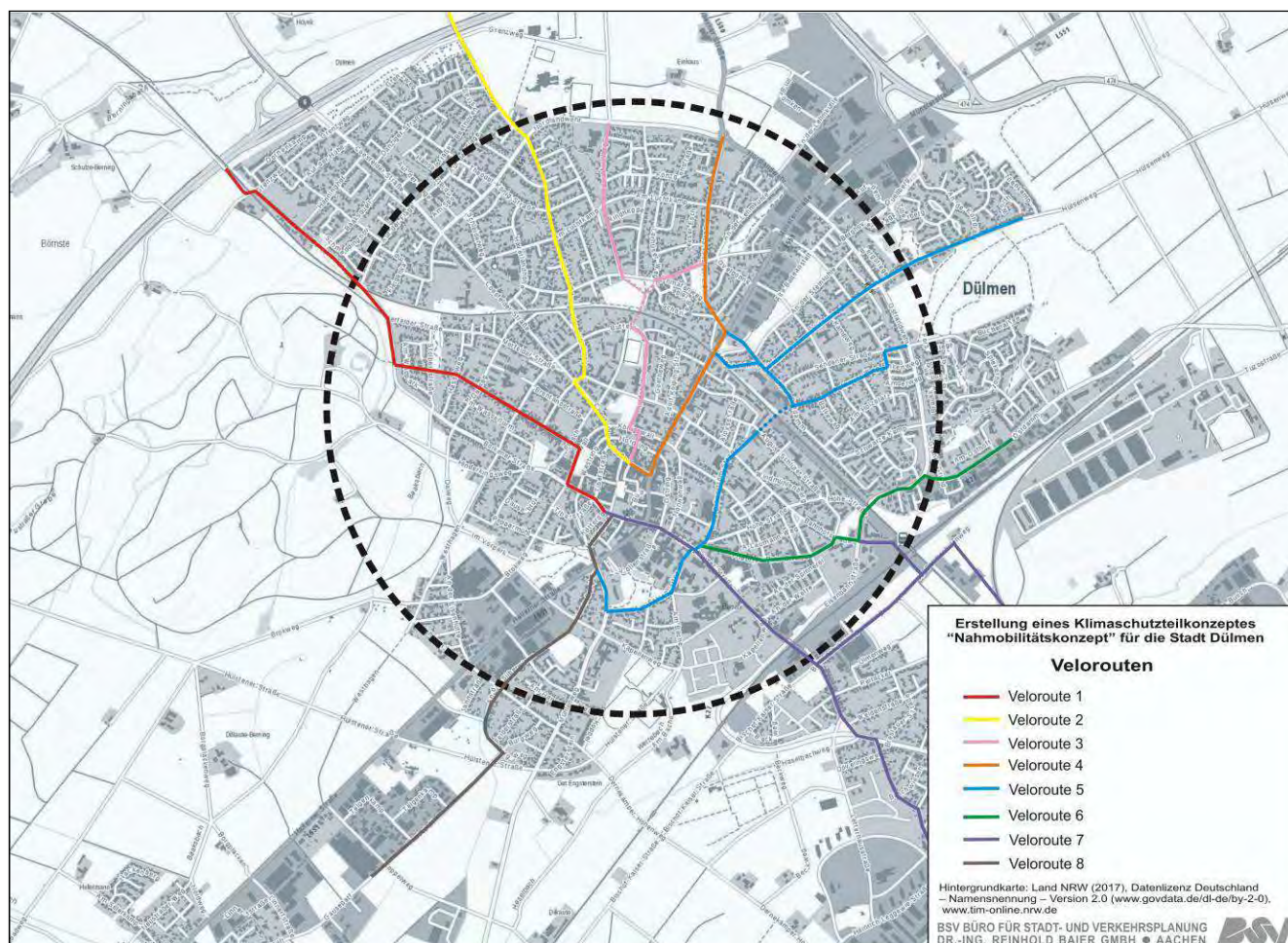


Bild 7: Velorouten in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)

Obwohl Velorouten als zügig befahrbare Hauptverbindungen des Radverkehrs konzipiert wurden, werden diese u. a. durch verkehrsberuhigte Bereiche geführt, in denen der Radverkehr wie der Kfz-Verkehr Schrittgeschwindigkeit fahren muss. Darüber hinaus räumt die „rechts-vor-links“-Regelung in den Tempo 30-Zonen dem Radverkehr keinen Vorrang ein.

Radverkehrsnetze

Die Stadt Dülmen ist an das landesweite Radverkehrsnetz NRW angeschlossen (Bild 8). Dieses berücksichtigt insbesondere den Bedarf im Alltagsverkehr durch die Verbindung der Zentren von Kommunen sowie der Bahnhöfe und wird durch touristische Routen ergänzt¹¹.

Des Weiteren sind in der Stadt Dülmen eine Reihe von kommunalen Radwanderwegen¹² eingerichtet worden:

- R7: Natur und Kultur (Börnste – Merfeld (Wildpferde) – Wette, 33 bis 40 km),
- R8: Streiche und Lebensweisen (Mitwick – Buldern – Karthaus, 32 km)
- R9: Standesdünkel (Daldrup – Visbeck – Hausdülmen, 34 km)

¹¹ MBWSV NRW 2010: landesweites Radverkehrsnetz

¹² Dülmen Marketing e.V. 2012/2013: Fahrradkarten

- R10: Irdischer Planet (Welte – Roruper Holz – Karthaus – Buldern, 45 km)
- R11: Kulturgeschichte (Hiddingsel – Buxtrup – Buldern, 37 km)
- R14: Von Dorp to Dorp (durch alle Dülmener Ortsteile, 89 km)
- R15: Kirchspielroute (durch alle Bauerschaften des Kirchspiels, 49 km)
- R16: Naturroute mit Familienstrecke (Dülmen – Welte – Merfeld – Hausdülmen, 14 bis 36 km)
- F4 Element des Wassers (Sythen – Haltern am See – Hausdülmen, 37 km)
- F6: Schauriger Moor (Hausdülmen – Reken – Maria Veen, 54 km)
- Anna-Katharina-Emmerick Pilgerradweg (Coesfeld – Dülmen, 66 km).

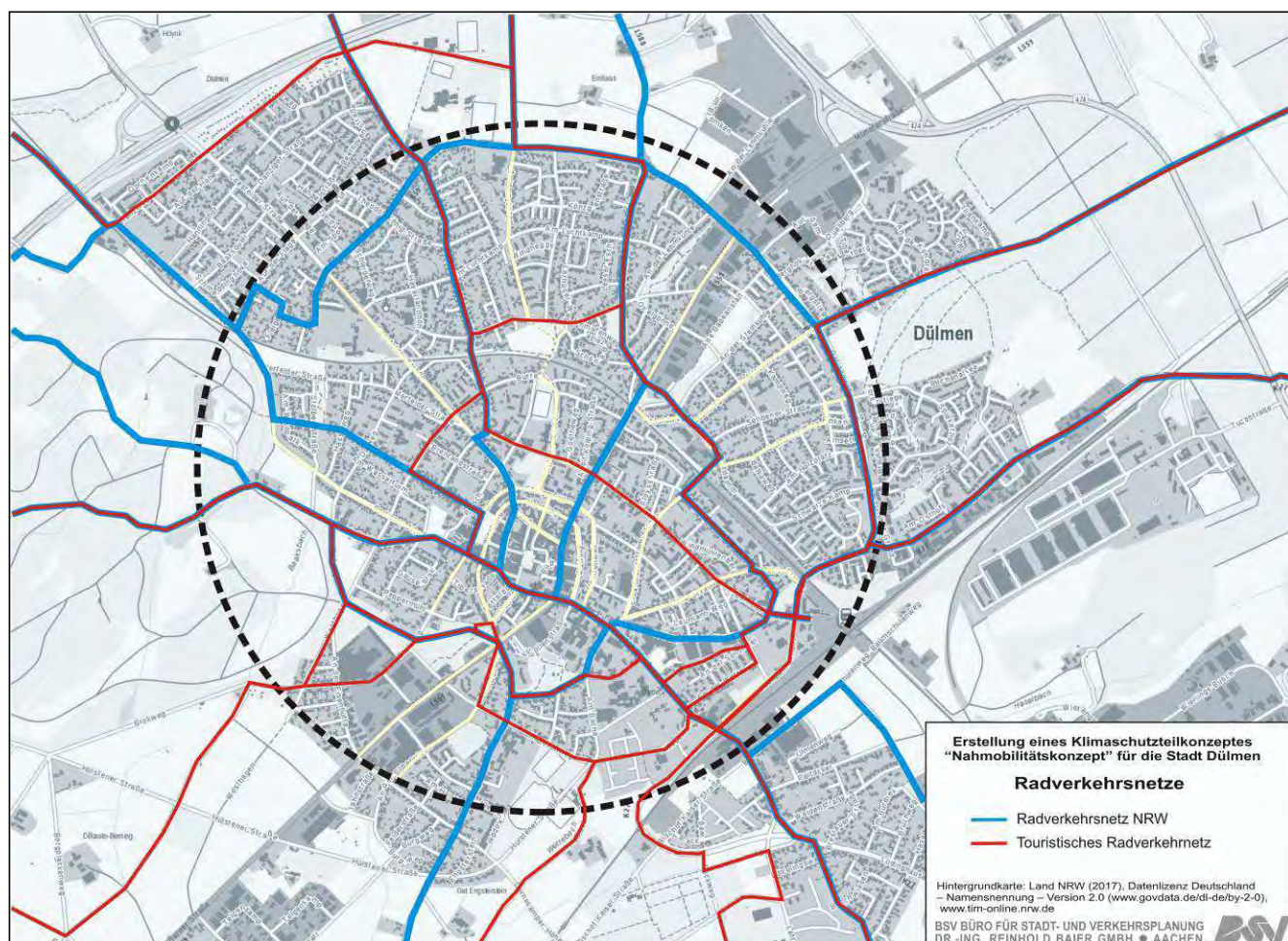


Bild 8: Radverkehrsnetz NRW und touristisches Radverkehrsnetz Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0); www.tim-online.nrw.de, Radverkehrsnetz NRW o.J.; Touristisches Radverkehrsnetz: Dülmen Marketing e.V. 2012/2013)

Wegweisung für Radfahrer/-innen

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme vor Ort wurde für das Untersuchungsnetz die wegweisende Beschilderung für Radfahrerinnen und Radfahrer aufgenommen (Bild 9).

Das Radverkehrsnetz NRW sowie das kommunale touristische Radverkehrsnetz sind flächendeckend ausgeschildert und bieten den Radfahrerinnen und Radfahrern somit eine gute Orientierung.

Hinsichtlich der Velorouten sind bisher nur vier der insgesamt acht Velorouten ausgeschildert. Dies ist damit zu begründen, dass die Stadt Dülmen bisher nur solche Velorouten ausgeschildert hat, auf denen Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr durchgeführt wurden.

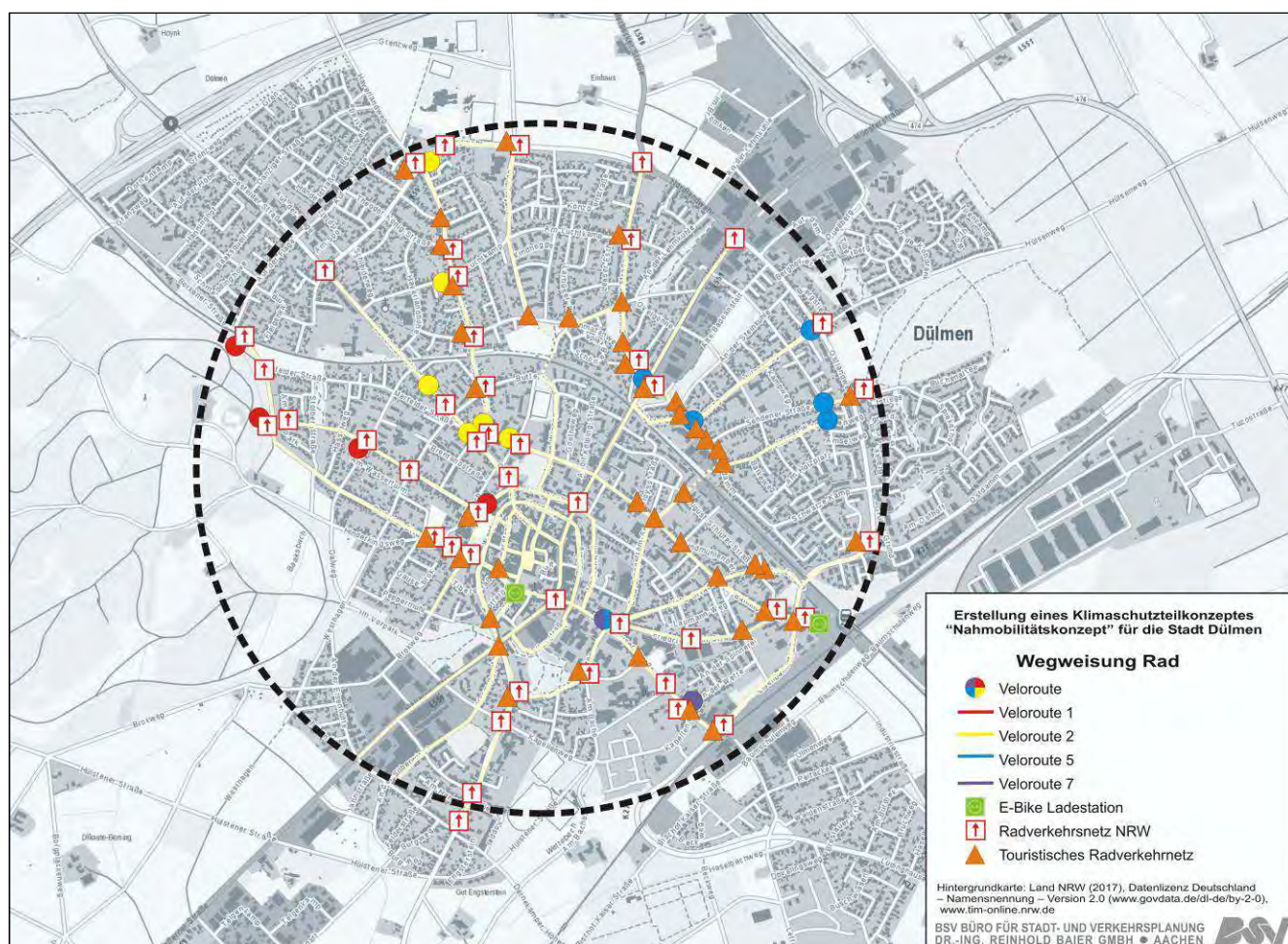


Bild 9: Wegweisung Rad Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Wegweisung für Fußgänger/-innen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort wurde keine flächen-deckende wegweisende Beschilderung für Fußgängerinnen und Fußgänger vorgefunden. Es sind lediglich punktuell Wegweiser für Fußgängerinnen und Fußgänger – beispielsweise zum Rathaus oder zum Bahnhof – vorhanden (Bild 10), die zum Teil auf Grund der Gestaltung (ähnlich einem Straßenschild) nicht auffallen.



Bild 10: Wegweisende Beschilderung auf der Coesfelder Straße Richtung Rathaus (links) und auf der August-Schlüter-Straße Richtung Bahnhof (rechts)

Verträglichkeitsanalyse

Der Schwerpunkt der Analyse lag auf einer eigenen Bestandsaufnahme zur Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit nach dem „Modell der autonomen und relativen Standards“, kurz M.A.R.S. Es wird die straßenräumliche Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs im Hinblick auf die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen) analysiert und mit Hilfe eines Punktesystems bewertet. Damit wird die Möglichkeit gegeben, einzelne Straßenräume in ihrem Problemgehalt zu vergleichen und eine Dringlichkeitsreihung vorzunehmen.

Methodik

Dieses Bewertungsmodell wurde von BSV 1986 entwickelt und seitdem systematisch in zahlreichen Verkehrsentwicklungsplanungen angewendet. Es ist ständig weiterentwickelt und den veränderten Richtlinien und Planungsempfehlungen, wie den EAE (Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen), den EAHV (Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen) und ERA (Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen) sowie den RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), angepasst worden.

Unabhängig vom Kfz-Verkehr und seinen Kenngrößen müssen für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen) in den straßenräumlichen Bedingungen bestimmte Standards (die „autonomen“) erfüllt sein, um ein Mindestmaß an Verträglichkeit zu gewährleisten:

- Fußgängerinnen und Fußgänger brauchen zum Gehen ebenso wie für den Aufenthalt im Straßenraum ausreichend geschützte Flächen.
- Für Fahrbahnquerungen müssen ausreichende Zeitlücken im Kfz-Verkehr oder wirksame Querungshilfen vorhanden sein.
- Radfahrerinnen und Radfahrer benötigen entweder ausreichend Platz auf der Fahrbahn oder aber ausreichend breite Radverkehrsanlagen, um sich sicher bewegen zu können. Hinzu kommen sicher gestaltete Knotenpunkte.
- Das Umfeld und die Anliegerinnen und Anlieger brauchen ausreichenden Abstand von den Flächen für den Kfz-Verkehr.

Die „autonomen Standards“ lassen sich durch entsprechende Richtwerte aus den aktuellen Richtlinien und Planungsempfehlungen wie den EAE (Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen), den EAHV (Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen) und ERA (Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen) sowie den RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) in Form konkreter Zahlen und Maßen hinreichend genau festlegen.

„Relativiert“ werden diese autonomen Standards durch die jeweilige Ausprägung des Verkehrsgeschehens. Die Unverträglichkeit nimmt zu,

- je größer die Kfz-Verkehrsmengen,
- je stärker der Anteil an Last- und Schwerlastverkehr,
- je höher die Fahrgeschwindigkeiten und
- je unetlicher der Verkehrsablauf („stop and go“)

sind.

Mit M.A.R.S. werden die systematisch angelegten Konflikte herausgearbeitet, die sich aus den „Verursachern“ (der Kfz Verkehr in seinen Ausprägungen, d. h. Belastung und Geschwindigkeit) in den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten für die „Betroffenen“ (Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen im Längs- und Querverkehr) ergeben.

Grundlage der Bewertung ist eine Begehung des Untersuchungsnetzes, bei der die relevanten straßenräumlichen Gegebenheiten wie

- Randnutzungen,
- Fahrbahnbreite,
- Gehwegbreite,
- Vorhandensein und Wirksamkeit von Überquerungshilfen,
- Sichtverhältnisse bei der Überquerung,
- Vorhandensein und Abmessung von Radverkehrsanlagen,
- Knotenpunktarten

erhoben wurden.

Diese Daten wurden entsprechend der im digitalen Untersuchungsnetz vorgenommenen Einteilung des Straßennetzes nach Querschnittsänderung in einzelne Strecken in einer Datenbank gespeichert.

In Abhängigkeit von den Verursacherdaten und den Ansprüchen der Betroffenen (Einkaufsbereiche in der Innenstadt erfordern z. B. größere Gehwegbreiten als Straßen in Außenbereichen) werden anhand von Bewertungstabellen für die Betroffenenengruppen Problempunkte vergeben. In der Gesamtbewertung kann demnach jeder Straßenabschnitt unter Berücksichtigung beider Straßenseiten zwischen 0 Punkte (= keine Probleme) und 12 Punkte (= höchst problematisch) erhalten.

Hinsichtlich der Bewertungsergebnisse ist zu beachten, dass die Bewertung nach M.A.R.S. im Allgemeinen nur für angebaute innerörtliche Straßen durchgeführt wird, da hier mit einem relevanten Aufkommen im Fuß- und Radverkehr zu rechnen ist.

Bewertungsergebnisse

Im Rahmen der Untersuchung wurden alle angebauten innerörtlichen Straßen des Untersuchungsnetzes – bis auf die verkehrsberuhigten Bereiche (Z 325 StVO) sowie die Fußgängerzone – der gerade beschriebenen Verträglichkeitsanalyse unterzogen.

Nachfolgend sind die Bewertungsergebnisse für drei ausgewählte Beispielquerschnitte (Teilabschnitte der Straßen An den Wiesen, Borkener Straße und Bahnhofstraße) detailliert erläutert.

Der Streckenabschnitt **An den Wiesen von Bergfeldstraße bis Königswall** (Tabelle 4) wird mit einer Gesamtzahl von 4 Problempunkten bewertet. Diese resultieren vollständig aus der Bewertung der straßenräumlichen Gegebenheiten für Fußgängerinnen und Fußgänger. Hier ist die mittlere nutzbare Gehwegbreite links und rechts mit 1,30 m deutlich unterhalb der Regelbreite von 2,50 m. Unter Berücksichtigung der Bewegungsspielräume ist die Begegnung von Fußgängerinnen und Fußgängern in diesem Abschnitt eingeschränkt.

Dagegen ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn aufgrund der geringen Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr ($v_{zul} = 30 \text{ km/h}$) und der geringen Verkehrsbelastung ($< 5000 \text{ Kfz/Tag}$) in diesem Streckenabschnitt als adäquat zu bewerten (0 Problempunkte).

Eine Querungsanlage ist unter Berücksichtigung der geringen Querungsbreite (entspricht hier der Fahrbahnbreite) und der geringen Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr nicht erforderlich (0 Problempunkte).

Tabelle 4: Bewertungsbeispiel Straßenräumliche Verträglichkeit An den Wiesen

Straßenabschnitt		An den Wiesen von Bergfeldstraße bis Königswall
		
Kfz-Belastungsklasse		0 bis 5.000 Kfz/Tag
Zulässige Geschwindigkeit		30 km/h
Bewertung der straßenräumlichen Bedingung für		
Fußgängerlängs- verkehr	Frequenz	mittel
	Gehwege	Mittlere nutzbare Gehwegbreite links 1,30 m und rechts 1,30 m (erforderlich 2,50 m)
	Bewertung	4/4 Punkten
Fahrrad	Radverkehrsanlagen	Keine Radverkehrsanlage
	Bewertung	0/4 Punkte
Überquerungen	Anlagen	Keine Querungshilfe
	Überquerungsbreite	5,30 m
	Bewertung	0/4 Punkte
Gesamtbewertung		4/12 Punkte

Auf Grundlage der Verträglichkeitsanalyse ist der Handlungsbedarf für den Streckenabschnitt **Bahnhofstraße von Kreuzweg bis August-Schlüter-Straße** dagegen mit 7 Problempunkten größer als im vorangegangenen Beispiel des Streckenabschnitts An den Wiesen (Tabelle 5).

Auch in diesem Abschnitt sind die straßenräumlichen Gegebenheiten für Fußgänger/-innen nicht ausreichend. Die mittlere nutzbare Gehwegbreite für Fußgänger/-innen liegt links mit 1,40 m und rechts mit 1,60 m ebenfalls unterhalb der Regelbreite von 2,50 m (3 Problempunkte).

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr wird unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der Kfz-Belastungsklasse 5.000 bis 10.000 Kfz/Tag mit 2 Problempunkten bewertet. Die Benutzungspflicht des vorhandenen Radwegs im Seitenraum wurde auf Grund der geringen Breite von rund 1,50 m aufgehoben. Die erkennbare Führung (rote Markierung) steht den Radfahrern/-innen weiterhin als nicht-benutzungspflichtiger Radweg zur Verfügung. Dieser fließt jedoch nicht in die Bewertung ein.

Darüber hinaus, sind die straßenräumlichen Gegebenheiten für den Querverkehr aufgrund der höheren zulässigen Höchstgeschwindigkeit schlechter zu bewerten als in dem vorgestellten Streckenabschnitt An den Wiesen (2 Problempunkte).

Tabelle 5: Bewertungsbeispiel Straßenräumliche Verträglichkeit Bahnhofstraße

Straßenabschnitt		Bahnhofstraße von Kreuzweg bis August-Schlüter-Straße
		
Kfz-Belastungsklasse		5.000 bis 10.000 Kfz/Tag
Zulässige Geschwindigkeit		50 km/h
Bewertung der straßenräumlichen Bedingung für		
Fußgängerlängsverkehr	Frequenz	mittel
	Gehwege	Mittlere nutzbare Gehwegbreite links 1,40 m und rechts 1,60 m (erforderlich 2,50 m)
	Bewertung	3/4 Punkte
Fahrrad	Radverkehrsanlagen	Keine Radverkehrsanlage
	Bewertung	2/4 Punkte
Überquerungen	Anlagen	Keine Querungshilfe
	Überquerungsbreite	5,60 m
	Bewertung	2/4 Punkte
Gesamtbewertung		7/12 Punkte

Das Bewertungsergebnis Streckenabschnitt **Borkener Straße von Plusch bis Hinderkingsweg** (Tabelle 6) ist gleich hoch wie das Bewertungsergebnis des vorherigen vorgestellten Streckenabschnitts Bahnhofstraße. Das Gesamtergebnis resultiert hier jedoch mehr aus den verkehrlichen und straßenräumlichen Gegebenheiten für den Radverkehr.

Die mittlere nutzbare Gehwegbreite für den Fußverkehr ist hier ausschließlich auf einer Seite mit 1,70 m nicht ausreichend (1 Problempunkt).

Der Radverkehr wird stadtauswärts im rechten Seitenraum auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Dieser liegt mit 2,40 m deutlich unterhalb der erforderlichen Breite von 3,00 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,5 m (4 Problempunkte).

Außerdem werden die Bedingungen für den Querverkehr auf Grund der vorhandenen verkehrlichen- und straßenräumlichen Gegebenheiten (zulässige Höchstgeschwindigkeit und Querungsbreite) mit insgesamt 2 Problempunkten bewertet.

Tabelle 6: Bewertungsbeispiel Straßenräumliche Verträglichkeit Borkener Straße

Straßenabschnitt		Borkener Straße von Plusch bis Hinderkingweg
		
Kfz-Belastungsklasse		5.000 bis 10.000 Kfz/Tag
Zulässige Geschwindigkeit		50 km/h
Bewertung der straßenräumlichen Bedingung für		
Fußgängerlängsverkehr	Frequenz	Mittel
	Gehwege	Mittlere nutzbare Gehwegbreite links 1,70 m und rechts 2,50 m (erforderlich 2,50 m)
	Bewertung	1/4 Punkte
Fahrrad	Radverkehrsanlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr rechts 2,40 m (erforderlich 3,00 m)
	Bewertung	4/4 Punkte
Überquerungen	Anlagen	Keine Querungshilfe
	Überquerungsbreite	6,40 m
	Bewertung	2/4 Punkte
Gesamtbewertung		7/12 Punkte

In Bild 11 bis Bild 13 sind die Ergebnisse der Verträglichkeitsbewertung für den Fußgängerlängsverkehr, den Querverkehr und den Radverkehr getrennt und in Bild 14 die Gesamtbewertung dargestellt.

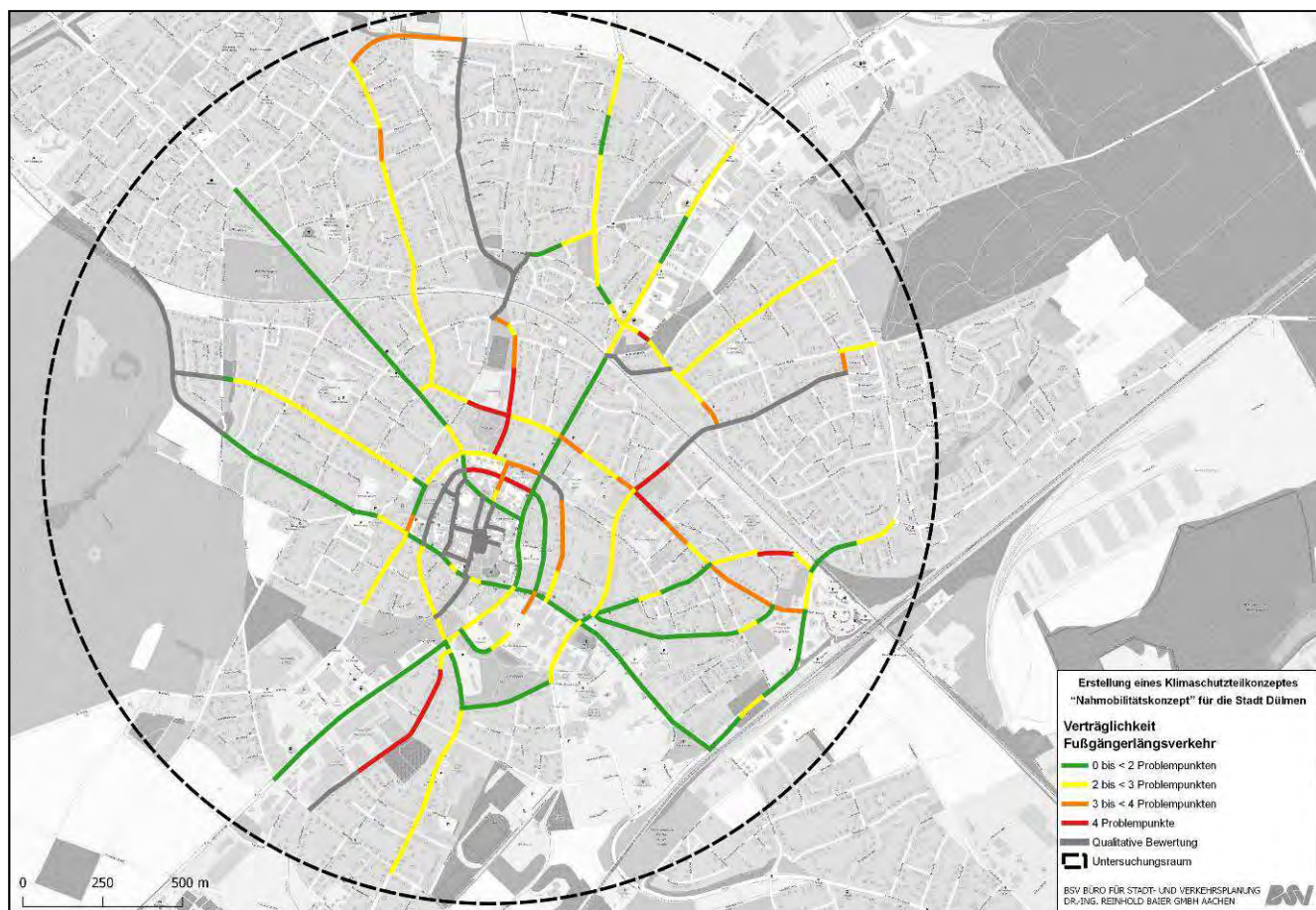


Bild 11: Straßenräumliche Verträglichkeit Fußgängerlängsverkehr

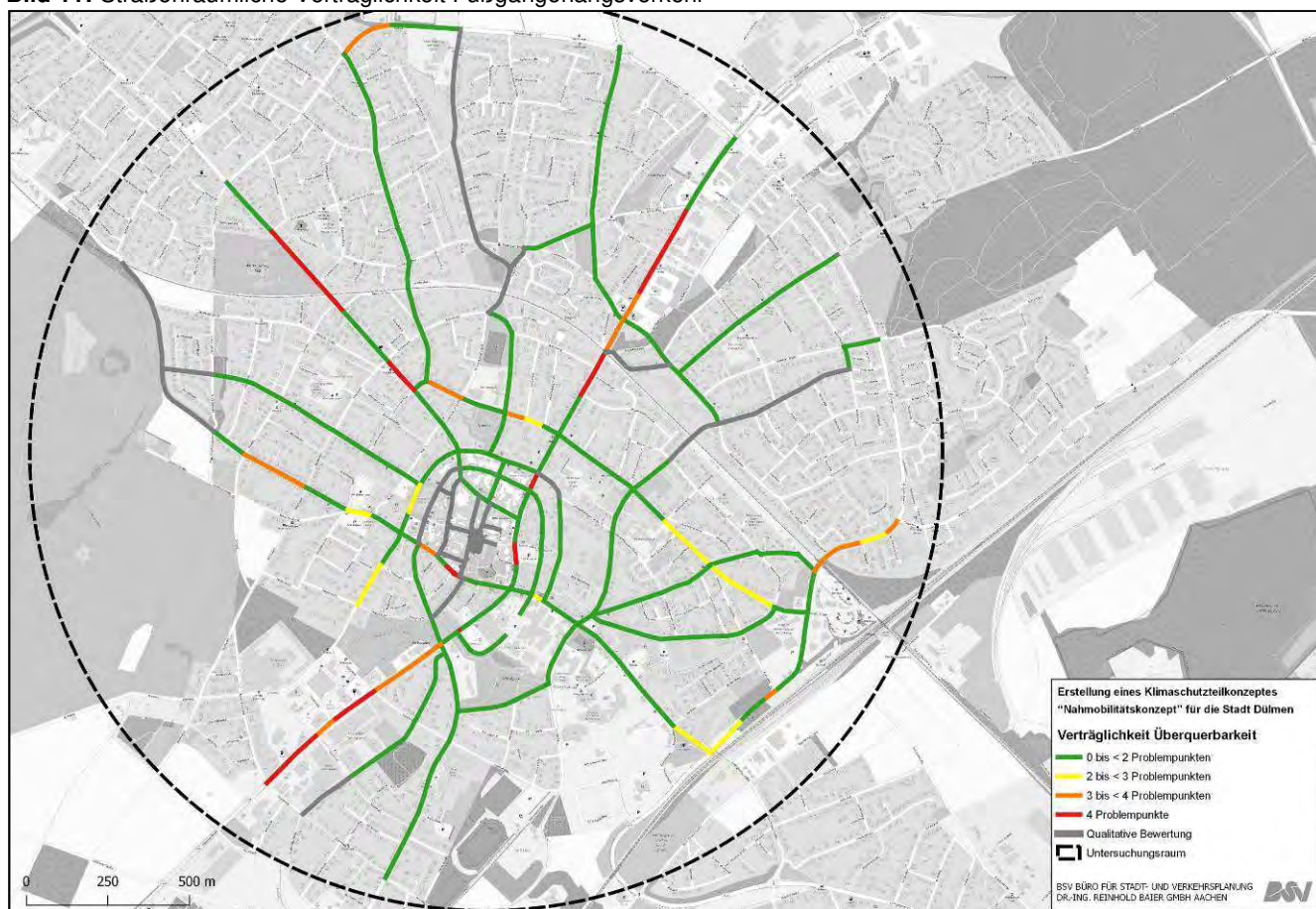


Bild 12: Straßenräumliche Verträglichkeit Überquerbarkeit

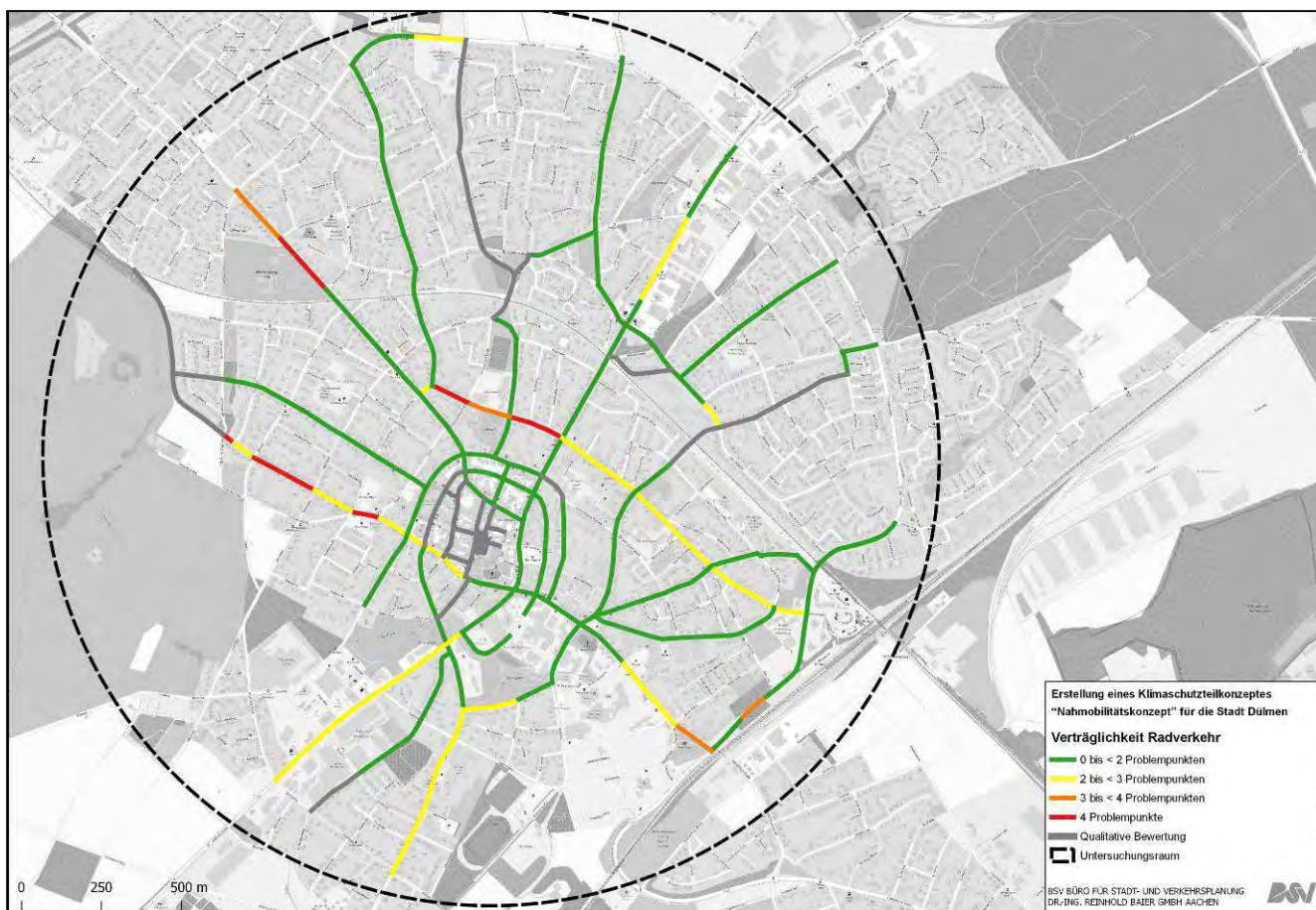


Bild 13: Straßenräumliche Verträglichkeit Radverkehr

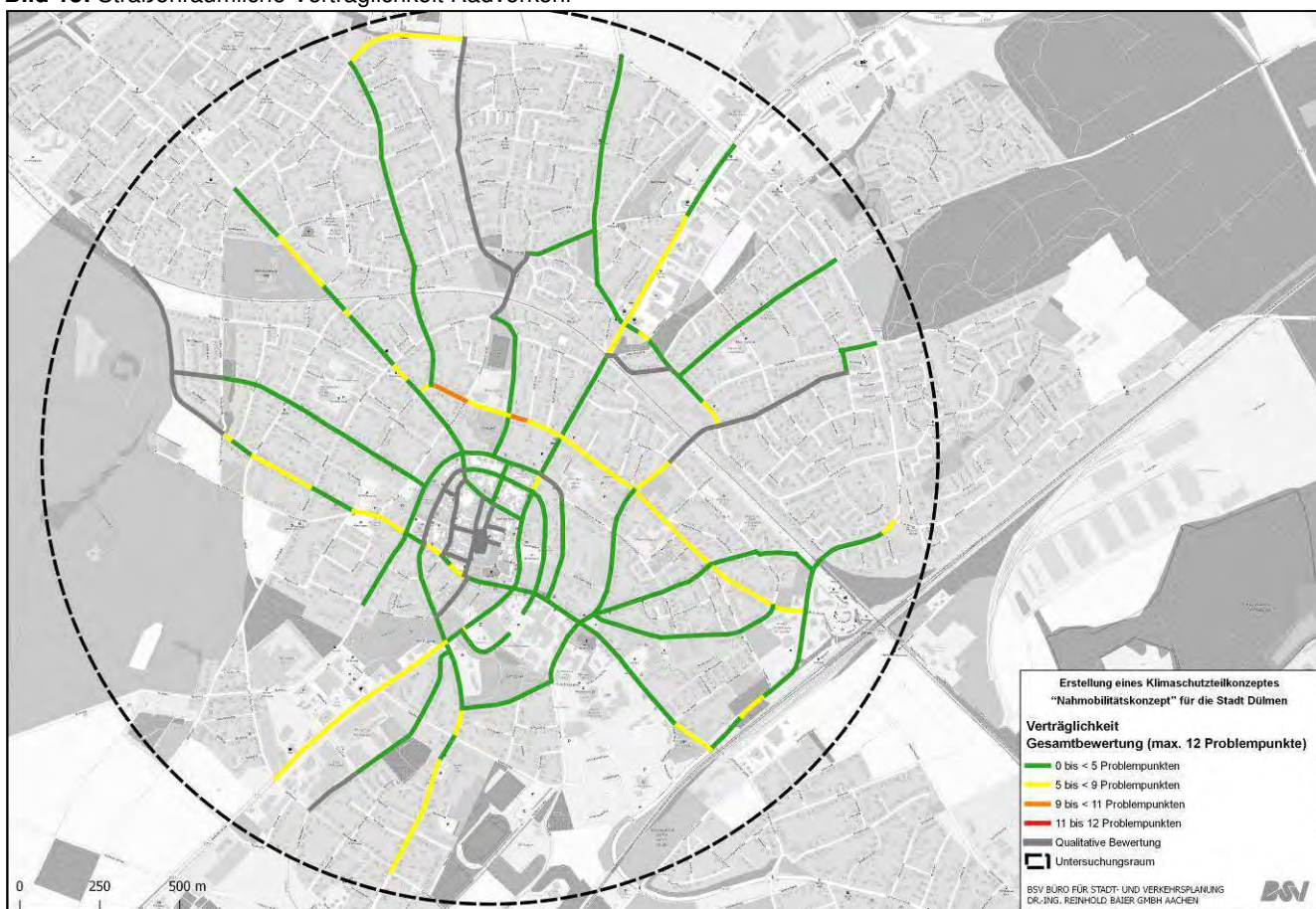


Bild 14: Straßenräumliche Verträglichkeit Gesamtbewertung

Die Darstellung der Verträglichkeitsbewertung für den Fußgängerlängsverkehr ergibt besonders problembehaftete Streckenabschnitte (4 Punkte) in folgenden Straßen (Tabelle 7):

Tabelle 7: Besonders problembehaftete Streckenabschnitte für den Fußgängerlängsverkehr (4 Punkte)

Streckenabschnitt	von	bis
An der Silberwiese	Teutenrod	Querschnittswechsel zwischen Kapellenweg und Mühlenweg (Ende Gehweg einseitig)
Hohe Straße	Zufahrt Parkplatz	Einfahrt Hohe Straße
Kreuzweg	Sandkuhlenweg	Elsa-Brändström-Straße
Elsa-Brändström-Straße	Kreuzweg	August-Schlüter-Straße
Nordring	Coesfelder Straße	Münsterstraße
An den Wiesen	Königswall	Weg zum Sportplatz zwischen Bergfeldstraße und Butterkamp
Bergfeldstraße	Doste-Hülshoff-Straße	An den Wiesen
Alter Ostdamm	Alte Badeanstalt	Anfang Schutzstreifen

Die Darstellung der Verträglichkeitsbewertung für die Überquerbarkeit ergibt besonders problembehaftete Streckenabschnitte (4 Punkte) in folgenden Straßen (Tabelle 8):

Tabelle 8: Besonders problembehaftete Streckenabschnitte für die Überquerbarkeit (4 Punkte)

Streckenabschnitt	von	bis
Halterner Straße	An der Eisenhütte bzw. Dammweg	Teutenrod
	Hüttenweg	Hüttendyk bzw. Kapellenweg
Borkener Straße	Borkener Straße 4	Kötterröde
Münsterstraße	Kirchgasse	Nonnengasse
	Nordring bzw. Ostring	Königswall bzw. Charleville-M.-Platz
	Pluggendorfer Straße	Königsfeldweg
	Münsterstraße 112-114	Stockhover Weg
Coesfelder Straße	Luise-H.-Pfad bzw. Bergfeldstraße	Westhagen bzw. Butterkamp
	Krummer Weg	Josef-Heiming-Straße

Die Darstellung der Verträglichkeitsbewertung für den Radverkehr ergibt besonders problembehaftete Streckenabschnitte (4 Punkte) in folgenden Straßen (Tabelle 9):

Tabelle 9: Besonders problembehaftete Streckenabschnitte für den Radverkehr (4 Punkte)

Streckenabschnitt	von	bis
Borkener Straße	Plusch	Heidelohstraße bzw. Am Wasserturm
	Westhagen	Dalweg
	Hasselweg	Stolbergstr. bzw. An d. Ziegenweide
Bergfeldstraße	Münsterstraße	An den Wiesen
	Droste-Hülshoff-Straße	Haverlandweg
Coesfelder Straße	Haverlandhöhe	Josef-Heiming-Straße

Die Verträglichkeitsanalyse hat abgesehen von den zwei Streckenabschnitten der Bergfeldstraße (Droste-Hülshoff-Straße bis Haverlandweg sowie Goetheweg bis An den Wiesen) mit 9 bis < 11 Problempunkten für alle Streckenabschnitte weniger als 9 Problempunkte in der Gesamtbewertung ergeben.

Qualitative Bewertung

Die Bewertung nach M.A.R.S. wurde für alle angebauten innerörtlichen Straßen des Untersuchungsnetzes – bis auf die verkehrsberuhigten Bereiche (Z 325 StVO) sowie die Fußgängerzone – durchgeführt. Die verkehrsberuhigten Bereiche (Schritttempo), separate Bereiche für Fuß- und Radverkehr (keine Kfz-Belastung) sowie Strecken im Außerortsbereich wurden auf Grund ihrer Besonderheiten gesondert analysiert.

Selbständig geführte Geh- und Radwege

Die folgenden Streckenabschnitte des Untersuchungsnetzes sind selbstständig geführte (d. h. nicht im Zuge von Straßen verlaufende) Geh- und Radwege, die Teil des Veloroutennetzes sind:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (ca. 2,80 m) zwischen Borkener Straße und Am Wildpark (Verlängerung der Overbergstraße): Teil der Veloroute 1 (Bild 15, links oben)
- Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Mofafahrer frei, ca. 2,50 m Gehweg und 1,7 m Radweg je Richtung) zwischen Alter Ostdamm und August-Schlüter-Straße (Verlängerung Elsa-Brändström-Straße): Teil der Veloroute 5 (Bild 15, rechts oben)
- Weg (Mofa-Durchfahrtsverbot, ca. 2,20 m) zwischen An den Wiesen und Stockhoyer Weg (Verlängerung Butterkamp): Teil der Veloroute 3 (Bild 15, links und rechts unten)



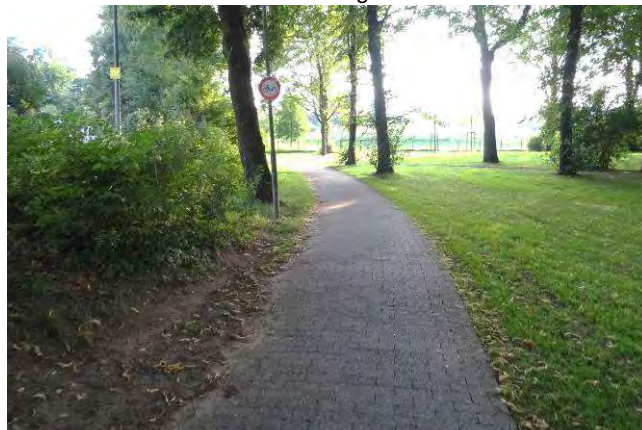
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zwischen Borkener Straße und Am Wildpark



Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zwischen Alter Ostdamm und August-Schlüter-Straße



Weg zwischen An den Wiesen und Stockhoyer Weg



Weg zwischen An den Wiesen und Stockhoyer Weg

Bild 15: Geh- und Radwege in Dülmen

Nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, 2010) und den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA, 2008) können selbständig geführte Geh- und Radwege ein hohes Maß an Attraktivität und Verkehrssicherheit bieten. In besonderem Maße müssen hier die Anforderungen der sozialen Sicherheit berücksichtigt werden (Beleuchtung, übersichtliche Gestaltung, Einsehbarkeit). Hier besteht zumindest punktuell Verbesserungsbedarf (z. B. Unterführung zwischen An den Wiesen und Stockhover Weg; Bild 15, links unten).

Hinsichtlich der Dimensionierung gelten die gleichen Anforderungen wie bei straßenbegleitenden Wegen. Die Breite eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (innerorts) soll mindestens 2,50 m betragen. Diese Anforderung wird von dem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zwischen Borkener Straße und Am Wildpark (mit ca. 2,80 m) erfüllt. Der Weg zwischen An den Wiesen und Stockhover Weg entspricht dagegen mit 2,20 m nicht den Empfehlungen.

Damit sich Radfahrerinnen und Radfahrer begegnen können muss ein Zweirichtungsradweg mindestens 2,00 m breit dimensioniert werden (ERA, 2010). Der anliegende Gehweg soll mindestens 2,50 m betragen (EFA, 2002). Damit entspricht der getrennte Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zwischen Alter Ostdamm und August-Schlüter-Straße den Empfehlungen.

Fußgängerzone

Die Fußgängerzone in der Dülmener Innenstadt setzt sich aus dem Marktplatz sowie den anliegenden Straßen Marktstraße, Marktgasse, Borkener Straße, Viktorstraße, Schulgasse sowie Rathausgasse zusammen. Der Kfz-Verkehr ist lediglich für Ladegeschäfte zwischen 19:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie 13:00 Uhr und 15:00 Uhr zugelassen. Für Radfahrerinnen und Radfahrer ist die Einfahrt in die Fußgängerzone freigegeben. Damit haben Fußgängerinnen und Fußgänger weiterhin Vorrang und der Radverkehr muss die Schrittgeschwindigkeit einhalten oder gegebenenfalls vom Fahrrad absteigen (Bild 16).

In der Fußgängerzone wurde ein verträgliches Miteinander der Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen beobachtet. Radfahrerinnen und Radfahrer verhalten sich den Vorschriften entsprechend und fahren langsam oder schieben ihr Fahrrad. Des Weiteren wurde beobachtet, dass Fahrräder auch ohne Fahrradabstellanlage abgestellt werden (beispielsweise bei Überlastung am Markttag). Dabei ist jedoch eine gewisse Ordnung (z. B. durch Abstellen zwischen den Baumbeeten) zu erkennen und daher keine Beeinträchtigung von Fußgängern/-innen oder fahrenden Radfahrern/-innen zu erwarten.

Die Erweiterung der Fußgängerzone im zentralen Geschäftsbereich – in der Tiberstraße, Bärenstiege und Tibergasse – wurde bereits im Innenstadtentwicklungskonzept (Bülte et al., 1998) angeregt (siehe Kap 7.1), jedoch bis heute noch nicht umgesetzt. Diese Bereiche sind derzeit als verkehrsberuhigte Bereiche beschildert.



Marktstraße



Marktstraße



Borkener Straße



Viktorstraße



Schulgasse



Rathausgasse

Bild 16: Fußgängerzonen in Dülmen

Verkehrsberuhigte Bereiche

Die in Tabelle 10 aufgelisteten Straßenabschnitte des Untersuchungsnetzes sind durch das Verkehrszeichen Z 325 als verkehrsberuhigter Bereich beschildert und dürfen daher nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Tabelle 10: Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche im Untersuchungsnetz

Streckenabschnitt	von	bis
Westring	Coesfelder Straße	Borkener Straße
Tiberstraße	Coesfelder Straße	Borkener Straße
Bärenstiege	Westring	Tiberstraße
Marktstraße	Lüdinghauser Straße	Südring
Charleville-Mézières-Platz	Münsterstraße	Ludwig-Wiesmann-Straße
Königsfeldweg	Münsterstraße	Alter Ostdamm
Osthover Weg	Alter Ostdamm	Germarkenweg
Leuster Weg	Stockhover Weg	Nordlandwehr
Overbergstraße	Am Wildpark	Stolbergstraße
An der Silberwiese	Teutenrod	Dammweg

Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen auf diesen Streckenabschnitten die gesamte Breite des Verkehrsraums nutzen. Das Parken ist nur auf den dafür markierten Parkständen erlaubt.

Die verkehrsberuhigten Bereiche weisen bei niveaugleichem Ausbau eine unterschiedliche Oberflächengestaltung auf. So entsprechen die Streckenabschnitte an der Königsfeldweg, Leuster Weg, Overbergstraße und An der Silberwiese einem Wohnweg nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006) mit optischem sowie verkehrsrechtlichem Mischungsprinzip. Dieses wird ebenfalls auf den innenstadtnahen Straßen Westring, Tiberstraße, Bärenstiege und Charleville-Mézières-Platz deutlich.

Dagegen wird auf der südlichen Marktstraße und dem Osthover Weg optisch ein Trennungsprinzip vermittelt. Hier sind die Seitenräume ausreichend breit dimensioniert, sodass der Fußgänger auf diesen ausweichen kann, um den Kfz-Verkehr auf der Fahrgasse nicht zu behindern (Bild 17).



Optisches sowie verkehrsrechtliches Mischungsprinzip, Königsfeldweg



Optisches sowie verkehrsrechtliches Mischungsprinzip, Tiberstraße



Optisches Trennungsprinzip bei verkehrsrechtlichem Mischungsprinzip, Marktstraße



Optisches Trennungsprinzip bei verkehrsrechtlichem Mischungsprinzip, Osthover Weg

Bild 17: Gestaltungsbeispiele zu verkehrsberuhigten Bereichen in Dülmen

Einige Streckenabschnitte des Untersuchungsnetzes sind als Tempo 30-Zone beschildert, werden jedoch aufgrund der widersprüchlichen Straßenraumgestaltung wie verkehrsberuhigte Bereiche genutzt.

So wird beispielsweise auf der Viktorstraße sowie der Straße Lohwall das Trennungsprinzip durch die Abgrenzung des Seitenraums durch Poller oder Bäume auch bei niveaugleichem Ausbau des Straßenraums deutlich.

Dagegen sind die Seitenräume der Straßen Nordring und Ostring durch den Fußverkehr kaum oder nicht nutzbar. Daher nutzen Fußgängerinnen und Fußgänger auf diesen Streckenabschnitten auch die Fahrgasse. Es ist davon auszugehen, dass der Kfz-Verkehr durch die widersprüchliche Gestaltung dieser Streckenabschnitte irritiert wird. Der Handlungsbedarf ist jedoch aufgrund der geringen Verkehrsbelastung als gering einzustufen (Bild 18).



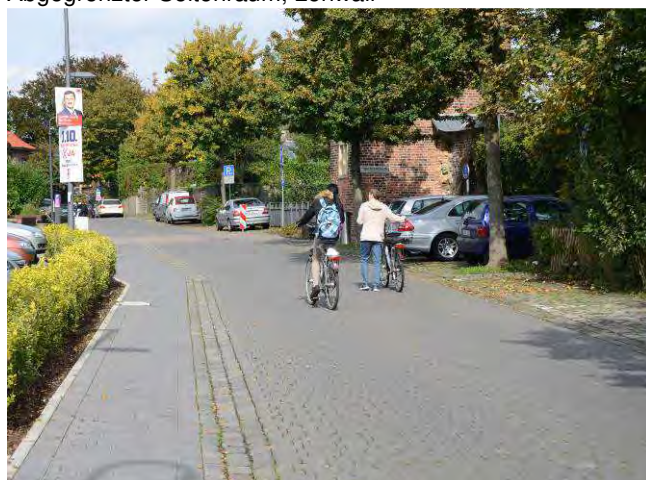
Abgegrenzter Seitenraum, Viktorstraße



Abgegrenzter Seitenraum, Lohwall



kaum/nicht nutzbarer Seitenraum, Nordring



kaum/nicht nutzbarer Seitenraum, Ostring

Bild 18: Gestaltungsbeispiele von Bereichen mit Tempo 30 in Dülmen

Außerortsstraßen

Hinsichtlich der Radverkehrsführung an Landstraßen (Außerortsstraßen) spielt die Verbindungsfunktion (regional oder nahräumig) eine Rolle. Während bei Landstraßen mit regionaler Verbindungsfunktion (Straßenkategorie LS III bzw. Entwurfsklasse 3)¹³ der Radverkehr entweder auf der Fahrbahn oder einseitig auf einem fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt werden soll, soll der Radverkehr bei Landstraßen mit nahräumiger Verbindungsfunktion (Straßenkategorie LS IV bzw. Entwurfsklasse 4)¹⁴ grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt werden und nur bei besonderen Ansprüchen einseitig auf einem fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. (RAL, 2012)

¹³ Im Allgemeinen: zweistreifige Straßen mit einem Regelquerschnitt RQ 11; Planungsgeschwindigkeit 90 km/h; auf Grund der Netzfunktion in der Regel kurze bis mittlere Fahrtweiten sowie relativ dichte Folge von plangleichen Knotenpunkten

¹⁴ Im Allgemeinen: einbahnige Straßen mit einem Regelquerschnitt RQ 9; Planungsgeschwindigkeit 70 km/h; auf Grund der Netzfunktion in der Regel kurze Fahrtweiten; geringe Verkehrsnachfrage

Etwa in Höhe der Kreuzung Borkener Straße/ Stolbergstraße/ An der Ziegenweide befindet sich eine Ortstafel, die den Innerorts- vom Außerortsbereich trennt. Der dort vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,20 m zzgl. 1,70 m Grünstreifen) stellt grundsätzlich für den Radverkehr im Außerortsbereich eine verkehrssichere Lösung dar. Im Vergleich zu den Empfehlungen nach ERA (2010) ist der vorhandene Querschnitt jedoch nicht regelkonform gestaltet (ERA: 2,50 m zzgl. 1,75 m Sicherheitstrennstreifen) (Bild 19).



Bild 19: Außerörtlicher Streckenabschnitt (Untersuchungsnetz), Borkener Straße

Ruhender Radverkehr

Beim ruhenden Radverkehr wird grundsätzlich zwischen wohnort-bezogenen und zielbezogenen Radabstellanlagen unterschieden.

Zielbezogene Abstellanlagen befinden sich z. B. an öffentlichen Einrichtungen, Geschäften, Schulen, am Arbeitsplatz und Bushaltestellen. Diese wurden bei der Bestandsaufnahme vor Ort erhoben.

Fahrradabstellanlagen sollten

- ausreichend dimensioniert sein,
- sich nah am Eingang befinden,
- dem Rad einen sicheren Stand geben,
- gut zugänglich sein,
- diebstahlsicher und
- für längeren Abstellen wettergeschützt und möglichst vandalismussicher sein.

Der Witterungsschutz spielt vor allem bei längeren Abstellzeiten eine Komfortrolle. Im Umfeld des Bahnhofsgebäudes wurden rund 680 Fahrradabstellanlagen erfasst. Diese sind zu 95 % überdacht und ermöglichen somit ein witterungsgeschütztes Abstellen. Beleuchtet sind die Fahrradabstellanlagen jedoch nicht. Im Innenstadtbereich befinden sich rund 1.030 weitere Fahrradabstellplätze, alle ohne Überdachung.

Am Dülmener Bahnhof befindet sich außerdem eine Fahrradstation, bei der in den Sommermonaten (Mitte April bis Mitte Oktober) sowohl Fahrräder als auch Pedelecs gegen eine Gebühr von 5,00 € bis 8,00 € für ein Fahrrad und 18,00 € (zzgl. Kautions) für ein Pedelec ausgeliehen werden können. Aufgrund der jahreszeitlichen Beschränkung und der Voraussetzung, dass die Leihräder an

derselben Fahrradstation zurückgeben werden, ist dieses Angebot jedoch insbesondere an den touristischen, weniger an den alltäglichen Radverkehr gerichtet.

Darüber hinaus besteht hier das Angebot, einen Fahrradstellplatz gegen eine monatliche Gebühr von 10,00 €/Monat bzw. 70,00 €/Jahr innerhalb des Gebäudes zu mieten, zu dem ganzjährig und gantztägig der Zugang mit einem Transponder ermöglicht wird (Bild 20).

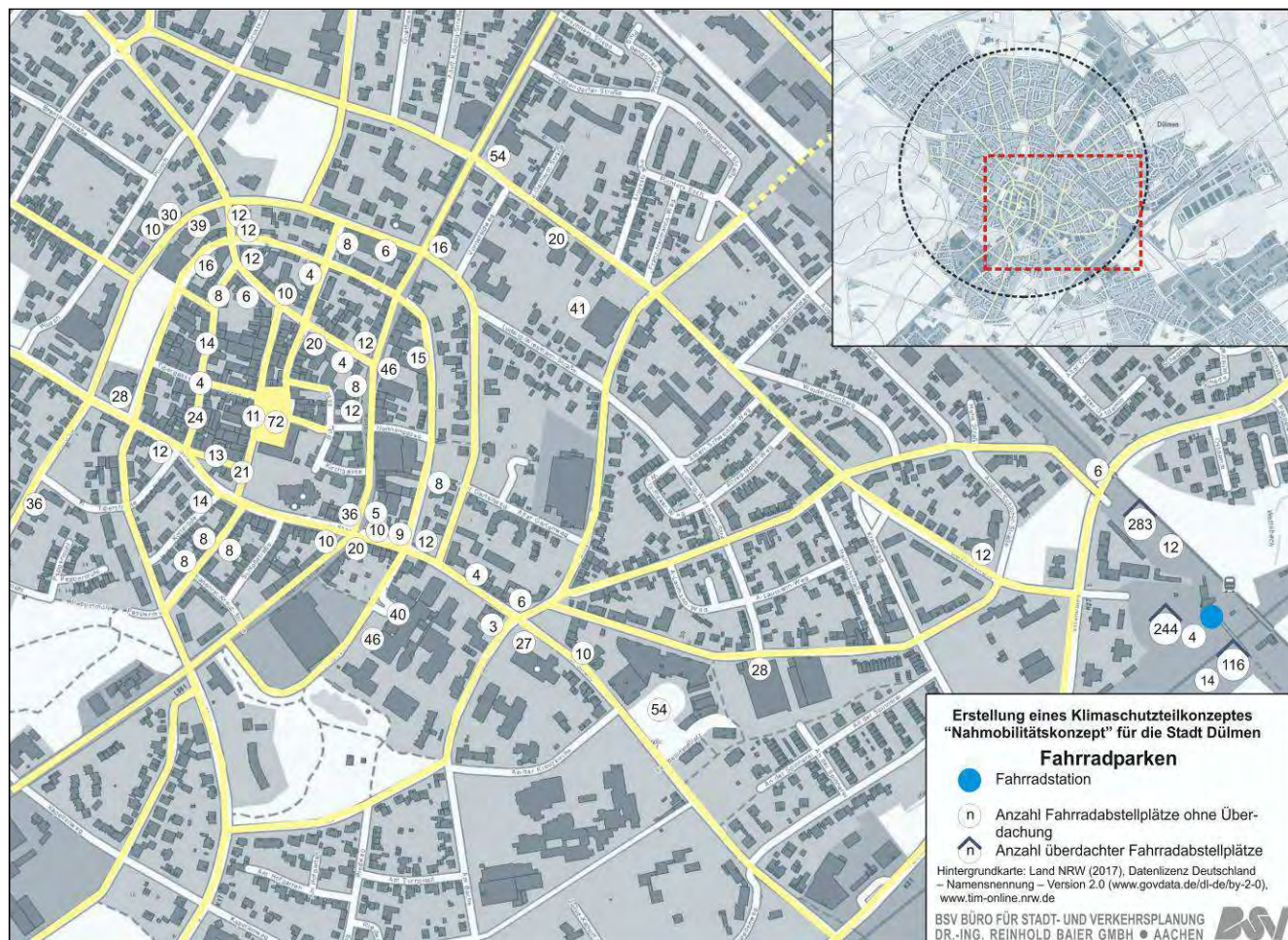


Bild 20: Fahrradparken Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Zum Zeitpunkt der Erhebung waren sowohl am Bahnhof als auch im Innenstadtbereich verschiedene Formen von Fahrradabstellanlagen (z. B. Anlehnhalter, Vorderradhalter, kombinierte Anlehnhalter/Vorderradhalter) vorhanden (Bild 21). Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkiller“) sind weder diebstahlsicher, noch geben sie dem Rad einen sicheren Stand und sind daher grundsätzlich nicht empfehlenswert.

Eine Nachfrageerhebung zu Anlagen des ruhenden Radverkehrs wurde im Rahmen des vorliegenden Konzepts nicht durchgeführt.



überdachte Anlehnbügel am Bahnhofsvorplatz



Anlehnbügel Coesfelder Straße



überdachte Vorderradhalter „Felgenkiller“ am westlichen Bahnhofsparkplatz



kombinierter Anlehnbügel/Vorderradhalter Lüdinghauser Straße



Fahrradstation am Bahnhof



Vorderradhalter Lüdinghauser Straße

Bild 21: Beispiele von Fahrradabstellanlagen in Dülmen

Elektromobilität

In Dülmen-Mitte befinden sich insgesamt drei Ladestationen, an denen jeweils bis zu vier Pedelecs oder E-Bikes kostenfrei aufgeladen werden können. „Mit den E-Bike Ladestationen soll die Nahmobilität gefördert und Dülmen als moderne Urlaubsregion präsentiert werden“¹⁵. Die Standorte befinden sich auf dem Bahnhofsvorplatz, an der Kreuzung Coesfelder Straße/Westring/Nordring und auf dem Marktplatz (Bild 22).

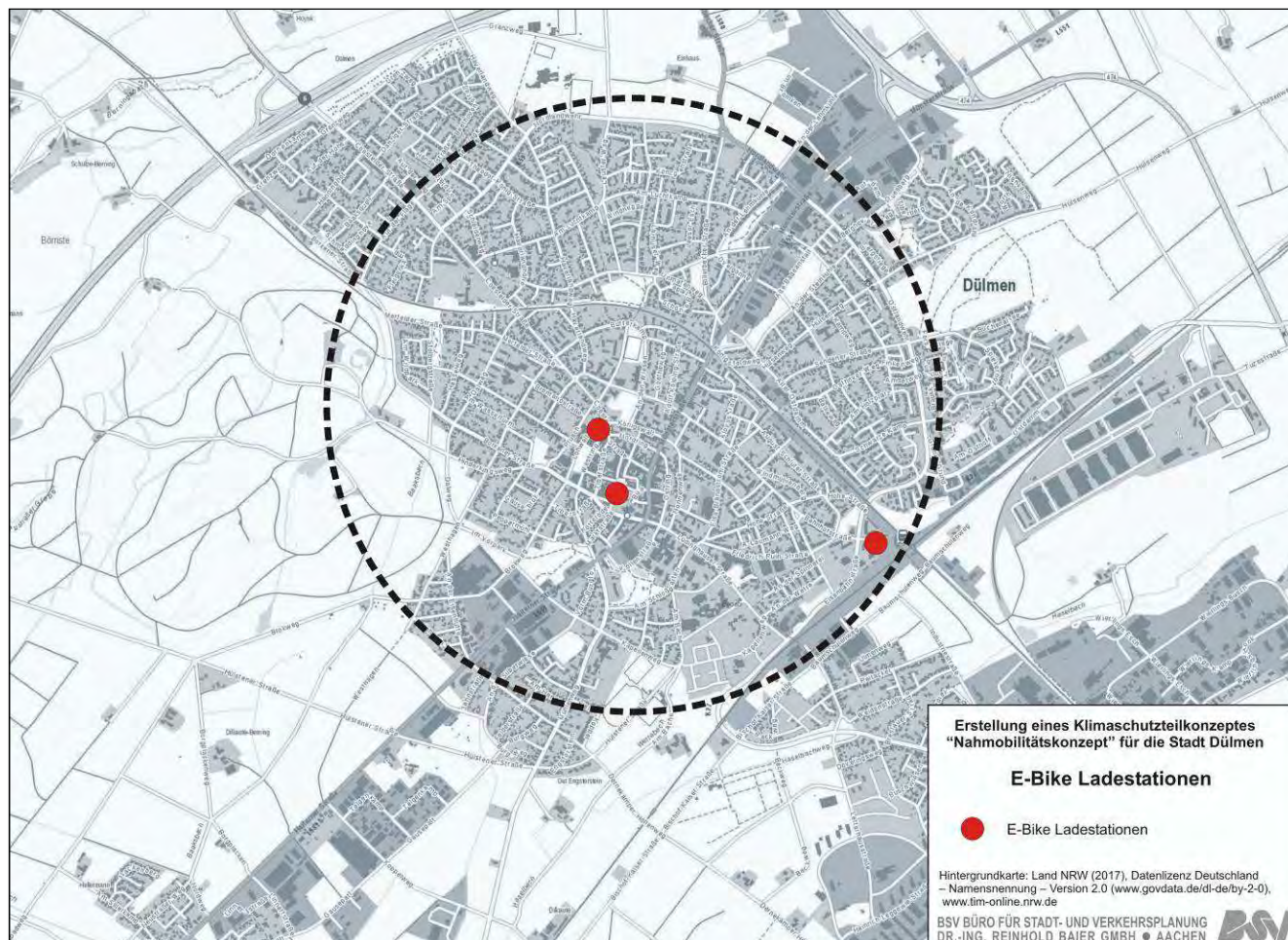


Bild 22: E-Bike Ladestationen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Standorte: Stadt Dülmen 2015)

An den Ladestationen können Pedelecs und E-Bikes zum Aufladen über ein Stromkabel angeschlossen werden oder der Akku kann zum Laden in einem Schließfach eingeschlossen werden (Bild 23).

¹⁵ Stadt Dülmen o.J.: E-Bike Ladestationen (<http://www.radverkehr-duelmen.de/2642.html>)



Ladestationen am Bahnhof



Ladestationen an der Coesfelder Straße

Bild 23: Beispiele von Ladestationen Dülmen für elektrisch unterstützte Fahrräder

Stärken und Schwächen

Zusammenfassend kann das Rad- und Fußverkehrsangebot der Stadt Dülmen wie folgt beschrieben werden:

- + Flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Alltags- sowie Freizeitverkehr
- + Flächendeckende Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW sowie des kommunalen touristischen Radverkehrsnetzes
- + Keine besonders problembehafteten Streckenabschnitte in der Gesamtbewertung der Verträglichkeit
- + Witterungsgeschützte und größtenteils diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen am Bahnhof
- + Flächendeckendes Angebot an größtenteils diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt
- + Angebot von Leihfahrrädern und -pedelecs an der Fahrradstation am Bahnhof für den touristischen Radverkehr
- + Kostenlose Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
- Veloroutenführung in verkehrsberuhigten Bereichen sowie auf Strecken mit rechts-vor-links-Regelung (kein Vorrang für Radfahrerinnen und Radfahrer)
- Keine wegweisende Beschilderung von vier der acht Velorouten
- Keine flächendeckende wegweisende Beschilderung für Fußgänger/-innen
- Keine einheitliche straßenräumliche Gestaltung der Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche

3.3.2 ÖPNV

Schienegebundener ÖPNV

Am Bahnhof Dülmen-Mitte kreuzen sich die beiden Eisenbahnstrecken Bremen/ Münster-Essen und Dortmund-Gronau/ Enschede. Auf der Strecke Essen-Münster fahren die Züge im 30-Minuten-Takt und auf der Strecke Dortmund-Enschede verkehren die Züge stündlich.

Straßengebundener ÖPNV

Während der Schulzeiten verkehren zwischen der Dülmener Innenstadt und den Ortsteilen Stadtbuslinien. Die Busse können neben den Schülerinnen und Schülern auch von weiteren Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden. Sie fahren im Wesentlichen zu den für die Schulen relevanten Zeiten (morgens zu Schulbeginn, mittags und nachmittags zu Schulschluss).

Außerhalb der Schulzeit sowie in den Abendstunden und am Wochenende gibt es keinen regulären Linienbetrieb. Zu diesen Zeiten kann das AnrufSammelTaxi (AST) genutzt werden kann.¹⁶

Zwischen Dülmen-Mitte und dem Ortsteil Rorup besteht eine Verbindung mittels eines TaxiBusses.¹⁷

Bürgerbusbetrieb

Auf Grundlage der Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2015 sowie einer Befragung der Bürgerinnen und Bürger aus den Ortsteilen Hausdülmen, Merfeld, Rorup und Hiddingsel im Jahr 2016 wurde ein nicht ausreichendes ÖPNV-Angebot zwischen den Dülmener Ortsteilen sowie zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt festgestellt.

Um das ÖPNV-Angebot hinsichtlich der Haltepunkte und der Taktung zu verbessern, wurde die Einrichtung eines Bürgerbusbetriebs beschlossen. Die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) unterstützt das Vorhaben. Im Juli 2017 wurde der Bürgerbusverein Merfeld-Hausdülmen gegründet.

Das Fahrzeug soll in seiner Erstanschaffung durch das Land NRW und den Kreis Coesfeld gefördert werden. Anschließend wird es Eigentum der RVM. Die Finanzierung der jährlichen Betriebskosten ist insbesondere durch Werbeeinnahmen, Fahrgelder sowie Spenden geplant.

Ein Zentraler Baustein des Bürgerbusbetriebs sind die Fahrerinnen und Fahrer der Busse, die ehrenamtlich arbeiten. Im September 2017 erklärten sich bereits 30 Mitglieder des Bürgerbusvereins dazu bereit als Fahrerinnen und Fahrer mitzuwirken. Zukünftig sollen durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit weitere Fahrerinnen und Fahrer gefunden werden.

Im ersten Schritt ist eine Verbindung zwischen Hausdülmen, Dülmen-Mitte und Merfeld in einem Zweistudentakt (Mo - Fr) vorgesehen, wobei auch Standorte zentralörtlicher Bedeutung, z. B. die Innenstadt und der Bahnhof, angefahren werden sollen. Der Fahrplan soll mit dem Fahrplan des schienengebundenen ÖV abgestimmt werden. (Stadt Dülmen, 2017)

¹⁶ Telefonische Fahrtwunschanmeldung bis spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit; Einstieg an Bushaltestellen und zusätzlichen AST-Haltestellen; Ausstieg nach Wunsch im Stadtgebiet Dülmen mit Haustürservice; alle 2 Stunden nach AST-Fahrplan, abgestimmt auf die Abfahrtszeiten der Züge

¹⁷ sogenannter Bedarfs-Linienverkehr mit Kleinbus oder Taxi; Telefonische Fahrtwunschanmeldung bis spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit; in der Fläche mit 60- bzw. 120-Minuten-Takt oder als Anschlusslinie zum RegioBus, StadtBus oder NachtBus mit Anmeldung im Bus

Mobilstationen

Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte des Umweltverbunds und fördern somit eine multimodale Verkehrsentwicklung. Dazu erfüllen Mobilstationen vier Grundaufgaben. Sie

- verknüpfen unterschiedliche Verkehrsangebote,
- kommunizieren das Mobilitätsangebot über eine einheitliche Marke (Corporate Design) mit hohem Wiedererkennungswert,
- stellen Informationen und Serviceleistungen über verschiedene Medien (Vor-Ort-Informationen, Internet) zur Verfügung und
- sind Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum.

Durch Mobilstationen wird der Umweltverbund gestärkt. Privaten Haushalten und Unternehmen wird damit die Möglichkeit gegeben, auf das Kfz zu verzichten und Flächen für den ruhenden Verkehr können für andere Zwecke eingespart werden.

Darüber hinaus sichern Mobilstationen die Mobilität derer, die kein eigenes Kfz besitzen und erleichtern die Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Nicht zuletzt kann im ländlichen Raum die Erreichbarkeit durch Mobilstationen sichergestellt bzw. verbessert werden.

Die Ausstattung von Mobilitätsstationen ist auf den konkreten Standort auszurichten. In einem städtischen Netz von Mobilstationen ist ein hierarchischer Aufbau von Mobilstationen sinnvoll. Dabei wird nicht an jeder Mobilstation das gesamte Angebot an Ausstattungsmerkmalen zur Verfügung gestellt, sondern an vergleichbaren Stationen ein einheitliches Angebot bereitgestellt.¹⁸

Der Bahnhof in Dülmen-Mitte besitzt bereits die folgenden Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation:

- Haltepunkt des schienengebundenen ÖPNV (Bahnhof Dülmen),
- Haltepunkt des straßengebundenen ÖPNV (Busbahnhof Dülmen Bf (Hohe Straße)),
- Haltepunkt für den Taxiverkehr,
- Hohes Pkw-Stellplatzangebot,
- Hohes Angebot an witterungsgeschützten diebstahlsicheren Radabstellanlagen,
- Fahrradstation mit Fahrrad- und E-Bike-Verleih,
- Ladestation für Elektroautos und E-Bikes,
- Barrierefreier Zugang über die Hohe Straße und den Baumschulenweg,
- Kiosk im Bahnhofsgebäude.

Die folgenden Ausstattungsmerkmale sind dagegen verbesserungswürdig bzw. fehlen:

- Keine Stellplätze für Carsharing,
- Leihfahräder und -E-Bikes müssen an der Fahrradstation zurückgegeben werden,
- Zugang über den Bahnhofsvorplatz ist nicht barrierefrei,
- Kein dynamisches Fahrgastinformationssystem,
- Schließfächer am Bahnhof fehlen.

¹⁸ Planersocietät (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

Die Bushaltestellen in Dülmen erfüllen dagegen nur die Mindeststandards, d. h. eine Kennzeichnung des Haltestellennamens und Informationen zu den Buslinien (haltende Linien und weiterer Linienverlauf).

Eine einheitliche Gestaltung mit Wiedererkennungswert besteht bisher nicht. Lediglich die Ladestationen für E-Bikes sowie für Elektroautos sind jeweils in einem einheitlichen auffälligen Design gestaltet.

Darüber hinaus ist auch kein gemeinsames Informationssystem für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV vorhanden (z. B. Netzplan mit sämtlichen Linienverbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs, d. h. sowohl im Busverkehr als auch im Schienenpersonenverkehr). Dies kann begründet werden, dass die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, hier der Kreis Coesfeld, und des schienengebundenen ÖPNV, hier der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit seinem regionalen Verbandsmitglied „Zweckverband SPNV Münsterland“ (ZVM), jeweils für ihre eigenen räumlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereich verantwortlich sind (BRMS, 2014).

Stärken und Schwächen

Zusammenfassend kann das ÖPNV-Angebot der Stadt Dülmen wie folgt beschrieben werden:

- + Gründung eines Bürgerbusvereins Merfeld und Hausdülmen
- + Bahnhof weist viele Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation auf
- Unzureichendes ÖPNV-Angebot in einigen Ortsteilen
- Corporated Design fehlt für flächendeckendes Mobilstationsnetz

3.3.3 MIV

Klassifiziertes Straßennetz

Das Untersuchungsgebiet Dülmen-Mitte liegt südlich der Autobahn A 43 und der Bundesstraße B 474. Das klassifizierte Straßennetz aus Landes- und Kreisstraßen stellt die Verbindung zu den übrigen Dülmener Ortsteilen dar (Bild 24).

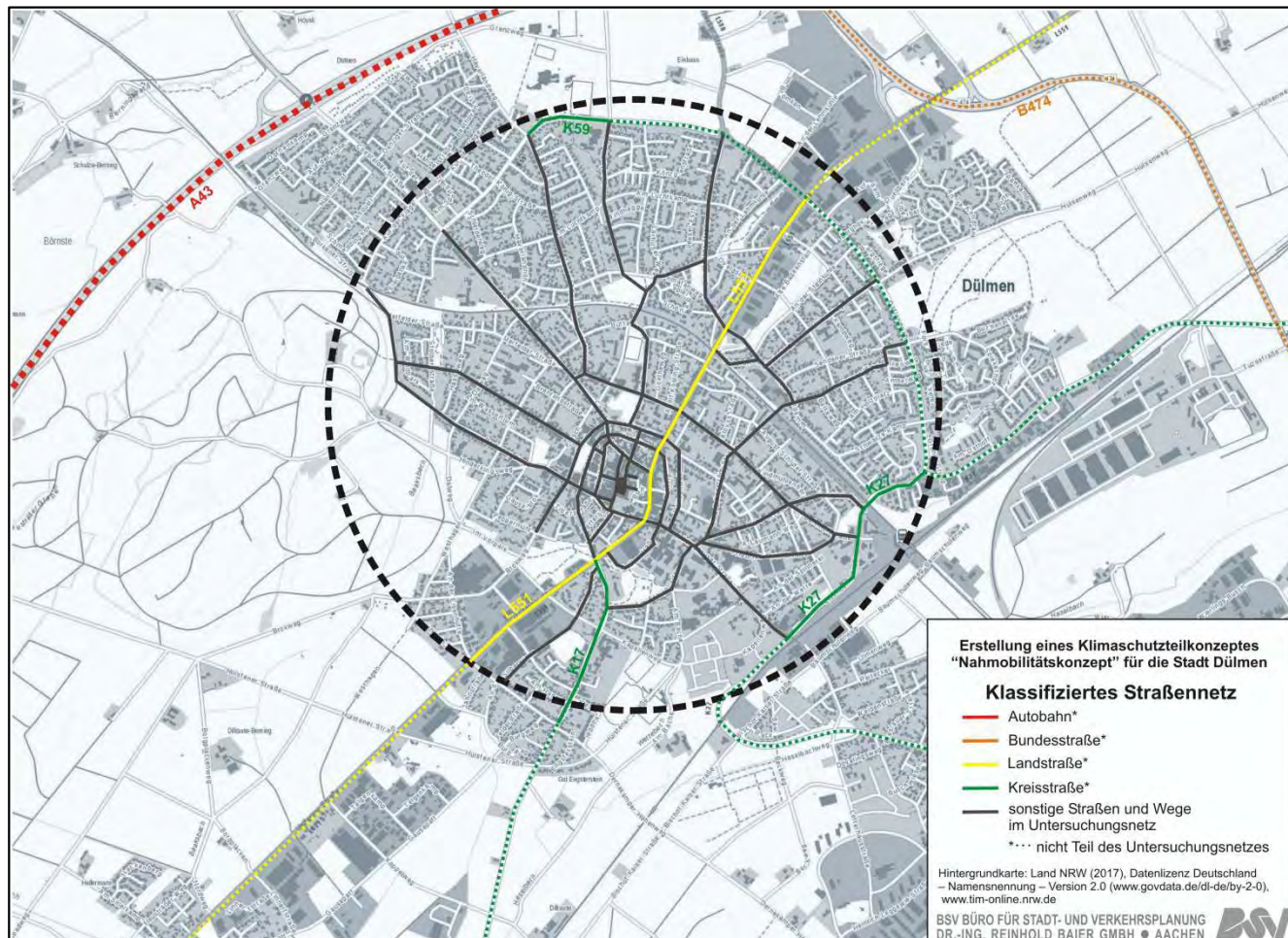


Bild 24: Klassifiziertes Straßennetz in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

In der zweiten Jahreshälfte 2018 beginnen die Bauarbeiten zur Südumgehung (K17n), die von der Halterner Straße zur Lüdinghauser Straße führen soll, um die unmittelbare Innenstadt vom Durchfahrts- und Lkw-Verkehr zu entlasten. Die Entlastungswirkungen der Südumgehung werden im Rahmen des Handlungskonzepts berücksichtigt.

Verkehrsbelastung

Die klassifizierten Verkehrsbelastungen wurden für das Untersuchungsnetz auf Grundlage der Verkehrsuntersuchungen abvi 2013 sowie DC Verkehr 2010 zusammengestellt. Fehlende Verkehrsbelastungen wurden in Abstimmung mit der Stadt Dülmen abgeschätzt.

Höhere Belastungen (> 10.000 Kfz/24h) zeigen sich vor allem für die Halterner Straße bzw. Münsterstraße (L 551) sowie für die Coesfelder Straße. Die hohen Verkehrsbelastungen resultieren aus der Verbindungsfunktion dieser Straßen, durch die Anbindung an die Bundesstraße B 474 sowie an die Autobahn A43 (Bild 25).

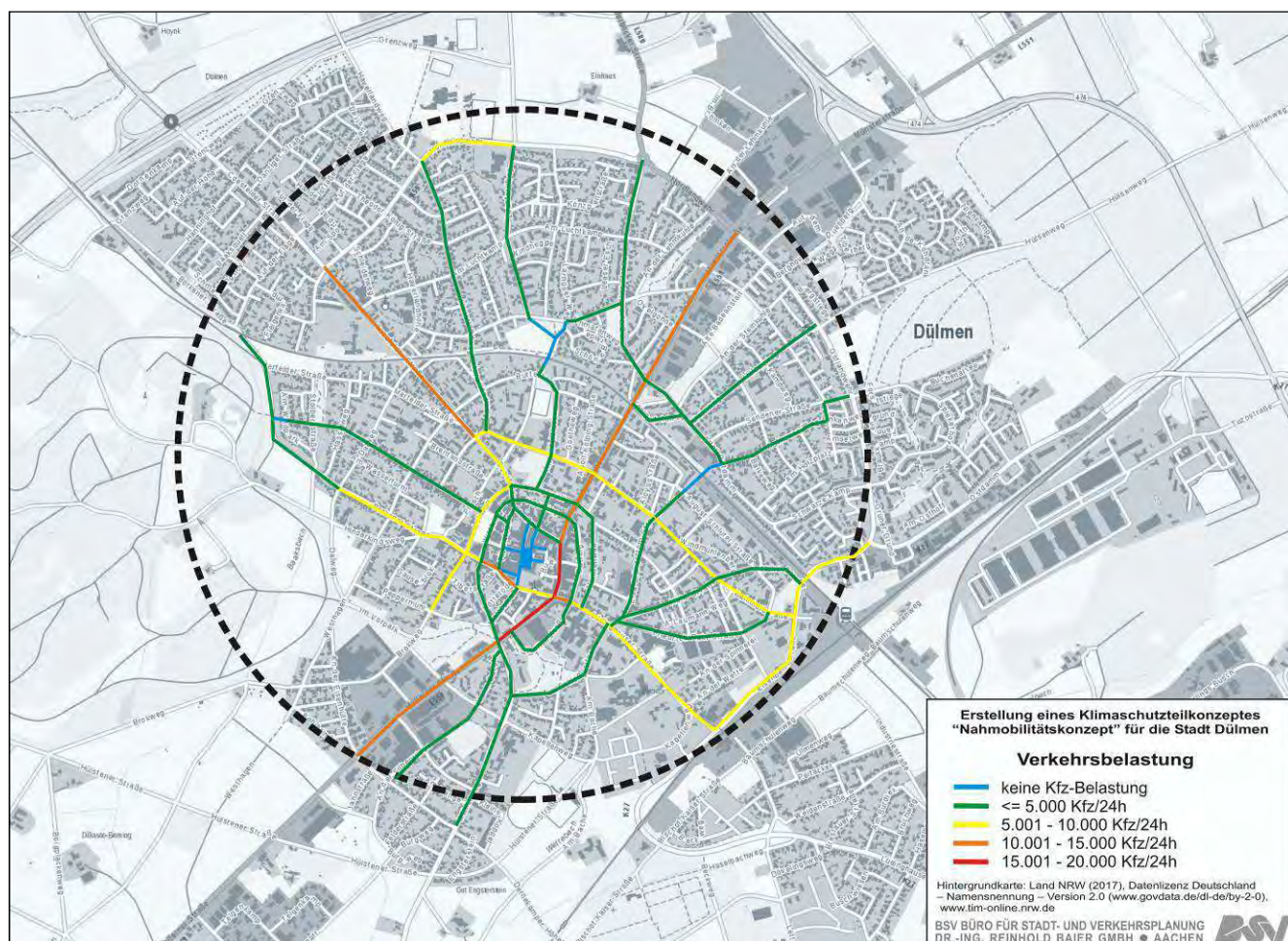


Bild 25: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Ruhender Verkehr

In Abstimmung mit der Stadt Dülmen wurden abweichend von dem Untersuchungsnetz Nahmobilität Parkstände im öffentlichen Straßenraum sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen in dem dargestellten Untersuchungsnetz aufgenommen (Bild 26)¹⁹.

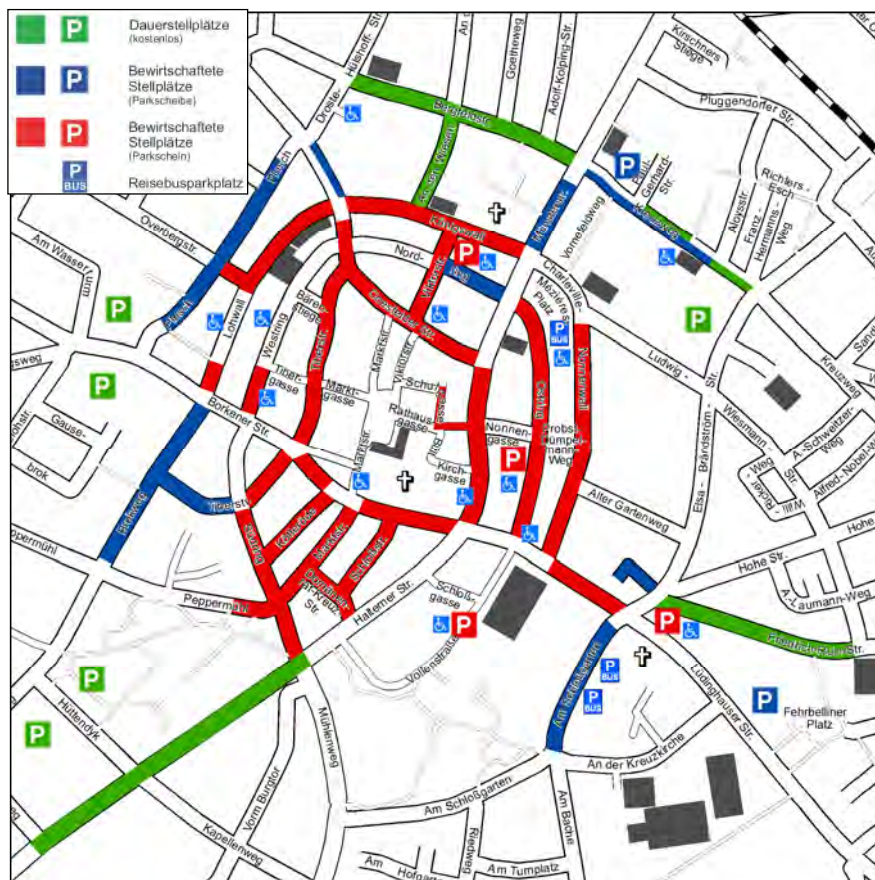


Bild 26: Untersuchungsnetz ruhender Kfz-Verkehr (Quelle: Stadt Dülmen, E-Mail vom 29.06.2017)

Parkraumangebot

Für das Untersuchungsnetz wurde das Parkraumangebot im Zeitraum vom 21.08.2017 bis 23.08.2017 differenziert nach der Zugänglichkeit (allgemein zugänglich, reserviert, vermietet, als Behindertenstellplatz oder Stellplatz zum Laden von Elektroautos ausgewiesen) sowie der Bewirtschaftungsform (unbewirtschaftet, Parkscheibe, Parkschein) aufgenommen (Ausschnitt Kerngebiet Bild 27; gesamtes Parkraumangebot siehe Anlage).

¹⁹ Private Stellplätze wurden bei der Analyse des ruhenden Verkehrs nicht berücksichtigt. Des Weiteren war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme die dem Stadtquartier Overbergplatz zugehörige Tiefgarage noch nicht festgestellt und wurde daher ebenfalls nicht berücksichtigt.



Bild 27: Parkraumangebot Ausschnitt Kerngebiet August 2017 (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

In der Summe wurden rund 2.000 Parkstände (ohne Stellplätze auf privaten Flächen) als Parkraumangebot erfasst. Davon befinden sich rund 400 Parkstände auf den Parkplätzen um den Bahnhof und sind unbewirtschaftet. Im Innenstadtbereich befinden sich rund 1.600 Parkstände.

Etwa die Hälfte der Parkstände im Innenstadtbereich ist bewirtschaftet – überwiegend montags bis freitags von 09:00 bis 18:00 Uhr und samstags von 09:00 bis 13:00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen ist das Parken frei.

Das gebührenpflichtige Parken mit Parkschein kostet für 30 Minuten 0,50 € (Mindestgebühr) und wird je weitere 3 Minuten um 0,05 € bis zu einem Höchstbetrag von 2,00 € erhöht. Die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden. In Straßenräumen mit Parkscheinregelung werden vereinzelt Parkstände kostenlos für kurze Erledigungen (maximal 10 Minuten) angeboten. Das Parken mit Parkscheibe wird überwiegend auf eine Höchstparkdauer von zwei Stunden beschränkt (Bild 28).



Bild 28: Bewirtschaftung der Parkstände in Dülmen-Mitte

Parkraumnachfrage

Am Donnerstag, den 14.09.2017 wurde in einer Belegungs­zählung die Parkraumnachfrage zu vier Zeitschnitten erfasst (Bild 30 bis Bild 33):

- Zeitschnitt 1:
06:00-08:00 Uhr (Wechsel zwischen Bewohnerparken und Parken der Berufstätigen; Beobachtung von Lieferverkehrsparken möglich)
- Zeitschnitt 2:
10:00-12:00 Uhr (Erfassung von vormittäglichen Einkaufsparken)
- Zeitschnitt 3:
16:00-18:00 Uhr (Erfassung von nachmittäglichen Einkaufsparken)
- Zeitschnitt 4:
20:00-22:00 Uhr (Erfassung von Bewohnerparken)

Am Morgen zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr ist die Parkraumnachfrage gering. Von dem gesamten erfassten Parkraumangebot ist weniger als 30 % belegt. Auch bei Betrachtung der einzelnen Streckenabschnitte und Parkflächen ergibt sich überwiegend eine Parkraumauslastung unter 60 %. Lediglich im Innenstadtkern ist die Parkraumauslastung punktuell höher. Der Lieferverkehr darf zu dieser Zeit in die Fußgängerzone einfahren. Eine Belegung der Parkstände in den umliegenden Straßen durch Lieferfahrzeuge wurde nicht beobachtet.

Am Vormittag zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr wurde die stärkste Parkraumnachfrage erhoben. Über 80 % des gesamten erfassten Parkraumangebots ist belegt.

Auf den einzelnen Streckenabschnitten und Parkflächen ergibt sich punktuell eine Parkraumauslastung von über 90 %. Auf den kostenfreien Parkflächen Wasserturm, Kinocenter (P1) beträgt die Auslastung über 100 %, d. h. zu diesem Zeitschnitt wurden auch Fahrzeuge außerhalb der markierten Parkstände auf dem Parkplatz erfasst (Bild 29). „Das Parken außerhalb der Markierungen oder daneben ist zulässig, sofern andere dadurch nicht behindert

werden (z. B. nach § 1 Abs. 2 oder Nutzung von Parkflächen oder Zufahrten). Oder Z. 314 mit Zusatzzeichen „nur innerhalb markierter Parkstände“ [...] oder Z. 286 mit Zusatzzeichen 1053-36 „Parken innerhalb gekennzeichnete Flächenerlaubt“ dies verbieten.²⁰

Am Bahnhof sind die direkt anliegenden Parkflächen ebenfalls zu 90 % belegt. Die Erweiterungsflächen weisen jedoch noch freie Kapazitäten auf.



Bild 29: Falschparker auf der Parkfläche Wasserturm, Kinocenter (P1)

Am späten Nachmittag zwischen 16:00 Uhr und 18:00 Uhr nimmt die Parkraumnachfrage im Vergleich zum Vormittag deutlich ab und die Auslastung des gesamten erfassten Parkraumangebots beträgt nur noch rund 65 %. Dabei geht insbesondere die Parkraumauslastung am Bahnhof zurück, da die Berufstätigen in diesem Zeitraum ihr Fahrzeug wieder abholen und nach Hause fahren. Um den Innenstadtkern beträgt die Auslastung in vielen Streckenabschnitten noch über 90 %.

Am späten Abend zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr sind nur noch die Parkstände in den Streckenabschnitten des Innenstadtkerns stark ausgelastet (über 90 %). Um diese Uhrzeit ist zwar kein Geschäftsverkehr mehr zu erwarten, allerdings werden die Parkstände mit Parkschein- oder Parkscheibenregelung um diese Zeit nicht bewirtschaftet und können daher auch durch die Anwohner genutzt werden. Die Auslastung des gesamten erfassten Parkraumangebots beträgt nur noch 36 %.

²⁰ StVO 2013: 2.4.17 Parkflächenmarkierungen

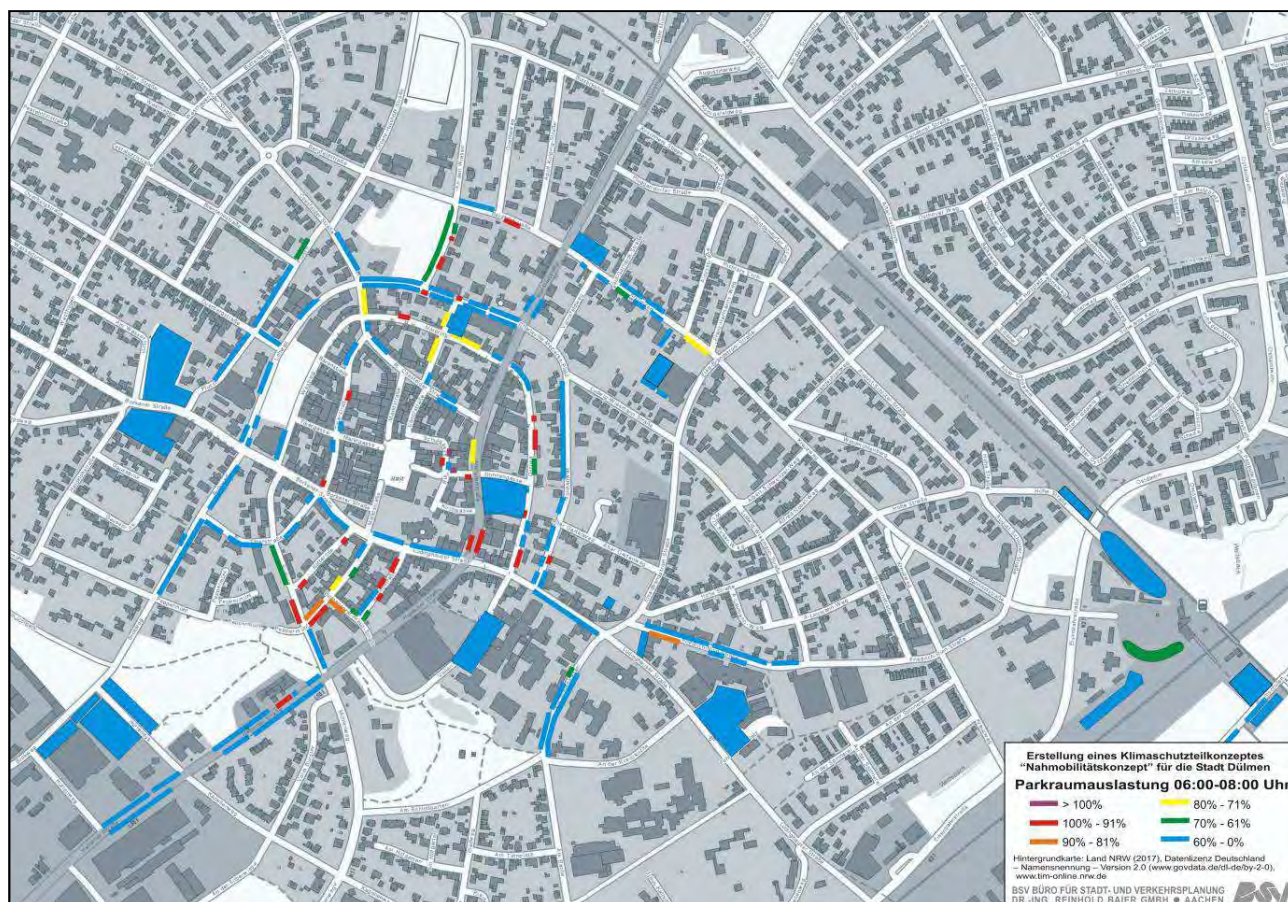


Bild 30: Parkraumauslastung 06:00-08:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

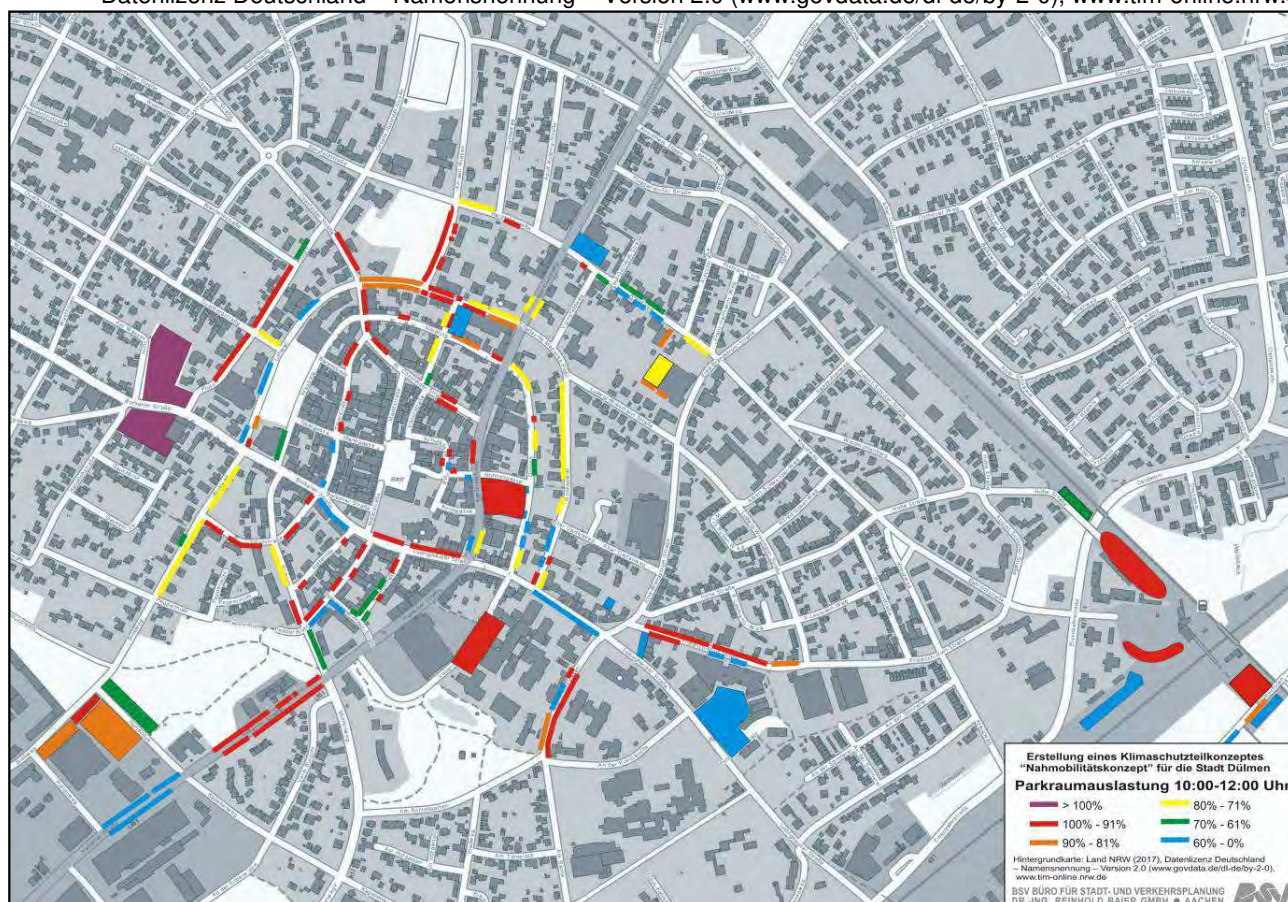


Bild 31: Parkraumauslastung 10:00-12:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

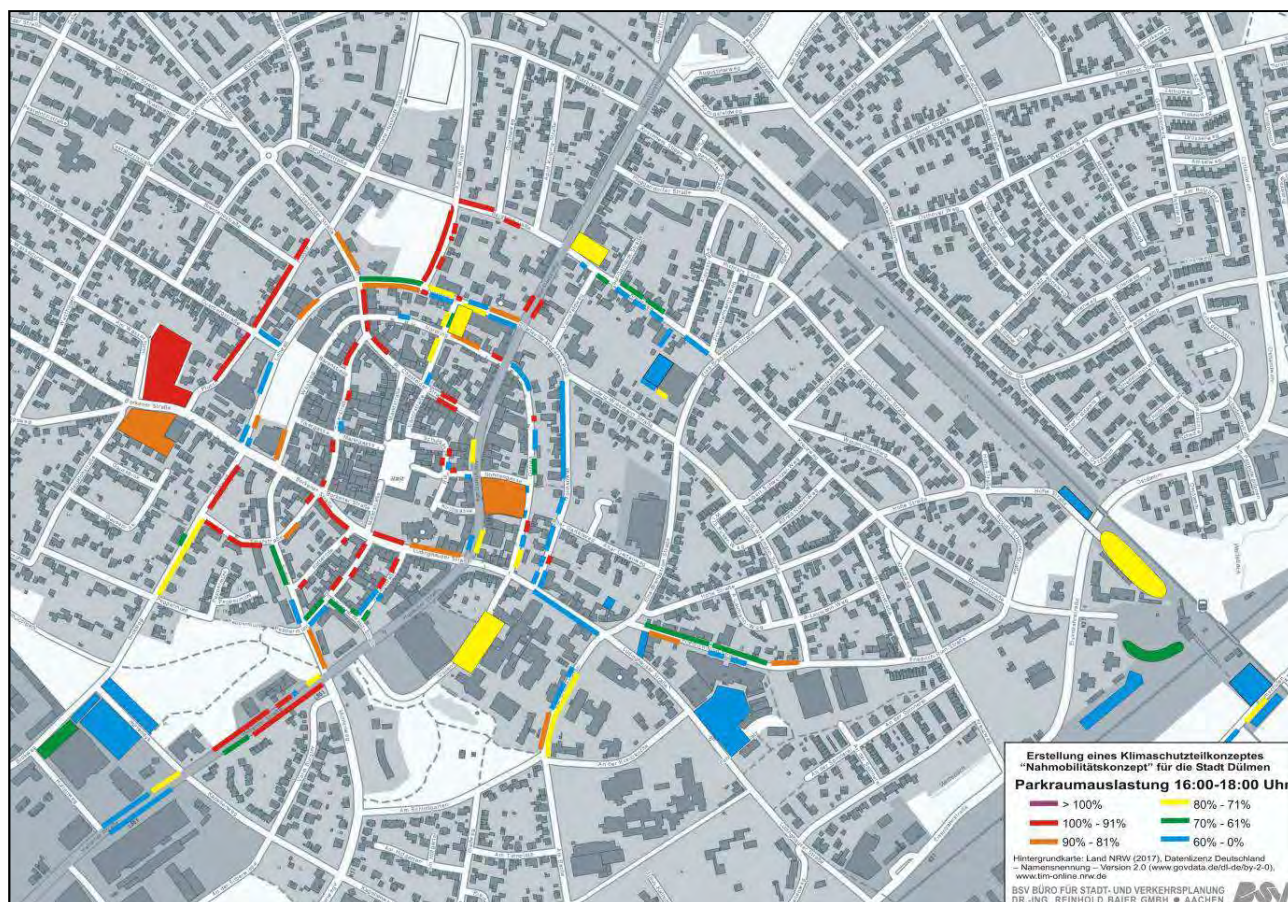


Bild 32: Parkraumauslastung 16:00-18:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

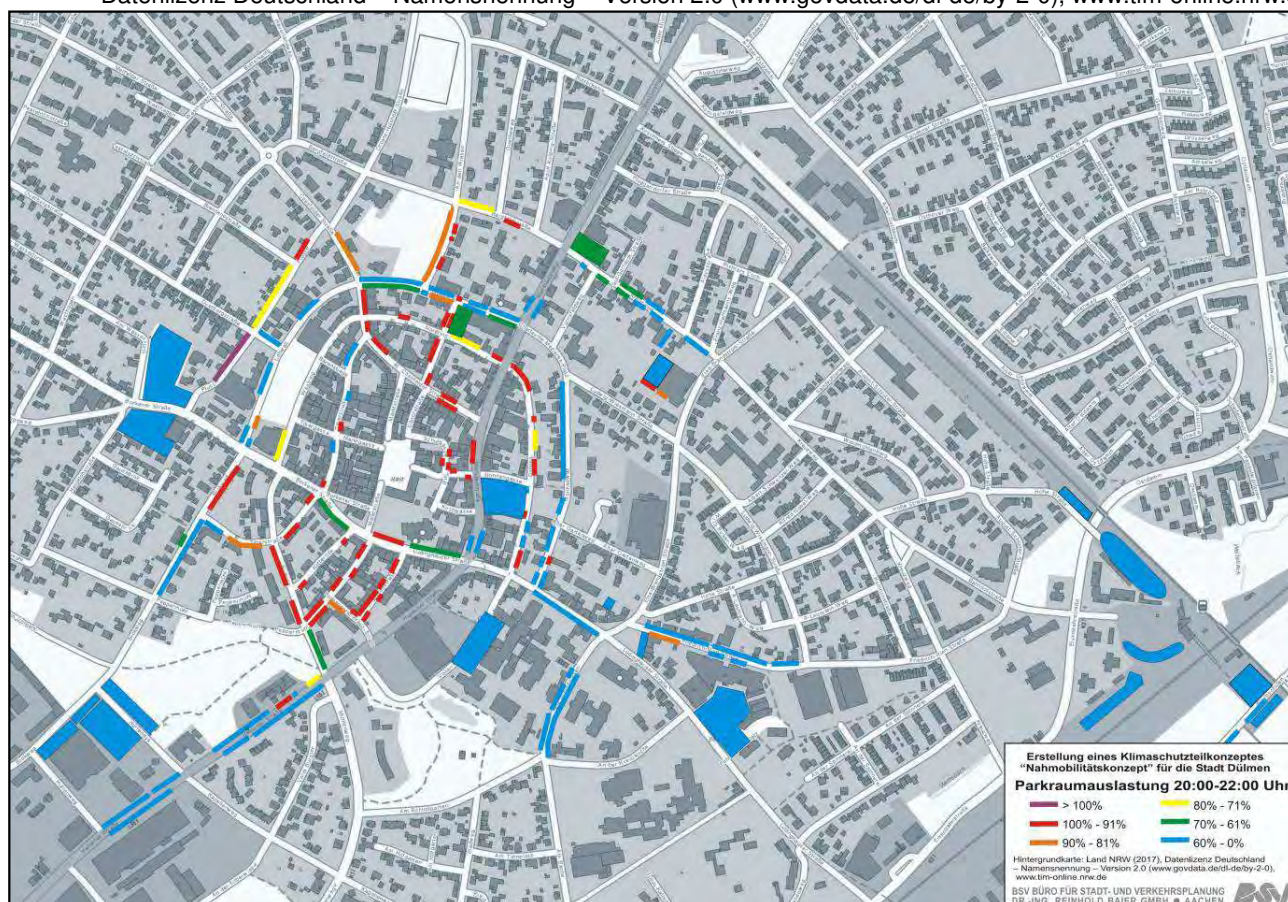


Bild 33: Parkraumauslastung 20:00-22:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Hinsichtlich der Auslastung nach Bewirtschaftungsform (Bild 34) wird deutlich, dass die Auslastung der unbewirtschafteten Parkstände gegenüber der Auslastung der bewirtschafteten Stellplätze am frühen Morgen und am späten Abend geringer und zu den Mittagszeiten höher ist. Dies ist damit zu begründen, dass sich die unbewirtschafteten Stellplätze in größerer Entfernung zum Innenstadtkern befinden und die bewirtschafteten Stellplätze zwischen 18:00 bis 09:00 Uhr für die Nutzung frei sind. Von den bewirtschafteten Parkständen werden überwiegend solche mit Parkscheinregelung genutzt.

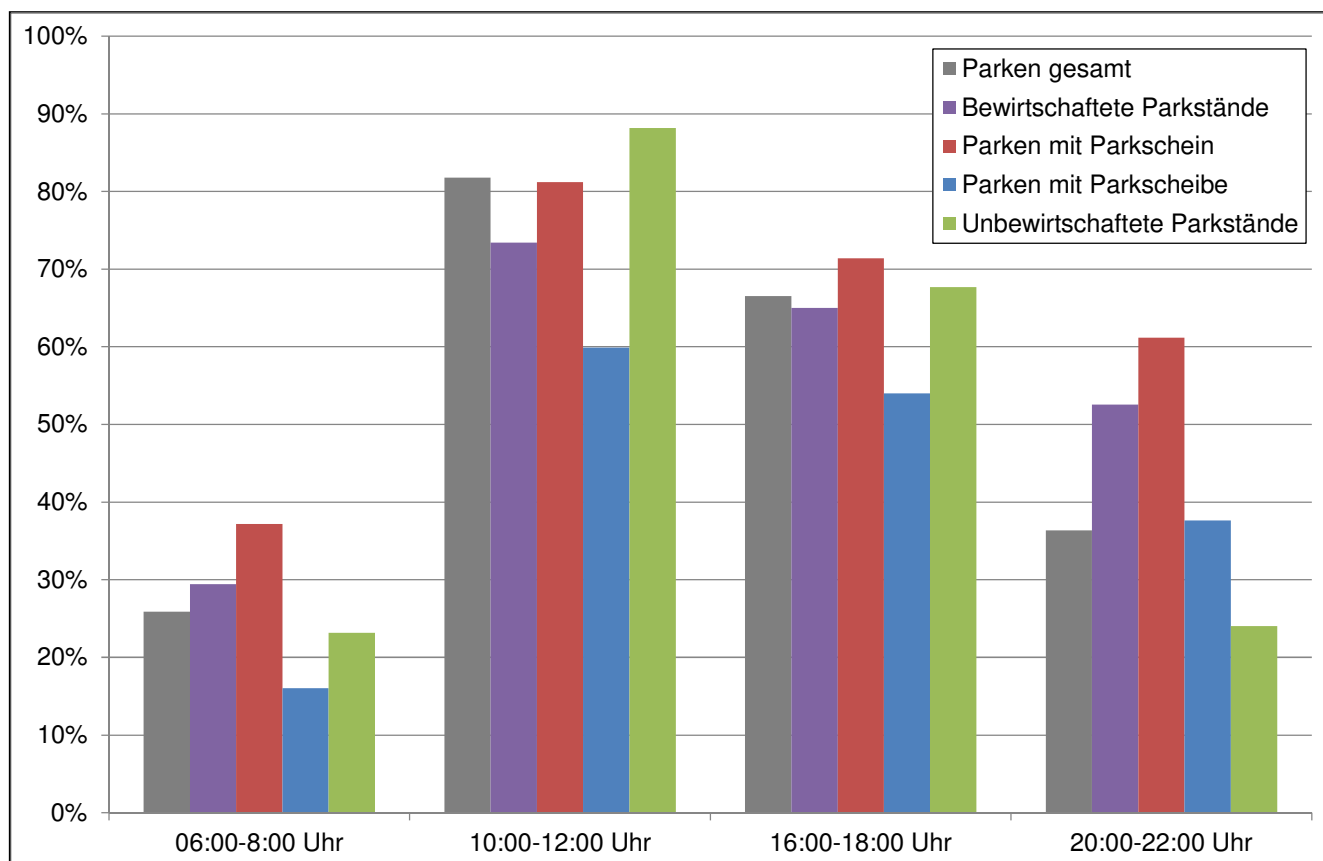


Bild 34: Parkraumauslastung nach Bewirtschaftungsform (Belegungsanzahl 14.09.2017)

Elektromobilität

In Dülmen-Mitte befinden sich insgesamt vier Ladesäulen, an denen jeweils zwei Elektroautos aufgeladen werden können. Die Säulen verfügen über eine Ladeleistung von zweimal 22 kW. Die Elektroautos können derzeit kostenfrei mit Ökostrom geladen werden. Die Standorte befinden sich auf dem Bahnhofvorplatz, auf dem Parkplatz Nonnengasse, vor der Askania Filiale am Lohwall und an dem Freizeitbad düb (Bild 35).

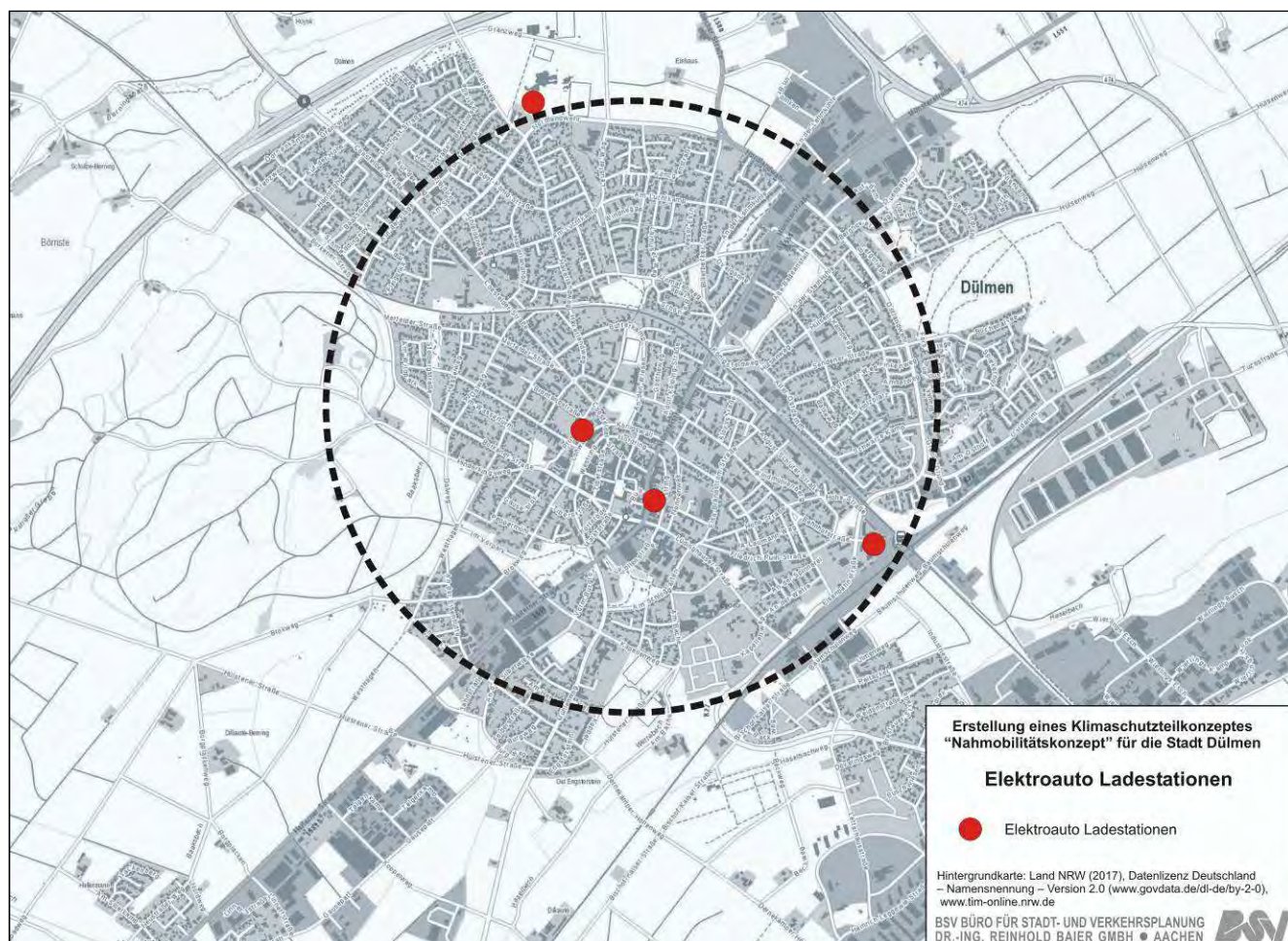


Bild 35: Elektroauto Ladestationen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Standorte: Stadt Dülmen 2015)

Die Parkstände für das Laden von Elektroautos werden mit Parkscheibe auf eine Höchstparkdauer von zwei Stunden beschränkt (Bild 36).



Bild 36: Elektroauto Ladestationen am Bahnhof (links) und auf dem Parkplatz Nonnengasse (rechts)

Parkwegweisung

Die Stadt Dülmen verfügt über ein flächendeckendes statisches Parkleitsystem, das dem Parksuchverkehr – insbesondere zu den Innenstadtparkplätzen („City-Parken“) – eine gute Orientierung bieten soll. Allerdings informiert die Beschilderung lediglich über die Richtung der Parkmöglichkeiten sowie über deren Bewirtschaftung. Eine räumliche Zuordnung der Parkplätze ist für ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht möglich

Auf den Parkflächen sind Übersichtskarten aufgestellt. Die Funktion dieser Übersichtskarten ist nicht erkennbar, da sie für den Fahrer im fließenden Verkehr zu klein und daher nicht lesbar sind. Kfz-Fahrerinnen und Fahrer können sich lediglich nachdem sie ihr Fahrzeug bereits abgestellt haben hinsichtlich der örtlichen Parkmöglichkeiten informieren. Zudem entsprechen diese nicht dem aktuellen Stand und sollten daher gegebenenfalls angepasst werden (Bild 37 und Bild 38).

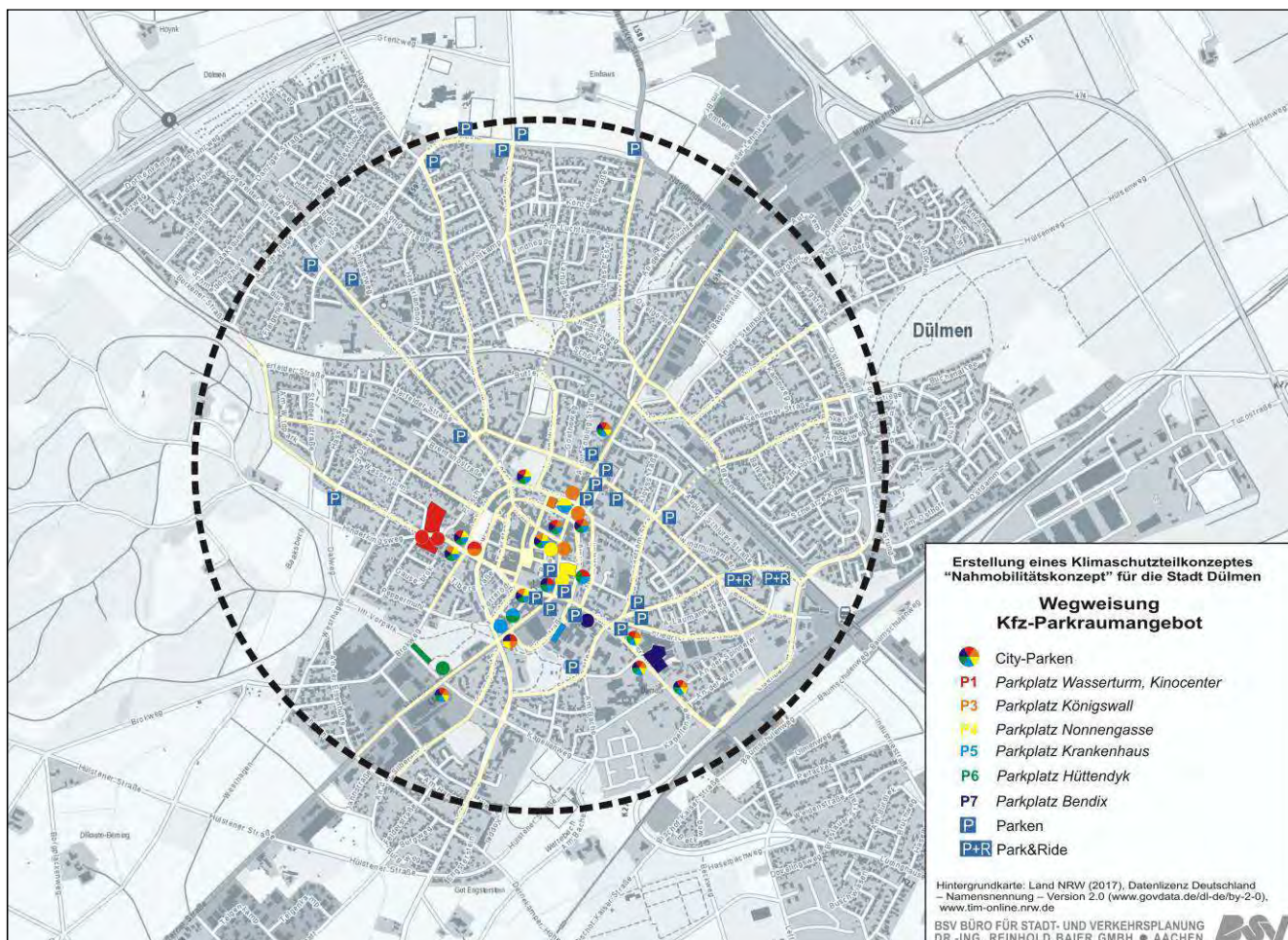


Bild 37: Wegweisung Kfz-Parkraumangebot (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)



City-Parken



Übersichtskarte

Bild 38: Beschilderung Parken

Stärken und Schwächen

Zusammenfassend kann das MIV-Angebot der Stadt Dülmen wie folgt beschrieben werden:

- + Hohes kostenfreies Parkraumangebot am Bahnhof (Park&Ride)
- + Flächendeckendes statisches Parkleitsystem
- + Vier Ladestationen für Elektroautos
- o Angebot von Kurzzeitstellplätzen im Innenstadtkern (Hinweis: kostenlose Kurzzeitparkstände führen in der Regel zu erhöhtem Parksuchverkehr)
- o Hohe Verkehrsbelastungen auf der Halterner Straße bzw. Münsterstraße (L 551) sowie der Coesfelder Straße (außerhalb des Kernbereichs) (sie spiegeln die Bedeutung der Verbindungsfunktion wieder und entlasten sensible Wohnbereiche)
- Parksuchverkehr aufgrund fehlender Angaben zur Parkraumauslastung (kein dynamisches Parkleitsystem)
- Fehlende Funktion und Aktualität der Übersichtskarten zum Parken

3.3.4 Lieferverkehr

Die Zufahrt des Lieferverkehrs zum Stadtgebiet wird durch Zufahrtsbeschränkungen geregelt. Im Innenstadtbereich gibt es keine gesondert gekennzeichneten Ladezonen.

Die Fußgängerzone darf zwischen 19:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie 13:00 Uhr und 15:00 Uhr von den Lieferfahrzeugen befahren werden. Innerhalb dieses Zeitraums können die Lieferfahrzeuge für den Liefer- und Ladevorgang direkt vor dem Geschäft halten. Vor der Drogerie Müller (Eingang Tiberstraße) sind zwei Stellplätze mit einem eingeschränkten Halteverbot ausgewiesen. Hier kann nur zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr geparkt werden. Zwischen 19:00 Uhr und 6:00 Uhr gilt ein eingeschränktes Halteverbot, damit die Fläche in dieser Zeit von Lieferfahrzeugen genutzt werden kann (Bild 39).



Bild 39: Regelung Liefen und Laden in der Innenstadt

Des Weiteren wird das Einfahren in die Coesfelder Straße und die Lüdinghauser Straße bzw. Borkener Straße für LKW durch ein Durchfahrtsverbot eingeschränkt (Bild 40).

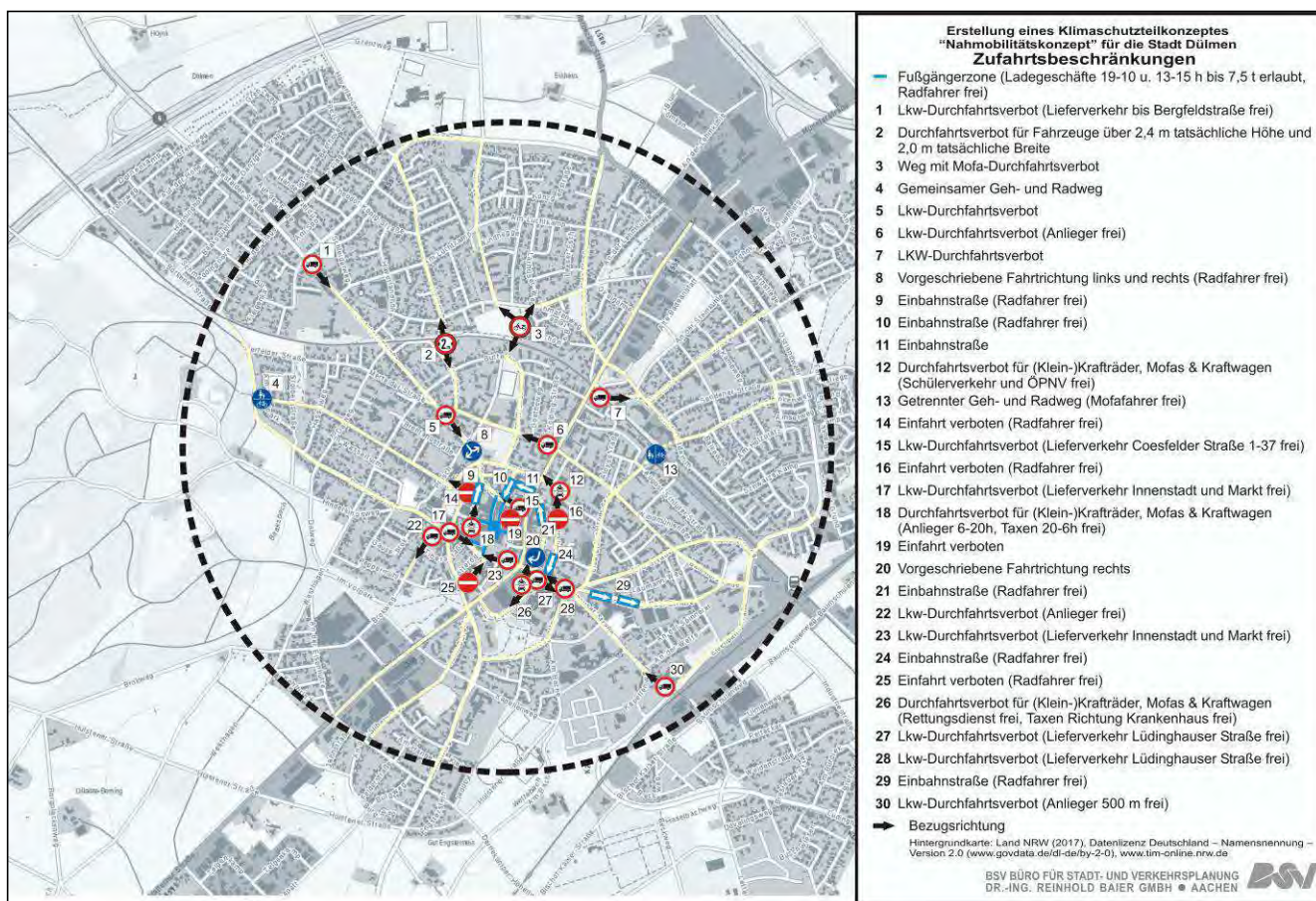


Bild 40: Zufahrtsbeschränkungen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Stärken und Schwächen

Zusammenfassend kann der Lieferverkehr der Düren wie folgt beschrieben werden:

- + Einschränkung des Lieferverkehrs im Innenstadtbereich durch Zulassungsbeschränkungen geregelt

3.4 Vorhandene Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor

Die Stadt Dülmen engagiert sich bereits seit vielen Jahren im Bereich Energie- und Klimaschutz. Um die Aktivitäten zu verknüpfen und weiter zu entwickeln, beteiligt sie sich seit 2008 am european energy award ® (eea) und erstellte im Jahr 2011 ein Integriertes Klimaschutzkonzept zur Senkung der CO₂-Emissionen und formulierte Klimaschutzziele.²¹ Das Konzept enthält u. a. eine Endenergie- und THG-Bilanz und setzt sich inhaltlich mit den Handlungsfeldern „Bauen, Wohnen und Sanieren“, „Planen und ökologisches Bauen“, „Energieeffizienz in Unternehmen“, „Regenerative Energien und Energieumwandlung“ und „Verkehr/Mobilität“ auseinander.

Nachfolgend sind die realisierten Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor thematisch sortiert aufgeführt.

MIV

- Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20-Zonen) zur Minimierung der Emissionen (Lärm, Luft) sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Bewirtschaftung der Innenstadtparkstände
- Statisches Parkleitsystem zur Minimierung des Parksuchverkehrs und damit zur Minimierung der Emissionen
- Vier Ladestationen mit jeweils zwei Parkständen für Elektroautos
- Zwei Stadtteilautos am Parkplatz Wasserturm, Kinocenter (P1)
- Angebot von Anrufsammeltaxen (AST)
- Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung (z. B. durch Dienstfahrräder, Dienst-Pedelecs, Car-Sharing-Angebote, Dienstwagenpool)

ÖPNV

- P & R sowie B & R zur Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV bzw. Rad
- Gründung des Bürgerbusvereins (Juli 2017)

Radverkehr

- Fahrradfreundliche Stadt (seit 1998 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.)
- Förderung des Fahrradverkehrs durch die Entwicklung eines zusammenhängenden Wegenetzes mit Abstellanlagen (Radverkehrskonzept 2001, Veloroutenkonzept)
- Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs (Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr, Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr)
- Radwegweisung
- Ausgearbeitete beschilderte touristische Radrouten, die auch als Broschüre erhältlich sind
- Fahrradstation am Bahnhof mit Fahrradstellplatzanmietung sowie Fahrrad- und Pedelec-Verleih

²¹ infas enermetric 2009, Fortschreibung aus 2015

- Drei Ladestationen, an denen jeweils bis zu vier Pedelects oder E-Bikes kostenfrei aufgeladen werden können

Fußverkehr

- Einrichtung von Fußgängerzonen
- Schulwegpläne für die Primarschüler
- Verkehrssicherheitsaktion „Kinderfüße“ im Bereich der Grundschulen
- Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit
- Vereinzelnde Fußwegweisung

Kommunaler Mobilitätskurs

- Innenstadtentwicklungskonzept Dülmen 1998
- Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Dülmen 2011

Öffentlichkeitsarbeit

- Umfassende Informationen unter der Rubrik „Wirtschaft+Bauen“ auf der städtischen Internetseite
- Klimaschutzwoche im Kreis Coesfeld inkl. Bike-Night und Tag der E-Mobilität
- Informationsbroschüren (z. B. Radwegebenutzung in Dülmen, Mit dem Rad durch die Stadt, Der Bürgerbus verbindet: Steigen Sie ein!)
- Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“
- Jährlicher gemeinsamer Fahrradaktionstag und Volksradwandertag des Dülmen Marketing e.V. und der Stadt Dülmen
- Anlassbezogene Pressekonferenzen (z. B. Kauf von sechs Dienst-Pedelects, Anschaffung der städtischen E-Autos und Ladesäulen, Öffnung der Fußgängerzone)
- Berichterstattung des Klimaschutzmanagers der Stadt Dülmen im Umweltausschuss

4 Energie- und THG²²-Bilanz des Verkehrssektors

Zur Bilanzierung wurde die internetbasierte Plattform ECOSPEED Region des Schweizer Unternehmens ECOSPEED AG verwendet, die speziell zur Anwendung in Kommunen entwickelt wurde und auch im EEA-Prozess zur Bilanzierung verwendet wird. Bei dieser Plattform handelt es sich um ein Instrument zur Bilanzierung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Ziel des Systems ist zum einen die Erhöhung der Transparenz energiepolitischer Maßnahmen und zum anderen, durch eine einheitliche Bilanzierungsmethodik, einen hohen Grad an Vergleichbarkeit zu schaffen. Zudem ermöglicht die Software durch die Nutzung von hinterlegten Datenbanken (mit deutschen Durchschnittswerten) eine einfachere Handhabung der Datenerhebung.

Im Rahmen des EEA-Prozesses wurden bereits zwei Energie- und THG-Bilanzen aufgestellt (letzter Stand 2010-2013).²³ Während sich diese Bilanzierung auf alle Sektoren (Wirtschaft, Haushalte, Kommune, Verkehr) bezieht, wird hier im Klimaschutzteilkonzept speziell der Sektor Verkehr betrachtet.

Nachfolgend wird die Vorgehensweise bzgl. der Bilanzierung im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität beschrieben sowie die zugehörigen Ergebnisse dargestellt.

4.1 Bilanzierungsmethodik

Die Startbilanz wurde auf Basis der regionalen Einwohnerzahlen und Beschäftigtendaten nach Wirtschaftszweigen sowie der nationalen Durchschnittswerte des Energieverbrauchs und der Emissionsfaktoren berechnet. Die durchschnittlichen Verbräuche und Faktoren sind in der ECOSPEED Region-Datenbank für die Sektoren Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD), Industrie und Verkehr hinterlegt. Die Bilanzierung der kommunalen Emissionen, wozu auch der Sektor Verkehr gehört, erfolgt erst durch Eingabe tatsächlicher Energieverbrauchswerte.

Die Ergebnisse der Startbilanz zeigen erste grobe Referenzwerte auf. Die Startbilanz stellt die Verbräuche und Emissionen der Stadt Dülmen auf Basis bundesdeutscher Durchschnittswerte dar. Die Energieverbräuche und CO₂-Emissionen der Endbilanz werden anschließend durch die Eingabe der Energieverbräuche der Stadt Dülmen für das Jahr 2016 berechnet. Dies setzt eine Datenerhebung voraus.

4.1.1 Grundlagen der Bilanzierung nach BSKO²⁴

Allgemeine Grundlagen

Im Rahmen der Bilanzierung der Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) auf dem Stadtgebiet, wird der vom Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) entwickel-

²² THG = Treibhausgase (hinsichtlich der Bilanzierung werden Treibhausgase oder CO₂-Äquivalente CO_{2e} berücksichtigt)

²³ Aktuell steht im EEA-Prozess eine Fortschreibung der letzten Bilanz an.

²⁴ Bilanzierungs-Standard Kommunal

te „Bilanzierungs-Standard Kommunal“ (BISKO) angewandt. Leitgedanke des vom BMUB geförderten Vorhabens war die Entwicklung einer standardisierten Methodik, welche die einheitliche Berechnung kommunaler THG-Emissionen ermöglicht und somit eine Vergleichbarkeit der Bilanzergebnisse zwischen den Kommunen erlaubt.²⁵ Weitere Kriterien waren u. a. die Schaffung einer Konsistenz innerhalb der Methodik, um insbesondere Doppelbilanzierungen zu vermeiden sowie eine weitestgehende Konsistenz zu anderen Bilanzierungsebenen (regional, national).

Zur Erfassung des Verkehrs in kommunalen Treibhausgasbilanzen findet ebenfalls das Prinzip der endenergiebasierten Territorialbilanz Anwendung. Diese umfasst sämtliche motorisierten Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr. Emissionen aus dem Flugverkehr werden nach Anzahl der Starts und Landungen auf dem Territorium erfasst.

Generell kann der Verkehr in die Bereiche gut kommunal beeinflussbar und kaum kommunal beeinflussbar unterteilt werden. Als gut kommunal beeinflussbar werden Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr im Straßenverkehr (MIV, Lkw, LNF²⁶) sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) eingestuft. Emissionen aus dem Straßendurchgangsverkehr, öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV, Bahn, Reisebus, Flug) sowie aus dem Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr werden als kaum kommunal beeinflussbar eingestuft. Durch eine Einteilung in Straßenkategorien (innerorts, außerorts, Autobahn) kann der Verkehr differenzierter betrachtet werden. So ist anzuraten die weniger beeinflussbaren Verkehrs- bzw. Straßenkategorien herauszurechnen, um realistische Handlungsempfehlungen für den Verkehrsbereich zu definieren.

Harmonisierte und aktualisierte Emissionsfaktoren für den Verkehrsbereich stehen in Deutschland durch das TREMOD-Modell zur Verfügung. Diese werden in Form von nationalen Kennwerten differenziert nach Verkehrsmittel, Energieträger und Straßenkategorie bereitgestellt. Wie bei den Emissionsfaktoren für den stationären Bereich, werden diese in Form von CO₂-Äquivalenten inklusive Vorkette berechnet. Eine kommunenspezifische Anpassung der Emissionsfaktoren für den Bereich erfolgt demnach nicht.

Grundlagen der Stadt Dülmen

Im Rahmen der Verkehrsbilanzierung der Stadt Dülmen werden die nachfolgenden Verkehrskategorien einbezogen und hinsichtlich ihrer Fahrleistung bilanziert:

- Motorisierter Individualverkehr (Motorräder, Pkw)
- Straßengüterverkehr (Lkw, leichte Nutzfahrzeuge)
- Schienenpersonenverkehr
- Schienengüterverkehr
- Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft
- Öffentlicher Personennahverkehr (Busse, Linienbusse)

Die Datengrundlage zur vorliegenden Verkehrsbilanz der Stadt Dülmen setzt sich aus zwei verschiedenen Bereichen zusammen. Für alle Fahrzeugkategorien stammen die Daten aus der Erhe-

²⁵ ifeu 2016: https://www.ifeu.de/energie/pdf/Bilanzierungs-Systematik_Kommunal_Kurzfassung.pdf, aufgerufen am 10.01.2018.

²⁶ Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge

bung der „Gemeindespezifischen Fahrleistungen und Verkehrsenergieverbräuche 2017“ des ifeu Institutes. Durch die verwendete Quelle konnten Daten für eine ausführliche Verkehrsbilanz gemäß dem Territorialprinzip erhoben werden. Die Bilanzierung der fünf Fahrzeugkategorien Pkw, Motorrad, Linienbus und Schienenzugverkehr erfolgt somit auf Basis der zurückgelegten Fahrleistung. Der Bereich des Schienenverkehrs (sowohl Schienenpersonenverkehr als auch der Schienengüterverkehr) stehen ebenfalls Daten des ifeu Institutes zur Verfügung, jedoch mit dem Unterschied, dass diese nicht die Fahrleistung, sondern die verwendete Energie (in MWh) widerspiegeln. Die Bilanzierung gemäß dem Territorialprinzip bleibt jedoch unverändert.

4.1.2 Sonstige Berechnungsfaktoren im Verkehrssektor

Die Energieverbräuche werden als Endenergie angegeben. Als Endenergie wird die nach der Umwandlung von Primärenergie verbleibende Energie, die an den Endenergieverbraucher geliefert wird, bezeichnet. Dagegen erfolgt die Emissionsberechnung auf Basis der Primärenergien. Der Energieträger Strom beispielsweise wird mit den Emissionen verwendeter fossiler Brennstoffe (Öl, Kohle, Gas) und den Umwandlungsprozessen (Sonne, Wind, Kernenergie, Wasser Erdwärme, Biomasse) bei der Stromerzeugung belastet. Diese Berechnung der Primärenergie geschieht unter der Verwendung zweier verschiedener Parameter, welche sich zum einen im Life Cycle Analysis-Parameter (LCA) und zum anderen im CO₂- Emissionsparameter darstellen.

Life Cycle Analysis-Parameter (LCA)

LCA-Parameter sind Energieträger-spezifische Konversionsfaktoren und dienen als Unterstützung bei der eigentlichen Umrechnung aller Verbrauchsdaten der jeweiligen Kommunen in Primärenergie. Über die LCA-Parameter werden die relevanten Vorkettenanteile berechnet, die die gesamten Energieaufwendungen der Vorketten beinhalten, z. B. Erzeugung und Verteilung der Energie.

CO₂- Emissionsparameter

Die Grundlage zur Berechnung der CO₂-Emission aus dem kommunalen Energieverbrauch bildet der CO₂-Emissionsparameter. Dieser gibt an, wie viel CO₂ bei der Erzeugung einer Energieeinheit genau entsteht.

Spezifischer Verbrauch pro Fahrzeug

Zur Bilanzierung des Transportsektors bedient sich die Methodik des spezifischen Energieverbrauchs der Fahrzeuge. Hierbei wird der unterschiedliche Verbrauch verschiedener Fahrzeuge nach Energieträgern dargestellt.

Treibstoff-Mix

Zur Bilanzierung der CO₂-Emissionen des Treibstoff-Verbrauchs in den verschiedenen Verkehrskategorien werden für die Startbilanz die Daten des bundeseinheitlichen Treibstoff-Mixes verwendet.

Strom-Mix

Für eine exakte Aussage bezüglich der CO₂-Emission in der Primärenergiebilanz ist der Strom-Mix entscheidend. In der Startbilanz werden die Emissionen anhand des deutschen Strom-Mixes bilanziert. Der Strom-Mix gibt an, zu welchen Anteilen der Strom aus welchen Energieträgern stammt. Energieträger können hierbei fossile Rohstoffe wie Kohle, Erdöl und Erdgas sein, aber zudem auch Kernenergie und erneuerbare Energien. Die Daten des Strom-Mixes entstehen unabhängig von der geografischen Lage der Kraftwerke.

4.2 Bilanz (Analyse 2016)

Der gesamte Bereich der Fahrleistung setzt sich aus folgenden vier Kategorien zusammen:

- Kategorie des Motorisierten Individualverkehrs, bei der die gesamte Fahrleistung von Motorrädern und Personenwagen, Buslinienverkehr und Regionalbahn in der Einheit Personenkilometer dargestellt wird.
- Der Personenfernverkehr (Schienenfernverkehr und Flugverkehr), welcher unter Zuhilfenahme der durchschnittlichen Personenkilometer pro Einwohnerin und Einwohner berechnet wird.
- Der Straßengüterverkehr, welcher die eigentliche Transportleistung von Nutzfahrzeugen berechnet und diese in der Einheit Fahrzeugkilometer darstellt.
- Der übrige Güterverkehr stellt die Transportleistung von Schienen- und Schiffsgüterverkehr in der Einheit Tonnenkilometer dar.

Durch Eingabe der zurückgelegten Fahrleistung in der Stadt lassen sich die Treibstoffverbräuche für ausgewählte Fahrzeugkategorien spezifizieren. Dabei werden die zugelassenen Fahrzeuge der genannten vier Kategorien bilanziert.

Die jeweiligen Faktoren für den spezifischen Verbrauch und den Treibstoff-Mix entsprechen dem Landesdurchschnitt.

Die Bilanzierung des Personenfernverkehrs und des übrigen Güterverkehrs ist gesondert zu erwähnen, da sie mit dem Territorial- und Verursacherprinzip zwei Optionen zur Bilanzierung bietet. Einmal besteht die Möglichkeit, beispielsweise die Fahrleistung des Flugverkehrs auf Null zu setzen, wenn kein Flughafen in der Region vorhanden ist (Territorialprinzip). Eine andere Möglichkeit unterliegt der Annahme, dass die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Dülmen bspw. den Flugverkehr für Reisen in Anspruch nehmen. In diesem Fall wird ein prozentualer Anteil, der durch den Flugverkehr verursachten Emissionen, auf die Stadt Dülmen aufgeschlagen (Verursacherprinzip). In der vorliegenden Bilanz wurde letztere Option gewählt.

4.2.1 Endenergieverbrauch Sektor Verkehr

Im Bilanzjahr 2016 waren insgesamt 31.699 Fahrzeuge zugelassen. Seit 2010 ist diese Zahl um rund 7 % gestiegen (Bild 41).

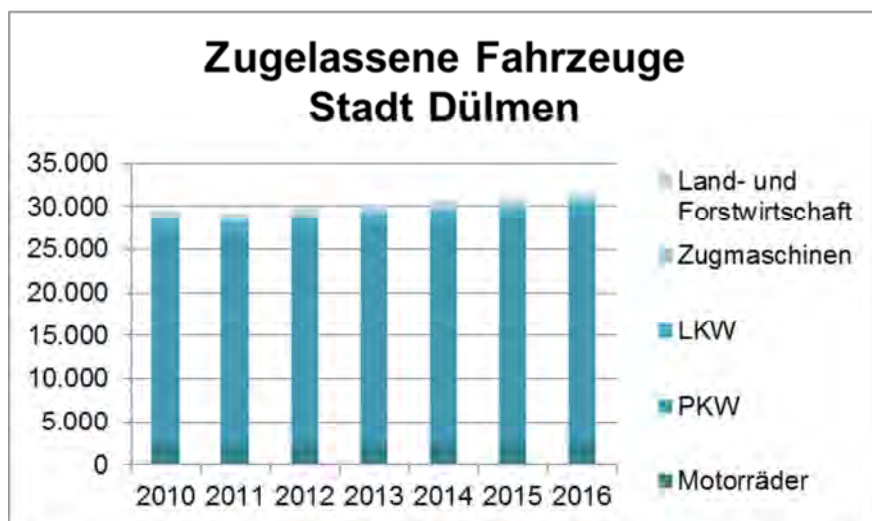


Bild 41: Zugelassene Kraftfahrzeuge in Dülmen (2010 bis 2016)
(Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt)

Insgesamt sind im Jahr 2016 434.538 MWh Endenergie im Sektor Verkehr verbraucht worden. Das entspricht einem Verbrauch von 9,32 MWh pro Einwohnerin und Einwohner. Bild 42 zeigt den Endenergieverbrauch des Sektors Verkehr aufgeteilt auf die einzelnen Treibstoffarten im Jahr 2016.

Der Treibstoff Diesel hat den größten Anteil am Treibstoffverbrauch (rund 58 % und 250.508 MWh) vor Benzin (rund 34 % und 145.917 MWh). Neben Diesel und Benzin fließen die Treibstoffe Kerosin, Erdgas, Strom, Flüssiggas, Biodiesel und Biobenzin mit in die Bilanzierung ein. Sie resultieren aus dem Flugverkehr und dem Bereich der Elektromobilität. Diese Energieträger bilden zusammen einen Anteil in Höhe von rund 8 % und 18.111 MWh/a.

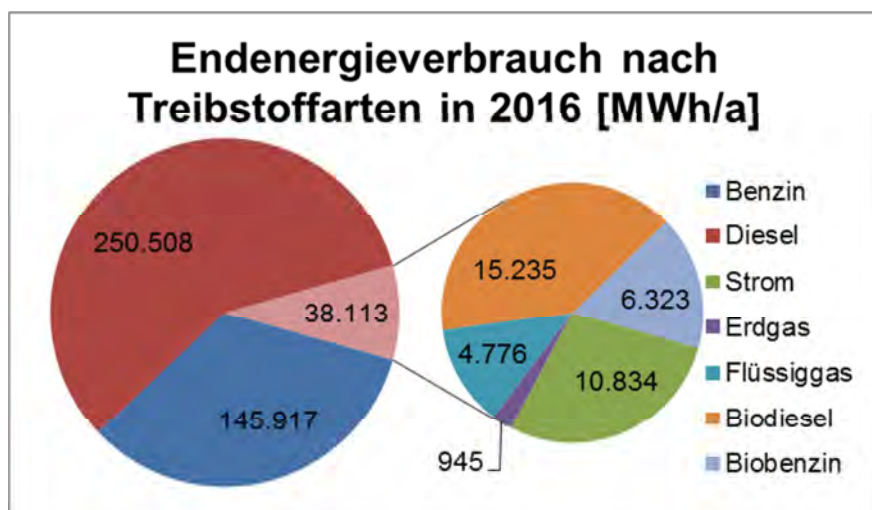


Bild 42: Endenergieverbrauch des Sektors Verkehr der Stadt Dülmen nach Treibstoffarten

Bild 43 und Bild 44 zeigen die Energieverbräuche gemäß der bestehenden Kategorien Straße und Schiene. Im Bereich Straßenverkehr bilden die Endenergieverbräuche der Pkw mit 65 % und der Lkw mit 25 % die größten Anteile. Die weiteren Fahrzeuge

setzen sich aus Motorrädern, Linienbussen, leichten Nutzfahrzeugen, Land- und Forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie sonstigen Fahrzeugen (z. B. Transportfahrzeuge des Bausektors oder Krankentransporter) zusammen und sind für 10 % des gesamten Endenergieverbrauchs im Straßenverkehr verantwortlich.

Im Bereich des Schienenverkehrs wird zum einen der Energieverbrauch des Schienenpersonenverkehrs unterteilt in Nah- und Fernverkehr, und zum anderen der Energieverbrauch im Güterverkehr betrachtet. Die größten Anteile am Energieverbrauch entstehen hier mit jeweils 43 % durch den Personennah- und Personenfernverkehr, der Bereich Güterverkehr folgt mit 14 %.

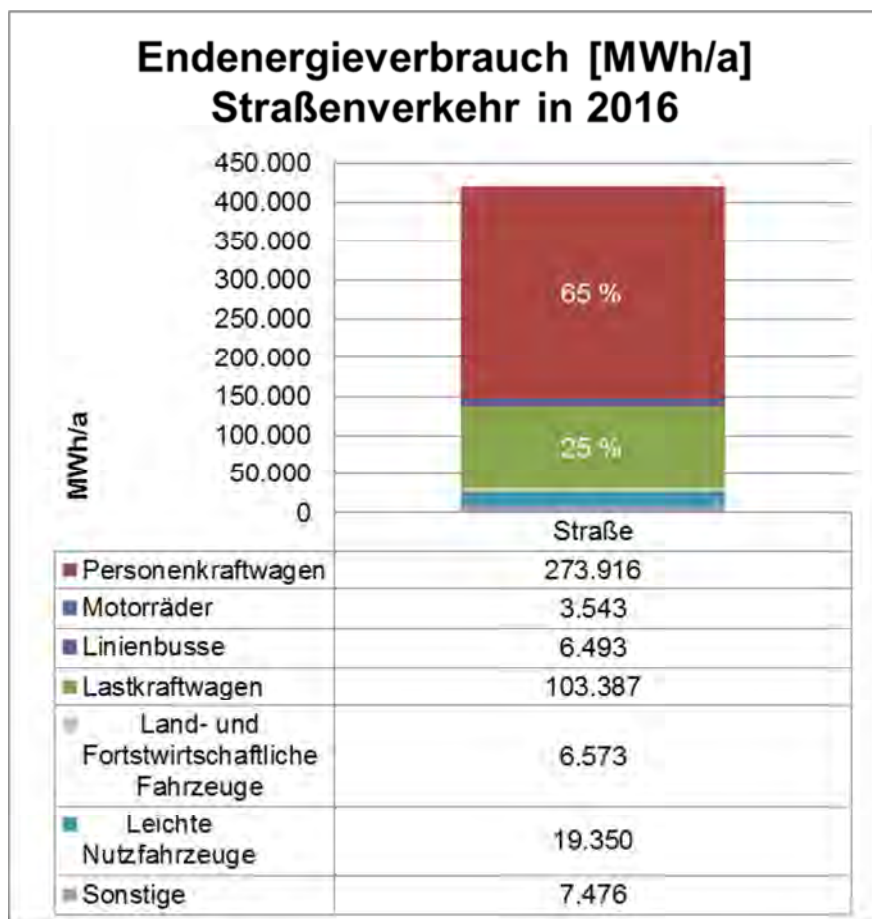


Bild 43: Endenergieverbrauch des Straßenverkehrs der Stadt Dülmen

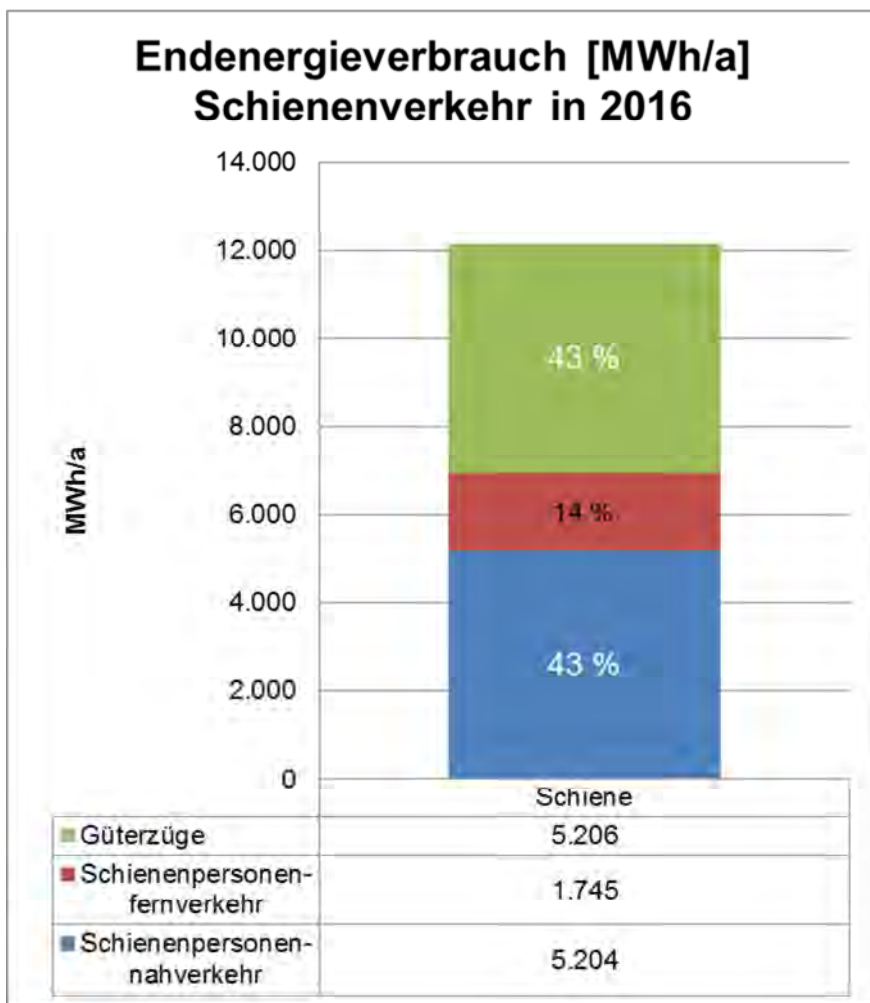


Bild 44: Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs der Stadt Dülmen

4.2.2 THG-Emissionen Sektor Verkehr

Im Jahr 2016 sind durch den Sektor Verkehr 138.740,50 t Treibhausgase emittiert worden. Pro Einwohnerin und Einwohner sind 2,98 t THG-Emissionen verursacht worden.

Die Aufteilung der THG-Emissionen nach Treibstoffart entspricht in etwa der Aufteilung der Endenergieverbräuche nach Treibstoffart. Die beiden Energieträger Benzin und Diesel bilden mit 33 % bzw. 59 % die größten Anteile. Alle weiteren Energieträger stellen mit zusammen 8 % einen verhältnismäßig geringen Anteil dar (Bild 45).

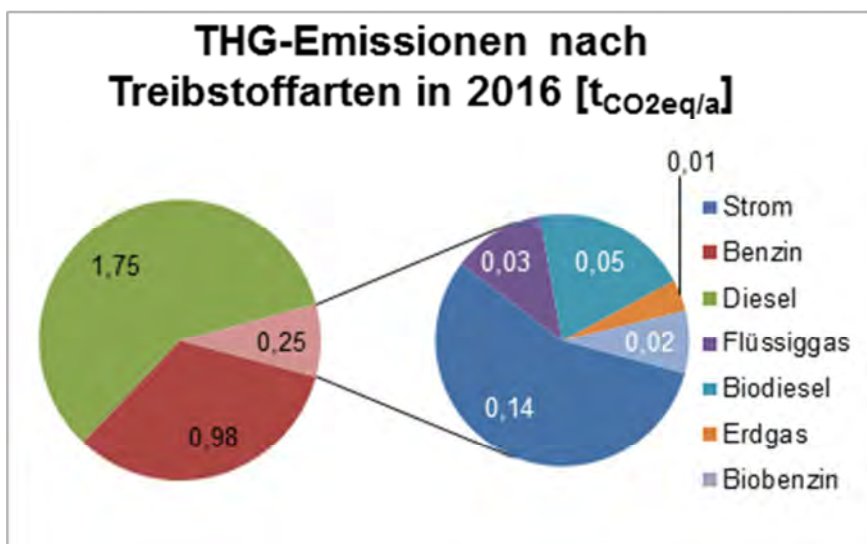


Bild 45: THG-Emissionen des Sektors Verkehr der Stadt Dülmen nach Treibstoffarten

Nachfolgend werden, wie auch bei den Endenergieverbräuchen, die THG-Emissionen der beiden Verkehrskategorien Straßenverkehr und Schienenverkehr dargestellt.

Analog zur Betrachtung des Endenergieverbrauchs der einzelnen Fahrzeugkategorien im Bereich Straßenverkehr, ist auch in Bezug auf die THG-Emissionen der Pkw mit 65 % für einen wesentlichen Anteil der THG-Emissionen verantwortlich (Bild 46). Den zweitgrößten Anteil stellen mit 25 % die Lkw dar. Die weiteren Fahrzeuge bilden zusammen einen Anteil in Höhe von 10 %.

Im Bereich des Schienenverkehrs bildet der Güterverkehr mit 45 % den stärksten Anteil an den THG-Emissionen, die Bereiche Personennahverkehr und Personenfernverkehr folgen mit 40 % bzw. 15 % (Bild 47).

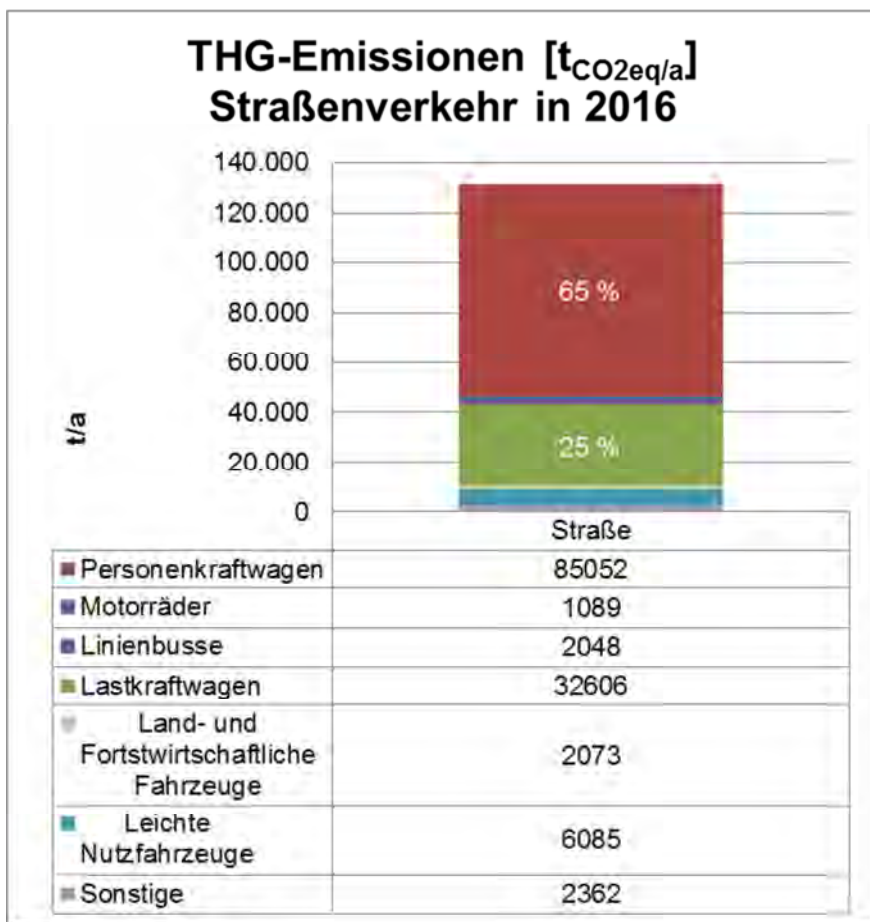


Bild 46: THG-Emissionen des Straßenverkehrs der Stadt Dülmen

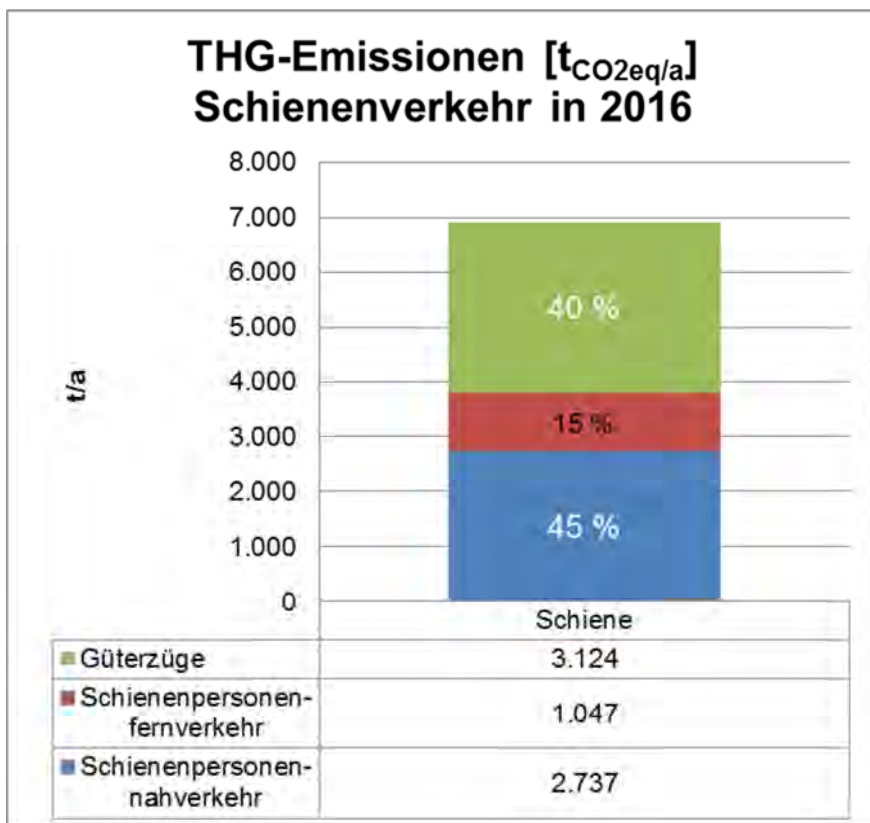


Bild 47: THG-Emissionen des Schienenverkehrs der Stadt Dülmen

5 Leitlinien

Grundlage für die Handlungsempfehlungen sind neben den Ergebnissen der Analyse und den daraus abgeleiteten Rahmenbedingungen Leitlinien für die Gestaltung des zukünftigen Angebots für den Rad- und Fußverkehr. Diese wurden aus Regelwerken und rechtlichen Vorgaben sowie aus den spezifischen Zielsetzungen zur Förderung der Nahmobilität abgeleitet.

5.1 Fußverkehr

- Das Fußwegenetz und die Fußgängerzone sollen so weiterentwickelt werden, dass die Aufenthaltsqualität in ihnen steigt und dass sie sowohl der sicheren und komfortablen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dienen, sie als auch attraktive, gesicherte und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen schaffen (langfristige Umsetzbarkeit).
- Das Alltagsfußwegenetz soll dabei durch attraktive Verbindungen an das Freizeitwegenetz angeschlossen werden (mittelfristige Umsetzbarkeit).
- Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in der RASt empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten (langfristige Umsetzbarkeit).
- Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die Oberflächengestaltung sind fußgängerfreundliche Bodenbeläge zu wählen (z. B. gespaltenes oder gesägtes Natursteinpflaster statt unförmigem Natursteinpflaster) (langfristige Umsetzbarkeit).
- Als „Dülmener Standard“ zur Sicherung der Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen sollen Mittelinseln als Querungshilfen konsequent angeboten werden. Bei einer zukünftigen verstärkten Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr können Querungsstellen mit Mittelinseln auch durch Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) ergänzt werden. Lichtsignalanlagen sollen für Fußgängerinnen und Fußgänger möglichst geringe Wartezeiten erhalten (langfristige Umsetzbarkeit).
- Ein positives Fußgängerklima muss durch regelmäßige Fußgängeraktionen und spezielle Serviceangebote für Fußgängerinnen und Fußgänger entwickelt und gepflegt werden. Dabei sollen die Aspekte Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden im Vordergrund stehen (mittelfristige Umsetzbarkeit).

5.2 Radverkehr

- Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrerinnen und Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen weiterentwickelt werden (langfristige Umsetzbarkeit).
- Die Routen des Schülerradverkehrs zu weiterführenden Schulen sollen nach Möglichkeit abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden (Prinzip der Velorouten) (kurzfristige Umsetzbarkeit).
- Das Alltags-Radverkehrsnetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angeschlossen werden. Betrachtet werden vor allem die Überquerungsstellen von Hauptwanderwegen an Hauptverkehrsstraßen (mittelfristige Umsetzbarkeit).
- In Erschließungsstraßen mit besonderer Netzbedeutung für den Radverkehr soll die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden. Sackgassen sollen durchlässig gehalten werden. In Tempo 30-Zonen können Radverkehrsanlagen generell entfallen (mittelfristige Umsetzbarkeit).
- Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die StVO und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wie RASt und ERA vorgegeben (langfristige Umsetzbarkeit).
- Eine alltags- und freizeittaugliche Radwegweisung (teilweise schon vorhanden) sowie Übersichtspläne sind ein hilfreicher Bestandteil des Netzangebotes (kurz- bis mittelfristige Umsetzbarkeit).
- Bestehende Radverkehrsanlagen an außerorts gelegenen Hauptverkehrsstraßen sind richtig und sinnvoll. Diese sollten erhalten und ggf. optimiert werden (z. B. regelmäßiger Grünschnitt); in Abhängigkeit der Zuständigkeit muss diese Aufgabe durch den Kreis oder Landesbetrieb erfüllt werden (kurzfristige Umsetzbarkeit).
- An wichtigen Zielen im Stadtgebiet (öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen, Schulen etc.) und nachfragestarken ÖPNV-Haltestellen (bedeutende Bushaltestellen sowie Bahnhof) sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Dabei ist der Bedarf anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und ggf. durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben (mittelfristige Umsetzbarkeit).
- Ein positives Klima für den Radverkehr muss durch regelmäßige Aktionen und spezielle Serviceangebote für Radfahrerinnen und Radfahrer entwickelt und gepflegt werden. Dabei sollen die Aspekte Sicherheit und zügige und komfortable Fortbewegung mit dem Fahrrad im Vordergrund stehen (mittelfristige Umsetzbarkeit).

6 Potenzialanalyse

Im Verkehrsbereich ergeben sich allgemein die Minderungspotentiale hinsichtlich des Endenergieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen aus der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung sowie technischen Innovationen.

Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept „Nahmobilität“ hat die Stärkung des Umweltverbunds (insbesondere Rad- und Fußverkehr) zum Ziel, sodass sich hier die Minderungspotentiale aus der Verkehrsverlagerung ergeben. Weitere relevante, aber maßnahmenunabhängige Entwicklungen (z. B. Pkw-Bestand, Zusammensetzung des Fahrzeugkollektivs, Fahrzeugemissionswerte und technische Kraftstoffeinsparungen) bleiben nicht unberücksichtigt, sondern werden sowohl im Referenzszenario als auch im Klimaschutzszenario berücksichtigt (Kap. 12).

Nach der Haushaltsbefragung der Stadt Dülmen zum Mobilitätsverhalten²⁷ im Binnenverkehr wird in Dülmen bereits die Hälfte der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖV zurückgelegt (Bild 48). Das Nahmobilitätskonzept zielt darauf ab, einen Teil des vorhandenen MIV-Anteils von 50 % (als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in) auf den Umweltverbund zu verlagern.

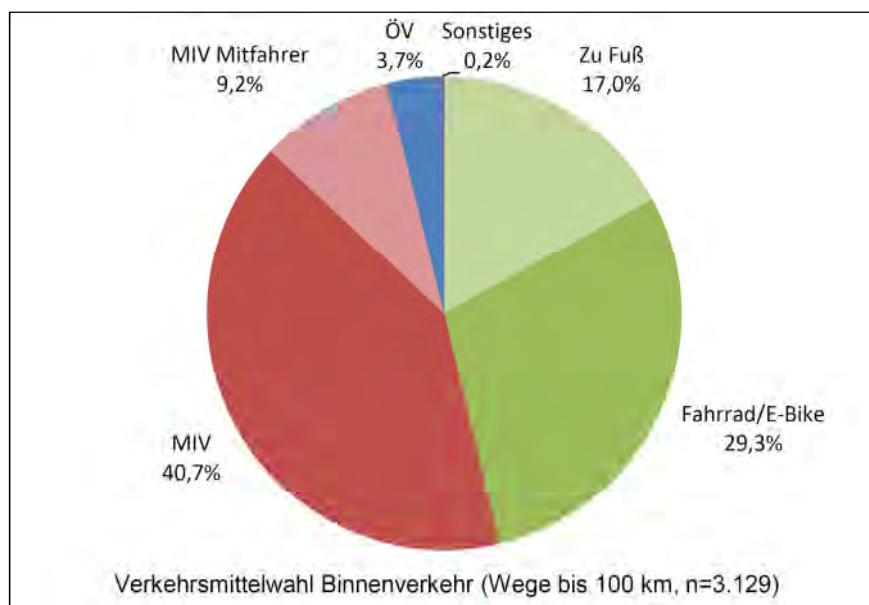


Bild 48: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr (Quelle: Stadt Dülmen, 2015c)

Der Haushaltbefragung konnte auch entnommen werden, dass hinsichtlich der Verkehrssituation für den Fußverkehr und für den Radverkehr bereits eine sehr hohe Zufriedenheit gegeben ist. 92 % der Teilnehmenden gab an (sehr) zufrieden mit der Verkehrssituation für zu Fuß Gehende und 81 % der Teilnehmenden gab an (sehr) zufrieden mit der Verkehrssituation für Radfahrende zu sein. Am schlechtesten wurde die Verkehrssituation für Bus- und Bahnfahrende bewertet. Hier gaben nur 30 % der Teilnehmenden an (sehr) zufrieden zu sein (Bild 49).

²⁷ Stadt Dülmen 2015c: Mobilitätsuntersuchung Stadt Dülmen

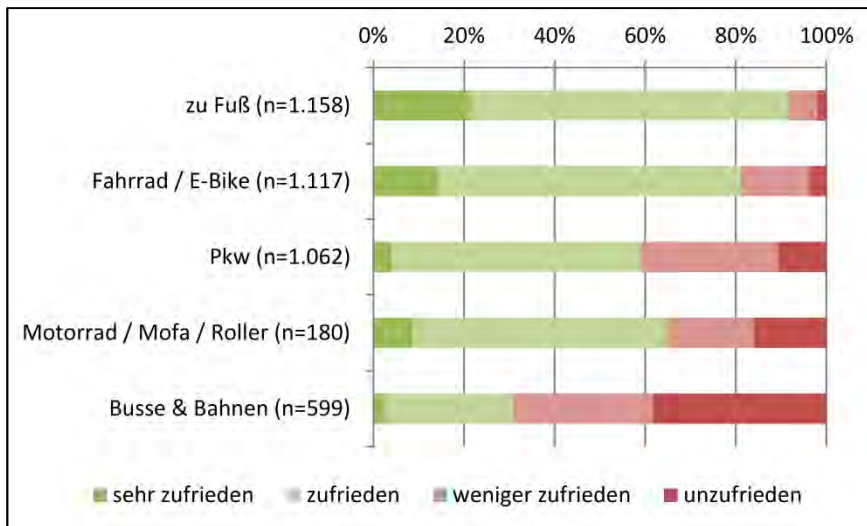


Bild 49: Bewertung der Verkehrssituation nach Verkehrsmittel (Quelle: Stadt Dülmen, 2015b)

„Es wurde untersucht, ob Unterschiede in der Bewertung der Verkehrssituation existieren in Abhängigkeit davon, wie häufig eine Person das entsprechende Verkehrsmittel nutzt. Tägliche Nutzer[-innen] von Bus und Bahn und Personen, in deren Haushalt mindestens eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr existiert, bewerten die Situation des Bus- und Bahnverkehrs nur marginal besser als der Durchschnitt aller Befragten, bei anderen Verkehrsmitteln ergaben sich ebenfalls keine nennenswerten Unterschiede.“ (Quelle: Stadt Dülmen, 2015b)

Vor diesem Hintergrund kann die gezeigte Bewertung der Verkehrssituation auf die heutigen MIV-Nutzerinnen und MIV-Nutzer übertragen werden. Dabei ist davon auszugehen, dass die MIV-Nutzerinnen und MIV-Nutzer, die (sehr) zufrieden mit der Verkehrssituation im Fuß-, Radverkehr oder ÖPNV sind und sich bisher dennoch gegen die Nutzung des Umweltverbunds entschieden haben, dies auch nicht auf Grundlage weiterer Verbesserungsmaßnahmen tun werden. Hierbei handelt es sich um gebundene MIV-Nutzer/-innen. Vielmehr können durch das Nahmobilitätskonzept bisher unzufriedene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zur Änderung ihres Mobilitätsverhaltens angeregt werden. Darauf aufbauend ergeben sich die nachfolgenden maximalen Verlagerungspotenziale differenziert nach Verkehrsmittel:

- Fuß: bis zu +4 % auf den heutigen Modal Split (8% der 50 % MIV-Nutzerinnen und MIV-Nutzer sind mit der Verkehrssituation im Fußverkehr weniger zufrieden bzw. unzufrieden)
- Rad: bis zu +9,5 % auf den heutigen Modal Split (19% der 50 % MIV-Nutzerinnen und MIV-Nutzer sind mit der Verkehrssituation im Radverkehr weniger zufrieden bzw. unzufrieden)
- ÖPNV: bis zu +35 % auf den heutigen Modal Split (70% der 50 % MIV-Nutzerinnen und MIV-Nutzer sind mit der Verkehrssituation im ÖPNV weniger zufrieden bzw. unzufrieden)

Da auf Grund von Verbesserungsmaßnahmen nicht nur MIV-Nutzerinnen und MIV-Nutzer ihre Verkehrsmittelwahl ändern können, sondern auch Verschiebungen innerhalb des Umweltverbunds möglich sind, sind diese einzelnen maximalen Verlagerungspotenziale als mögliche Anhaltswerte zu verstehen, aber nicht als realistisch erzielbarer Modal Split.

7 Innenstadtentwicklungskonzept der Stadt Dülmen (1998)

Im Jahr 1998 wurde für die Stadt Dülmen ein Innenstadtentwicklungskonzept (Bülte et al., 1998) aufgestellt, das die Bausteine Verkehr, Einzelhandel und Städtebau umfasst. Im Themenfeld Verkehr wurde die Trennwirkungen der Münsterstraße, der Halterner Straße, der Coesfelder Straße, der Lüdinghauser Straße und der Borkener Straße aufgrund ihrer hohen Verkehrsbelastungen (u. a. durch den hohen Parksuchverkehr) sowie die daraus resultierenden Nutzungskonflikte zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr behandelt. Um diesen Problemen entgegenzuwirken wurde ein Verkehrsentwicklungskonzept aufgestellt, das nach dem Leitbild der „autoarmen Innenstadt“ die Verkehre vom MIV auf den Umweltverbund verlagern sollte und die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs empfahl.

7.1 Teilkonzepte

Das Verkehrsentwicklungskonzept umfasst die folgenden fünf Teilkonzepte.

Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen

Es wurde empfohlen, die Geschwindigkeit auf den Hauptachsen stufenweise zu reduzieren. Dazu wurde die Begrenzung der zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Eingangsbereichen auf 30 km/h (StVO-Zeichen 274-53) und die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Innenstadtkern mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (StVO-Zeichen 274.1-51) vorgesehen (Bild 50).

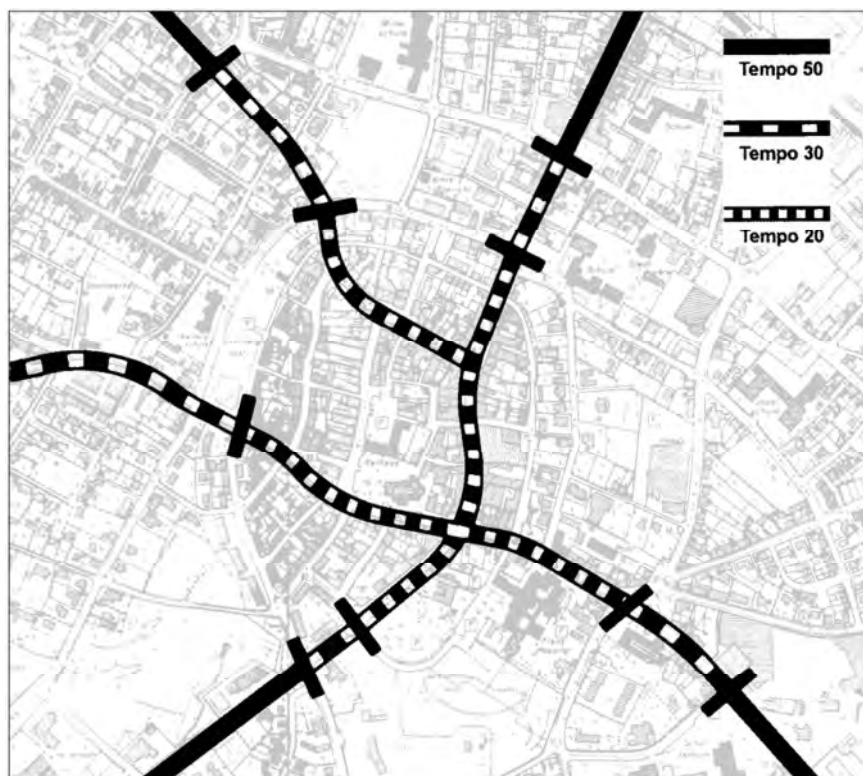


Bild 50: Empfehlung einer abgestufte Geschwindigkeitsreduzierung (Blüte et al., 1998)

Parkraumkonzept

Es wurde empfohlen, die Stellplätze im Innenstadtkern zu reduzieren und das Defizit durch fußläufig erreichbare Auffangparkplätze am Innenstadtrand auszugleichen. Die verbleibenden Stellplätze sollten bewirtschaftet werden. Darüber hinaus wurde die Einrichtung eines Parkleitsystems empfohlen um den Parksuchverkehr zu reduzieren.

Fahrradfreundliche Stadt Dülmen

Um den Radverkehr zu fördern wurden im Rahmen der Aufnahme der Stadt Dülmen in das Programm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ bereits Handlungsfelder für den Radverkehr erarbeitet. Diese sahen eine Aufwertung des Radverkehrsnetzes möglichst abseits von Hauptstraßen vor. Dieses sollte die Erreichbarkeit der Ortsteile sicherstellen und die Durchlässigkeit für den Radverkehr durch Öffnung der Einbahnstraßen erhöhen. Auch der ruhende Radverkehr sollte durch ansprechende Radabstellanlagen (insbesondere am Bahnhof) gefördert werden. Eine Radverkehrswegweisung und ein Radverkehrsstadtplan sollten der Orientierung der Radfahrerinnen und Radfahrer dienen.

Attraktivierung des ÖPNV

Es wurde eine mehrstufig differenzierte Erschließung der Stadt Dülmen mit DB-Linien, Regionalbuslinien und Taxibussen, Stadtbuslinien sowie Anrufsammeltaxen empfohlen.

Ergänzende straßenbauliche Maßnahmen außerhalb der Innenstadt

Um die Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich zu reduzieren, wurde die Umsetzung folgender Entlastungsstraßen empfohlen:

- Südumgehung als Entlastungsstraße zwischen Lüdinghauser Straße und Halterner Straße
- Beseitigung des plangleichen Bahnübergangs im Zuge der Lüdinghauser Straße („Lange Nase“)
- Überregionale Straße B 474n mit der Funktion einer weiträumigen Ortsumgehung im Osten von Dülmen
- westliche Verbindungsstraße zwischen Halterner Straße über Westhagen zur Borkener Straße, später weiter über Stolbergstraße zur Coesfelder Straße

7.2 Überprüfung des Umsetzungsstands (Themenfeld Verkehr)

Die einzelnen Maßnahmenempfehlungen aus dem Themenfeld Verkehr sowie ihr aktueller Umsetzungsstand sind in Tabelle 11 bis Tabelle 14 aufgelistet.

Tabelle 11: Handlungskonzept Kfz-Verkehr (in Anlehnung an Bülte et al., 1998)

Maßnahmen	Aktueller Umsetzungsstand
Realisierung eines Parkleitsystems	Ein statisches Parkleitsystem wurde realisiert; Ein dynamisches Parkleitsystem für die Tiefgarage des Stadtquartiers Overbergplatz und Parkplatz Nonnengasse ist in Planung
Herabstufung der L 600 (Borkener Straße) im Innenstadtbereich zur Gemeindestraße	Die Borkener Straße wurde zur Gemeindestraße herabgestuft.
Planung und Realisierung Durchbau Stolbergstraße und Verbindung Borkener Str./Coesfelder Straße	Die Realisierung der Westtangente ist derzeit nicht in Planung.
Südümgehung (um den Knotenpunkt Münsterstr./Halteener Str. und den Bereich am Schlosspark zu umgehen), westliche Entlastungsstraße	In Planung (geplanter Baubeginn in der 2. Jahreshälfte 2018)
Südümgehung Hausdülmen / Anbindung Industriegebiet Dernekamp	Aktuell nicht in Planung
Erschließung Hinderkingweg	Die Realisierung der Westtangente ist derzeit nicht in Planung.
Baubeginn B 474n	umgesetzt
Tempo 30 vorgesehen auf: - Borkener Straße/Lüdinghauser Straße von Knotenpunkt Lohwall/Brokweg bis Knotenpunkt Elsa-Brändström-Straße/Am Schloßgarten bzw. bis zum Bendixgelände; - Halteener Straße/Münsterstraße von Knotenpunkt Südring /Mühlenweg bis Knotenpunkt Bergfeldstraße/Kreuzweg; - Coesfelder Straße von Knotenpunkt Münsterstraße bis Knotenpunkt Bergfeldstraße/Luise-Hensel-Pfad	- nur in Teilen umgesetzt - nicht umgesetzt (Umsetzung abhängig von der Südümgehung) - nur in Teilen umgesetzt (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich T 20 zw. Münsterstraße und Lohwall)
Eingangsscharakter in den Citybereich baulich verdeutlichen (z. B. durch Materialwechsel Natursteinpflaster oder Tiefborde)	Abweichend von den Konzeptvorschlägen wurde eine andere Umgestaltung der Fußgängerzone und der Coesfelder Straße realisiert; weitere Umgestaltungen sind geplant (z. B. Borkener Straße/ Lüdinghauser Straße)
Rückbau und Neugestaltung der beiden inneren Hauptknotenpunkte Lüdinghauser Straße/Halteener Straße/Münsterstraße und Coesfelder Straße/Münsterstraße (Linksabbiegespuren auf Lüdinghauser Straße und auf Coesfelder Straße entfallen; Für den Knotenpunkt Lüdinghauser Straße/Münsterstraße/Halteener Straße ist gleichrangig auch ein Kreisverkehrsplatz möglich.)	nur in Teilen umgesetzt (Die Coesfelder Straße wurde fertig gestellt; die Neugestaltung der Münsterstraße erfolgt nach Fertigstellung der Südümgehung)
Wichtige Funktion des ehemaligen Stadtwerk-Geländes an der Borkener Straße als Auffangparkplatz, langfristig effizienter nutzen, z.B. durch Parkpalette	aktuell noch keine Konkretisierung
Overbergplatz als Parkfläche für die Besucher/-innen der Innenstadt	Bau des Stadtquartiers Overbergplatz (mit Tiefgarage)

Tabelle 12: Handlungskonzept Radverkehr (in Anlehnung an Bülte et al., 1998)

Maßnahmen	Aktueller Umsetzungsstand
Planung und Realisierung Schutz-/Radfahrstreifen: - Münsterstr., - Coesfelder Str., - Lüdinghauser Str., - Halterner Str.	nur in Teilen umgesetzt - umgesetzt im geplanten Bereich - umgesetzt auf Gemeindestraße, Kreisstraße in Planung (Umsetzung ab 2018) - umgesetzt im geplanten Bereich - im Innenstadtnahen Bereich umgesetzt, auf dem weiteren Abschnitt Richtung Hausdülmen nur einseitig bzw. in Planung
Fußgänger-/Radfahrtunnel bei Fimpeler (Lange Nase/ Lüdinghauser Straße)	umgesetzt
Auf der Halterner Straße und Münsterstraße sind in den Knotenpunktbereichen Kombispuren mit Aufstellflächen für den Radverkehr geplant	umgesetzt

Tabelle 13: Handlungskonzept Fußverkehr (in Anlehnung an Bülte et al., 1998)

Maßnahmen	Aktueller Umsetzungsstand
Planung und Umbau verkehrsberuhigter Geschäftsbereich an der Borkener Straße	noch nicht realisiert, aber in der Diskussion
Einrichtung Fußgängerzone Tiberstraße (Erweiterung der Fußgängerzone im zentralen Geschäftsbereich – in der Tiberstraße, Bärenstiege, Tibergasse und Schulgasse)	noch nicht realisiert, aber in der Diskussion
Fußgänger-/Radfahrtunnel bei Fimpeler	umgesetzt
Einrichtung Fußgängerzone Schloßstraße/Marktstraße (Weitere Ausdehnung der Fußgängerzone in die Schloßstraße und Marktstraße und Domänenrat-Kreuz-Straße möglich)	nicht mehr aktuell
Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich - Halterner Str./Münsterstr., - Coesfelder Str. - östliche Lüdinghauser Str.	- Umsetzung abhängig von der Südumgehung - realisiert - noch nicht realisiert, aber in der Diskussion

Tabelle 14: Handlungskonzept ÖPNV (in Anlehnung an Bülte et al., 1998)

Maßnahmen	Aktueller Umsetzungsstand
Planung und Einrichtung Stadtbussystem und Taxibussystem	Das Konzept wurde seinerzeit erarbeitet, aber nicht umgesetzt; Anrufsammeltaxen (AST) werden angeboten, aktuell wird ein Bürgerbus eingerichtet

7.3 Wirkungen der bisher umgesetzten Maßnahmen

Die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen aus dem Innenstadtentwicklungskonzept 1998 können nur annähernd ermittelt werden, da keine genauen Vorher-Nachher-Untersuchungen vorliegen. Daher wird – soweit möglich – eine qualitative Abschätzung – einerseits anhand des Vergleichs der Modal-Split-Anteile und andererseits anhand des Vergleichs von Kfz-Belastungszahlen – vorgenommen. Aussagen zu den Wirkungen einzelner Maßnahmen sind nicht möglich.

Modal Split

In dem Innenstadtentwicklungskonzept liegt der Modal-Split der Innenstadtbesucher/-innen für die Bestandssituation 1997 sowie als Prognose für 2005 vor. Aktuelle Angaben zu der Verkehrsmittelwahl in Dülmen können der Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2014 entnommen werden (Stadt Dülmen, 2015b). Dabei wurden alle Personen über 18 Jahren mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in der Stadt Dülmen befragt. Der Modal Split liegt für den Gesamt-, Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr in Dülmen (alle Ortsteile) vor. Darüber hinaus liegt der Modal Split separat für Dülmen-Mitte vor (Tabelle 15).

Hinsichtlich der Veränderungen im Modal Split kann keine Aussage getroffen werden, da keine der in der Mobilitätsuntersuchung aufgeführten Bezugsgrößen den Innenstadtbesuchern/-innen gleichgesetzt werden kann.

Tabelle 15: Vergleich Modal Split aus Innenstadtentwicklungskonzept 1998 (Bülte et al.) und der Mobilitätsuntersuchung 2015b (Stadt Dülmen)

	Innenstadtentwicklungskonzept		Mobilitätsuntersuchung				
	Innenstadtbesucher/-innen		Bewohner/-innen Dülmen			Bewohner/-innen Dülmen-Mitte	
	Bestand 1997 [%]	Prognose 2005 [%]	Gesamtverkehr 2014 [%]	Binnenverkehr 2014 [%]	Quell- und Zielverkehr 2014 [%]	Gesamtverkehr 2014 [%]	Binnenverkehr 2014 [%]
MIV	51,0	30,0	58,3	49,9	82,2	43,6	ca. 36
Zu Fuß	23,2	30,0	13,0	17,0	0,1	16,5	ca. 27
Fahrrad	22,5	35,0	22,2	29,3	2,0	27,6	ca. 36
ÖPNV	3,3	5,0	5,9	3,7	12,5	12,3	ca. 1
Sonstiges			0,5	0,2	3,2		ca. 0

Kfz-Belastungen

In dem Innenstadtentwicklungskonzept 1998 liegen die Verkehrsbelastungen in Kfz/24 h vor (Bild 51). Darüber hinaus wurden die zwei Prognose-Fälle berechnet:

- Modell 2000: Umsetzung eines verkehrsberuhigten Verkehrsbereichs in der Borkener Straße / Lüdinghauser Straße zwischen Südring und Münsterstraße
- Modell 2005: Umsetzung eines ausgedehnten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Borkener Straße / Lüdinghauser Straße (Südring bis Marienplatz), Münsterstraße (Lüdinghauser Straße bis Königswall), Halterner Straße (Voltenstraße bis Lüdinghauser Straße) und Coesfelder Straße (Münsterstraße bis Lohwall)

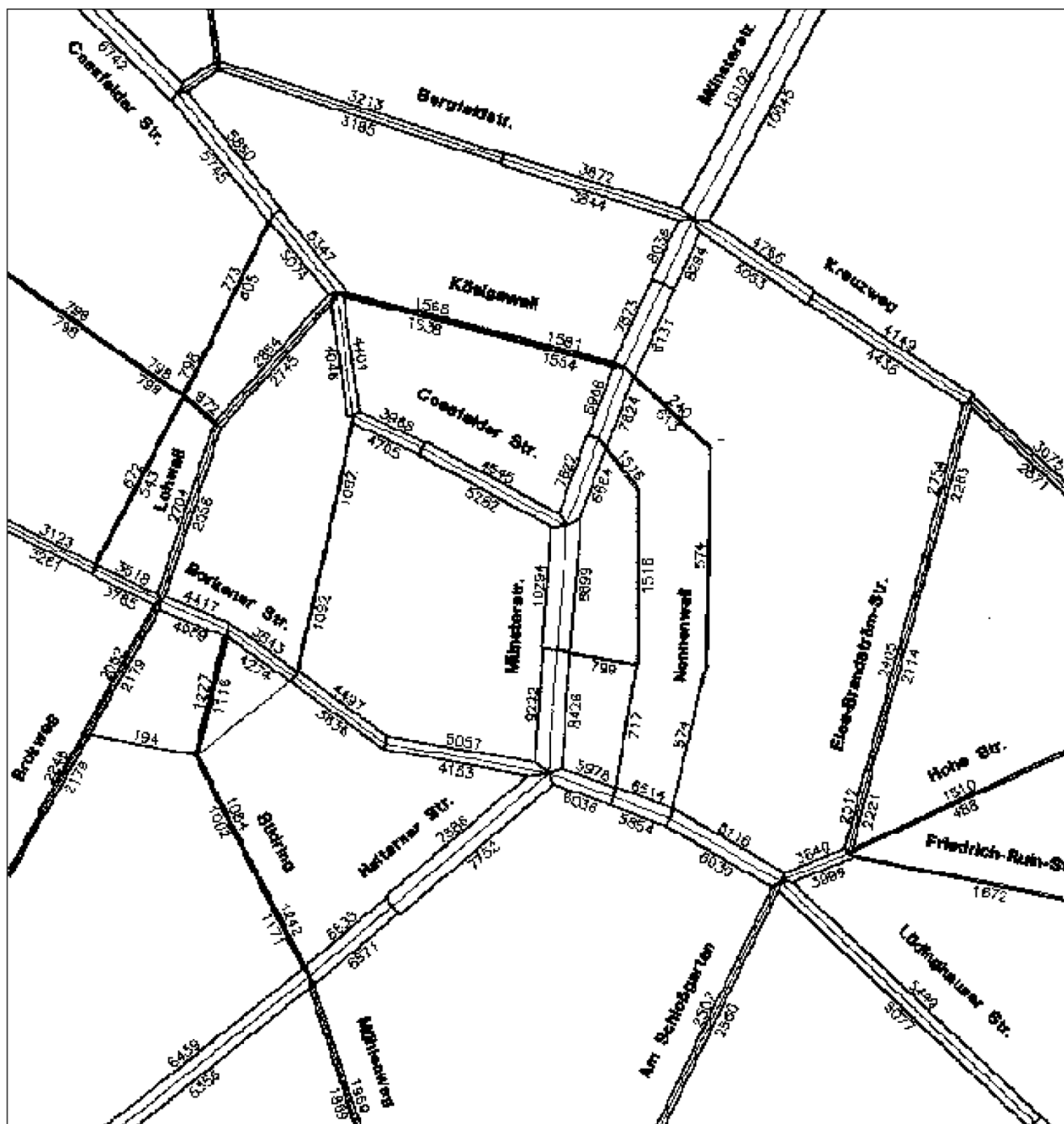


Bild 51: Innenstadtbelastung 1997 (Kfz/24 h) nach Bülte et al. (1998)

Aktuelle Verkehrsbelastungen können den Verkehrsuntersuchungen abvi 2013 sowie DC Verkehr 2010 entnommen werden. In der aktuelleren Verkehrsuntersuchung abvi 2013 sind die Tagesbelastungen an fünf Innenstadtknotenpunkten im Jahr 2012 aufgeführt (Bild 52). Für die übrigen Streckenabschnitte wird auf die Verkehrsbelastungen aus der Untersuchung von DC Verkehr 2010 zurückgegriffen.

Die aktuelle Verkehrssituation wird dabei am besten durch den Planungsfall 0.1 repräsentiert (Bild 53). Dieser berücksichtigt die folgenden Entwicklungen:

- Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr am Lüdinghauser Tor,
- Durchfahrtsverbot Coesfelder Straße zwischen Münsterstraße und Bergfeldstraße,
- Durchfahrtsverbot Lüdinghauser Straße zwischen Marienplatz und Münsterstraße,
- Durchfahrtsverbot Borkener Straße westlich Münsterstraße,
- Tempo-30-Zone in der Coesfelder Straße zwischen dem Königswall und der Bergfeldstraße,
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Coesfelder Straße zwischen der Münsterstraße und dem Königswall (Tempo-20),
- Charleville-Mézières-Platz: Fahrtrichtung Münsterstraße nur für Bus und Taxi.

Bei Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen können die folgenden Entwicklungen festgestellt werden:

- Die Verkehrsbelastungen in der Nord-Süd-Achse Münsterstraße bzw. Halterner Straße zwischen Kreuzweg und Südring haben sich von 14.000-19.000 Kfz/24 h auf 12.000-16.000 Kfz/24 h reduziert.
- Die Verkehrsbelastungen in der Ost-West-Achse Lüdinghauser Straße bzw. Borkener Straße zwischen Marienplatz und Lohwall haben sich wenig verändert und liegen weiterhin bei 8.000-12.000 Kfz/24 h.
- Die Verkehrsbelastungen auf der Coesfelder Straße zwischen Münsterstraße und Lohwall haben sich von 8.000-10.000 Kfz/24 h deutlich auf 3.000-5.000 Kfz/24 h reduziert.

In dem Innenstadtentwicklungskonzept 1998 wurde prognostiziert, dass die Verkehrsbelastungen ohne Umsetzung der Maßnahmen bis 2005 auf der Münsterstraße auf 21.000 Kfz/24 h, auf der Lüdinghauser Straße auf 14.000 Kfz/24 h und auf der Coesfelder Straße auf 11.000 Kfz/24 h ansteigen würden. Diese Werte werden insbesondere auf der Coesfelder Straße nach heutigen Verkehrszählwerten unterschritten. Daraus kann geschlossen werden, dass die bisher umgesetzten Maßnahmen positiv auf das Verkehrsaufkommen wirken. Der heutige Umsetzungsstand entspricht keinem der beiden oben genannten Prognose-Fälle (mit Maßnahmenumsetzungen), so dass ein Vergleich der Prognosen mit dem heutigen Bestand nicht möglich ist.

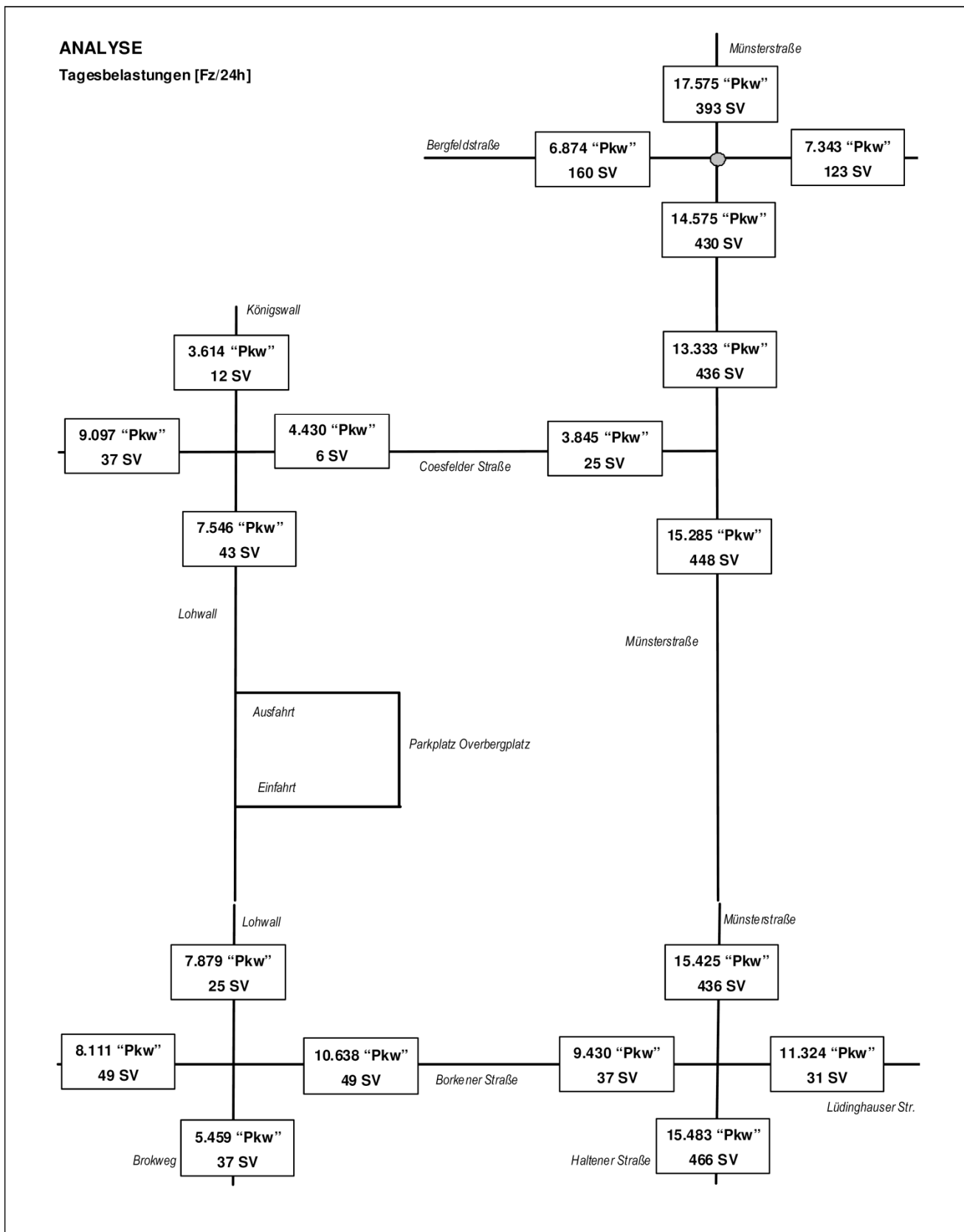


Bild 52: Innenstadtbelastung 2012 (Kfz/24 h) nach abvi 2013

8 Handlungskonzept

In Anlehnung an das Innenstadtentwicklungskonzept werden nachfolgend verkehrsmittelspezifische Teilkonzepte dargestellt. Zu jedem Teilkonzept wurde ein Steckbrief mit den wesentlichen Informationen als Kurzbeschreibung erstellt.

8.1 Konzept zur Verbesserung der straßenräumlichen Verträglichkeit des Kfz- Verkehrs

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Im Innenstadtentwicklungskonzept 1998 wurde die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf der Coesfelder Straße, der Münsterstraße und der Borkener Straße im Innenstadtkern empfohlen (vgl. Kap. 7.1 und Bild 50). In der Coesfelder Straße (zwischen Lohwall/ Königswall und der Münsterstraße) wurde dieser umgesetzt.

Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs erfordert ein bedeutendes Fußgängeraufkommen, das sich unter anderem durch einen entsprechenden Geschäftsbesatz oder Aufenthaltsplätze ergibt.

Vor diesem Hintergrund eignen sich die Straßen, die den Fußgängerzonenbereich einschließen und auf Grund des vorhandenen Geschäftsbesatzes eine entsprechende Aufenthaltsfunktion und einen Querungsbedarf aufweisen, grundsätzlich für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs.

Aus fachgutachterlicher Sicht wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Bereich der Borkener Straße/ Lüdinghauser Straße als „Gegenspieler“ zu dem bestehenden verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Coesfelder Straße empfohlen (Bild 54). Dieser Streckenabschnitt bietet sich – aufgrund des zweistreifigen Ausbaus und dem Platzcharakter des Knotenpunkts Borkener Straße/ Tiberstraße – städtebaulich gut für ein solches Vorhaben an. Durch das Lüdinghauser Tor wird zudem der Übergang in den besonderen Bereich betont²⁸. Diese Empfehlung wurde auch von den Bürgerinnen und Bürgern, die an der öffentlichen Beteiligungsveranstaltung (Beteiligungsprozess) teilgenommen haben, befürwortet.²⁹

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich sollte sich im Bereich Borkener Straße/ Lüdinghauser Straße auf Grund der geringen Länge und der damit ggf. verbundenen eingeschränkten Funktionsfähigkeit nicht nur auf den zentralen Bereich (von Tiberstraße bis Marktstraße) beschränken. In Richtung Westen wird eine Ausdehnung bis zum Westring (Beginn der erweiterten Fußgängerzone, siehe Kap. 8.3) – wie auch im Innenstadtentwicklungskonzept empfohlen – befürwortet. In Richtung Osten stellt das Lüdinghauser Tor eine städtebauliche Eingangssituation sowie auf Grund der straßenräumlichen Verhältnisse eine Engstelle mit geschwin-

²⁸ Vgl. FGSV, 2014: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared-Space“-Gedankens“

²⁹ Die Einrichtung einer Einbahnstraße wurde als alternative Maßnahme diskutiert und verworfen.

digkeitsreduzierender Wirkung dar und kann daher gut aufgegriffen werden (rund 400 m Längenausdehnung).

Eine Erweiterung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in Richtung Osten bis zur Elsa-Brändström-Straße wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht empfohlen, da die Verlängerung außerhalb des zentralen Altstadtbereichs liegt. Hier sollten zunächst die Wirkungen des neuen verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs – auch im Zusammenhang mit der geplanten Südumgehung³⁰ – abgewartet werden und dann die Situation neu bewertet werden.

In Bezug auf die Münsterstraße sind die zu erwartenden Entlastungswirkungen der geplanten Südumgehung positiv zu bewerten (Halbierung der Verkehrsbelastung). Des Weiteren wird die Zentralisierung des ruhenden Verkehrs auf dem Parkplatz Nonnengasse (siehe Kap. 8.5) in Betracht gezogen, woraus sich zukünftig ein erhöhter Querungsbedarf ableiten lässt.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungen wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf der Münsterstraße aus fachgutachterlicher Sicht als positiv bewertet. Da hier jedoch das reduzierte Verkehrsaufkommen infolge der geplanten Südumgehung voraussetzend ist und deutlich größere Aufwände hinsichtlich der Sicherung der Querung – wie beispielsweise die Reduzierung der Fahrbahn durch Ausbildung von Schutzräumen – zu erwarten sind, wird empfohlen, zunächst, die Wirkungen des neuen verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs und vor allem auch die des neuen Stadtquartiers Overbergplatz auf den heutigen Geschäftsbesatz abzuwarten und dann die Situation neu zu bewerten.

³⁰ Baubeginn voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2018

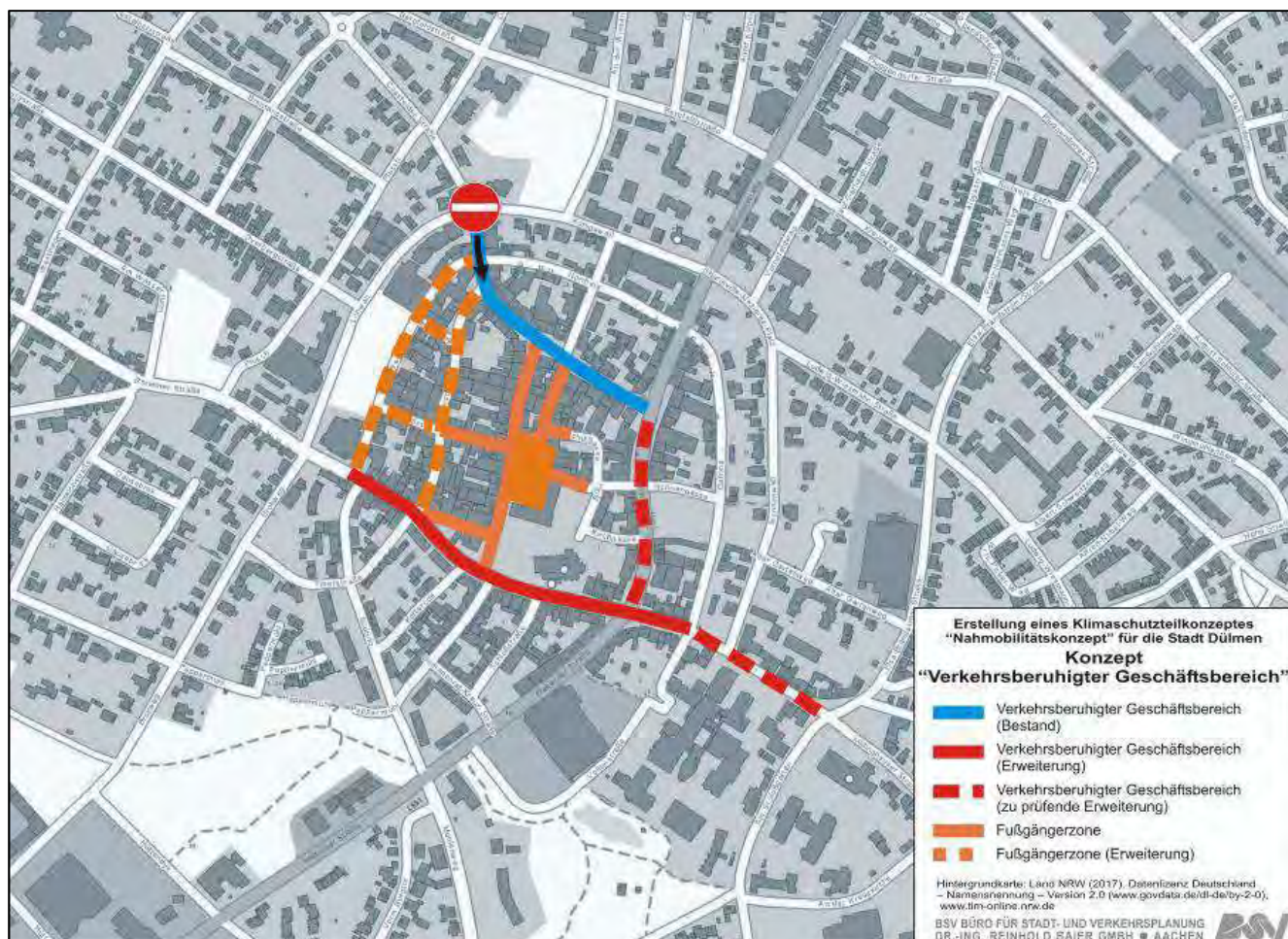


Bild 54: Konzeptvorschlag zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Düren (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Hinsichtlich des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Coesfelder Straße ist heute eine Zufahrt des Kfz-Verkehrs aus der Coesfelder Straße (Nord) nicht gestattet. Für den Radverkehr ist die Einfahrt erlaubt. Der Kfz-Verkehr aus den Straßen Lohwall und Königswall darf ebenfalls am Knotenpunkt Coesfelder Straße/ Lohwall/ Königswall in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einfahren.

Vor Ort war zu beobachten, dass sich der Kfz-Verkehr an diese eingeschränkte Zufahrtssituation nicht immer hält. Dies wurde auch im Beteiligungsprozess geäußert. Sowohl ortsfremde als auch einheimische Kfz fahren immer wieder aus der Coesfelder Straße (Nord) in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ein. Im Beteiligungsprozess wurde zudem der Wunsch geäußert, die Coesfelder Straße als Fußgängerzone auszuweisen (siehe Kap. 8.3). Aus fachgutachter Sicht ist dies hinsichtlich der Verträglichkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht notwendig.

Um die Situation eindeutiger – und für Ortsfremde verständlicher – zu gestalten, wird vorgeschlagen, eine Sperrung der nördlichen Zufahrt in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich für den Kfz-Verkehr zu prüfen (Verkehrszeichen 267 Verbot der Einfahrt). Die Erreichbarkeit ist für Anliegerinnen und Anlieger (Bewohner/-innen, Geschäftsbetreiber/-innen, Besucher/-innen) weiterhin über die Viktorstraße und die Münsterstraße gegeben.

Die Sperrung der nördlichen Zufahrt würde eine Art von Zwischenlösung zu dem im Beteiligungsprozess geäußerten Wunsch, die Coesfelder Straße mit in den Fußgängerzonenbereich aufzunehmen (siehe Kap. 8.3).

Zu den konkreten verkehrlichen Verlagerungswirkungen können keine Aussagen gemacht werden, da hierzu verkehrsmodelltechnische Untersuchungen oder Beobachtungen anhand einer provisorischen Einrichtung der Sperrung notwendig sind. Unter Berücksichtigung der heutigen Zufahrtsmöglichkeiten, ergeben sich sehr wahrscheinlich keine bedeutenden Verlagerungswirkungen, so dass auch keine bedeutenden Auswirkungen auf die umliegenden Knotenpunkte (z. B. Königswall/ Münsterstraße/ Charleville-Mézières-Platz) zu erwarten sind.³¹

Die neue Zufahrtsbeschränkung kann durch eine bauliche Einengung betont werden. Dabei ist zu prüfen, ob zur Sicherung des Radverkehrs Maßnahmen erforderlich sind, da dieser weiterhin am Knotenpunkt Coesfelder Straße/ Lohwall/ Königswall aus allen Richtungen kommend in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einfahren darf und damit in Konflikt zu den kreuzenden Kfz-Verkehrsströmen steht. Die Einrichtung einer Radfahrschleuse (separater Signalgeber und Haltlinie für den Radverkehr, so dass dieser signalgesichert vor dem Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn oder auf einen gesonderten Radfahrstreifen neben oder vor den wartenden Autos geleitet wird) stellt beispielsweise eine geeignete Möglichkeit dar.

Die Ausweisung einer Einbahnstraße für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Coesfelder Straße wird aus fachgutachterlicher Sicht für nicht notwendig erachtet, da der heutige Straßenquerschnitt eine Befahrung in beiden Richtungen ermöglicht und vor Ort keine Verträglichkeitsprobleme zwischen Kfz-Verkehr und nichtmotorisiertem Verkehr beobachtet wurden.

Einbahnstraßensystem

In Bezug auf die Ring- und Wallstraßen wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses über die Einführung eines Einbahnstraßensystems diskutiert. Es wurde vorgeschlagen, für die parallelverlaufenden Ring- und Wallstraßen gegenläufige Einbahnstraßen auszuweisen. Heute sind in Teilbereichen der Ring- und Wallstraßen bereits Einbahnstraßenabschnitte ausgewiesen, so dass auf dieser Grundlage hinsichtlich der Wallstraßen im Uhrzeigersinn und hinsichtlich der Ringstraßen gegen den Uhrzeigersinn laufende Einbahnstraßen geprüft werden sollten (Bild 55).

Trotz Einführung von Einbahnstraßen muss die Erreichbarkeit relevanter Ziele des Kfz-Verkehrs (z. B. der Parkflächen) im Hauptverkehrsstraßennetz gewährleistet sein. Darüber hinaus ist zu beachten, dass durch ein Einbahnstraßensystem Umwege entstehen

³¹ Der Kfz-Verkehr aus nordwestlicher Richtung (Coesfelder Straße) darf heute schon nicht am nördlichen Zugang in den verkehrsberuhigten Bereich einfahren. Der Kfz-Verkehr aus nordöstlicher Richtung (Münsterstraße) sowie aus südlicher Richtung (Halterner Straße) wird zum Großteil auch heute schon über den Knotenpunkt Münsterstraße/ Coesfelder Straße in den verkehrsberuhigten Bereich einfahren, so dass auch hier keine Änderungen zu erwarten sind. Lediglich ein Teil des Kfz-Verkehrs aus westlicher Richtung (Borkener Straße) wird sich neu orientieren.

und Verkehre auf andere Bereiche verlagert werden, d. h. während Teilbereiche entlastet werden, werden andere Teilbereiche belastet. Des Weiteren sollten bei diesem Konzeptvorschlag die weiteren Entwicklungen und Konzeptvorschläge beachtet werden (u. a. Ausweisung der Straßen Westring und Tiberstraße als Fußgängerzone; Sperrung der Zufahrt Coesfelder Straße am Knotenpunkt Coesfelder Straße/ Lohwall/ Königswall; Zentralisierung des Parkens auf Parkplatz Nonnengasse durch Parkpalette; Tiefgarage Overbergplatz).

Vor allem in Bezug auf die beiden Parkplätze (Nonnengasse und Tiefgarage Overbergplatz) – auch mit der vorgeschlagenen Erweiterung des vorhandenen Parkraumangebots Nonnengasse zur Zentralisierung des Parkens (siehe Kap. 8.5) – erscheint die Einrichtung der gegenläufigen Einbahnstraßenringe nicht sinnvoll zu sein. Für den aus nordwestlicher Richtung kommenden Kfz-Verkehr entstehen große Umwege im Hauptverkehrsstraßennetz hinsichtlich der Erreichbarkeit der Tiefgarage Overbergplatz. Der vom Parkplatz Nonnengasse abfließende Kfz-Verkehr kann ausschließlich die Route über den südlichen Teil des Ostrings auf die Lüdinghauser Straße nutzen. Mit den bestehenden Einbahnstraßen ist eine verträgliche Erreichbarkeit der beiden Parkflächen gegeben, so dass hier aus fachgutachterlicher Sicht keine Veränderung empfohlen wird.

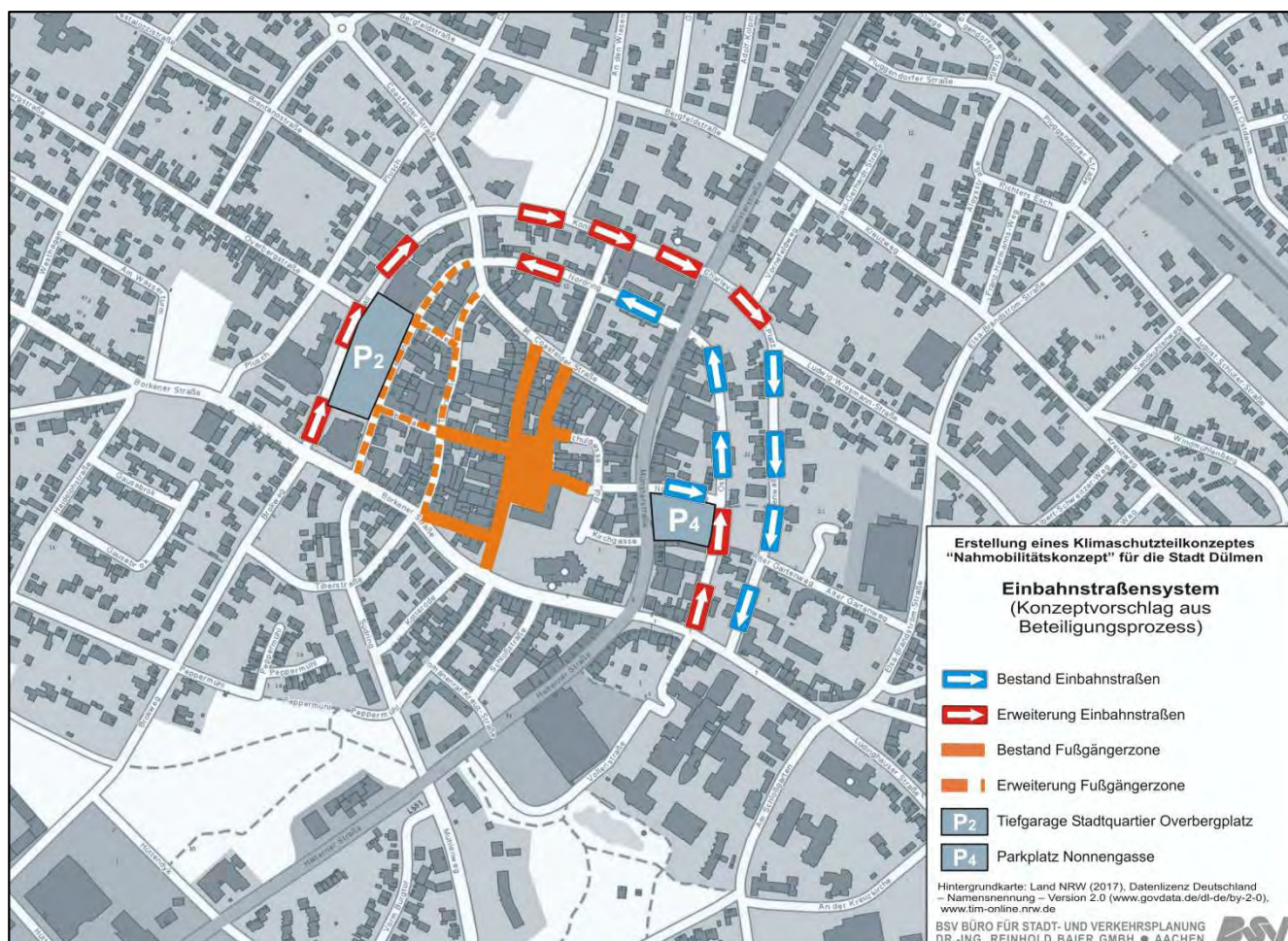


Bild 55: Vorgeschlagenes – aber für nicht sinnvoll erachtetes – Einbahnstraßensystem im Bereich der Ring- und Wallstraßen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Sonstiges

Im Beteiligungsworkshop wurden weitere Einzelpunkte zur Überprüfung vorgeschlagen:

- Mehr Kreisverkehre zur Verstetigung des Verkehrsflusses,
- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Bereich Plusch,
- Stolbergstraße als Verbindung zwischen Borkener Straße und Coesfelder Straße.

In Dülmen sind an verschiedenen Stellen bereits Kreisverkehre vorhanden (z. B. Knotenpunkt Münsterstraße/ Alter Ostdamm, Knotenpunkt Coesfelder Straße/ Bergfeldstraße/ Luise-Hensel-Pfad) oder im Zuge von Umgestaltungsplanungen diskutiert worden (z. B. Knotenpunkt Münsterstraße/ Lüdinghauser Straße im Zuge der geplanten Umgestaltung der Münsterstraße nach Fertigstellung der Südumgehung). Hierbei ist jedoch kein grundlegendes System hinsichtlich der Anordnung zu erkennen (z. B. Kreisverkehre als Ortseingangselement oder als Verteilerelement im Hauptverkehrsstraßennetz). Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass die Einrichtung eines Kreisverkehrs stets im Einzelfall zu prüfen ist (z. B. in Bezug auf Verkehrsqualität, Schlepplängen), wird im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts an dieser Stelle keine weitere Untersuchung durchgeführt.

Die Straße Plusch, eine Erschließungsstraße, stellt eine von mehreren Verbindungen zwischen Coesfelder Straße und Borkener Straße dar. In ihrem Verlauf befindet sich keine Veloroute. Für diesen Bereich wurde keine Analyse durchgeführt, so dass hierzu auch keine detaillierten Erkenntnisse (beispielsweise aus der Verträglichkeitsanalyse) vorliegen. Da im direkten Umfeld neue Entwicklungen anstehen (z. B. Stadtquartier Overbergplatz) und weitere Handlungsempfehlungen vorliegen (z. B. Erweiterung Fußgängerzone), wird aus fachgutachterlicher Sicht zunächst eine Beobachtung der neuen Situation empfohlen. Wenn sich darüber negative Auswirkungen zeigen (z. B. Mehrbelastung, überhöhte Geschwindigkeit), so sind neue Überlegungen anzugehen.

Die Herstellung einer zusätzlichen Verbindung zwischen Borkener Straße und Coesfelder Straße über die Stolbergstraße wurde im Innenstadtentwicklungskonzept 1998 zusammen mit der Verbindung der Halterner Straße über den Westhagen zur Borkener Straße vorgeschlagen. Diese Verbindung soll zur Entlastung der Bereiche Südring/ Brokweg und der Querverbindungen zwischen Coesfelder Straße und Borkener Straße dienen. Im Konzept wurde aber auch darauf verwiesen, dass der Bau dieser Entlastungsstraßen nicht zwingend notwendig ist. Zur Abwägung der Sinnhaftigkeit sind die Wirkungen der vorgeschlagenen Entlastungsstraßen zu bewerten (z. B. mit Hilfe einer Kosten-Nutzen-Analyse). Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts an dieser keine weitere Untersuchung durchgeführt.

8.2 Konzept zur Verbesserung der Verkehrsführung des Lieferverkehrs

Die Zufahrt zum Innenstadtbereich ist aktuell für den Lieferverkehr über Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge über 3,5 t reguliert. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Marktplatzes ist für den Lieferverkehr damit über die Borkener Straße, Halterner Straße und Münsterstraße gegeben. Die Lüdinghauser Straße kann nur durch den Lieferverkehr der Lüdinghauser Straße befahren werden. Für die Coesfelder Straße ist aus Richtung Nordwesten ab dem Kreisverkehr mit der Bergfeldstraße ein Lkw-Durchfahrtsverbot festgelegt worden. Aus Richtung Osten (Münsterstraße) dürfen nur Anlieger der Coesfelder Straße 1-37 in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einfahren. Die Fußgängerzone darf zwischen 19:00 und 10:00 Uhr sowie zwischen 13:00 und 15:00 Uhr befahren werden. Speziell ausgewiesene Liefer-/Ladezonen gibt es nicht.

Liefer- und Ladezonen sind nicht zwingend notwendig, da sie in der Regel im Konflikt mit der direkten Erreichbarkeit sowie dem ruhendem Verkehr stehen. Die im Handlungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen haben keine direkten Auswirkungen auf das vom Lkw-Verkehr nutzbare Straßennetz, so dass sich hieraus kein Änderungsbedarf ableiten lässt. Evtl. vorhandene Konflikte mit dem nichtmotorisierten Verkehr (z. B. im Bereich der Fußgängerzone) lassen sich über die Zeiten regulieren. In diesem Zusammenhang kann beispielsweise geprüft werden, ob die Liefermöglichkeiten und damit die Einfahrt in den Fußgängerzonenbereich im Zeitraum von 13:00 bis 15:00 Uhr zwingend notwendig ist oder ggf. untersagt werden kann.

8.3 Konzept zur Verbesserung der Fußgängersituation

Fußgängerverkehrsanlagen

Zunächst wurden auf Grundlage der Bestandsaufnahme vor Ort die Mängel im Fußverkehr identifiziert (Bild 56). Es lässt sich darstellen,

- wo Gehwege nicht regelkonform dimensioniert sind (Regelmaß 2,50 m),
- wo Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen innerstädtisch gemeinsam geführt werden und
- wo Querungshilfen fehlen.

Über die Auswertung der Unfalltypenkarte konnten keine Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. Hinsichtlich des Fußverkehrs zeigen sich auch keine unfallauffälligen Bereiche.

Im Beteiligungsworkshop wurden mehrere Stellen benannt, an denen Querungshilfen fehlen würden:

- Parkplatz Wasserturm/ Kinocenter (*wo konkret, wurde nicht benannt*)
- Knotenpunkt Tiberstraße/ Tibergasse (*nicht mehr notwendig, wenn Fußgängerzone erweitert wird*)
- Knotenpunkt Münsterstraße/ Nonnengasse (*Mittelinsel vorhanden, sollte jedoch nach Süden versetzt werden*)

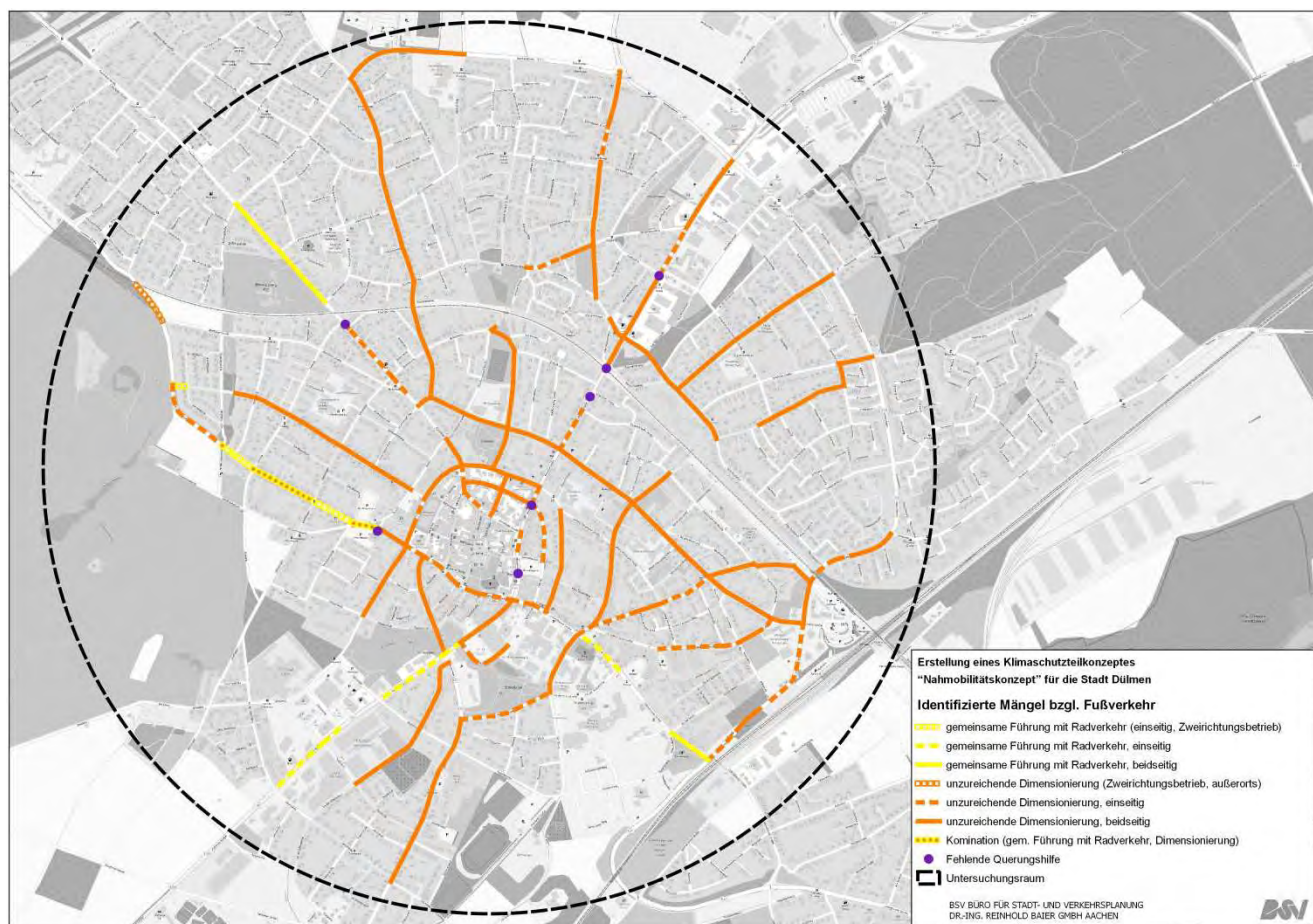


Bild 56: Mängelplan Fußverkehr

Hinsichtlich der regelkonformen Dimensionierung der Gehwege wurde auf Grundlage der aufgezeigten Mängel ein flächenhafter Anpassungsbedarf aufgezeigt. Da aber eine Dimensionierungsanpassung in der Regel einen Umbau erfordert, wird im Rahmen des Handlungskonzeptes nur der vordringliche Handlungsbedarf angezeigt. Dieser ergibt sich dann, wenn beidseitig die Dimensionierung angepasst werden muss oder zumindest einseitig eine starke Unterdimensionierung vorliegt. Als Handlungsempfehlung wird hier eine Prüfung der Anpassungsmöglichkeiten bei anstehenden Umbaumaßnahmen empfohlen. (Bild 57)

Vor allem in Bezug auf die Achse Bahnhofstraße-Kreuzweg, die bereits heute eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof darstellt, zeigt sich ein Handlungsbedarf – auch in Bezug auf den Radverkehr (siehe Kap. 8.4).

Hinsichtlich der identifizierten fehlenden Querungshilfen soll die Notwendigkeit mit Hilfe von Verhaltensbeobachtungen vor Ort nochmals überprüft werden.

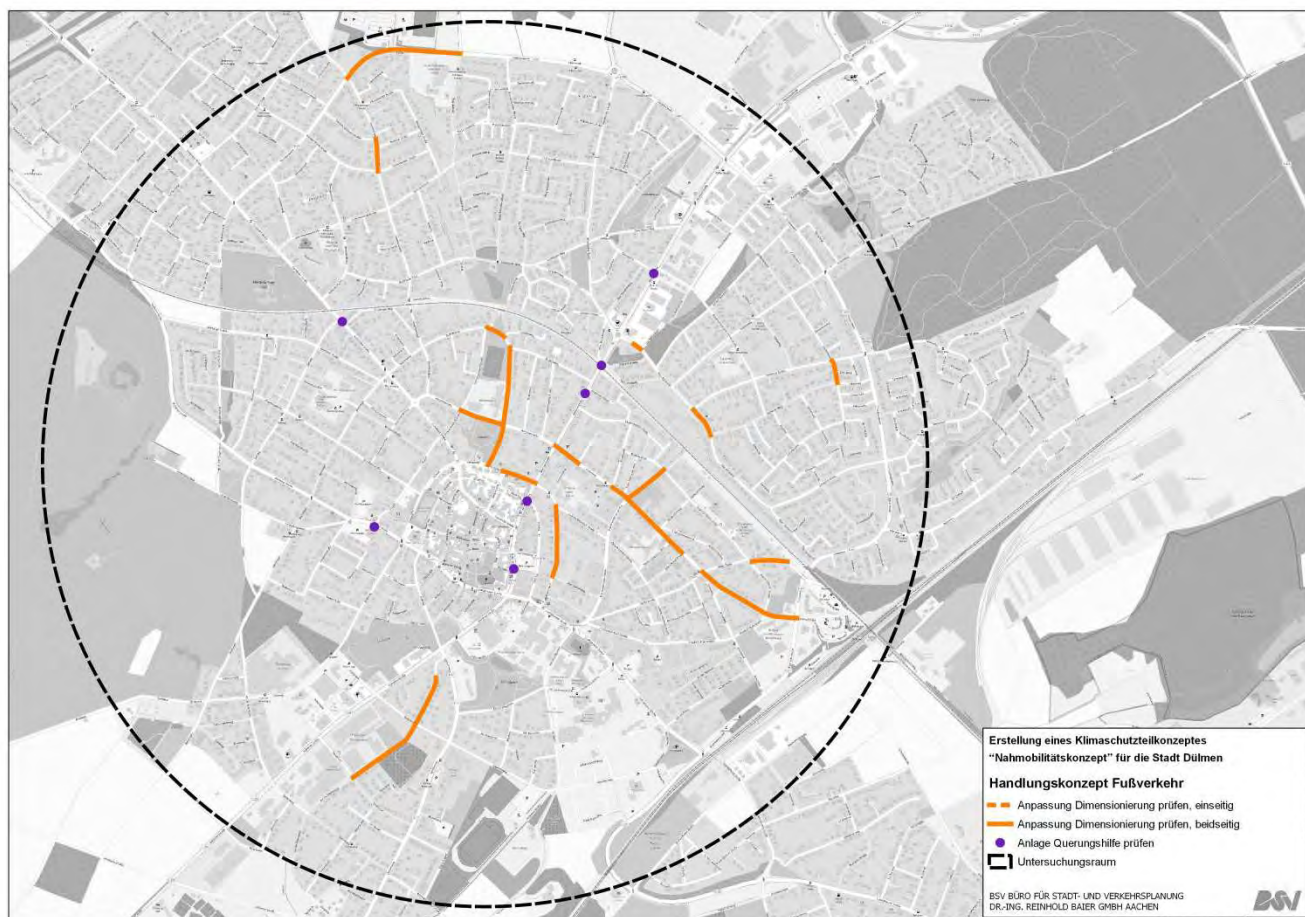


Bild 57: Handlungskonzept hinsichtlich Fußverkehr

Fußgängerrouen und -leitsystem

In Anlehnung an die Velorouten ist die Ausweisung von Fußgängerrouen sinnvoll. Dabei können die Velorouten grundsätzlich auch für den Fußverkehr geeignet sein, da sie im Wesentlichen Verbindungen zwischen den Wohngebieten und der Innenstadt darstellen, die zum Großteil über verkehrsunruhige Achsen im Erschließungsstraßennetz verlaufen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass auf Grund der großflächigen Verteilung der Siedlungsgebiete die Velorouten zum Teil große Entfernungen aufweisen.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung zeigen das übliche Bild auf, dass mit zunehmender Entfernung der Anteil des Fußverkehrs abnimmt (Bild 58). Eine durchschnittliche Fußwegeentfernung wird im zugehörigen Bericht nicht angegeben. Auf Grundlage der deutschlandweiten Mobilitätsdaten „Mobilität in Deutschland“ (MiD, Stand 2008) wird eine Entfernung von 1,4 km angegeben, die durchschnittlich täglich zu Fuß zurückgelegt wird.

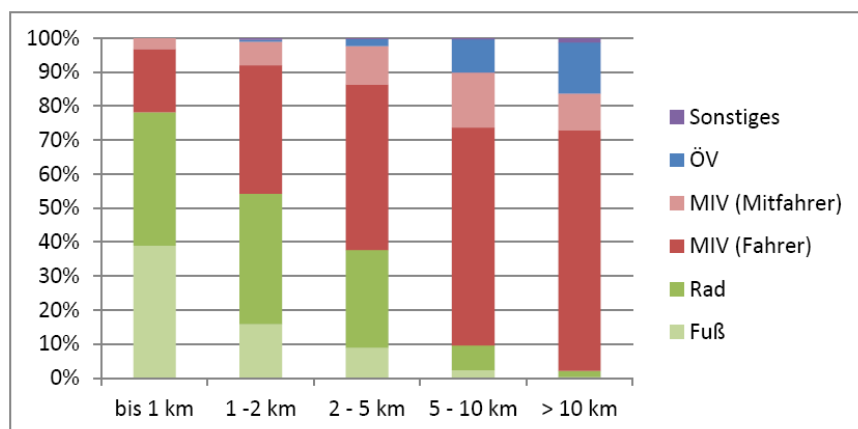


Bild 58: Modal Split nach Entfernungsklassen (PGV: Mobilitätsuntersuchung Dülmen, 2015)

Vor diesem Hintergrund spielt der Fußverkehr vor allem innerhalb der Ring- und Wallstraßen (Kernbereich) eine bedeutende Rolle (Durchmesser von rund 500 m). Aber auch die vom Kernbereich nach außen führenden Verbindungen bis Nordlandwehr (nördliche Richtung), Bahnhof (östliche Richtung), Hülstener Straße (südliche Richtung) und Auf der Flage (westliche Richtung) liegen vom Marktplatz aus mit einer durchschnittlichen Entfernung von 1,5 km in einem fußläufig erreichbaren Bereich.

Es wird vorgeschlagen, die bestehenden Velorouten innerhalb der Ring- und Wallstraßen (Kernbereich) sowie die nach außen führenden Velorouten (Nord-, Süd-, Ost- und West-Richtung) auch für den Fußverkehr als Routen auszuweisen und hier hinsichtlich der Anpassung der Dimensionierung der Gehwege eine Priorität zu setzen. Da Ortsunkundige ohne Fußgängerleitsystem oftmals einen geraden Weg wählen, für die gerade Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt über Bahnhofstraße und Kreuzweg jedoch Handlungsbedarf aufgezeigt wurde, sollte hier geprüft werden, ob der Radverkehr gänzlich auf die Fahrbahn verlegt werden kann (siehe Kap. 8.4), so dass der dann zur Verfügung stehende Seitenraum gänzlich für den Fußverkehr genutzt werden kann. Alternativ sollte die bestehende Verbindung über Lüdinghauser Straße und Friedrich-Ruin-Straße (Veloroute 6 und 7) als Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt hervorgehoben werden (z. B. durch entsprechende Wegweisung).

Die Fußgängerrouen sowie ausgewählte Ziele des Fußverkehrs sind in einem Fußgängerleitsystem auszuweisen. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden die Ausführungsmöglichkeiten für ein Fußgängerleitsystem vor- und zur Diskussion gestellt (Bild 59). Die Wegweisung soll vor allem Ortsunkundigen (u. a. Touristen) die Zielfindung von wichtigen Infrastruktureinrichtungen erleichtern.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich für ein Pfeilsystem ausgesprochen, dass punktuell an zentralen Orten (z. B. Marktplatz und Parkplätze) zur besseren räumlichen Orientierung um Tabellenwegweiser mit Darstellung eines Stadtplans ergänzt werden soll. Eine Entfernungsangabe in Metern wurde dabei gegenüber einer Angabe in Minuten bevorzugt.



Bild 59: Exemplarische Beispiele für Pfeilwegweiser (links; Quelle: hamburg.de) und Tabellenwegweiser (rechts; Quelle: bayreuth.de)

Unter Berücksichtigung der Zielgruppe (Ortsunkundige) werden mögliche Ziele zur Integration in ein Fußgängerleitsystem nachfolgenden vorgeschlagen³²:

- Einkaufsziele
(Zentrum/ Fußgängerzone/ Marktplatz, Einkaufszentrum Overbergplatz)
- Bedeutende öffentliche Einrichtungen
(Rathaus, Polizei, Intergeneratives Zentrum, Christopherus Kliniken, Klinik am Schlossgarten, Kirche St. Viktor, Heilig Kreuzkirche)
- Touristische Ziele
(Touristeninformation, Nonnenturm, Lüdinghauser Tor/ Stadtmauer, Lorenkenturm)
- Freizeiteinrichtungen
(Kino)
- Parkanlagen
(Schlosspark, Stadtpark, Vorpark, Wildpark)
- Verkehrsknotenpunkte
(Bahnhof, Parkplätze)

³² Aus Zeitgründen – Diskussionsschwerpunkt lag auf der Ausweitung der Fußgängerzone – wurde die hier dargestellte Auflistung der Ziele im Rahmen des Beteiligungsprozesses nicht mehr diskutiert.

Erweiterung der Fußgängerzone

Die Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone im zentralen Geschäftsbereich (Tiberstraße, Bärenstiege und Tibergasse) wurde bereits im Innenstadtentwicklungskonzept von 1998 vorgeschlagen, jedoch bisher noch nicht umgesetzt. Die Diskussionen im Rahmen des Beteiligungsprozesses haben gezeigt, dass das Thema weiterhin von Interesse ist.

Die mögliche Erweiterung der Fußgängerzone (Bild 60) sollte im Zusammenhang mit den anstehenden städtebaulichen Entwicklungen und dem vorhandenen Parkraumangebot betrachtet werden. Infolge der Errichtung des neuen Stadtquartiers Overbergplatz (das Einkaufszentrum mit Tiefgarage befindet sich aktuell in der Umsetzung) ergibt sich zum Marktplatz und dem dort angrenzenden intergenerativen Zentrum ein weiterer publikumsintensiver Bereich in der Innenstadt. Hinsichtlich einer möglichen Erweiterung der Fußgängerzone sind vor allem die zu erwartenden Fußgängerströme von Bedeutung. Es ist mit einem erhöhten Fußgängeraufkommen zwischen Marktplatz und Overbergplatz zu rechnen. Hier kann die direkte Achse Marktgasse – Tibergasse genutzt werden. Die Marktgasse ist bereits Bestandteil der Fußgängerzone. In Bezug auf die Tibergasse wird der allgemeine motorisierte Verkehr durch Beschilderung ausgeschlossen, Anliegerverkehr darf einfahren.

Innerhalb der Kernstadt bzw. der Ring- und Wallstraßen gibt es derzeit rund 460 Parkstände, die mit Ausnahme der 12 Kurzzeitparkstände alle bewirtschaftet sind (Parkschein). Auffällig ist hierbei, dass nahezu die Hälfte der in der Kernstadt vorhandenen Kurzzeitparkstände in der Tiberstraße angeordnet sind und damit in der Tiberstraße – ohne Berücksichtigung der zwei Behindertenparkstände – 50 % der vorhandenen Parkstände kostenfrei sind. Damit lässt sich der im Beteiligungsprozess angemerkte starke Parksuchverkehr in der Tiberstraße erklären.

Auf Grund der bestehenden und künftig weiter zunehmenden Fußgängerströme wird die Aufnahme der Tibergasse in den Fußgängerzonenbereich für sinnvoll erachtet (minimale Erweiterung)³³ Die Aufnahme der Tiberstraße und des Westrings wurde im Beteiligungsprozess zur Diskussion gestellt, da vor Ort ein verträgliches Miteinander zwischen Fußgänger- und Kfz-Verkehr als „Momentaufnahme“ beobachtet wurde. Eine fachlich fundierte Aussage erfordert eine weitere Analyse des Verkehrsverhaltens (z. B. Geschwindigkeitsmessungen, Abstandsverhalten zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr). Da sich aber die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Workshop mehrheitlich für eine Ausweisung der Tiberstraße und des Westrings als Fußgängerzone ausgesprochen haben, sollte dies positiv in Erwägung gezogen werden (maximale Erweiterung). In diesem Fall sollte jedoch beachtet werden, dass Anliegerinnen und Anlieger weiterhin private Stellplätze anfahren können müssen. Im Beteiligungsprozess wurde eine Alternative zur minimalen und maximalen Variante als mögliche Kernlösung ausgearbeitet, welche die Integration der Straßen Westring

³³ Wird die Tibergasse ohne die Tiberstraße in die Fußgängerzone integriert, so sollte der Knotenpunkt Marktgasse/ Tibergasse/ Tiberstraße optisch betont werden (z. B. farbige Aufpflasterung), um auf die querenden Fußgängerinnen und Fußgänger hinzuweisen.

und Tiberstraße in die Fußgängerzone abschnittsweise beinhaltet. Diese sieht vor, dass nur der Westring zwischen Bärenstiege und Tibergasse, die Tiberstraße zwischen Bärenstiege und Tiefgaranzufahrt Ahlert sowie die gesamte Tibergasse als Fußgängerzone beschildert werden. Im Norden wäre die Fahrt von der Coesfelder Straße in den Westring, über Bärenstiege und Tiberstraße zurück auf die Coesfelder Straße in eine Richtung möglich. Im Süden wäre die Anfahrt der Parkstände auf dem Westring und die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage des Modehauses Ahlert möglich.

Im Hinblick auf die Probleme mit dem Parksuchverkehr in der Tiberstraße wird – unabhängig der Variante der Erweiterung der Fußgängerzone – empfohlen, die Anzahl der Kurzzeitparkstände in der Tiberstraße zu reduzieren bzw. auf Grund ausreichender Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld (z. B. Tiefgarage Stadtquartier) gänzlich zu entfernen.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Tiefgarage am Overbergplatz wird der Entfall der heute vorhandenen Parkstände in der Tiberstraße für verträglich beurteilt.

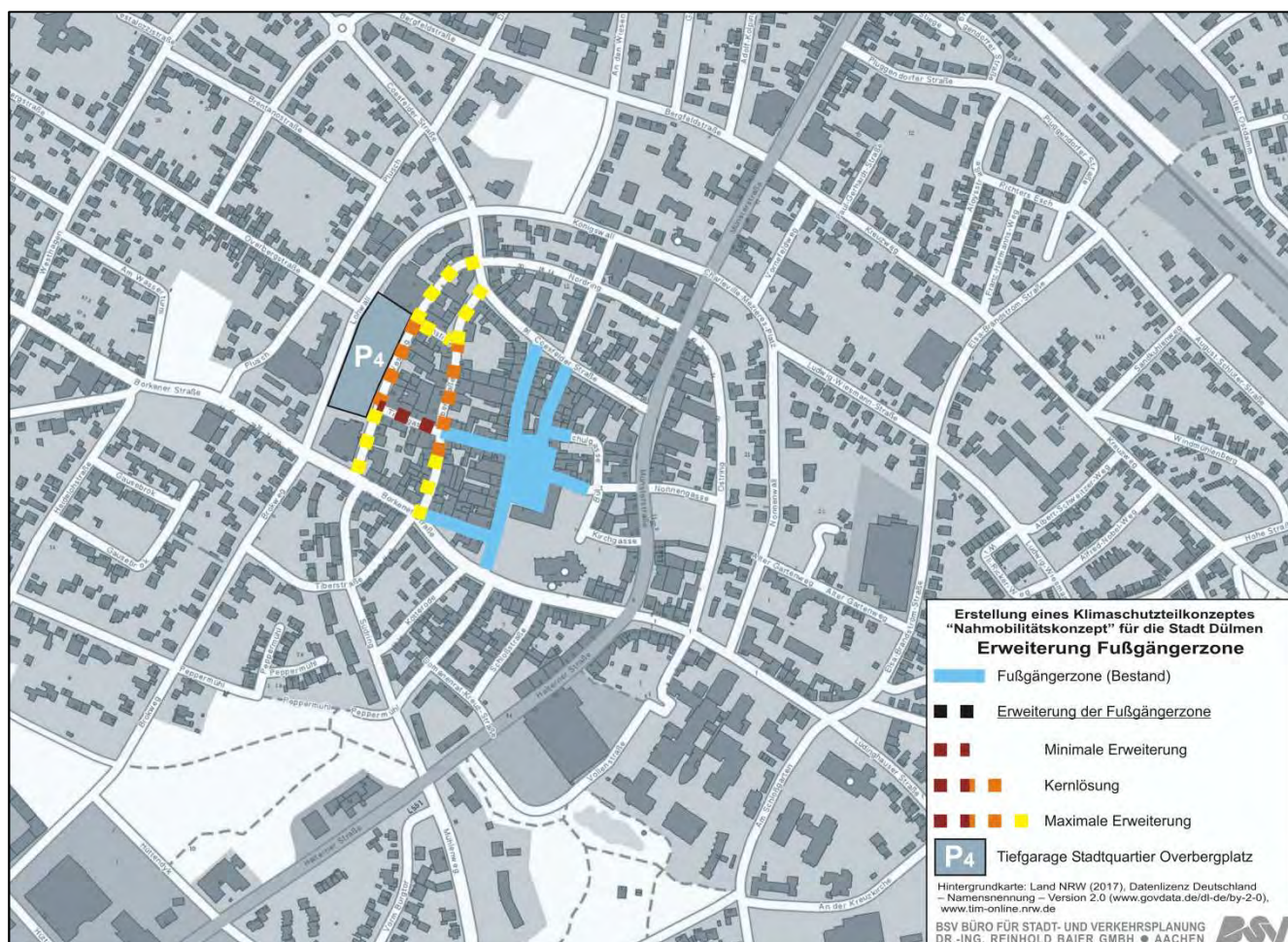


Bild 60: Erweiterung Fußgängerzone (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Eine Integration des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches Coesfelder Straße in die Fußgängerzone (Vorschlag aus Beteiligungsprozess) wird für nicht notwendig erachtet, da die heutige Gestaltung bereits eine gute Aufenthaltsqualität vermittelt und vor

Ort keine Verträglichkeitsprobleme zwischen Kfz-Verkehr und nichtmotorisiertem Verkehr beobachtet wurden.

Aufenthaltsqualität

Im Beteiligungsprozess wurde angemerkt, dass es nur wenige Sitzmöglichkeiten für Senioren und Spielmöglichkeiten für Kinder im Kernbereich der Stadt gibt und somit nicht überall eine ausreichende Aufenthaltsqualität geboten wird.

Auch die Auswertung der Fotos aus der Bestandsanalyse zeigt auf, dass Sitzgelegenheiten zwar vorhanden sind (Bild 61), diese aber nicht immer eine gute Qualität aufweisen und damit eine ausreichende Aufenthaltsqualität nicht immer gegeben ist. Spielgelegenheiten konzentrieren sich im Wesentlichen auf drei vorhandene Spielplätze.

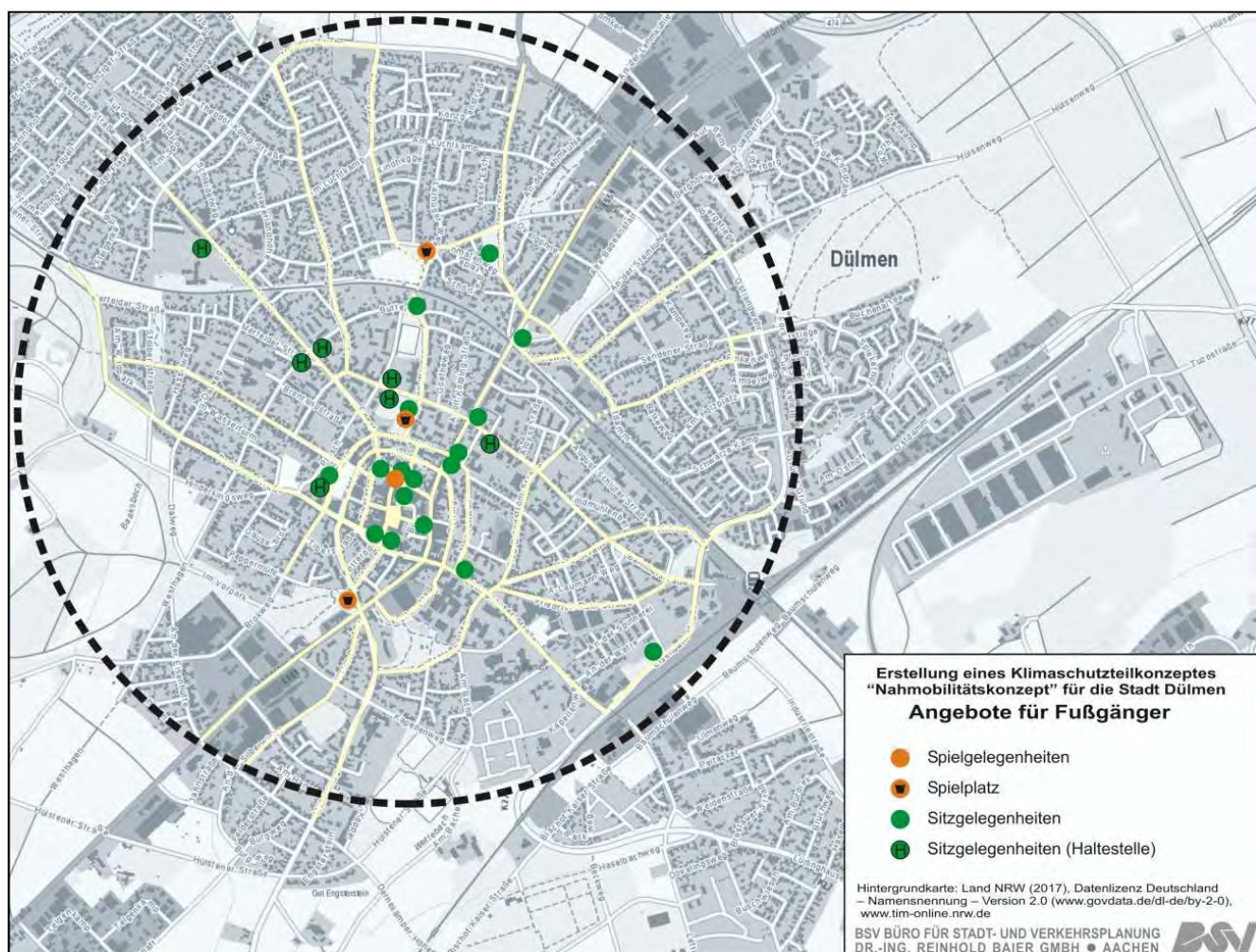


Bild 61: Sitz- und Spielmöglichkeiten (Bestand) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Aufenthaltsqualität betrifft vor allem Menschen, die in Dülmen zu Fuß unterwegs sind. Sie erwarten einen Straßenraum, der ihren Bedürfnissen entspricht. Vor allem ältere Menschen benötigen aufgrund ihres eingeschränkten Bewegungsradius nicht nur an ausgewählten Platzbereichen, sondern auch auf ihren Haupttrouten in gewissen Abständen Sitzmöglichkeiten. Es gibt Möglichkeiten dieses Stadtmobiliar attraktiv in das Umfeld zu integrieren (Bild 62), wobei stets die Belange von Seh- und Gehbehinderten zur Vermeidung von Konflikten berücksichtigt werden müssen.

Analog zu den Senioren können auch die Wege von Kindern beispielsweise zu Kindergarten und Schulen, Spiel- und Sportplätzen attraktiver gestaltet werden, indem der Weg als Erlebnisweg gestaltet wird. Während Senioren bequeme Sitzmöglichkeiten benötigen, wünschen sich Kinder Spielgeräte zum Balancieren, Hüpfen und Klettern. Auch hier gibt es Möglichkeiten dieses Stadtmobiliar attraktiv in das Umfeld zu integrieren (Bild 63). Dabei können die Nutzungen Sitzen und Spielen zum Teil auch vereint werden, d. h. Spielgeräte können auch zum Sitzen bzw. Sitzgelegenheiten zum Spielen verwendet werden.

Als Beispielkonzepte zur Bewegungsförderung und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind an dieser Stelle die Projekte „Die beispielbare Stadt“ sowie „Die besitzbare Stadt“ von Herrn Prof. Dr. Bernhard Meyer gemäß dem Vorbild der Stadt Griesheim zu nennen.

Bei der **beispielbaren Stadt** geht es darum, Kinder zum zu Fuß gehen zu motivieren, z. B. auf dem Weg zur Schule. Dazu wurden partizipativ mit den Kindern Wege erfasst und Stellen identifiziert, an denen mögliche Spielgelegenheiten Platz finden könnten. Es handelt sich in der Regel nicht um Spielgeräte wie auf einem Spielplatz, sondern z. B. um einen Findling auf dem man sich setzen oder hinaufsteigen kann oder um farbige Punkte am Boden, die vielseitig verwendbar sind.

Die **besitzbare Stadt** wurde unter Einbeziehung von Seniorinnen und Senioren entwickelt. Damit die Betroffenen auf ihren Hauptrouten Sitzgelegenheiten haben, wurde analysiert, an welchen Stellen diese fehlen. Die Sitzgelegenheiten umfassen ein breites Spektrum und gehen weit über Bänke hinaus.

Aus fachgutachter Sicht wird empfohlen, die Konzepte beSPIELbare und beSITZbare Stadt nicht unmittelbar flächendeckend umzusetzen. Zunächst sollen auf relevanten Achsen (z. B. zwischen Altenheim und Innenstadt) die Konzepte getestet werden, um die Resonanz zu erfassen und anschließend (bei positiver Resonanz) weitere Achsen ins Konzept aufgenommen werden.



Bild 62: Beispiele BeSITZbare Stadt (Quelle: www.griesheim.de; dort sind weitere Bilder zu finden)



Bild 63: Beispiele BeSPIELbare Stadt (Quelle: www.griesheim.de; dort sind weitere Bilder zu finden)

8.4 Konzept zur Verbesserung der Radfahrsituation

Überprüfung Veloroutenkonzept

Im Veloroutenkonzept sind die Velorouten wie folgt definiert: „*Velorouten sind attraktive Hauptverbindungen eines Radverkehrsnetzes, die über längere Strecken durchgehend benutzbar sind und sich in der Regel aus verschiedenen Netzelementen zusammensetzen. [...] Die Routen sollen zügig zu befahren und dabei komfortabel und sicher sein, gerade auch an Kreuzungen und Einmündungen. [...] Die Routenführung sollte möglichst nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen.*“³⁴

Aus fachgutachterlicher Sicht gibt es in Bezug auf die Führung über verkehrsruhige Achsen und die definierte Eigenschaft „zügig zu befahren“ nur dann einen Widerspruch, wenn es sich um einen verkehrsberuhigten Bereich handelt (Bild 64). Hier muss sich der Radverkehr – wie alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auch – an die Schrittgeschwindigkeit halten. Da die Durchschnittsgeschwindigkeiten beim Fahrradfahren für gewöhnlich bei 10 bis 25 km/h liegen³⁵, stellt die Schrittgeschwindigkeit eine deutliche Einschränkung dar. Es muss geprüft werden, ob im Hinblick auf die Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche eine Anpassung notwendig ist. Möglich sind zum einen eine Anpassung der Verkehrsregelung (siehe Fahrradstraßen) und zum anderen eine Anpassung der Routenverläufe.

³⁴ Stadt Dülmen 2010: Velorouten

³⁵ Grundsätzlich hängt die Durchschnittsgeschwindigkeit von mehreren Randbedingungen ab (z. B. Höhenprofil, Konstitution der Radfahrerinnen und Radfahrer, Art der Radverkehrsführung).

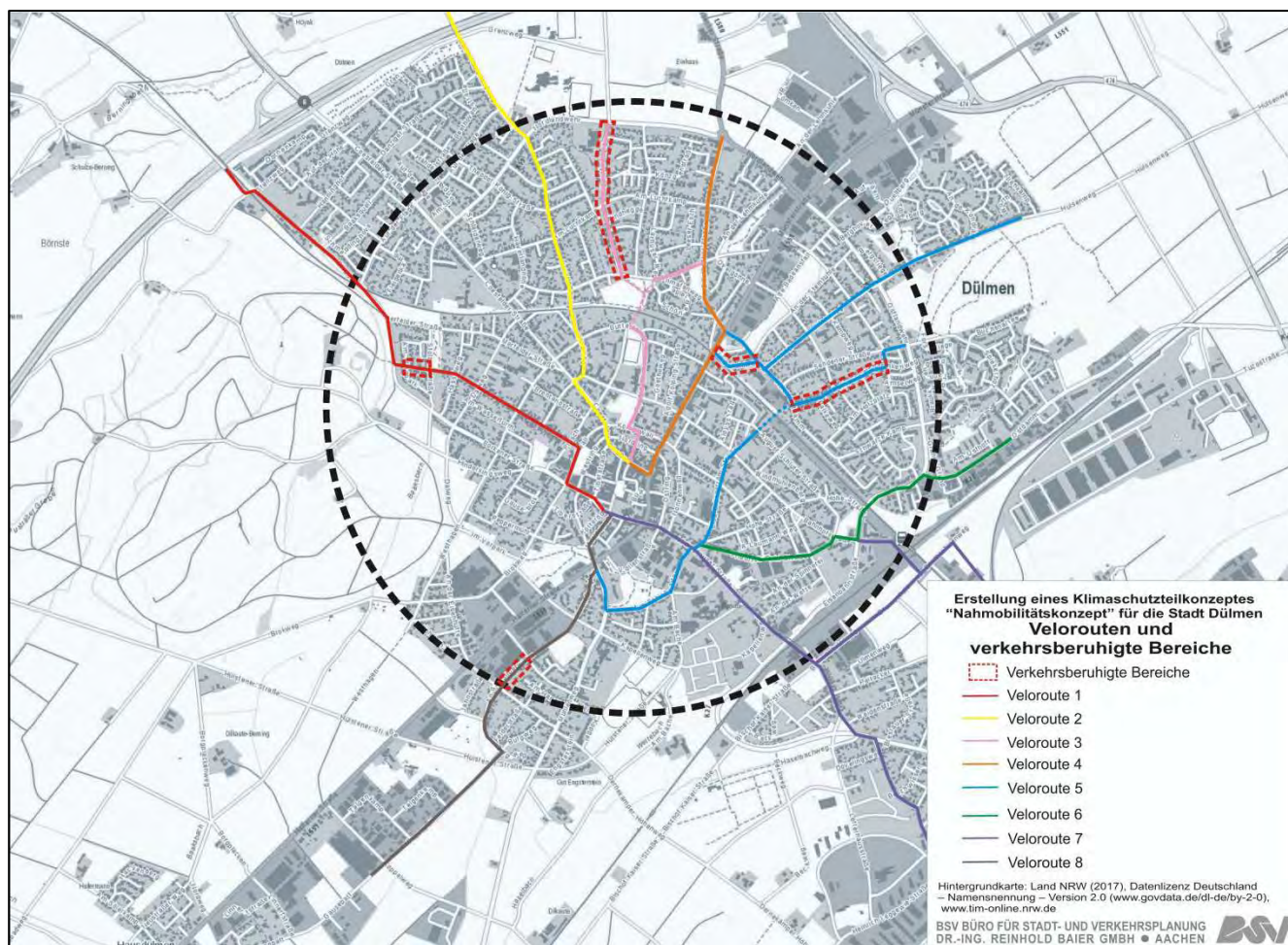


Bild 64: Velorouten mit ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereichen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)

Des Weiteren wird in der Definition der Velorouten die folgende Forderung gestellt: „Für eine ausreichende Orientierung ist außerdem eine Wegweisung, möglichst mit Zeit- und Entfernungsangabe, zwingend erforderlich.“³⁶

In der Bestandsaufnahme wurde jedoch deutlich, dass bisher nur vier der insgesamt acht Velorouten ausgeschildert sind, da die Stadt Dülmen bisher nur solche Velorouten ausgeschildert hat, auf denen Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr durchgeführt wurden. Aus fachgutachterlicher Sicht wird daher empfohlen, nach Prüfung und ggf. Durchführung notwendiger Maßnahmen die übrigen Velorouten auszuschildern.

³⁶ Stadt Dülmen 2010: Velorouten

Radverkehrsanlagen

Die Velorouten wurden als Hauptrouten des Alltagsradverkehrs auf Grundlage von Radverkehrszählungen identifiziert (Bild 65). Es zeigte sich, dass in den verkehrlichen Spitzenstunden der Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen eher eine untergeordnete Rolle spielt. Dennoch muss beachtet werden, dass neben den Velorouten in verkehrsberuhigten Erschließungsstraßen eine regelkonforme und sichere Radverkehrsführung an den Hauptverkehrsstraßen notwendig ist. Von daher wurde das nachfolgende Konzept der Radverkehrsführung unter Einbeziehung der Hauptverkehrsstraßen und der Velorouten ausgearbeitet (siehe Punkt b).

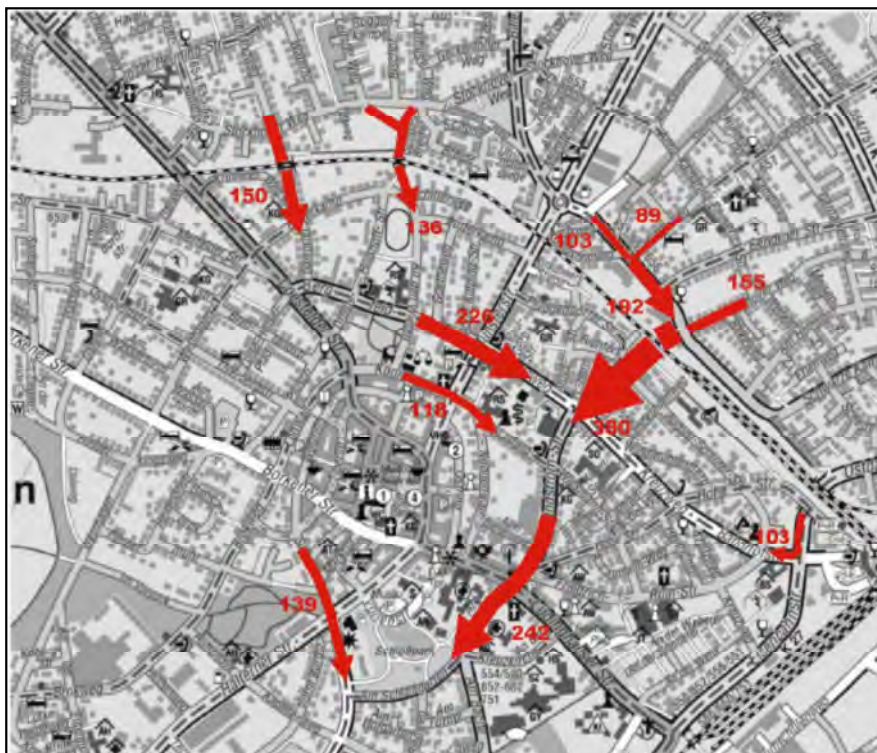


Bild 65: Aufkommen im Radverkehr (Ergebnis Verkehrszählung Veloroutenkonzept)

Zunächst wurden auf Grundlage der Bestandsaufnahme vor Ort und weiteren Erkenntnissen die Mängel im Radverkehr identifiziert (Bild 66).

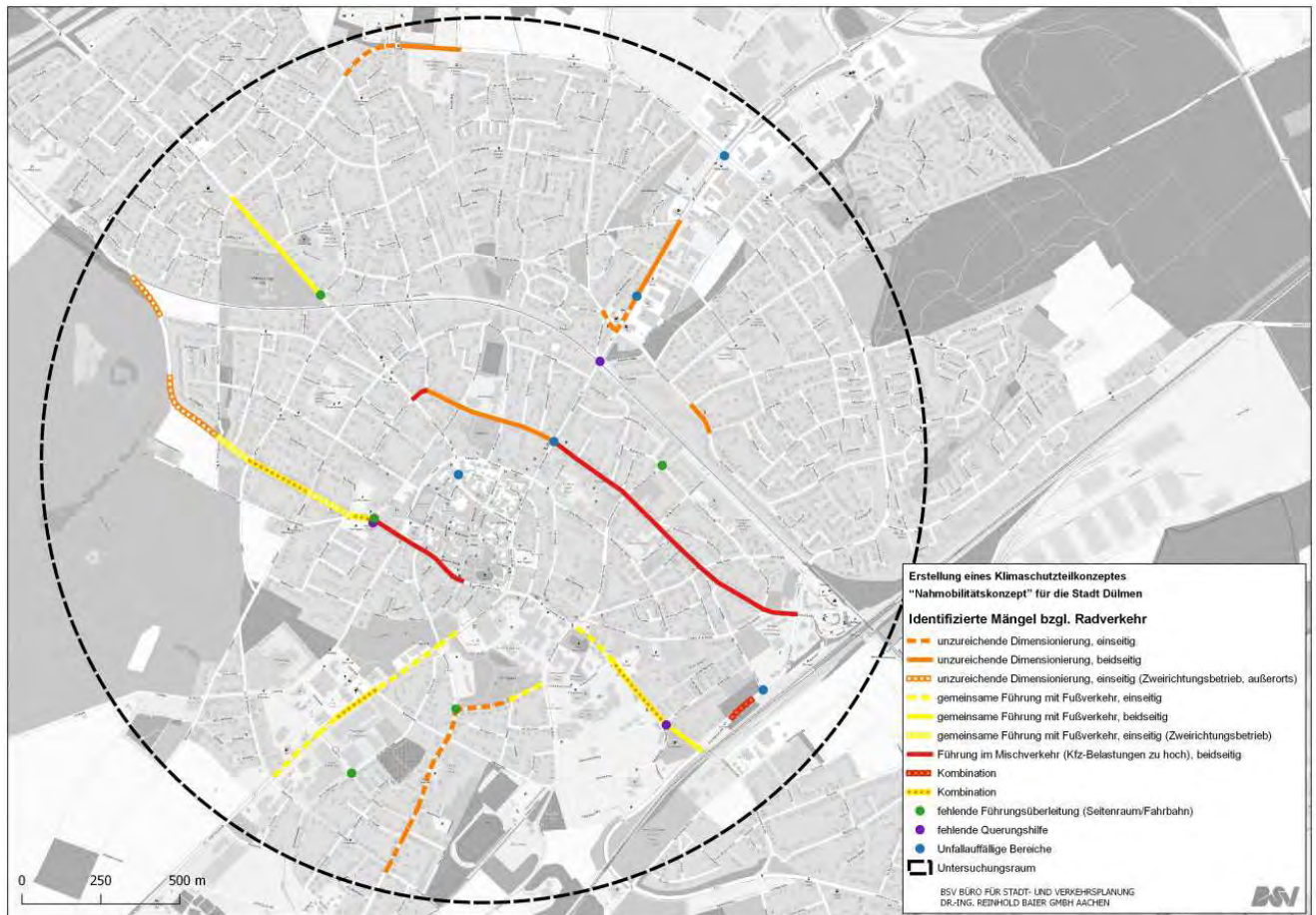


Bild 66: Mängelplan Radverkehr

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden auch konkrete Stellen benannt, an denen Querungshilfen im Radverkehr fehlen:

- Knotenpunkt Münsterstraße/ Königswaldweg (Bahnübergang) (*bereits in der Mängelkarte enthalten*)
- Knotenpunkt Lüdinghauser Straße/ Kapellenweg (*hier keine vorhanden; mögliche Verbindung zum Bahnhof*)
- Knotenpunkt Coesfelder Straße/ Plusch (*hier selbst keine vorhanden, nur an benachbarten Knotenpunkten*)
- Knotenpunkt Borkener Straße/ Plusch (*bereits in Mängelkarte enthalten*)

Das Handlungskonzept der Radverkehrsführung wurde unter Berücksichtigung einer möglichst großen Kontinuität der Führungsform nach folgendem Prinzip aufgestellt:

- möglichst Schutzstreifen mit Regelbreite (wenn der Straßenraum dies ermöglicht)
- wenn Schutzstreifen nicht möglich sind, dann regelkonforme Seitenraumführung bzw. Führung im Mischverkehr (ggf. mit Herabsetzung der zul. Höchstgeschwindigkeit oder Radfahrer-Piktogramme auf der Fahrbahn)

Unter Berücksichtigung des heutigen Bestands an regelkonformen Radverkehrsführungen ergeben sich Achsen mit Schutzstreifen (Schutzstreifen beidseitig: Halterner Straße/ Münsterstraße und Coesfelder Straße; Schutzstreifen alternierend: Borkener Straße und Lüdinghauser Straße) sowie Achsen mit Radfahrstreifen (Halterner Straße ab Südring stadtauswärts und Eisenbahnstraße/ Ostdamm) (Bild 67).

Problematisch ist vor allem der Bereich von Bergfeldstraße über Kreuzweg bis Bahnhofstraße. Hier sind die vorhandenen straßenräumlichen Gegebenheiten für die Anlage von Schutzstreifen zu beengt. Der Radverkehr wird hier im Bestand auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h; 5.000 bis 10.000 Kfz/24h). Im Seitenraum wurde die Benutzungspflicht der vorhandenen Radverkehrsanlage auf Grund zu geringer Nutzungsbreiten aufgehoben (nicht benutzungspflichtige andere Radwege). Die Anpassung der Dimensionierung der Radverkehrsanlage im Seitenraum oder die Markierung von Schutzstreifen würden einen Umbau des Straßenraums erfordern. Ohne kostspieligen Umbau können hier zur Verbesserung der Radfahrersituation die Geschwindigkeit reduziert und/ oder Piktogramme auf der Fahrbahn markiert werden.

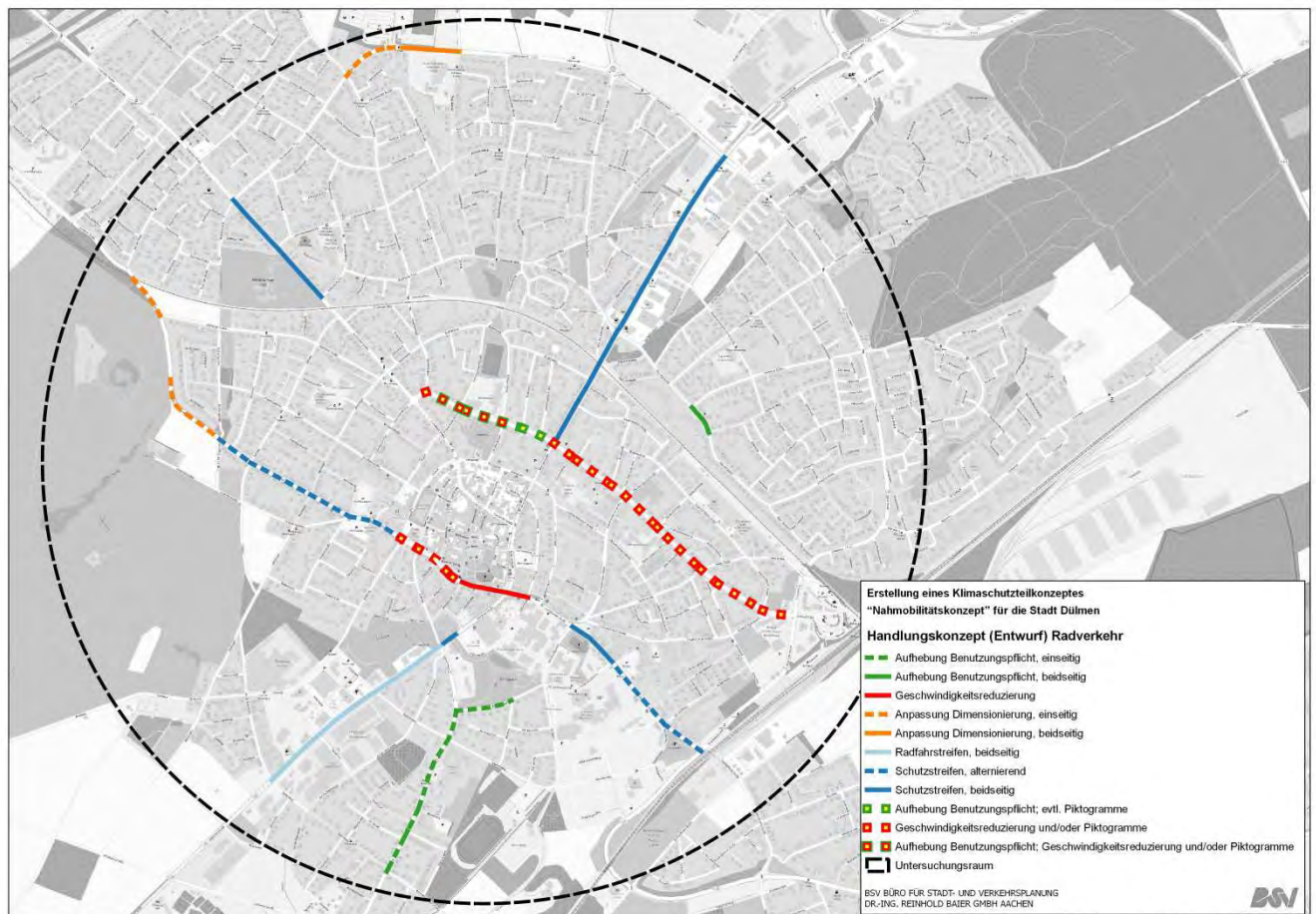


Bild 67: Handlungskonzept hinsichtlich Radverkehrsführung

Fahrradstraßen

„Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind.“³⁷

„Fahrradstraßen dienen der Förderung des Radverkehrs in städtischen Bereichen. [...] Auf Fahrradstraßen dürfen Radfahrer/-innen] abweichend vom Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2) nebeneinander fahren.“³⁸

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden verschiedene Vorschläge für Fahrradstraßen gemacht. Hierbei handelt es sich sowohl um ein Ringsystem als auch um einzelne Routen (z. B. Plusch, Ludwig-Wiesmann-Straße, Olfener Weg), die sich oftmals auf die vorhandenen Velorouten beziehen (z. B. Veloroute V2 und V5).

Die Idee eines Ringsystems für Radfahrerinnen und Radfahrer ist nicht neu. Bereits im Veloroutenkonzept sind neben den Velorouten auch eine Fahrradpromenade sowie ein Veloring aufgeführt. Die Fahrradpromenade und der Veloring stellen Verteilerringe dar, über die die einzelnen Velorouten verbunden sind. Im Veloroutenkonzept wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine langfristige Option handelt und der Schwerpunkt zunächst auf der Herstellung der insgesamt acht Velorouten liegt.

Die Maßnahme der Einrichtung von Fahrradstraßen ist in der Stadt Dülmen neu und muss zunächst etabliert werden, so dass die Funktion und damit auch die Vorteile der Fahrradstraße akzeptiert werden. Hinsichtlich der Ausweisung von Fahrradstraßen wird daher aus fachgutachterlicher Sicht ebenfalls der Schwerpunkt auf Achsen und weniger auf ein Ringsystem gelegt.

Auf Grund der bestehenden Velorouten im Erschließungsstraßennetz bietet es sich an, die Möglichkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße vor allem für die bestehenden Velorouten zu prüfen. Vor dem Hintergrund der Führung der Velorouten über verkehrsrühige Erschließungsstraßen muss hierzu zunächst der Unterschied zwischen Tempo 30-Zonen und Fahrradstraßen herausgearbeitet werden. In beiden Fällen gilt für alle Fahrzeuge eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Andere Fahrzeugverkehre müssen auf Fahrradstraßen jedoch gesondert zugelassen werden (z. B. Kfz frei, Anlieger frei; entweder nur in eine Richtung oder in beide Richtungen). Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen ist ebenfalls zu beachten, dass der Radverkehr bevorzugt sein sollte, d. h. die Vorfahrt-Regelung „rechts-vor-links“, die in Tempo 30-Zonen normalerweise gilt, muss mittels Beschilderung an allen Knotenpunkten aufgehoben werden (ggf. in Kombination mit einer farblichen Aufpflasterung der Knotenpunkte, Fahrradpiktogramm oder einer baulichen Einengung). In einem System von gleichrangigen Wohnstraßen (i. d. R. Mischungsprinzip bei niveaugleichem Ausbau) ist die Aufhebung der „rechts-vor-links“-Regelung nur schwer möglich, da die neuen Vorfahrtsbeziehungen für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar sind, sodass hier die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht sinnvoll ist. In Straßen im Trennungsprinzip hingegen kann die „rechts-vor-links“-Regelung im Allgemeinen durch Beschilderung aufgehoben

³⁷ ERA 2010: Fahrradstraßen (S. 60)

³⁸ StVO 2013 § 41: Zeichen 244.1 (Fahrradstraße)

werden, um die Bevorrechtigung der Fahrradstraße zu gewährleisten.

Im Hinblick auf die im Rahmen der Erarbeitung des Veloroutenkonzepts durchgeführten Radverkehrszählungen wird aus fachgutachterlicher Sicht vorgeschlagen, eine Fahrradstraße auf der Veloroute V2 (von Norden aus Richtung Leuste kommend über Haverlandweg und die Bergfeldstraße bis Coesfelder Straße) und eine auf der Veloroute V5b (von Nord-Osten aus Richtung Spiekerhof kommend über die Sendener Straße, den Gemarkenweg und den Osthover Weg bis zur Veloroute V5) bzw. V5 (Verlängerung der Route V5b über Elsa-Brändström-Straße, Am Schlossgarten und Mühlenweg bis Halterner Straße) einzurichten. Das Radverkehrsaufkommen ist hier sehr hoch. Für die Veloroute V2 gilt heute schon Tempo 30. Hinsichtlich der Veloroute V5b bzw. V5 muss geprüft werden, ob die Aufhebung des vorhandenen verkehrsberuhigten Bereichs (Osthover Weg von Gemarkenweg bis Ostdamm) verträglich ist. Für den restlichen Teil der Veloroute gilt heute schon Tempo 30.

Die beiden vorgeschlagenen Radfahrverbindungen stellen eine Verbindung Richtung Norden sowie eine Verbindung Richtung Osten dar. Wird diesem Prinzip (Himmelsrichtungen) weiter gefolgt, so sollten zwei weitere Fahrradstraßen auf einer südlichen und einer westlichen Verbindung ausgewiesen werden. Hier bieten sich die Routen V8 (von Süden aus Richtung Hausdülmen kommend über Gausepatt, An der Silberwiese, Vorm Burgtor und an der Kreuzung Halterner Straße/ Mühlenweg über den Südring bis zur Marktstraße) als südliche Verbindung und V1 (von Westen aus südlich der A 43 über Borkener Straße, Overbergstraße und den Lohwall bis zum Overbergplatz bzw. zur Marktstraße) als westliche Verbindung an. Analog zum verkehrsberuhigten Bereich Osthover Weg muss auch hinsichtlich der Veloroute V8 die Verträglichkeit der Aufhebung des verkehrsberuhigten Bereichs An der Silberwiese geprüft werden. Für die Veloroute V1 gilt heute schon eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 (Bild 68).

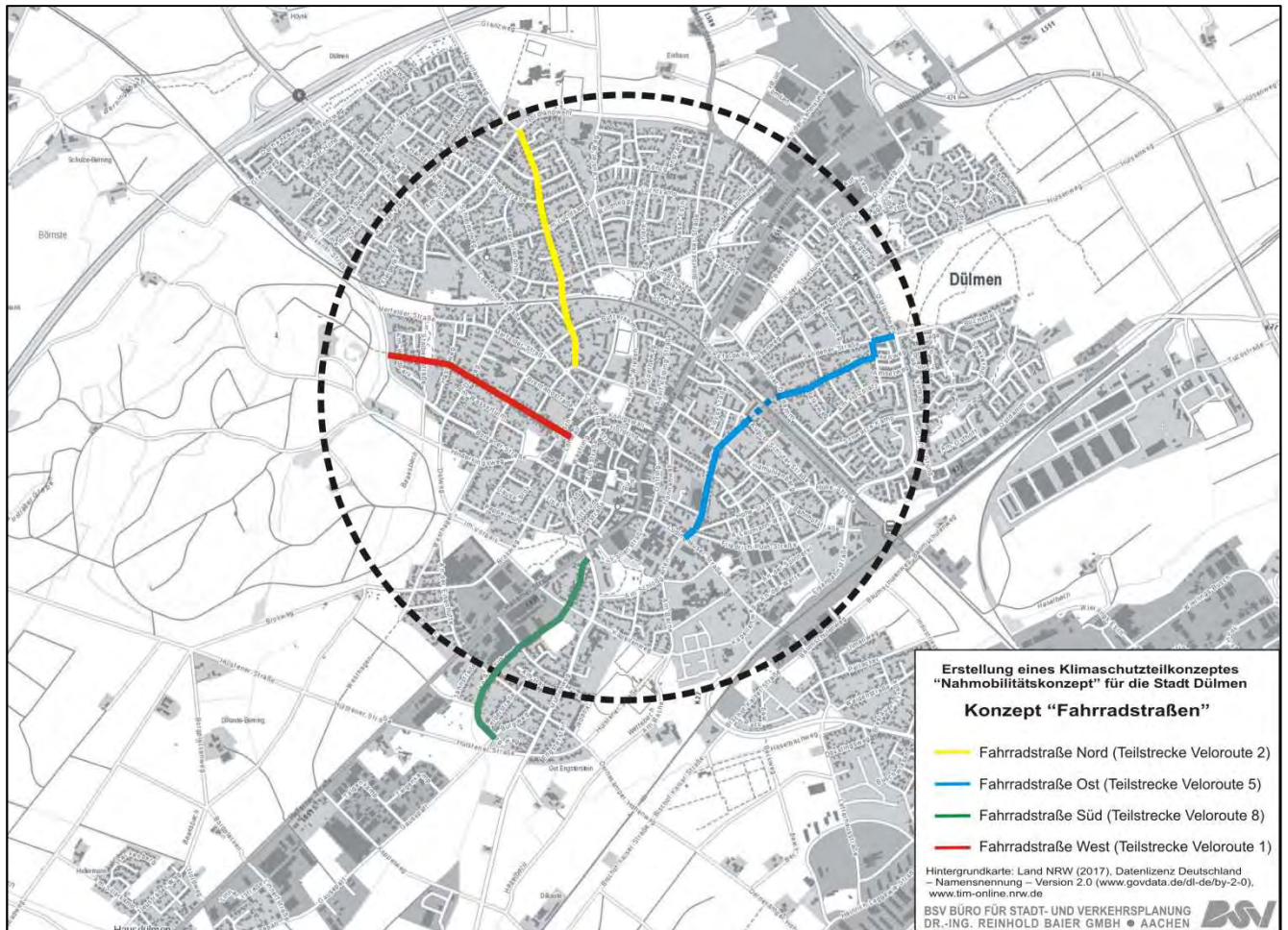


Bild 68: Handlungskonzept Fahrradstraßen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)

Auf der Veloroute V2 (Haverlandweg) ergibt sich durch die Bahnunterführung eine Engstelle (Bild 69). An dieser Stelle reduziert sich die Fahrbahnbreite und der Verkehr wird im Richtungswechselbetrieb geregelt durch eine Engstellensignalisierung geführt. Der Radverkehr wird in diesem Bereich – wie auch auf der übrigen Strecke – im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geführt. Der Fußverkehr wird auf einem einseitigen Seitenraum, der mit Schutzplanken von der Fahrbahn getrennt wird, durch die Engstelle geführt. Der Engstellenbereich ist gepflastert.

Die Signalisierung der Engstelle ist auf Grund fehlender Einsehbarkeit für den Kfz-Verkehr notwendig, sie stellt aber sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr hinsichtlich der Geschwindigkeit einen Widerstand dar. Die Radverkehrssicherheit ist im Allgemeinen nicht eingeschränkt. Nach Aussagen der Verwaltung kann jedoch beobachtet werden, dass Radfahrerinnen und Radfahrer in der Sperrzeit regelwidrig den Seitenraum nutzen, um Wartezeiten an der Lichtsignalanlage zu vermeiden.

Um die Bedeutung der Veloroute V2 als Fahrradstraße zu stärken, ist eine durchgehende zügige Befahrbarkeit durch Aufhebung der bestehenden Engstellensignalisierung zu befürworten. Auf Grund der fehlenden Einsehbarkeit erfordert dies eine Sperrung der Durchfahrt für den Kfz-Verkehr. Da im direkten Umfeld der Unter-

führung mehrere Anschlüsse an das Hauptverkehrsstraßennetz (Coesfelder Straße) vorhanden sind, werden die Auswirkungen der Sperrung als verträglich eingeschätzt.



Bild 69: Engstelle auf Höhe der Bahnunterführung Haverlandweg aus Richtung Norden (links) und Richtung Süden (rechts)

Fahrradparken

Hinsichtlich des vorhandenen Fahrradabstellangebots zeigt sich, dass vor allem im Kernbereich der Stadt und am Bahnhof Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Bis auf die Fahrradabstellanlagen am Bahnhof ist jedoch kein Witterungsschutz vorhanden.

Die Grundanforderungen an Fahrradabstellanlagen sind nach den Hinweisen zum Fahrradparken (Ausgabe 2012)

- Standort und Gestaltung,
- Standsicherheit (befestigter Untergrund als Mindestanforderung),
- Diebstahlschutz (Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens als Mindestanforderung),
- Wetterschutz (erwünscht bei Fahrradabstellanlagen für den Alltagsverkehr und für überwiegend längere Parkdauern),
- sonstiges (z. B. Lademöglichkeiten).

In Bezug auf die Art der Fahrradabstellanlagen ist im Rahmen der Bestandsanalyse aufgefallen, dass zum Teil noch Vorderradhalter im Einsatz sind, die auf Grund der fehlenden Standsicherheit und des fehlenden Diebstahlschutzes aus fachgutachterlicher Sicht nicht zu empfehlen sind. Empfohlen werden stattdessen Fahrradbügel, die z. B. bereits im Bereich des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs Coesfelder Straße aufgestellt sind. Vor diesem Hintergrund wird der sukzessive Austausch der veralteten Vorderradhalter empfohlen.

Im Rahmen der Analyse der Verträglichkeit zwischen Fußgängern/-innen und Radfahrern/-innen im Bereich der Fußgängerzone wurden keine Konflikte beobachtet. Die Geschwindigkeiten der Radfahrerinnen und Radfahrer waren in diesem Bereich gering. In diesem Zusammenhang ist aber aufgefallen, dass am Markttag die Fahrräder zum Teil frei abgestellt wurden, da die vorhandenen Fahrradabstellanlagen bereits ausgelastet waren. Im Zusammenhang mit dem sukzessiven Austausch der veralteten Vorderradhalter können im Bereich der Zugänge sowie innerhalb der Fußgängerzone zusätzliche Fahrradabstellanlagen angeboten werden.

Bei der Bestandsaufnahme wurde – insbesondere im Bereich des Bahnhofs – beobachtet, dass einige abgestellte Räder nicht mehr funktionstauglich waren. Es ist zu vermuten, dass es sich hierbei zum Teil um defekte Fahrräder handelt, die nicht mehr in Gebrauch sind. Um das Stadtbild und die Fahrradabstellanlagen von nicht mehr funktionstüchtigen Fahrrädern („Fahrradleichen“) frei zu halten, soll in regelmäßigen Zeitabständen eine Markierung der aufgefallenen Fahrräder durchgeführt werden (z. B. Anbringen von orangefarbenen Informationsklebezetteln am Fahrradrahmen durch das Ordnungsamt). Wird das markierte Fahrrad nicht innerhalb von vier Wochen vom Besitzer instandgesetzt oder eigenhändig entsorgt, sammelt die Stadt das Fahrrad ein. Diese Fahrräder können je nach Zustand wieder instandgesetzt werden und als Gebrauchtfahrräder verkauft werden (z. B. an der Radstation am Bahnhof oder bei einem regelmäßig durchgeführten Fahrradmarkt) oder müssen von der Stadt entsorgt werden.

Sonstiges

Im Beteiligungsworkshop wurden weitere Einzelpunkte zur Überprüfung vorgeschlagen:

- Radverkehrsführung an der Engstelle Lüdinghauser Tor prüfen,
- Gestaltung Knotenpunkt Lüdinghauser Straße/ Elsa-Brändström-Straße (Marienplatz) ändern.

Derzeit wird der Radverkehr aus beiden Richtungen auf Schutzstreifen auf das Lüdinghauser Tor zugeführt, die im Zulauf des Tores unterbrochen werden. Durch das Tor fährt der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr und wird einstreifig durch die Engstelle mit dem Zeichen 208/308 StVO geführt. Fußgängerinnen und Fußgänger können durch die äußeren Tordurchgänge oder um das Tor herum gehen (Bild 70).

Nach den ERA 2010 kann es bei geringen Querschnittsbreiten sinnvoll sein, den Schutzstreifen in Fahrbahnverengungen zu unterbrechen. Dabei ist der notwendige Wechsel der Radverkehrsführung frühzeitig einzuleiten. Damit entspricht die derzeitige Radverkehrsführung den Empfehlungen. Sie wird auch aus fachgutachterlicher Sicht als die sicherste Radverkehrsführung erachtet, da bei einer Umfahrung der Engstelle im Seitenraum zum einen Konflikte mit dem Fußverkehr und zum anderen an dem Überführungspunkt Seitenraum/ Fahrbahn nach der Umfahrung der Engstelle Konflikte mit dem Kfz-Verkehr entstehen können.

Nach ERA 2010 und RASt 2006 ist die einstreifige Führung mit dem Zeichen 208/308 StVO bei Kfz-Verkehrsstärken unter 500 Kfz/h möglich. Bei größeren Verkehrsstärken wird eine Engstellensignalisierung empfohlen. Die Verkehrsstärke am Lüdinghauser Tor überschreitet derzeit den genannten Grenzwert (mit rund 850 Kfz/h nach abvi 2013). Die Analyse der Unfalltypenkarte 2014-2016 hat jedoch keine Unfallauffälligkeit gezeigt. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass der Verkehrsfluss durch eine Engstellensignalisierung beeinflusst werden würde.

Es wird daher empfohlen, statt einer Engstellensignalisierung die Engstellensituation durch Aufpflasterung stärker zu betonen, so dass ggf. mehr Rücksicht genommen wird. Da auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf der Borke-

ner Straße/ Lüdinghauser Straße bauliche Maßnahmen erfordert, ist die gemeinsame, aufeinander abgestimmte Umsetzung dieser Maßnahmen sinnvoll. Auch die Markierung von Fahrradsymbolen im Torbereich – im Zulauf sind Symbole markiert – kann die Wahrnehmung des Radverkehrs im Mischverkehr verstärken.



Bild 70: Engstelle Lüdinghauser Tor

Hinsichtlich der Gestaltungsmöglichkeiten des Knotenpunkts Lüdinghauser Straße/ Elsa-Brändström-Straße können ohne weitere Detailuntersuchungen keine Aussagen gemacht werden. Auf Grundlage der Unfalltypenkarte konnte hier keine Unfallsauffälligkeit festgestellt werden.

8.5 Konzept zur Verbesserung der Situation des ruhenden Kfz-Verkehrs

Parkraumbewirtschaftung

Aus fachgutachterlicher Sicht konnte mit Hilfe einer Analyse der Verkehrsnachfrage kein gravierender Engpass hinsichtlich des bestehenden Parkraumangebots festgestellt werden. Es zeigt sich eine hohe Auslastung im bewirtschafteten Kernbereich der Stadt, jedoch keine Überlastung. Es sind stets freie Kapazitäten zu erkennen.

Hinsichtlich der Bewirtschaftung der Parkstände ist eine Differenzierung zwischen Kern- und Randbereichen bereits vorhanden. Während das Parken im Kernbereich im Wesentlichen kostenpflichtig ist (punktuell gibt es kostenlose Kurzzeitparkstände, ansonsten Parkschein, wobei die Parkgebühren im Straßenraum und auf Parkplätzen gleich sind), ist das Parken am Rand des Kernbereichs zumindest noch zeitlich reglementiert (Parkscheibe). Außerhalb des Kernbereichs ist das Parken nicht bewirtschaftet.

Je nach Variante der untersuchten Erweiterung der Fußgängerzone (vgl. Kap. 8.3) können zukünftig Parkstände entfallen (derzeit 12 Parkstände in Tiberstraße und 18 Stellplätze in Westring vorhanden). Zeitgleich entstehen durch den Bau der Tiefgarage am Overbergplatz jedoch neue Parkstände (ca. 160), so dass sich hieraus kein weiterer Bedarf an neuem Parkraumangebot ergibt. In diesem Zusammenhang muss jedoch auch beachtet werden, dass das neue Stadtquartier Overbergplatz auf einem ehemaligen

Parkplatz erbaut wird und damit rund 250 weitere Stellplätze entfallen sind. Das dadurch entstandene Defizit von rund 90 Stellplätzen wurde mit dem neuen Parkplatz Nonnengasse ausgeglichen.

Im Beteiligungsprozess wurde vorgeschlagen, das Parken auf dem Parkplatz Nonnengasse zu zentralisieren. Dies erfordert den Bau einer Parkpalette, ermöglicht aber zeitgleich die Reduzierung des Parkraumangebots im Straßenraum, wodurch sich neue Gestaltungsmöglichkeiten ergeben. Aus fachgutachterlicher Sicht wird dieser Vorschlag – unter Voraussetzung einer planerischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit – positiv bewertet. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum anzuheben, so dass das Parken auf den zentralen Parkplätzen (wie z. B. dem Parkplatz Nonnengasse) attraktiver wird. Gleichzeitig wird dadurch der Straßenraum von Parksuchverkehr entlastet und damit die Aufenthaltsqualität verbessert. Mit Hilfe des geplanten punktuellen dynamischen Parkleitsystems können Besucher/-innen zudem gezielt zu den freien Parkständen auf den beiden Parkplätzen Nonnengasse und Overbergplatz geleitet werden.

Die Analyseergebnisse zur Parkraumnachfrage zeigen auf, dass ausschließlich der Parkplatz Wasserturm/ Kinocenter in den Spitzenstunden auf Grund der Diskrepanz zwischen markiertem Parkraumangebot und genutzten Flächen „überlastet“ ist (vgl. Kap. 3.3.3). Um die Parkflächen optimal auszunutzen, wird vorgeschlagen, die vorhandene Markierung zu überprüfen und anzupassen.

Mit dem Wegfall der Parkstände in der Tiberstraße entfallen im Kernbereich 5 von insgesamt 12 Kurzzeitparkständen (insgesamt gibt es 35 kostenlose Kurzzeitparkstände in der Innenstadt). Da sich das System der Kurzzeitparkstände im Stadtgebiet etabliert hat, wird trotz der Reduzierung der Anzahl an Kurzzeitparkständen eine flächendeckende Aufhebung des Angebots der Kurzzeitparkstände für nicht notwendig erachtet. Die Erfahrungen mit der Tiberstraße zeigen, dass das Verhältnis zwischen bewirtschafteten und kostenfreien Parkständen jedoch beachtet werden muss. Kurzzeitparkstände sollten nur vereinzelt punktuell eingerichtet werden, damit kein störender Parksuchverkehr hervorgerufen wird.

Wegweisung Parkraumangebot

Im Innenstadtentwicklungskonzept 1998 wurde die Realisierung eines Parkleitsystems empfohlen. Die Stadt Dülmen verfügt derzeit über ein flächendeckendes statisches Parkleitsystem, das über Richtung und Bewirtschaftung (kostenlos/ kostenpflichtig) der Parkflächen informiert. Dabei werden die Vorgaben der EAR 2005 hinsichtlich der Gestaltung der Anzeigetafeln eingehalten:

- Die Grundfarben sind weiß und blau.
- Die Grundsätze der RWB sind eingehalten: Einheitlichkeit, Erkennbarkeit, Lesbarkeit.
- Die Richtung wird mittels eines Kurzpfeils angezeigt.
- Anstelle schriftlicher Angaben werden graphische Symbole zur Darstellung der Bewirtschaftungsform verwendet.
- Es werden bis zu sieben Parkplätze angezeigt (maximale Anzahl von 10 Zielen).
- Es werden aufgelöste Tabellenwegweiser verwendet.

In Bezug auf die Standorte des statischen Parkleitsystems und der Wegweisungsinhalte ist kein festes Prinzip zu erkennen. Insbesondere ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer werden zwar über die Richtung der Parkmöglichkeiten informiert, können diese jedoch räumlich nicht zuordnen. Hier ist zu überlegen, ob an den Ortseingängen Ankündigungstafeln nach EAR 2005 zur räumlichen Orientierung aufgestellt werden. Dabei werden Parkbereiche funktional zusammengefasst. In Dülmen könnten beispielsweise jeweils kostenpflichtige Parkplätze im Innenstadtkern und kostenfreie Parkplätze im Umfeld zusammengefasst dargestellt werden.

Die Bewirtschaftung der Parkplätze wird derzeit graphisch vermittelt. Kostenpflichtige Parkplätze werden durch den weißen Buchstaben „P“ sowie der Parkplatznummer auf einem blauen Hintergrund dargestellt. Kostenfreie Parkplätze werden durch den blauen Buchstaben „P“ sowie der Parkplatznummer auf einem weißen Hintergrund dargestellt. Teilweise wird die Bewirtschaftung zusätzlich durch ein Münzsymbol bzw. durch das Wort „frei“ verdeutlicht, nicht jedoch wenn die Parkplätze zusammengefasst beschildert werden (Bild 71). Da die Farbgebung allein für ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht intuitiv verständlich ist, sollte grundsätzlich auf die zusätzlichen Symbole nicht verzichtet werden.



Bild 71: Beschilderung Parken (einzeln und zusammengefasst)

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde festgestellt, dass auf den Parkplätzen Übersichtskarten ausgehängt werden, deren Funktion jedoch nicht eindeutig ist und die nicht dem aktuellen Stand entsprechen. Diese sollten entfernt oder bei Beibehaltung aktualisiert werden.

Für die Tiefgarage am Overbergplatz ist eine dynamische Anzeige vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Zentralisierung des ruhenden Verkehrs auf dem Parkplatz Nonnengasse ist zu überlegen, ob auch hier eine dynamische Anzeige möglich ist. Aus fachgutachterlicher Sicht wird dies zur Optimierung der Auslastung für sinnvoll erachtet.

8.6 Konzept zur Förderung des Umweltverbundes durch Verknüpfung der Verkehrsarten

Im aktuellen Nahverkehrsplan (2. Nahverkehrsplan) des Kreises Coesfeld wird die Verknüpfung des ÖPNV (Schiene, Bus) mit dem Rad bereits thematisiert. Der Bahnhof Dülmen wird als Rendez-vous-Haltestelle benannt, die das direkte Umsteigen zwischen Bus und Bahn ermöglicht. Darüber hinaus fördern die Bike&Ride-Stellplätze die Verknüpfung zum Radverkehr. Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradstellplätze bei der Fahrradstation sowie überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellanlagen in den Außenanlagen) sind zwar vorhanden, sind jedoch stark ausgelastet und weisen zudem zum Teil noch nicht geeignete Vorderradhalter als Fahrradabstellanlagen auf (siehe hierzu auch Kap. 8.4).

Eine Haltestelle als Verknüpfungspunkt Bus/ Bus ist für Dülmen bisher nicht definiert. Vor Ort wurden keine geeigneten Fahrradabstellanlagen an den Bushaltestellen aufgefunden. Hier wäre es sinnvoll, zumindest an bedeutenden Verknüpfungshaltestellen Fahrradabstellmöglichkeiten anzubieten.

Im Bericht zur Münsterlandkonferenz für die Region „Mobilität im ländlichen Raum - Zukunftsperspektiven“ wird ebenfalls die Verknüpfung von ÖPNV und Rad thematisiert. „An Verknüpfungshaltestellen ist für den Radverkehr eine Ausstattung erforderlich, die das komfortable, sichere und witterungsgeschützte Abstellen der Räder mit elektronischem Zugangssystem möglich macht. Dazu kommen ergänzende Serviceeinrichtungen, wie Akku-Ladestationen und Schließfächer, sowie Maßnahmen zur Sicherheit, beispielsweise eine gute Beleuchtung. Unabdingbar ist – bei vorheriger Klärung der Kostenübernahme – eine intensive Unterhaltung der Anlagen einschließlich Winterdienst.“ Speziell in ländlichen Räumen bzw. in Bereichen außerhalb des Zentrums, ermöglichen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen die Erweiterung des Einzugsbereichs des ÖPNV-Angebots und damit die Verbesserung des ÖPNV-Angebots.

Gleiches gilt für den in der Konzeption befindlichen Bürgerbus. Dieser dient auch dazu, die ÖPNV-Anbindung der Ortsteile sowie der Randbereiche an die Innenstadt und an den Bahnhof zu verbessern. Von daher sind auch hier Fahrradabstellanlagen an den Bürgerbushaltestellen außerhalb der Innenstadt sinnvoll (z. B. Hausdülmen, Merfeld).

Ein städtisches Fahrradverleihsystem bietet auch die Möglichkeit zur Förderung des Umweltverbunds durch Verknüpfung und wurde als Wunsch im Rahmen des Beteiligungsprozesses genannt. Derzeit gibt es kein Fahrradmietsystem in Dülmen. Fahrräder können aber beispielsweise bei der Fahrradstation am Bahnhof angemietet werden. Der Aufbau eines Fahrradleihsystems in einer Stadt erfordert grundsätzlich eine Potenzialabschätzung, die im Rahmen dieses Projekts nicht durchgeführt wird. Hierzu sind die potenziellen Nutzergruppen zu bestimmen (z. B. Einkaufsbesucher/-innen, Berufs- und Ausbildungspendler/-innen, Wirtschaftsverkehr, Freizeit und Tourismus) und ihre Größe abzuschätzen. Anschließend muss eine geeignete Betriebsart festgelegt werden. Es sollte jedoch beachtet werden, dass außerhalb der Innenstadtbereiche von großen Städten ein räumlich ausreichend dichtes Stationsnetz mit max. 300 m Maschenweite wegen der geringen Nutzungsdich-

te (und hoher privater Fahrradverfügbarkeit) bisher in Europa selten umgesetzt wurde. Auch die Vernetzung von touristischen Fahrradvermietungen und der Hotellerie unter einer qualitativen Dachmarke ist bisher selten erprobt (z. B. Insel Usedom). Sie bietet aber gegenüber dem Stationsnetz den Vorteil, das Mietrad flexibel nach einer Radtour abzugeben und die Rückfahrt mit dem ÖPNV anzutreten, anstatt mit dem Mietrad zum Startpunkt zurückkehren zu müssen. Referenzfälle zu einem mittelstädtischen Angebotsprofil finden sich v. a. in Italien, Spanien und Frankreich. Hierbei handelt es sich oftmals um Förderprojekte, die auf Grund geringer Nutzerfrequenzen eher eine symbolische Funktion haben und auf eine fehlende Wirtschaftlichkeit hinweisen. Ein im Ansatz vergleichbares deutsches Beispiel ist das Fahrradmietsystem der Stadt Coburg.

9 Verstetigungsstrategie

Im Hinblick auf die dauerhafte Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der Verwaltung bildet das kommunale Mobilitätsmanagement eine gute Grundlage. Spezialisierte Kräfte aus den verschiedenen Fachbereichen bilden ein Projektteam und schaffen so eine große gemeinsame Wissensbasis. Der fachliche Austausch erfolgt innerhalb der regelmäßig stattfindenden Sitzungen.

Dazu sind neben der Verwaltung der Stadt Dülmen als Bereitsteller der Verkehrsinfrastrukturen für den Austausch von Wissen und Erfahrungen und zur Motivation zu einer nachhaltigen Mobilität die folgenden Akteure einzubinden:

- Die verschiedenen Verkehrsdienstleister als Partner für die Umsetzung von Mobilitätsangeboten. Dazu gehören u. a.
 - o die Verkehrsdienstleister des schienenengebundenen öffentlichen Verkehrs DB Regio NRW und Prignitzer Eisenbahn GmbH,
 - o der Verkehrsdienstleister des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs Regionalverkehr Münsterland GmbH, Westfalen Bus GmbH
 - o die Stadtteilauto Carsharing Münster GmbH und
 - o die örtlichen Taxibetriebe;
- Die Kreispolizeibehörde Coesfeld als zuständiges Organ für die Verkehrssicherheit;
- Die in Mobilitätsfragen aktiven Verbände und Automobilclubs als Vertreter der Interessen verschiedener Nutzergruppen sowie als Vermittler der Nahmobilitätsstrategie. Dazu gehören u. a.
 - o der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. (ADFC NRW e. V.),
 - o der VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.,
 - o der FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland,
 - o der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC),
 - o der Automobilclub von Deutschland (AvD) und
 - o der ACE Auto Club Europa e. V.;
- Die Vertreter der Interessen schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, also der Kinder, Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dazu gehören u. a.
 - o Vertreter der Grund- und weiterführenden Schulen und
 - o die Behinderten-Sport-Gemeinschaft Dülmen e.V..

Die Bürgerschaft als Nutzer der Mobilitätsangebote sind auch Akteure, deren Interessen im Allgemeinen über die verschiedenen Interessensvertreter mit eingebunden werden.

9.1 Status quo

Verankerung des Themas „Nachhaltige Mobilität“ in der Verwaltung

Die Verwaltung der Stadt Dülmen setzt sich aus dem Verwaltungsvorstand, drei Dezernaten sowie verschiedenen Fachbereichen und Stabsstellen zusammen. Der Austausch zwischen den Verwaltungseinheiten findet projektbezogen statt.

Mit dem Themengebiet Verkehr setzt sich der **Fachbereich 61 „Stadtentwicklung“** auseinander, welcher dem Dezernat III zugeordnet und für die nachhaltige räumliche und bauliche Entwicklung der Stadt verantwortlich ist. Neben den formellen Instrumenten (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) werden hier die maßgeblichen Entwicklungsziele der Stadtplanung u. a. in Einzelkonzepten (z. B. Innenstadtentwicklungskonzept) formuliert.

Die Vertretung der Belange der Dülmener Radfahrerinnen und Radfahrer in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) sowie die Koordinierung und Begleitung der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird durch die Position der **Fahrradbeauftragten** aus dem Fachbereich 61 „Stadtentwicklung“ sichergestellt.³⁹

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit zur Verhinderung von Straßenverkehrsunfällen (insbesondere in Unfallhäufungsstellen) wurde eine Unfallkommission eingerichtet.

Auch der Umwelt- und Klimaschutz ist bereits ein fester Bestandteil der Verwaltungsstruktur der Stadt Dülmen. Die dem Dezernat III zugeordnete Stabstelle 070 „Umwelt- und Klimaschutz“ kommt den Anforderungen des Natur-, Umwelt- und Klimaschutzes nach und übernimmt u. a. die Leitung des Energieteams für den European Energy Award. Der Stabstelle ist auch der Klimaschutzmanager der Stadt Dülmen zugeordnet. Der Stabstelle ist auch der Klimaschutzmanager der Stadt Dülmen zugeordnet. Erstmals wurde dieser im April 2013 für die Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzepts der Stadt Dülmen (2011) im Rahmen der BMU Projektförderung eingestellt. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert Sach- und Personalausgaben für Fachpersonal, das die fachlich-inhaltliche Unterstützung bei der Umsetzung von Klimaschutzkonzepten übernimmt. Das Anschlussvorhaben ist zur Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem integrierten Klimaschutzkonzept bis Oktober 2018 beschlossen⁴⁰.

³⁹ Stadt Dülmen, o.J.: Dülmens Fahrradbeauftragte (<http://www.radverkehr-duelmen.de/index.php?id=1187>)

⁴⁰ Stadt Dülmen, o.J.: Das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Dülmen (<https://www.duelmen.de/1621.html>)

Vorhandene Netzwerkstrukturen und -aktivitäten für das Handlungsfeld Mobilität

Neben den fachlichen Netzwerken ist auch eine Kooperation in der Region sinnvoll, da gemeinschaftliche Projekte oftmals mehr Erfolg versprechen.

Mit dem Netzwerk **Zukunftsnetz Mobilität NRW** hat eine Kommune die Möglichkeit, sich qualifizierte Partner an die Seite zu holen und von anderen zu lernen. *„Gemeinsam können Kommunen mehr bewegen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW erweitert das bisherige Netzwerk Verkehrssicheres NRW um den Ansatz des Mobilitätsmanagements. Mit der gemeinsamen Plattform unterstützt das Land NRW die Kommunen dabei, Wissen auszutauschen, Projekte zu vernetzen und das kommunale Mobilitätsmanagement erfolgreich voranzutreiben.“*⁴¹ Die Stadt Dülmen ist seit Anfang 2017 Mitglied. In diesem Zusammenhang wurde der verwaltungsinterne, interdisziplinär besetzte AK Mobilität gegründet.

Seit 1998 ist die Stadt Dülmen außerdem Mitglied der **Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS)**. Der Fahrradbeauftragte nimmt an Facharbeitskreisen teil, in denen aktiv gearbeitet wird und ein Austausch zwischen den Fachkollegen in Fragen der Förderung der Nahmobilität mit dem Ziel die Mobilität mit dem Fahrrad, zu Fuß und anderen nichtmotorisierten Verkehrsmitteln zu stärken erfolgt. Darüber hinaus findet jährlich eine Mitgliederversammlung statt.⁴²

Der **KlimaPakt Kreis Coesfeld** ist Netzwerk natürlicher und juristischer Personen mit dem Ziel den Klimaschutzaktivitäten im Kreis Coesfeld zu fördern. Den Mitgliedern werden hier zur Kommunikation und Kooperation eine Plattform sowie eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit geboten⁴³. Die Stadt Dülmen ist seit 2017 Mitglied und außerdem durch Frau Kluthe (Stabstelle 070 „Umwelt- und Klimaschutz“) im Vorstand des KlimaPakts vertreten.

Darüber hinaus ist die Stadt Dülmen Mitglied **des Dülmen Marketing e.V.**, der im Juli 2003 gegründet wurde, *„um gemeinsam die Attraktivität und Wirtschaftskraft in Dülmen zu stärken und gemeinsame Aktivitäten der Beteiligten anzuregen, zu unterstützen und zu koordinieren, die Außendarstellung und Bewerbung der vielfältigen Stärken Dülmens zu verbessern und auszuweiten“*⁴⁴. Zu den Aufgaben der Dülmen Marketing e.V. gehört u. a. die Fahrradvermietung an der Dülmener Fahrradstation sowie die Koordination und Vermarktung des Radwanderangebotes.

⁴¹ Zukunftsnetz Mobilität NRW, o.J.; S.10: Mobilität für Menschen. Chef-sache Mobilitätsmanagement – ein entscheidender Zukunftsfaktor für Kommunen

⁴² AGFS, o.J.: Mitglieder (<http://www.agfs-nrw.de/mitglieder.html>)

⁴³ KlimaPakt Kreis Coesfeld, o.J.: Satzung

⁴⁴ Dülmen Marketing e.V., o.J.: Dülmen ist eine dynamische... (<http://www.duelmen-marketing.de/984.html>)

9.2 Optimierungsmöglichkeiten

Aktuell findet in der Stadt Dülmen der verwaltungsinterne Austausch sowie die Beteiligung relevanter Akteure im Wesentlichen projektbezogen statt. Es gibt einen Arbeitskreis Mobilität, der verwaltungsintern interdisziplinär besetzt ist (u. a. Vertreter von Wirtschaftsförderung, Verkehrssicherheit, Verkehrsplanung, Stadtentwicklung, Jugend, Familie und Senioren, Schulamt, Tourismus) und im Zusammenhang mit der Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität gegründet wurde. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Arbeitskreise mit Bezug zum Sektor Verkehr.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts wurden Handlungsfelder festgelegt, in denen zukünftig verstärkt Maßnahmen zum lokalen Klimaschutz umgesetzt werden sollen. Für jedes Handlungsfeld sollten regelmäßig tagende Arbeitsgruppen aus Verwaltung und weiteren relevanten Akteuren gebildet werden, welche die Verantwortung für die Umsetzung der zugehörigen Maßnahmen tragen („Runder Tisch“). Diese sollten sich mindestens einmal im Jahr treffen um den Umsetzungsstand der verkehrlichen Klimaschutzkonzepte zu überprüfen.

„Für die erfolgreiche Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements braucht es eine zentrale Gesamtkoordination, die Prozesse anstößt, zwischen den verschiedenen Fachbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt.“⁴⁵

Hinsichtlich der Arbeitsverteilung ist zu prüfen, ob die zeitlich befristete Stelle des Klimaschutzmanagers in eine dauerhafte Verwaltungsstelle umgewandelt werden kann. Der Klimaschutzmanager begleitet die Umsetzung des vorhandenen Klimaschutzkonzeptes und ist insofern über alle relevanten Aktivitäten informiert. Er könnte ergänzend das Controlling für das Klimaschutzteilkonzept durchführen oder veranlassen (siehe Kap. 10). Damit verbunden wäre die erforderliche Einsicht in alle Prozesse, um gegebenenfalls Hemmnisse frühzeitig zu erkennen oder Handlungsfelder zu priorisieren. Damit würde er die zentrale Schnittstelle zwischen den Fachbereichen bilden, Ansprechpartner und Berater der einzelnen Akteure sein und könnte den Erfahrungsaustausch unter den Akteuren koordinieren. Eine weitere Aufgabe des Klimaschutzmanagers ist zudem die konzeptionelle Vorbereitung öffentlichkeitswirksamer Kampagnen (siehe Kap. 11).

⁴⁵ Zukunftsnetz Mobilität NRW, o.J., S.8: Mobilität für Menschen. Chefsache Mobilitätsmanagement – ein entscheidender Zukunftsfaktor für Kommunen

10 Controlling-Konzept

Voraussetzung für eine wirksame Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes ist der Aufbau eines Klimaschutz-Controllings. Das Controlling umfasst den gesamten Prozess der Messung, Steuerung und Kommunikation der Aktivitäten des Klimaschutzteilkonzeptes Nahmobilität. Ziel ist es frühzeitig zu erkennen, ob der Prozessablauf korrigiert werden muss und welche Maßnahmen dafür geeignet sind.

Das Controlling-Konzept umfasst die folgenden Punkte:

- Organisatorische Verankerung,
- Kontrolle und Evaluierung der städtischen Klimaschutzaktivitäten,
- Kontrolle von Einzelmaßnahmen durch Erfolgsindikatoren.

10.1 Organisatorische Verankerung

Wesentlich für die Umsetzung des Controllings ist die Regelung der Zuständigkeiten innerhalb der Kommune. Dazu ist ein Verantwortlicher zu definieren, welcher das Controlling plant, durchführt und dokumentiert.

Dies schließt eine zeitliche Ablaufplanung mit festgelegten Meilensteinen sowie die Veröffentlichung von Klimaschutzberichten ein. In dem Klimaschutzbericht werden der Umsetzungsfortschritt der einzelnen Maßnahmen sowie die daraus resultierenden Entwicklungen der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und weiterer Indikatoren festgehalten. Um den Prozess zu verstetigen, wird empfohlen den Klimaschutzbericht in einem jährlich erscheinenden Kurzbericht sowie in einem in 5-jährigen Abstand erscheinenden ausführlichen Bericht zu erstellen und den Entscheidungsträgern sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Diese Aufgaben können entweder in einem passenden Amt der Kommune untergebracht oder – nach Ablauf des Förderzeitraums und bei Einrichtung einer entsprechenden Personalressource – durch den Klimaschutzmanager übernommen werden.

10.2 Kontrolle und Evaluierung der städtischen Klimaschutzaktivitäten

Im Rahmen der Erfolgskontrolle besteht die Möglichkeit, bereits vorhandene Netzwerke und Controlling-Instrumente zu nutzen. Neben der Fortschreibung der Energie- und THG-Bilanz mittels des Bilanzierungstools ECORegion sind an dieser Stelle außerdem das Tool *Benchmark Kommunalen Klimaschutz* und der *European Energy Award* zu nennen.

Fortschreibung der Energie- und THG-Bilanz des Verkehrssektors

Die THG-Bilanz ist das zentrale Element der Evaluierung und des Controllings und muss in regelmäßigen Abständen aktualisiert und neu erstellt werden. Im Mobilitätskonzept wurde bereits aufgezeigt, welche verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen die Stadt Dülmen auf Grundlage des heutigen Modal Splits ohne weiteres Handeln hervorruft (worst-case-Szenario; Kap. 12.1). Das Klimaschutzszenario (best-case-Szenario) bildet die Wirkungen des aufgestellten Handlungskonzepts ab (Kap. 12.2). Die Gegenüberstellung dieser Szenarien bildet damit das maximal mögliche Ein-

sparungspotential ab, nicht jedoch die tatsächliche Einsparung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen.

Erst durch die Fortschreibung der Bilanz im Controlling wird deutlich, welche Auswirkungen die eingeleiteten Maßnahmen haben und wo gegebenenfalls Maßnahmen angepasst werden müssen. Dazu ist die Nutzung des bereits verwendeten Bilanzierungstools ECORegion der Firma ECOSPEED sinnvoll.

Das Institut für Energie- und Umweltforschung empfiehlt alle drei bis fünf Jahre die Energie- und THG-Bilanzen fortzuschreiben (ifeu, 2014). Diese Fortschreibung erfolgt bereits im Rahmen der Teilnahme am EEA-Prozess (siehe „European Energy Award“).

Benchmark-Kommunaler Klimaschutz

Das Benchmark Kommunaler Klimaschutz (Climate Cities Benchmark) ist ein Tool zum Monitoring von Klimaschutzmaßnahmen von Klima-Bündnis und IFEU, das den Kommunen im Internet kostenfrei zur Verfügung steht.

„Benchmark Kommunaler Klimaschutz ist ein neues Instrument für Städte und Gemeinden, das die systematische Erfassung und Darstellung der eigenen Aktivitäten und Ergebnisse im Klimaschutz unterstützt. Durch die vergleichende Präsentation mit nationalen Durchschnittswerten und den Ergebnissen anderer Kommunen werden Prioritäten für das zukünftige Handeln aufgezeigt, für abgebildete Schwachstellen werden konkrete Maßnahmenvorschläge unterbreitet.“⁴⁶

Das Instrument wurde durch das Umweltbundesamt entwickelt, mit dem Ansatz, den alleinigen Vergleich der THG-Bilanz – z. B. mit ECORegion – zu ergänzen, um klare Aussagen und Einschätzungen zum Klimaschutzengagement einer Kommune zu machen.

Das Tool setzt sich aus drei Bausteinen zusammen:

1. **Aktivitätsprofil:** Der Umsetzungsfortschritte von qualitativ erfassbaren Klimaschutzaktivitäten in den Handlungsbereichen Klimapolitik, Energie, Verkehr und Abfallwirtschaft werden dargestellt. Auf Grundlage einer Best-Practice-Maßnahmendatenbank werden Anregungen und Vorschläge zu Schwachstellen angeboten.
2. **THG-Bilanzdaten:** Die Entwicklungen des Energieverbrauchs und der THG-Emissionen werden dargestellt und anhand von Bevölkerungs-, Kfz-Bestands- und Wirtschaftsentwicklung interpretiert. Die Eingabe der dazu benötigten Daten ist mittels eines direkten Imports aus dem Monitoringtool ECORegion möglich.
3. **Indikatoren:** Anhand von Indikatoren, die auf einer Skala von 1 bis 10 bepunktet werden, wird der Fortschritt der Klimaschutzaktivitäten bewertet und dem Durchschnittswert Deutschlands, dem Durchschnittswert aller Kommunen und dem Wert der besten Kommune gleicher Größenkategorie gegenübergestellt.

⁴⁶ Klima-Bündnis e.V., o.J.: Benchmark Kommunaler Klimaschutz

European Energy Award

Der European Energy Award (EEA) ist ein Qualitätsmanagementsystem und Zertifizierungsverfahren für die Klimaschutz- und Energieeffizienzpolitik einer Kommune. Als umsetzungsorientiertes Steuerungs- und Controlling-Instrument vereint und koordiniert der EEA alle für das Controlling notwendigen Elemente.

Zu Beginn werden die Energie- und Klimaschutzaktivitäten der Stadt von einem aufgestellten Energieteam und einem begleitenden externen Fachexperten analysiert und bewertet. Aufbauend wird ein Maßnahmenplan erstellt, der kontinuierlich umgesetzt und überprüft werden muss. Alle vier Jahre wird zudem ein externes Audit gefordert, als Grundlage für die Zertifizierung und Auszeichnung der Kommunen.⁴⁷

Die Stadt Dülmen wurde im Dezember 2016 zum dritten Mal mit dem EEA (außerdem 2010 und 2013) ausgezeichnet⁴⁸. Somit hat die Stadt bereits Erfahrungen mit systematisch fortzuschreibenden Arbeitsprogrammen gemacht, welche sie für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes nutzen kann. Es wird empfohlen, diese Systematik auch zum Controlling des Mobilitätskonzeptes zu verwenden.

10.3 Kontrolle und Evaluierung von Einzelmaßnahmen

Der Maßnahmenkatalog stellt eine breite Auswahl an Aktivitäten vor, um den motorisierten Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Im Rahmen der Umsetzungsphase ist es sinnvoll, Maßnahmenziele zu definieren, zeitlich festzusetzen und deren Erreichung mittels geeigneten Indikatoren zu kontrollieren. Diese individuellen Zielformulierungen sind notwendig, da die einzelnen Maßnahmen nicht immer miteinander vergleichbar sind. Zudem kann die Erreichung dieser Einzelziele an die Öffentlichkeit und Entscheidungsträger vermittelt werden, um über den Fortschritt zu informieren und die Akzeptanz für die weitere Durchführung des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes zu erhöhen.

Um die Wirkungen der Maßnahme quantitativ oder qualitativ erfassbar zu machen, werden geeignete Indikatoren ausgewählt. Zur Wirkungsabschätzung der Maßnahmen dienen insbesondere das Pkw-Verkehrsaufkommen (aus Verkehrszählungen), Fahrgastzahlen des ÖPNV (aus Fahrgastzählungen), Rad- und Fußverkehrsaufkommen (aus Nutzerzählungen) sowie die Verlagerung im Modal Split (aus Haushaltsbefragungen).

Bei der Auswahl der Indikatoren ist besonders darauf zu achten, dass die Erhebung mit geringem Aufwand und Kosten möglich ist. Darüber hinaus soll auch auf vorhandene Daten aus Verkehrszählungen oder Befragungen zurückgegriffen werden. Beispielsweise finden im Abstand von fünf Jahren bundesweit sogenannte Straßenverkehrszählungen (SVZ) auf Bundesfern- und Landesstraßen statt. Die erhobenen SVZ-Daten können entweder einer Verkehrsstärkenkarte oder der nordrhein-westfälischen Straßeninformati-

⁴⁷ Bundesgeschäftsstelle EEA, 2017: Der European Energy Award (<http://www.european-energy-award.de/european-energy-award/>)

⁴⁸ Stadt Dülmen, o.J.: Stadt Dülmen Vorbild in Sachen Klimaschutz (<https://www.duelmen.de/1617.html>)

onsbank (NWSIB) entnommen werden. Bezüglich Dülmen liegen Verkehrsstärken zur Münsterstraße bzw. Halterner Straße vor.

Mobilitätsbefragungen wie sie im Innenstadtentwicklungskonzept 1998 und in der Mobilitätsuntersuchung Stadt Dülmen 2015 stattgefunden haben, sollen in regelmäßigen Abständen wiederholt werden und die Ergebnisse verglichen werden. Neben reinen Fragen zum Mobilitätsverhalten können ergänzende Fragen zur Beurteilung der vorhandenen Verkehrssituation eingebunden werden. Solche Mobilitätsbefragungen sind auf Grund der notwendigen Repräsentativität kostenintensiv.

Um ein grobes Meinungs- bzw. Stimmungsbild einzufangen, können auch kostengünstigere Befragungen durchgeführt werden, bei denen der Anspruch der Repräsentativität nicht gefordert ist. Ein Beispiel hierfür ist der ADFC-Fahrradclimatest, der als Zufriedenheits-Index der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland fungieren soll. Er ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und fand im Herbst 2016 zum siebten Mal statt. Im Jahr 2016 haben mehr als 120.000 Bürgerinnen und Bürger aus 539 Städten mitgemacht und die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer per Fragebogen beurteilt (u. a. ob das Radfahren Spaß oder Stress bedeutet, ob die Radwege im Winter geräumt werden und ob sie sich sicher fühlen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind). Über das Ergebnis des ADFC-Fahrradclimatests haben Politik und Verwaltung eine wichtige Rückmeldung aus Sicht der „Alltagsexperten“. Auch ein Vergleich zwischen den Städten und Gemeinden ist möglich. Während der geringe Aufwand für solch eine Befragung positiv zu bewerten ist, sind die fehlende Vorgabe einer Mindeststichprobengröße und damit auch die fehlende Repräsentativität nachteilig. Es erschwert die Interpretation der Ergebnisse, so dass dies im Rahmen der Analyse in jedem Fall berücksichtigt werden muss.

In Anlehnung an den ADFC-Fahrradclimatest ist die Durchführung einer eigenen Befragung zur Zufriedenheit mit den Nahmobilitätsmöglichkeiten denkbar. Hierzu kann beispielsweise über die städtische Internetseite in regelmäßigen Abständen ein standardisierter Fragebogen bereitgestellt werden. BSV hat im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung die Unterlagen zur standardisierten Durchführung eines Nahmobilitäts-Checks⁴⁹ erarbeitet. Dazu gehört auch ein Erfassungsbogen zur Bewertung der Bestandssituation. Mit Hilfe von Schulnoten sollen die relevanten verkehrlichen Angebote (Fragen zu den verkehrlichen Schwerpunkten Fußverkehr, Radverkehr, Schulwege, Verkehrssicherheit, ÖPNV, Barrierefreiheit

⁴⁹ Ähnlich zum Nahmobilitäts-Check arbeitet auch der in Baden-Württemberg eingeführte Fußverkehrs-Check. Der Fußverkehrs-Check ist ein durch das Verkehrsministerium gefördertes partizipatives Verfahren, in dem die Situation des Fußverkehrs in mehreren Rundgängen und Workshops gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung sowie weiteren Akteuren vor Ort diskutiert wird. Anschließend werden Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt. Der Fußverkehrs-Check soll dazu beitragen, in der Kommune sichere und attraktive Fußwege zu schaffen und den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu rücken. So kann sich gemeinsam mit der Bürgerschaft eine neue Geh-Kultur entwickeln, die sich positiv auf die Lebensqualität in der Kommune auswirkt.

und der Stadtraumgestaltung; Fragen zu den Themen Kommunikation und Information, Akteure und Prozesse, Recht und Organisation sowie strategische Verankerung) bewertet werden. Die Unterlagen zum hessischen Förderprogramm Nahmobilität stehen demnächst zur Verfügung. Der Erfassungsbogen kann auf die Rahmenbedingungen der Stadt Dülmen angepasst und dann verwendet werden. Positiv zu bewerten ist in diesem Zusammenhang, dass über solch eine Befragung auch für das Thema Nahmobilität sensibilisiert wird, da z. B. über die enthaltenen Fragen die große Bandbreite des Themenfelds aufgezeigt wird.

11 Kommunikationsstrategie

Im Rahmen der Umsetzung eines klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Dülmen spielt die Kommunikationsstrategie – die Verbreitung der Projektergebnisse und die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit für eine klimafreundliche Mobilität – eine zentrale Rolle. Die Kommunikationsstrategie soll dazu dienen, die Potenziale der Öffentlichkeit als Verursacher von Mobilität bzw. Nutzer von Mobilitätsangeboten zu aktivieren.

Der Klimaschutzmanager könnte im Rahmen der Kommunikationsstrategie die zentrale Anlauf- und Kontaktstelle bilden und sich mit der Vorbereitung, Aufbereitung und Umsetzung themenspezifischer Kampagnen und öffentlichkeitswirksamer Strategien beschäftigen (vgl. Kap. 9.2 und 10.1). Dies geschieht in der Regel in Zusammenarbeit mit den lokalen Interessensverbänden und Akteuren (z. B. ADFC).

Eine gezielte Kommunikationsstrategie ist ein Zusammenspiel von sachlicher Wissensvermittlung und emotionaler Überzeugung. Maßnahmen sollen die Bürgerinnen und Bürger sachlich über Projektergebnisse und verkehrsrelevante Themen informieren, aber auch emotional zur Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote motivieren.

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen basieren auf einer Recherche üblicher Kommunikationsmaßnahmen. Die Stadt Dülmen ist im Bereich Kommunikationsstrategie sehr aktiv und führt von den folgenden Maßnahmen bereits zahlreiche durch.

11.1 Internetauftritt

Das Internet stellt eine für die Stadt kostengünstige und wenig aufwändige und gleichzeitig für die Bürgerinnen und Bürger aktuelle und einfach zugängliche Informationsquelle dar.

Auf der Internetseite der Stadt Dülmen (<http://www.duelmen.de/> unter der Kategorie „Wirtschaft+Bauen“) sowie der Internetseite der Dülmen Marketing e.V. (<http://www.duelmen-marketing.de/>) können sich die Bewohner/-innen und Besucher/-innen von Dülmen bereits über verkehrsrelevante Themen wie Parkplätze, die Fahrradstation am Bahnhof, E-Bike Ladestationen, Stadtteilauto sowie über Themen aus dem Bereich Umwelt- und Klimaschutz informieren. Hier kann mit verhältnismäßig geringem Aufwand Auskunft über aktuelle Entwicklungen, Veranstaltungen, realisierte Maßnahmen und Neuigkeiten gegeben werden.

Der Kreis Coesfeld informiert auf einer eigenständigen Website (<http://klima.kreis-coesfeld.de/>) über seine Klimaschutzaktivitäten gegliedert nach den Themenbereichen KlimaPakt Kreis Coesfeld, Klimaschutz, Mobilität, Energie sowie Umwelt und Natur.

11.2 Klassische Pressearbeit

Unterstützend zur Internetpräsenz – und zur Einbindung nicht mobil vernetzter Personen – sollte bei aktuellen Anlässen (z. B. erfolgreiche Umsetzung einer Maßnahme, Berichtserstattung zu Klimaschutzaktivitäten) eine klassische Pressearbeit über Pressemitteilungen, Radiobeiträge und Berichte lokaler TV-Sender erfolgen.

Für die Stadt Dülmen bieten sich folgende Medien zur Nutzung an:

- Tageszeitung „Dülmener Zeitung“ für Dülmen sowie für die Ortsteile Buldern, Hiddingsel, Hausdülmen, Merfeld und Rorup
- Tageszeitung „Westfälische Nachrichten“ (WN) für den Raum Münster, das Münsterland und das Tecklenburger Land
- Tageszeitung „Allgemeine Zeitung“ für den Kreis Coesfeld, die Stadt Billerbeck, den Ortsteil Darup, die Stadt Gescher, Gemeinde Rosendahl und das Münsterland
- Wochenzeitung „Stadtanzeiger Coesfeld“ für den Kreis Coesfeld
- Wochenzeitung „Streiflichter“ für den Kreis Coesfeld
- Magazin „Dülmen Live“
- TV-Sender WDR Regionalstudio Münsterland (Lokalzeit)
- Radiosender WDR Regionalstudio Münsterland (Hörfunk)
- Radiosender Kiepenkerl

11.3 Bürgerbeteiligung

Im Rahmen des Projekts wurden die Bürgerinnen und Bürger aktiv in die Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts „Nahmobilität“ eingebunden. Die Bürgerinnen und Bürger wurden über die Presse sowie über die städtische Internetseite zur Teilnahme an insgesamt zwei Workshop-Terminen eingeladen:

- 1. Workshop im Rahmen der Bestandsaufnahme (April 2017): Die Bürgerinnen und Bürger wurden über Zielsetzung, Bausteine und Herangehensweise des Klimaschutzteilkonzepts informiert und zur Mitteilung von Anregungen, Mitteilungen und Wünschen zur Nahmobilität aufgefordert.
- 2. Workshop im Rahmen der Erstellung des Handlungskonzepts (November 2017): Die Bürgerinnen und Bürger wurden über die Ergebnisse aus dem Entwurf des Handlungskonzepts informiert sowie zur Prüfung und Bewertung der Konzeptentwürfe aus Nutzer- bzw. Bürgersicht an moderierten Thementischen aufgefordert.

Die Mitteilungen und Erfahrungen der Beteiligten wurden dazu genutzt, die Handlungskonzepte optimal auf die Zielgruppen auszurichten.

Um auch zukünftig die Nutzerinnen und Nutzer der Mobilitätsangebote in die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts „Nahmobilität“ einzubinden, ist die Bildung regelmäßig tagender Arbeitsgruppen aus Verwaltung und weiteren relevanten Akteuren (siehe Kap. 9) sowie die Durchführung regelmäßiger Mobilitätsbefragungen der Bürgerinnen und Bürger mit Erfassung der Zufriedenheit hinsichtlich der Mobilitätsangebote (siehe Kap. 10) zu empfehlen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit der Erstellung einer Beteiligungsplattform im Internet für die kontinuierliche Äußerung von Feedback zu realisierten Maßnahmen, Wünschen oder Anforderungen.

11.4 Aktionen

Aktionstage dienen als Plattform für Aktion, Erlebnis und Information. Die Stadt Dülmen hat sich im Jahr 2017 bereits an der kreisweiten Klimaschutzwoche im Kreis Coesfeld unter dem Motto „Klimaschutz – geht uns alle an“ mit Veranstaltungen zu den Themen Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz, Mobilität und Energieeffizienz beteiligt. Eine regelmäßige Teilnahme der Stadt Dülmen an der kreisweiten Klimaschutzwoche ist auch zukünftig empfehlenswert.

Die Aktion „Stadtradeln“ ist ein Wettbewerb bei dem Mitglieder der kommunalen Parlamente aber auch Schulklassen, Vereine, Organisationen, Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger möglichst große Strecken mit dem Rad zurücklegen sollen. Dabei soll die Politik als positives Vorbild für die vermehrte Fahrradnutzung vorangehen und erleben, wie das Fahrradfahren in der eigenen Kommune funktioniert oder ob ggf. Maßnahmen zur Verbesserung angestoßen werden müssen. Während der dreiwöchigen Aktionsphase geben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke in eine internetbasierte Datenbank ein. Ebenso können Ergebnisse der Teams und Kommunen auf einer Internetseite abgerufen werden. Die Stadt Dülmen hat vom 20. Juni bis 10. Juli 2017 an der Aktion Stadtradeln teilgenommen. Dabei haben 446 Radfahrerinnen und Radfahrer insgesamt 54.284 km zurückgelegt und 7.708 kg CO₂ eingespart⁵⁰. Auch hier wird eine Fortführung der Aktionsteilnahme empfohlen.

Mit Aktionstagen für Kinder kann bereits im frühen Alter eine aktive Mobilitätserziehung erfolgen. Die Kreis-Verkehrswacht Coesfeld e. V. bietet in Zusammenarbeit mit den Grundschulen in Kreis Coesfeld ein Verkehrssicherheitstraining an. So wurden zuletzt im September und Oktober 2017 die Dülmener Grundschulen durch die mobile Jugendverkehrsschule besucht. Mit den Schulkindern wurden auf dem Schulhof konkrete Verkehrssituationen nachgestellt und erprobt sowie die verkehrsgerechte Ausstattung eines Fahrrads demonstriert (Kreis-Verkehrswacht Coesfeld e. V., 2018).

11.5 Werbekampagnen

Gezielte Werbekampagnen können das Image der nichtmotorisierten Fortbewegungsmittel Zufußgehen und Radfahren aufwerten. Zur Wahrnehmung im öffentlichen Raum können diese Kampagnen beispielsweise mit Hilfe von Plakaten (z. B. Großflächenplakate, Banner, Poster) oder auch dem Gebrauch von Ambient Media (z. B. Werbung auf Einkaufswagen, Gratispostkarten, Treppen, Promotionfahrrädern) bestärkt werden⁵¹. Darüber hinaus kann durch die Werbekampagnen zum Rücksichtsvollen Umgang – z. B. zwischen Autofahrer/-innen und Radfahrern/-innen – aufgefordert werden⁵².

⁵⁰ Klima-Bündnis e.V., 2017: Stadtradeln (<https://www.stadtradeln.de/>)

⁵¹ Teil der Kampagne „Kopf an: Motor aus“ der fairkehr GmbH (2010) waren Plakate, Ambientwerbung, Kinospots, Hörfunkspots, eine Coaching Pack Aktion und eine Blitzeraktion (<http://www.kopf-an.de/>)

⁵² Teil der Kampagne „Fahr fair“ der Stadt Bergisch Gladbach (2018) waren Plakate, Informationsflyer, Kugelschreiber und Sattelschützer (<https://www.bergischgladbach.de/fahr-fair-.aspx>)

Auch die Bereitstellung von Infoflyern und Broschüren ist sinnvoll, wie sie von der Stadt Dülmen bereits zum Thema Radverkehr in der Fußgängerzone oder Bürgerbus eingesetzt wurden.

Des Weiteren kann durch Verteilung von kleinen Geschenken mit Aufschriften und Logo das Zufußgehen und Radfahren beworben werden. Beispielsweise können Brötchentüten mit ansprechender Aufschrift an die Kunden ausgegeben werden (z. B. „Knackige Waden verdienen knackige Brötchen“, „Mit dem Rad zum Bäcker! Macht die Brötchen doppelt lecker“)⁵³.

Insbesondere zielgruppenspezifische Kampagnen versprechen eine hohe Wirksamkeit. In München erhalten Neubürgerinnen und Neubürger im Rahmen der Kampagne „Gscheid mobil“ für Neubürgerinnen und Neubürger“ das sogenannte „Neubürgerpaket“. In einem DIN A4-Ringbuch sind Informationen zum Thema Mobilität und Verkehr in München sowie ein Stadtplan enthalten, in dem Linienwege und Haltestellen von S-Bahn, U-Bahn, Bus oder Tram, sowie CarSharing- und Taxi-Standorte eingetragen sind. Mit einem beigefügten Schnupperticket können zudem eine Woche im MVV-Innenraum öffentliche Verkehrsmittel getestet werden. Damit unterstützt die Kampagne eben die, die sich hinsichtlich ihrer Mobilität neu orientieren müssen⁵⁴.

Weitere zielgruppenspezifische Kampagnen richten sich insbesondere an Kinder. Dazu gehören beispielsweise auch die Schulwegpläne der Stadt Dülmen mit Informationen zu den wichtigsten Verkehrszeichen und sicheren Routenverläufen zu den Schulen. Hier wird eine regelmäßige Aktualisierung empfohlen.

11.6 Dachmarke und Logo

Um einen Wiedererkennungswert zu schaffen und damit die Breitenwirkung des Klimaschutzteilkonzepts und seiner Maßnahmen zu unterstützen, ist es sinnvoll, alle Werbemaßnahmen unter einer Dachmarke zusammenzufassen und ein Leitbild bzw. Logo zu entwickeln. Dieses sollte bei jeglicher Öffentlichkeitsarbeit, auf der Website, auf Printprodukten, Flyern, Briefen usw. Verwendung finden.

⁵³ Stadt Bergisch Gladbach, 2016: Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030

⁵⁴ Difu, 2017: München begrüßt Neubürger mit „Mobilitäts-Organizer“ (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/muenchen-begruesst-neubuerger-mit-mobilitaets>)

In Dülmen wird der Wiedererkennungswert der „Stadt der Wildpferde“ durch die Integration von Pferden in das Logo geschaffen. Dieses Symbol findet sich auf dem Logo der Stadt⁵⁵, der Dülmen Marketing e.V. und dem Logo zum Klimaschutz wieder. Das Logo zum Klimaschutz greift die Darstellung des städtischen Logos auf und beinhaltet die textliche Dachmarke „Klima Leben für Dülmen“ (Bild 72).

		
<p>Logo der Stadt Dülmen (Quelle: Stadt Dülmen, o.J.)</p>	<p>Logo der Dülmen Marketing e.V. (Quelle: Dülmen Marketing e.V., o.J.)</p>	<p>Logo der Stadt Dülmen zum Klimaschutz (Quelle: Stadt Dülmen, o.J.)</p>

Bild 72: Logos in Dülmen

Zum Thema Radverkehr nutzt die Stadt Dülmen ein überwiegend grünfarbendes Logo, das ein Fahrrad darstellt und die textliche Dachmarke „Dülmen die fahrradfreundliche Stadt“ integriert (Bild 72).





Ergänzende Regelungen für den Radverkehr

Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und gehört daher grundsätzlich auf die Straße. Kinder bis zum Alter von acht Jahren müssen und Kinder bis zum Alter von zehn Jahren dürfen auf dem Gehweg fahren. Für alle anderen ist das Fahren auf dem Gehweg verboten!

Wenn Gehwege oder andere Verkehrsflächen, wie z. B. die Fußgängerzone, auch von Radfahrern genutzt werden dürfen, ist dies durch eine zusätzliche Beschilderung gekennzeichnet (siehe Abb. 4). Es gelten auf diesen Verkehrsflächen jedoch nur Höchstgeschwindigkeit und besondere Vor- und Rücksicht gegenüber zu Fuß Gehenden.




Radwege sind grundsätzlich nur für eine Fahrtrichtung vorgesehen. Ist das Befahren in die Gegenrichtung erlaubt, wird darauf mit zusätzlicher Beschilderung hingewiesen (siehe Abb. 7).




Nicht benutzungspflichtige Radwege

Es gibt im Stadtgebiet auch Wege, die für den Radverkehr vorgesehen, aber nicht benutzungspflichtig sind. Sie sind z. B. neu gepflastert (siehe Abb. 8) und eine Ausschilderung als benutzungspflichtiger Radweg (siehe Innenseite) besitzt nicht. Hier haben Radfahrer die Wahl: Sie dürfen auf diesen Radwegen oder auf der Fahrbahn fahren! Die Radfahrer dürfen nicht den Gehwegbereich nutzen und die zu Fuß Gehenden dürfen nicht den Radwegbereich benutzen.



Abb. 8: Pflaster-Wegfläche - Straße



Radwegebenutzung in Dülmen



Ansprechpartner/in:
 Anja Althoff
 Stadt Dülmen
 Tel. 05231-2000-1100
 Telefax: 05231-78-437
 info@stadtduelmen.de
 www.duelmen.de



Bild 73: Logo und Flyer der Stadt Dülmen zum Radverkehr

Der Kreis Coesfeld nutzt ein wiederkehrendes Farbschema in grün und blau sowie ein Blattsymbol, das sich neben der Internetseite beispielsweise auf den Flyern zur Klimaschutzwoche und in der Beitrittserklärung zum Klimapakt wiederfinden lässt. Zusätzlich zur textlichen Dachmarke „Klimaschutz Kreis Coesfeld“ soll der Leitsatz „Wir machen mit!“ zu klimafreundlichem Handeln motivieren (Bild 69).



Bild 74: Logo und Flyer des Kreis Coesfeld Kreis zum Klimaschutz (Quelle: Kreis Coesfeld, o.J.)

12 Wirkungsabschätzung

12.1 Referenzszenario (worst-case-Szenario)

Wie in Kapitel 4.2 bereits dargestellt, belief sich die Anzahl der im Jahr 2016 in der Stadt Dülmen zugelassenen Fahrzeuge auf 31.699. Diese sind von 2010 bis 2016 um knapp 7 % gestiegen. Zu begründen ist dies vor allem durch die steigende Anzahl der Pkw. Deutschlandweit wurden 3,4 Millionen neu zugelassene Pkw für das Jahr dokumentiert. Dies entspricht einem Anstieg der Zulassungen in Höhe von 4,5 % im direkten Vergleich zum Vorjahr.

Der Endenergieverbrauch des gesamten Verkehrssektors (Betrachtung von MIV, ÖPNV, Straßengüterverkehr, Schienenpersonenverkehr, Schienengüterverkehr, Schiff und weiterem Verkehr) betrug im Jahr 2016 434.538 MWh. Die fossilen Energieträger Diesel und Benzin machen dabei den Hauptanteil von insgesamt 92 % aus. Die Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors betragen im Jahr 2016 138.740,5 t. (vgl. Kap. 4.2).

Für die Berechnung der Potenziale wird ausschließlich der straßengebundene Verkehr (inner- und außerörtlicher Verkehre ohne Verkehre auf der Autobahn) betrachtet⁵⁶. Für das Analysejahr 2016 ergeben sich daraus 199.837 MWh Endenergieverbrauch und somit 62.144 t THG-Emissionen.

12.1.1 Berücksichtigte Randbedingungen

Für die nachfolgenden Potenzialberechnungen werden vorhandene Daten, wie zurückgelegte Fahrzeugkilometer und spezifischer Kraftstoffverbrauch, verwendet. Des Weiteren werden für die Verkehrsmengenentwicklung und die Effizienzsteigerungen je Verkehrsmittel Faktoren aus der Studie „Klimaschutzszenario 2050“ vom Öko-Institut und Fraunhofer ISI herangezogen.

Die Potenzialberechnungen erfolgen für ein Referenzszenario, bei dem die Faktoren aus dem „Aktuelle-Maßnahmen-Szenario“ verwendet werden⁵⁷. Zum besseren Verständnis werden nachfolgend die Randbedingungen für die straßengebundenen Verkehrsmittel zusammengefasst.

Die Personenverkehrsnachfrage steigt in Summe bis 2050 im Aktuelle-Maßnahmen-Szenario an und wird durch zwei Aspekte, bestimmt:

1. Die Kraftstoffpreise für Benzin und Diesel steigen nur in geringem Maße an (ca. 0,8% / a)
→ führt bei höherer Fahrzeugeffizienz und steigendem Wohlstand der Bevölkerung zu einer verbilligten individuellen Mobilität.

⁵⁶ Die Autobahnverkehre wurde außer Acht gelassen, weil der Einflussbereich insbesondere für die Kategorie Autobahn außerhalb der städtischen Steuerungsmöglichkeiten liegt.

⁵⁷ Vgl. Öko-Institut e.V., Fraunhofer ISI (2015): Klimaschutzszenario 2050, 2. Endbericht; Berlin/Karlsruhe. S. 215 ff

2. Der Anteil an Personen mit einem Zugang zu einem Pkw nimmt zu, wodurch die Möglichkeit zur Wahrnehmung des verbilligten individuellen Mobilitätsangebotes steigt. → führt zum Anstieg der täglichen Fahrten mit dem Pkw bis 2050.

Für die Verkehrszwecke Freizeit und Beruf wird eine Zunahme der Fahrten mit Distanzen unter 100 km angenommen.

Darüber hinaus wurden die folgenden prognostizierten Veränderungen berücksichtigt (Tabelle 16 und Tabelle 17).

Tabelle 16: Angesetzte Entwicklungen im Referenzszenario (vgl. Öko-Institut e.V., Fraunhofer ISI, 2015)

Entwicklungen der Fahrleistungen gegenüber 2016		
Fahrzeugkategorie	2020	2030
MIV (Pkw, Zweiräder)	+ 1 %	+ 2 %
Bus	- 2 %	- 6 %
Leichte Nutzfahrzeuge	+ 4 %	+ 13 %
Lkw >3,5t	+ 3 %	+ 12 %
Entwicklung des spezifischen Kraftstoffverbrauches bei verbrennungsmotorischem Betrieb gegenüber 2016		
Fahrzeugkategorie	2020	2030
Motorisierte Zweiräder	- 1 %	- 5 %
PKW	- 11 %	- 27 %
Bus	- 2 %	- 12 %
Leichte Nutzfahrzeuge	+ 2 %	- 3 %
Lkw >3,5t	- 5 %	- 14 %
Entwicklung der Fahrleistungsanteile mit Strom im Straßenverkehr gegenüber 2016		
Fahrzeugkategorie	2020	2030
PKW	+ 1 %	+ 8 %
Bus	0 %	+ 1 %
Leichte Nutzfahrzeuge	0 %	+ 4 %
Lkw >3,5t	0 %	+ 1 %
Entwicklung des spezifischen Stromverbrauches bei Elektrobetrieb gegenüber 2016		
Fahrzeugkategorie	2020	2030
PKW	0 %	- 6 %
Bus	0 %	- 6 %
Leichte Nutzfahrzeuge	0 %	- 5 %
Lkw >3,5t	0 %	+ 4 %

Tabelle 17: Entwicklung des Emissionsfaktors für Strom (vgl. Öko-Institut e.V., Fraunhofer ISI, 2015)

Emissionsfaktor für Strom (LCA-Faktor)		
2016	2020	2030
620 g CO _{2e} /kWh	496 g CO _{2e} /kWh	449 g CO _{2e} /kWh

12.1.2 Bilanz (Referenzszenario 2020 und 2030)

Nachfolgend sind die Fahrleistungen getrennt nach Verbrennungs- und Elektroantrieb als weitere Berechnungsgrundlage bis 2030 berechnet worden. Die Entwicklung der Fahrleistungen zeigt eine leichte Zunahme bis 2020 bei beiden Antriebsarten. Der anschließende Rückgang der Fahrleistung bis 2030 bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsantrieb ist auf die zunehmende Verbreitung von E-Fahrzeugen zurück zu führen (Bild 75 und Bild 76).

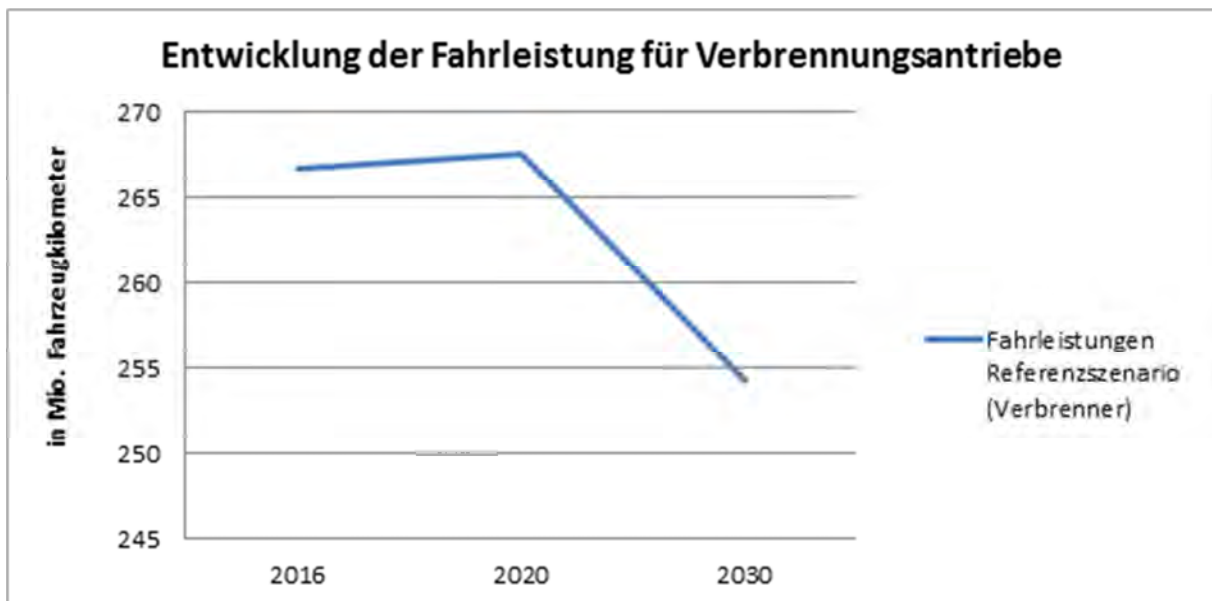


Bild 75: Entwicklung der Fahrleistung für Verbrennungsantriebe



Bild 76: Entwicklung der Fahrleistung für E-Fahrzeuge

Bezüglich der Fahrleistungsanteile differenziert nach Fahrzeugkategorien zeigen sich bezüglich der Fahrzeuge mit Verbrennungs-

antrieb leichte Unterschiede. Während Lkw und leichte Nutzfahrzeuge minimal in ihrer Fahrleistung ansteigen, ist in den beiden Kategorien MIV (Pkw, Zweirad) und Bus ein Rückgang zu verzeichnen (Bild 77). Dies erklärt sich durch die stärkere Zunahme der Elektroantriebe in den Fahrzeugkategorien MIV und Bus. Dadurch zeigen sich auch für diese beiden Fahrzeugkategorien bezüglich der Fahrzeuge mit Elektroantrieb deutlich steigende Fahrleistungen (Bild 78).

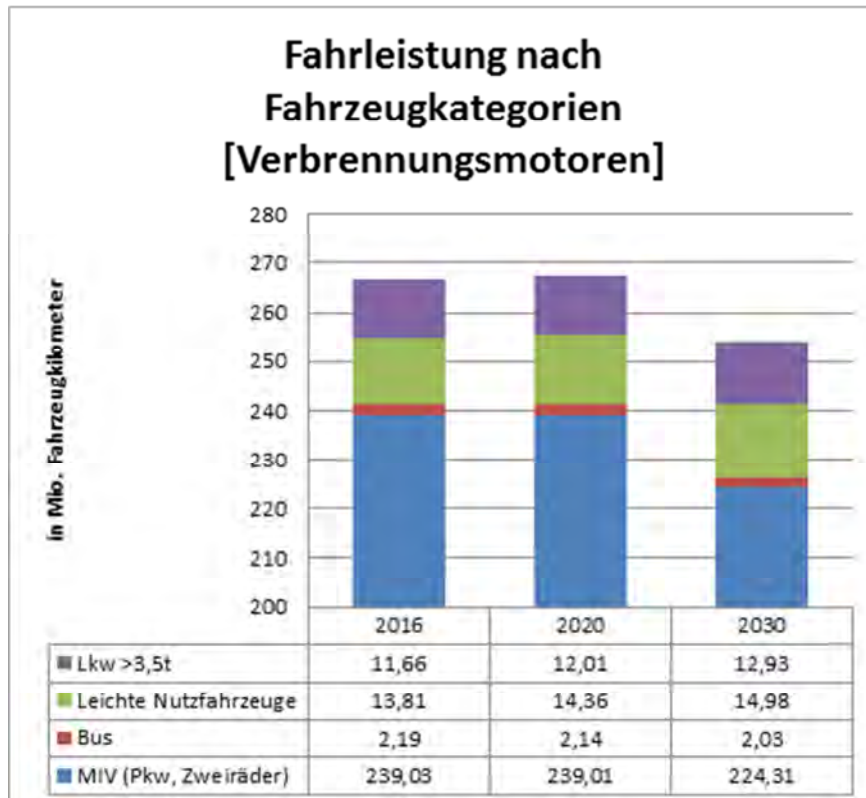


Bild 77: Fahrleistung nach Fahrzeugkategorien (Berechnungsstand Januar 2018)

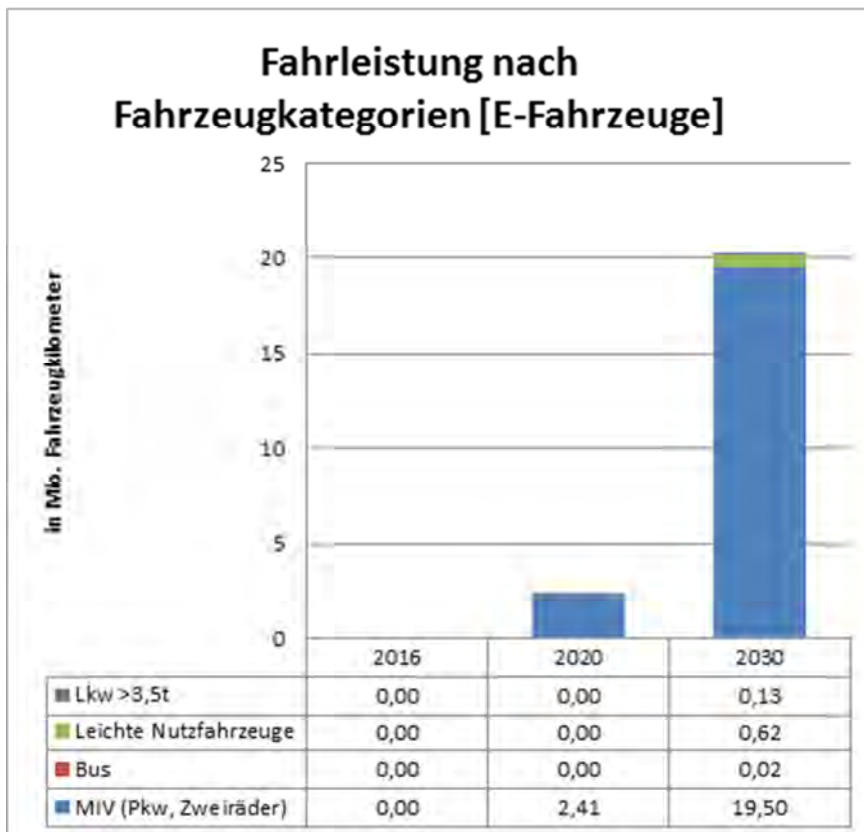


Bild 78: Fahrleistung nach Fahrzeugkategorien [E-Fahrzeuge]
(Berechnungsstand Januar 2018)

Endenergieverbrauch im straßengebundenen Verkehr

Auf Grundlage der berechneten Fahrleistungen differenziert nach Antriebsart wird der Endenergieverbrauch für das Referenzszenario berechnet (Bild 79). Dieser geht im Referenzszenario bis 2030 auf 77,4 % zurück (-22,6 %).

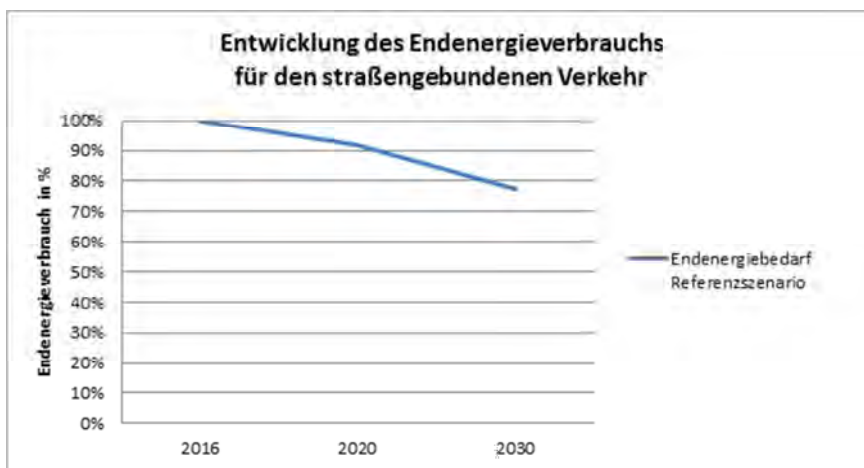


Bild 79: Entwicklung des Endenergieverbrauchs für den straßengebundenen Verkehrssektor (Berechnungsstand Januar 2018)

In Bild 80 ist die Entwicklung des Endenergieverbrauchs nach Energieträgern bis 2030 für das Referenzszenario dargestellt. Für das Basisjahr 2016 beträgt der Endenergieverbrauch im straßengebundenen Verkehr insgesamt 199.837 MWh (vgl. Kap. 12.1). Bis zum Jahr 2030 nimmt dieser bis auf 154.691 MWh ab (-23 %). Die Energieträger Diesel und Benzin haben weiterhin den höchsten Anteil am Endenergieverbrauch. Der Stromanteil steigt erst ab 2030 nennenswert an und beträgt 3 %. Es wird davon ausgegangen, dass die THG-Minderungen in erster Linie über Effizienzgewinne, Veränderungen der Fahrleistung und verändertes Nutzerverhalten erfolgen.

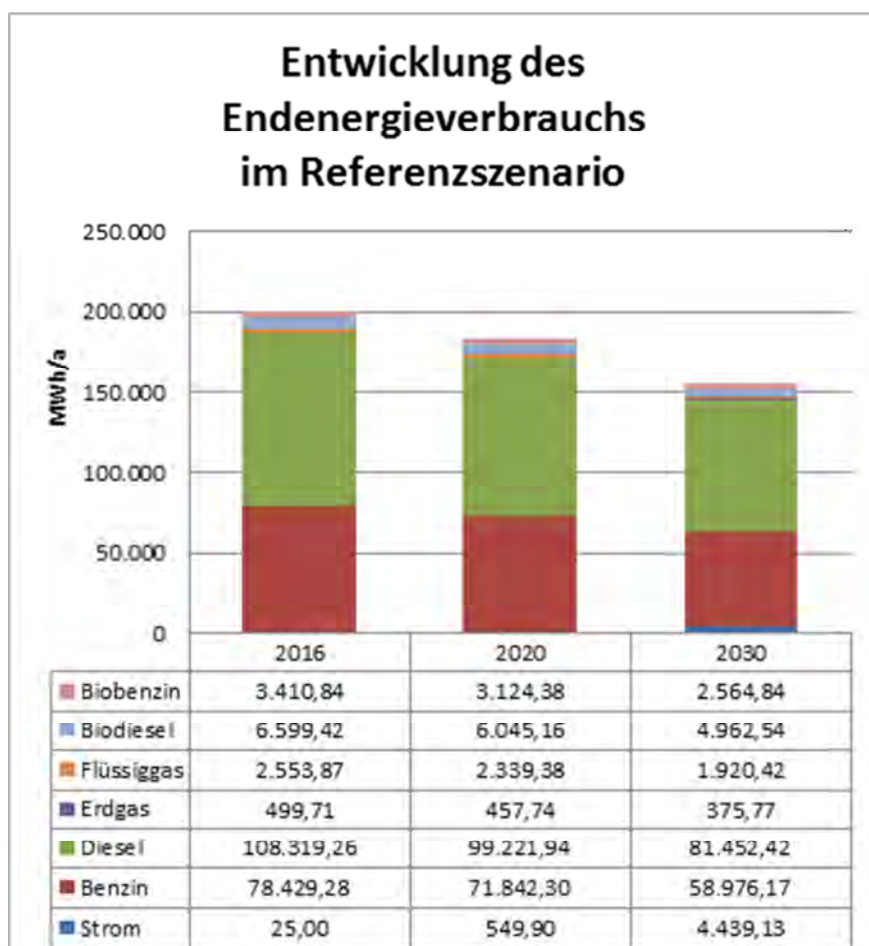


Bild 80: Entwicklung der Energieverbräuche des straßengebundenen Verkehrs im Referenzszenario (Berechnungsstand Januar 2018)

THG-Emissionen im straßengebundenen Verkehr

In Bild 81 wird die Entwicklung der THG-Emissionen im Referenzszenario dargestellt. Für die Berechnung der Emissionen wird in 2030 ein LCA-Faktor für Strom von 449 g CO_{2e}/kWh (vgl.

Tabelle 17) angenommen, wie er von Öko-Institut und Fraunhofer ISI angegeben wird.⁵⁸

⁵⁸ Vgl. Öko-Institut e.V., Fraunhofer ISI (2015): Klimaschutzszenario 2050, 2. Endbericht; Berlin/Karlsruhe.

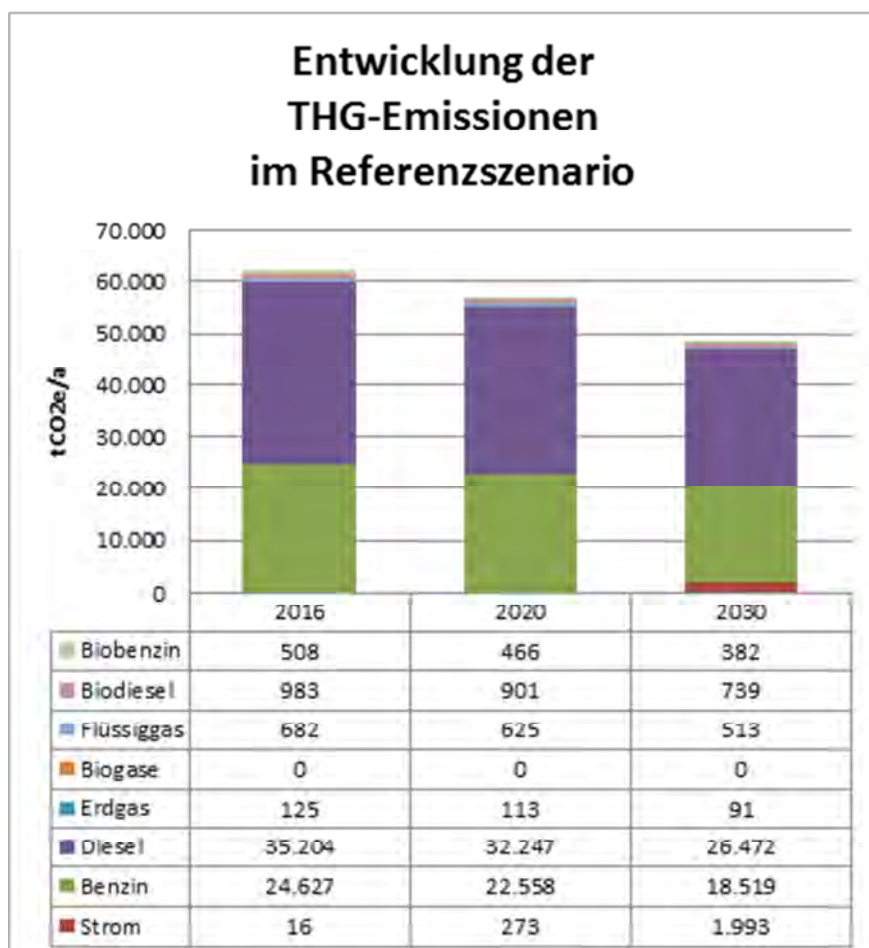


Bild 81: Entwicklung der THG-Emissionen des straßengebundenen Verkehrs im Referenzszenario (Berechnungsstand Januar 2018)

Für das Basisjahr 2016 betragen die THG-Emissionen 62.144 t (vgl. Kap. 12.1). Insgesamt ergeben sich für das Jahr 2030 THG-Emissionen in Höhe von 48.709 t (-22 %). Hierbei haben weiterhin die Treibstoffe Diesel und Benzin den größten Anteil.

12.2 Klimaschutzszenario (best-case-Szenario)

Das Klimaschutzszenario als best-case-Szenario berücksichtigt neben den im Referenzszenario hinterlegten prognostizierten Entwicklungen die im Handlungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen (einschließlich Maßnahmen der Kommunikation). Durch aktive Förderung der Nahmobilität, d. h. des Umweltverbunds, wird eine Änderung im Modal Split zu Lasten des MIV-Anteils erwartet. Dies wiederum bewirkt dann eine Reduzierung des Endenergieverbrauchs sowie der THG-Emissionen auswirkt. Die Wirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt nur grob abgeschätzt werden. Die tatsächlichen Wirkungen werden im Rahmen des Controlling-Konzepts (siehe Kap. 10) nachgehalten. Durch die Gegenüberstellung der Ergebnisse des Referenz- und des Klimaschutzszenarios werden daher an dieser Stelle die abgeschätzten maximalen Einsparmöglichkeiten aufgezeigt.

Die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen der im Handlungskonzept aufgeführten Maßnahmen sind in den Maßnahmensteckbriefen aufgeführt (siehe Anlage). Da die Nahmobilität sich auf den Binnenverkehr bezieht, beziehen sich auch die abgeschätzten Änderungen im Modal Split auf den Binnenverkehr. Wird davon

ausgegangen, dass die abgeschätzten Änderungen der Einzelmaßnahmen stets zu Lasten des MIV-Anteils gehen und evtl. vorhandene Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen keinen Einfluss auf die Potenziale der vorgeschlagenen Maßnahmen haben, so kann im Klimaschutzscenario folgender Modal Split erzielt werden (Tabelle 18).

Tabelle 18: Modal Split im Binnenverkehr der Bürgerinnen und Bürger Dülmens an einem Werktag (Gegenüberstellung von Ist-Situation bzw. Referenzscenario und Klimaschutzscenario)

Verkehrsmittel	Referenzscenario*		Klimaschutzscenario	
	Modal Split Binnenverkehr	Veränderung gegenüber 2016	Modal Split Binnenverkehr	Veränderung gegenüber 2016
MIV (Pkw-Fahrer/-in, Pkw-Mitfahrer/-in)	49,9 %	0 %	45,4 %	- 4,5 %
ÖPNV (Bus, Bahn)	3,7 %	0 %	4,7 %	+ 1,0 %
Rad	29,3 %	0 %	31,8 %	+ 2,5 %
Fuß	17,0 %	0 %	18,0 %	+ 1,0 %
Sonstiges	0,2 %	0 %	0,2 %	-

*Annahme: ohne weitere Maßnahmen bleibt das Mobilitätsverhalten unverändert

Unter Heranziehung der abgeschätzten Modal Split-Änderungen im Binnenverkehr können aufbauend auf den Bilanzierungsergebnissen des Referenzscenario (Endenergieverbrauch und THG-Emissionen für 2030) der Endenergieverbrauch und die THG-Emissionen für das Klimaschutzscenario bestimmt werden (Tabelle 19).

Tabelle 19: Endenergieverbrauch und THG-Emissionen im straßengebundenen Verkehr (Gegenüberstellung von Analyse, Referenzscenario und Klimaschutzscenario)

Bilanzierungsergebnisse	Analyse	Referenzscenario		Klimaschutzscenario	
	2016	2030	Veränderung gegenüber 2016	2030	Veränderung gegenüber 2016
Endenergieverbrauch [MWh]	199.837	154.691	- 45.146 (- 22,6 %)	148.039	- 51.798 (- 25,9 %)
THG-Emissionen [t _{CO2e}]	62.144	48.709	- 13.435 (- 21,6 %)	46.615	- 15.529 (- 25,0 %)

Die vergleichende Gegenüberstellung der Bilanzierungsergebnisse zeigt auf, dass die Stadt Dülmen den Energieverbrauch und die THG-Emissionen reduzieren kann. Im Hinblick auf die Ziele der Weltklimakonferenz und der Bundesregierung erscheinen die Potenziale des Klimaschutzscenario der Stadt Dülmen nicht sehr groß zu sein (THG-Emissionseinsparungen des Klimaschutzscenario gegenüber dem Referenzscenario von weiteren 4,4 %). Es muss in diesem Zusammenhang beachtet werden, dass es sich bei den Bilanzierungsergebnissen ausschließlich um den Sektor Verkehr handelt. Es ergeben sich weitere Einsparpotenziale in den anderen Sektoren (Haushalte, Wirtschaft, Kommune). Des Weiteren verdeutlichen die Ergebnisse der Stadt Dülmen, dass das nationale Ziel nur dann erreichbar ist, wenn massiv gehandelt wird, d. h. alle und jeder so intensiv wie möglich.

Literatur- und Quellenverzeichnis

abvi 2013

ambrosius blanke verkehr.infrastruktur (2013): Bebauungspläne „Stadtgalerie“ und „Münsterstraße / Nonnengasse“ in Dülmen – Verkehrsuntersuchung. Bochum.

AGFS o.J.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (o.J.), Internetseite der AGFS. <http://www.agfs-nrw.de/>, Zugriff 05.12.2017

Bertelsmann Stiftung 2017

Bertelsmann Stiftung (2017): Bevölkerungsvorausberechnung – Bevölkerungsstruktur. <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/duelmen+bevoelkerungsstruktur+2012-2030+tabelle>. Zugriff: 07.12.2017

BRMS, 2014

Bezirksregierung Münster (2014): Mobilität im ländlichen Raum – Zukunftsperspektiven. Münster.

Bundesgeschäftsstelle EEA 2017

Bundesgeschäftsstelle European Energy Award in Deutschland (2017). Internetseite der Bundesgeschäftsstelle EEA. <http://www.european-energy-award.de>. Zugriff: 15.12.2017

Bülte et al. 1998

Bülte, R.; Schöneweitz, H.; Böde, K.; Lippelt, A.; Oppermann, A.; Schauer, I.; Kruse, S.; Schneider, C.; Linder, F.; Schläger, N.; Mertens, P. (1998): Innenstadtentwicklungskonzept Dülmen. Herdecke.

DC Verkehr 2010

Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH (2010): Verkehrskonzept Innenstadt – Verkehrsuntersuchung im Coesfelder Straße/Münsterstraße/Lüdinghauser Straße/Borkener Straße. Wiesbaden.

Difu 2017

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2017): München begrüßt Neubürger mit „Mobilitäts-Organizer“. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/muenchen-begruesst-neubuerger-mit-mobilitaets>, Zugriff: 08.01.2017

Dülmen Marketing e.V. o.J.

Dülmen Marketing e.V. (o.J.). Internetseite der Dülmen Marketing e.V.. <http://www.duelmen-marketing.de>, Zugriff: 21.12.2017

Dülmen Marketing e.V. 2012/2013

Dülmen Marketing e.V.. Kreativbüro Dülmen (2012/2013): Fahrradkarte F4, F6, R7, R8, R9, R10, R11, R14, R15 und R16. Dülmen.

EAR 2005

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2005). Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005.

EFA 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002). Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, Ausgabe 2002.

ERA 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010.

fairkehr GmbH 2010

fairkehr GmbH (2010): Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken. <http://www.kopf-an.de/>, Zugriff 08.01.2017

FGSV 2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared-Space“-Gedankens, Ausgabe 2014.

ifeu 2014

Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (2014): BSKO - Bilanzierungs-Systematik Kommunal. https://www.ifeu.de/wp-content/uploads/Bilanzierungs-Systematik_Kommunal_Kurzfassung.pdf, Zugriff: 05.12.2017.

infas enermetric 2009

infas enermetric (2009): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Dülmen. Greven.

IT.NRW 2017

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2017): Pendler in NRW – Methodische Erläuterung. www.it.nrw.de/statistik/b/daten/Textdateien/r543Text_Pendler.html, Zugriff: 29.08.2017.

Klima-Bündnis e.V. o.J.

Klima-Bündnis e.V. (o.J.): Benchmark Kommunalen Klimaschutz. http://www.benchmark-kommunaler-klimaschutz.net/fileadmin/benchmark/inhalte/dokumente/Benchmark_Flyer_gesamt.pdf, Zugriff: 05.12.2017.

Klima-Bündnis e.V. 2017

Klima-Bündnis e.V. (2017): Stadtradeln. <https://www.stadtradeln.de/>, Zugriff: 08.01.2018.

KlimaPakt Kreis Coesfeld o.J.

KlimaPakt Kreis Coesfeld (o.J.): Satzung. http://klima.kreis-coesfeld.de/fileadmin/Klima/downloads/Satzung_KlimaPakt_2017_02_02.pdf, Zugriff: 05.12.2017.

Kreis Coesfeld o.J.

Kreis Coesfeld (o.J.): Klimaschutz im Kreis Coesfeld. <http://klima.kreis-coesfeld.de/>, Zugriff: 08.01.2018

Kreispolizeibehörde Coesfeld 2017

Kreispolizeibehörde Coesfeld. PTV Planung Transport Verkehr AG (2017): Auswertung der Verkehrsunfalldaten.

Kreis-Verkehrswacht Coesfeld e. V. 2018

Kreis-Verkehrswacht Coesfeld e.V. (2018): Die Jugendverkehrsschule im Kreis Coesfeld. <http://www.kreisverkehrswacht-coesfeld.de/index.php?id=665>, Zugriff: 15.01.2018.

M Uko 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Ausgabe 2012.

MBWSV NRW 2017

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2017): landesweites Radverkehrsnetz. <http://www.radverkehrsnetz.nrw.de>, Zugriff: 22.09.2017.

Öko-Institut e.V., Fraunhofer ISI 2015

Öko-Institut e.V., Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (2015): Klimaschutzszenario 2050, 2. Endbericht; Berlin/Karlsruhe.

Planersocietät 2015

Planersocietät (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. Dortmund.

RAL 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012). Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012.

RASt 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006.

Stadt Bergisch Gladbach 2016

Stadt Bergisch Gladbach (2016): Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030. <https://www.bergischgladbach.de/160822-mobik-endfassung.pdf>, Zugriff 08.01.2017.

Stadt Bergisch Gladbach 2018

Stadt Bergisch Gladbach (2018): Fahr fair!-Aktionskampagne zur Senkung der Unfallzahlen unter Beteiligung von . Radfahrern. <https://www.bergischgladbach.de/fahr-fair-.aspx>, Zugriff 08.01.2017

Stadt Dülmen o.J.

Stadt Dülmen (o.J.). Internetseite der Stadt Dülmen. <https://www.duelmen.de>, Zugriff: 05.12.2017.

Stadt Dülmen 2010

Stadt Dülmen (2010): Dülmen: Velorouten - Kurze Wege bis zum Ziel.

Stadt Dülmen 2015a

Stadt Dülmen (2015): Faltblatt. E-Bike Ladestationen in Dülmen.

Stadt Dülmen 2015b

Stadt Dülmen. Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Dargel-Hildebrandt GbR (2015): Mobilitätsuntersuchung Stadt Dülmen. Hannover.

Stadt Dülmen 2016

Stadt Dülmen (2016): Einwohnerstatistik für den Monat Juni 2016.

Stadt Dülmen 2017

Stadt Dülmen (2017): Öffentliche Beschlussvorlage BA 185/2017.

StVO 2013

Straßenverkehrsordnung (2013)

Zukunftsnetz Mobilität NRW o.J.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (o.J.): Mobilität für Menschen. Chefsache Mobilitätsmanagement – ein entscheidender Zukunftsfaktor für Kommunen, Imagebroschüre. http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/znm_nrw-image_a4_web.pdf, Zugriff: 05.12.2017.

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	=	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
BMUB	=	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
CO ₂	=	Kohlenstoffdioxid
DTV	=	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an allen Tagen des Jahres (Montag bis Samstag) [Kfz/24h]
EAE	=	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen
EAHV	=	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen
EEA	=	European Energy Award
ERA	=	Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen
Kfz	=	Kraftfahrzeug
LCA	=	Life Cycle Analysis
Lkw	=	Lastkraftwagen
MiD	=	Mobilität in Deutschland
MIV	=	motorisierter Individualverkehr
M Uko	=	Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
NWL	=	Nahverkehr Westfalen-Lippe
NWSIB	=	nordrhein-westfälische Straßeninformationsbank
ÖPNV	=	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	=	öffentlicher Verkehr
RASt	=	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße
U(P)	=	Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (Verletzten oder Getöteten)
U(S)	=	Anzahl der Unfälle mit Sachschaden
U(SP)	=	Anzahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden
SVZ	=	Straßenverkehrszählungen
THG	=	Treibhausgas
TREMOD	=	Transport Emission Model
ZVM	=	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

in Zusammenarbeit mit



energielenker
Beratungs GmbH
AirportCenter II
Hüttruper Heide 90
48268 Greven

Erstellung eines Klimaschutzteil- konzepts „Nahmobilitätskonzept“ für die Stadt Dülmen

Anlagenband zum Schlussbericht

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Katja Engelen (BSV)

M. Sc. Derya Cekic (BSV)

Jenny Kamp M. Sc. (energielenker)

Aachen, im Februar 2018

N:\2017_17\170300_Dülmen Teilkonzept

Mobilität\Texte\Berichte\Schlussbericht\170300_Dülmen_Anlagenband_final.docx

Inhaltsverzeichnis

A1	Bestandsaufnahme und -bewertung	5
A2	Handlungskonzept	26
A3	Maßnahmensteckbriefe	36

Abbildungsverzeichnis

Bild A 1:	Untersuchungsnetz Nahmobilität (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	5
Bild A 2:	Velorouten in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de ; Routen: Stadt Dülmen 2010)	6
Bild A 3:	Radverkehrsnetz NRW und touristisches Radverkehrsnetz Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0); www.tim-online.nrw.de , Radverkehrsnetz NRW o.J.; Touristisches Radverkehrsnetz: Dülmen Marketing e.V. 2012/2013)	7
Bild A 4:	Wegweisung Rad Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	8
Bild A 5:	Straßenräumliche Verträglichkeit Fußgängerlängsverkehr	9
Bild A 6:	Straßenräumliche Verträglichkeit Überquerbarkeit	10
Bild A 7:	Straßenräumliche Verträglichkeit Radverkehr	11
Bild A 8:	Straßenräumliche Verträglichkeit Gesamtbewertung	12
Bild A 9:	Fahrradparken Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	13
Bild A 10:	E-Bike Ladestationen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de ; Standorte: Stadt Dülmen 2015)	14
Bild A 11:	Klassifiziertes Straßennetz in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	15
Bild A 12:	Zulässige Geschwindigkeiten in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	16
Bild A 13:	Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	17
Bild A 14:	Parkraumangebot August 2017 (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	18
Bild A 15:	Parkraumauslastung 06:00-08:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	19
Bild A 16:	Parkraumauslastung 10:00-12:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	20
Bild A 17:	Parkraumauslastung 16:00-18:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	21
Bild A 18:	Parkraumauslastung 20:00-22:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	22
Bild A 19:	Elektroauto Ladestationen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	23

Bild A 20: Wegweisung Kfz-Parkraumangebot (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	24
Bild A 21: Zufahrtsbeschränkungen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	25
Bild A 22: Konzeptvorschlag zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	26
Bild A 23: Vorgeschlagenes – aber für nicht sinnvoll erachtetes – Einbahnstraßensystem im Bereich der Ring- und Wallstraßen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	27
Bild A 24: Mängelplan Fußverkehr	28
Bild A 25: Handlungskonzept hinsichtlich Fußverkehr	29
Bild A 26: Erweiterung Fußgängerzone (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	30
Bild A 27: Sitz- und Spielmöglichkeiten (Bestand) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)	31
Bild A 28: Velorouten mit ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereichen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)	32
Bild A 29: Mängelplan Radverkehr	33
Bild A 30: Handlungskonzept hinsichtlich Radverkehrsführung	34
Bild A 31: Handlungskonzept Fahrradstraßen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)	35

A1 Bestandsaufnahme und -bewertung

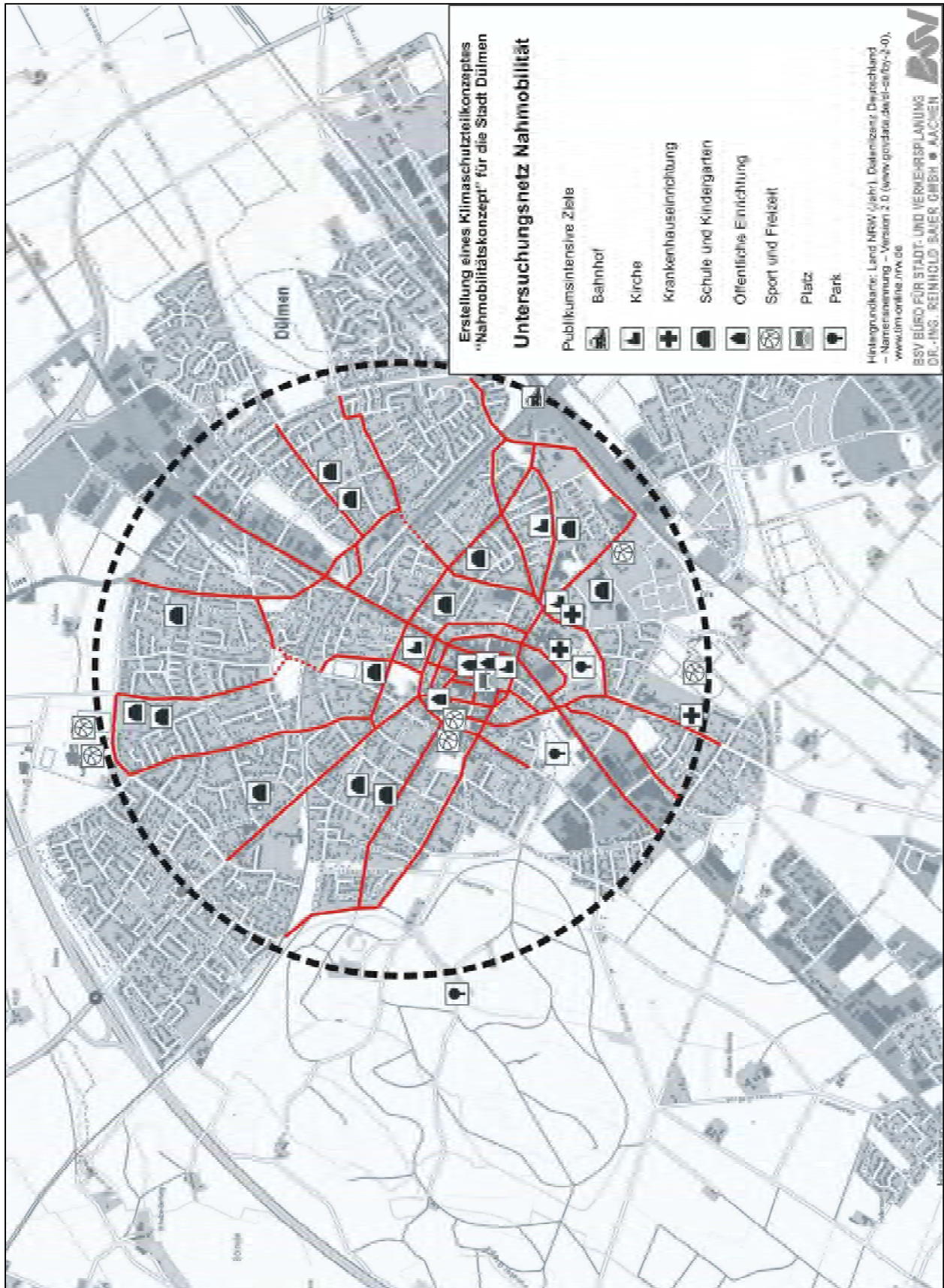


Bild A 1: Untersuchungsnetz Nahmobilität (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

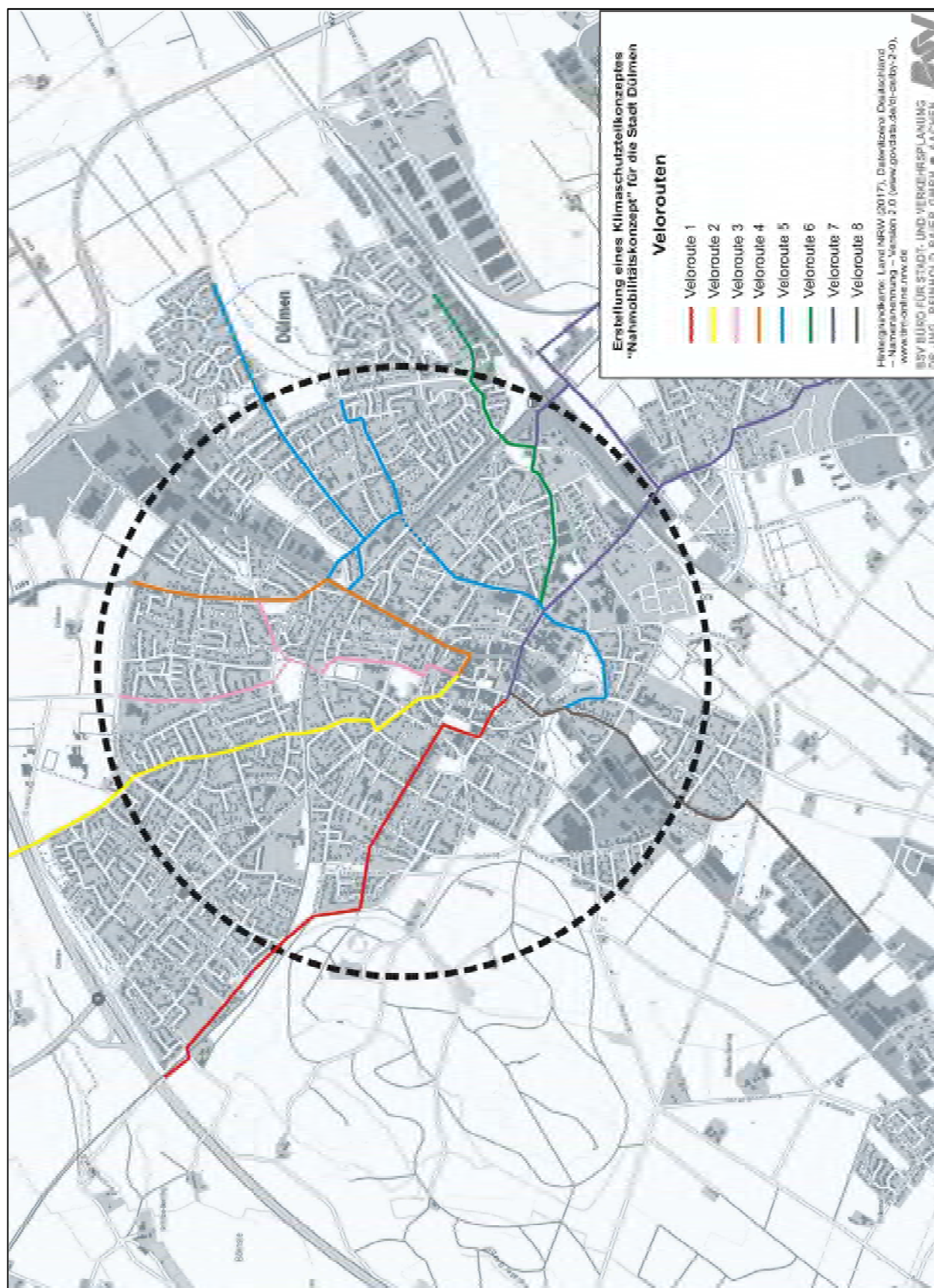


Bild A 2: Velorouten in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)

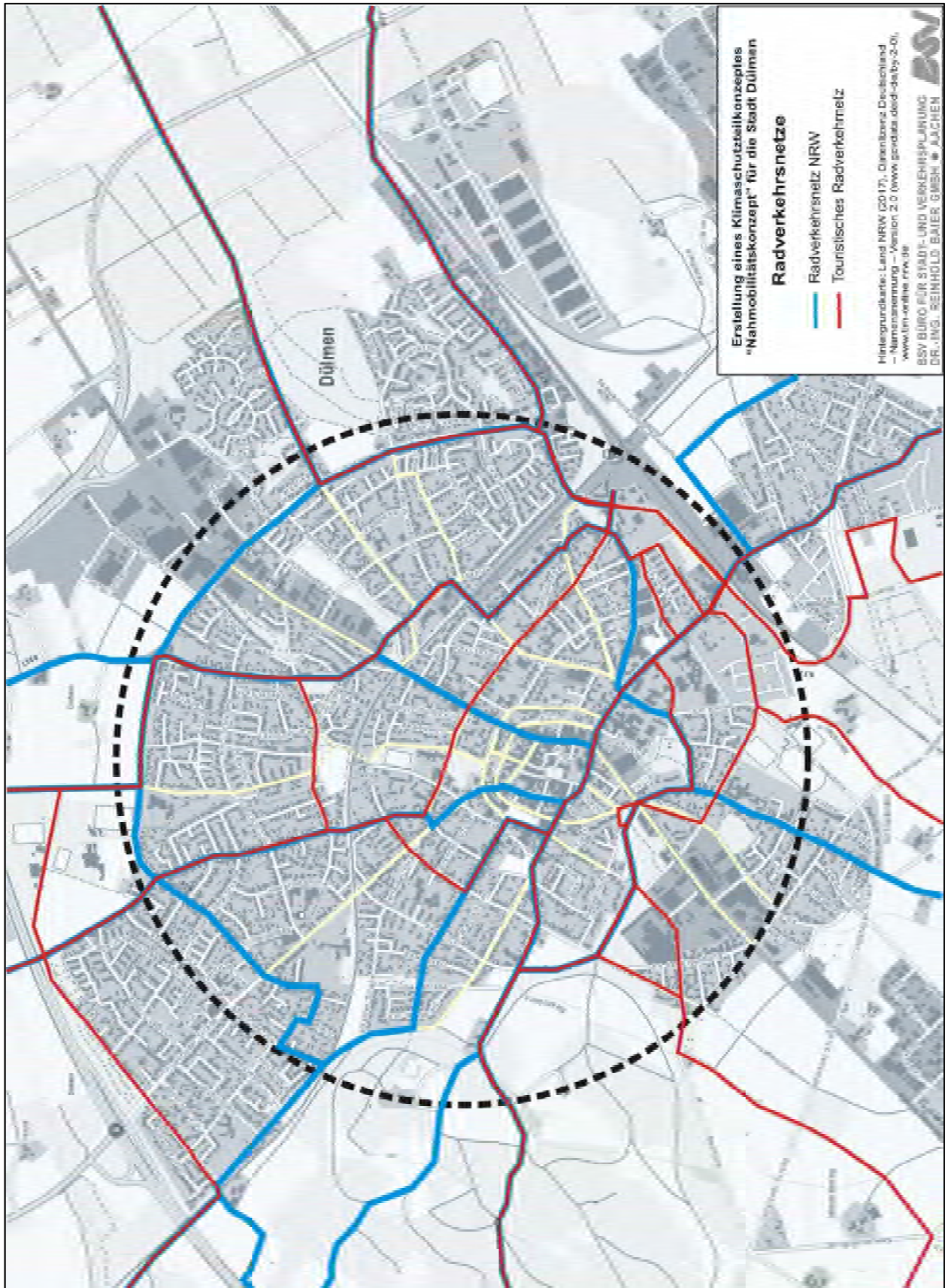


Bild A 3: Radverkehrsnetz NRW und touristisches Radverkehrsnetz Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0); www.tim-online.nrw.de; Radverkehrsnetz NRW o.J.; Touristisches Radverkehrsnetz: Dülmen Marketing e.V. 2012/2013)

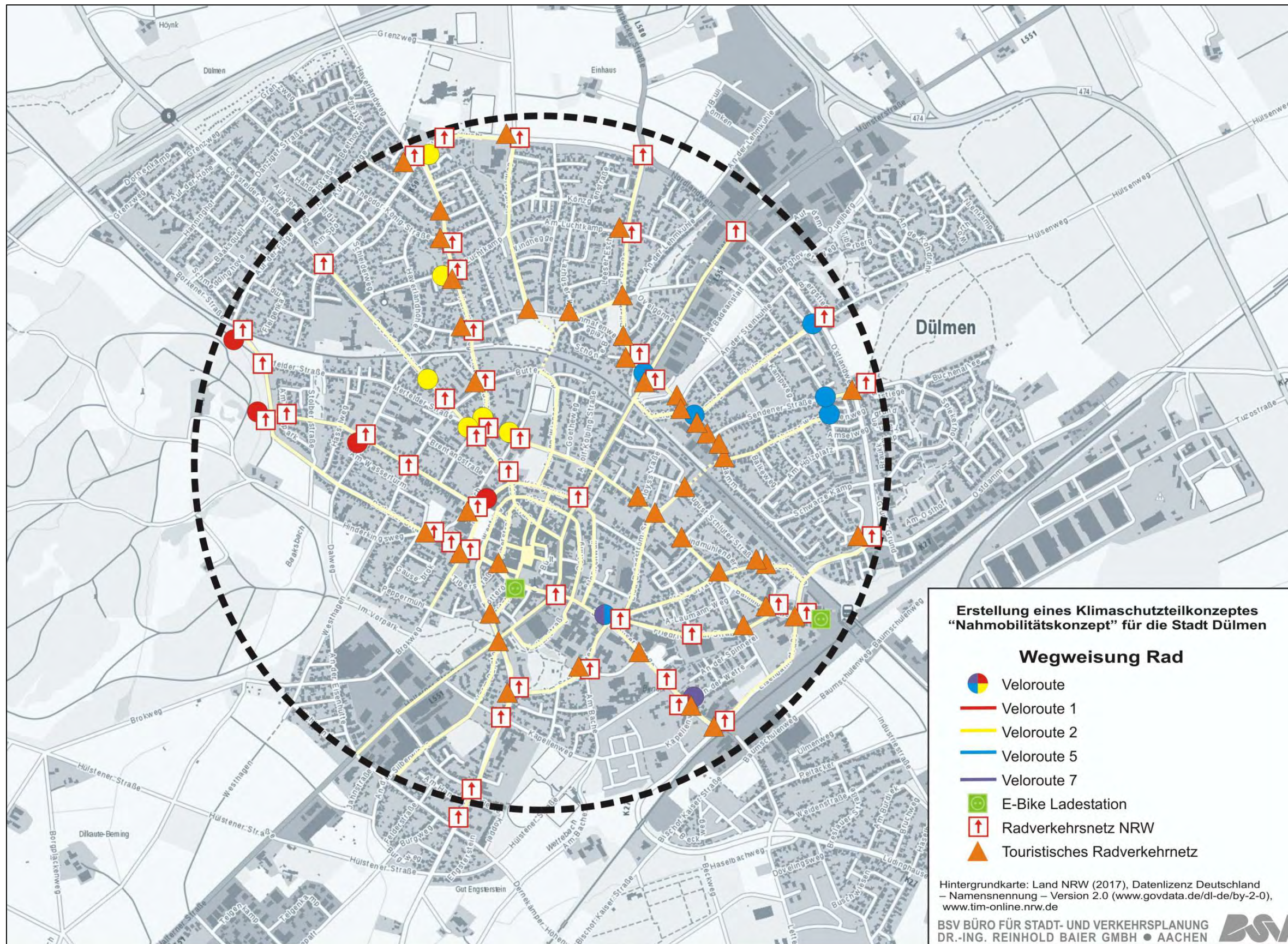


Bild A 4: Wegweisung Rad Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

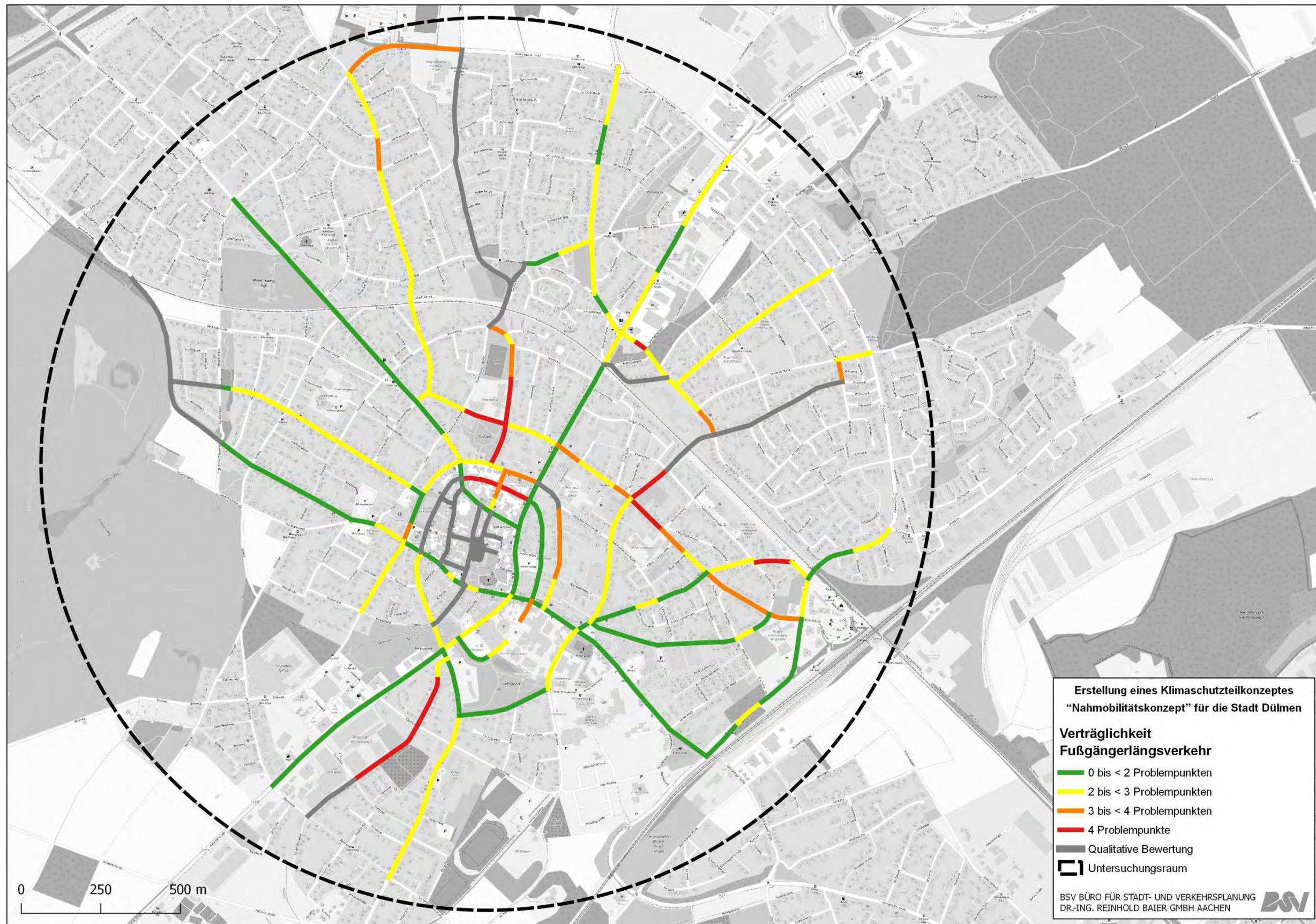


Bild A 5: Straßenräumliche Verträglichkeit Fußgängerlängsverkehr

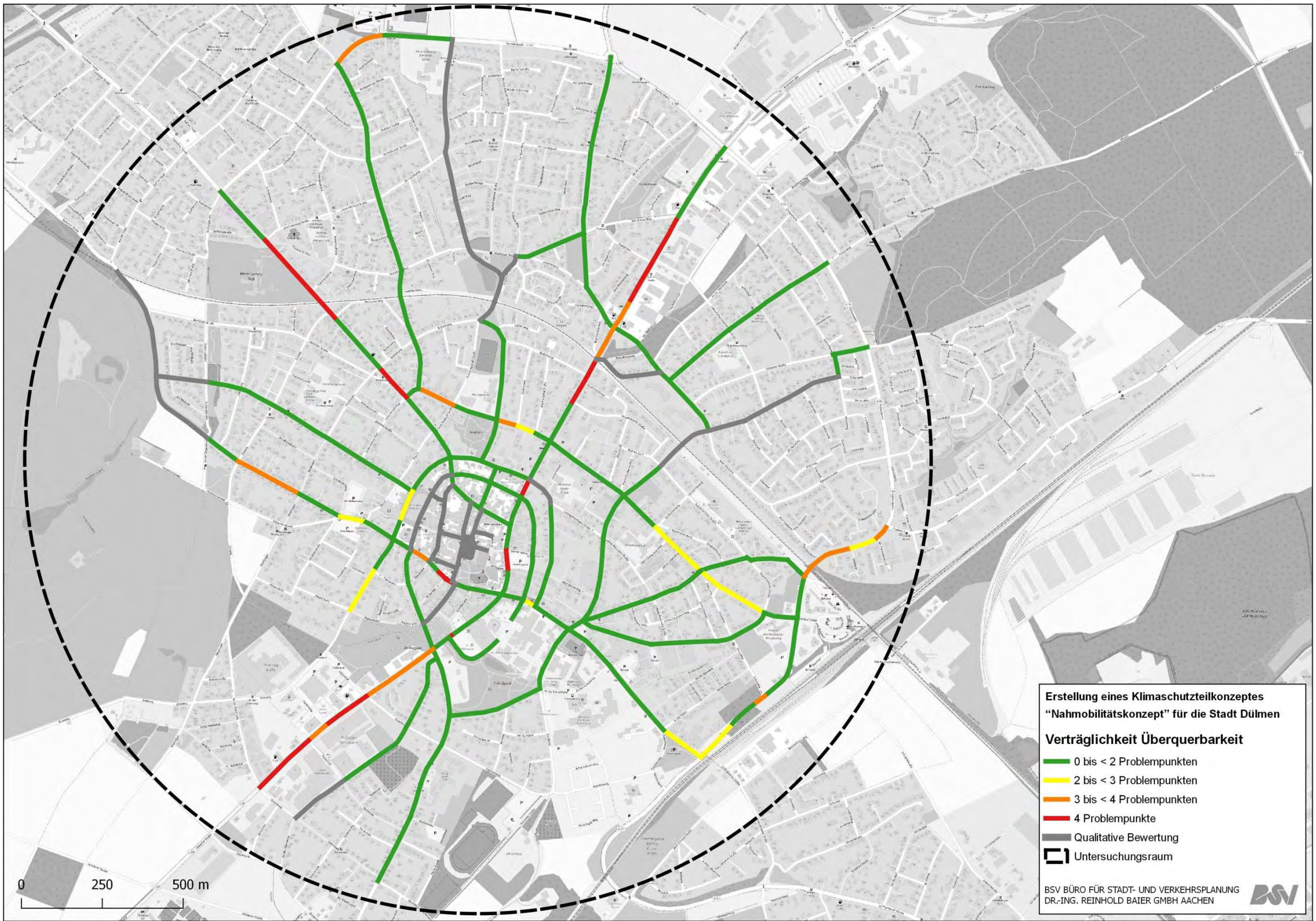


Bild A 6: Straßenräumliche Verträglichkeit Überquerbarkeit

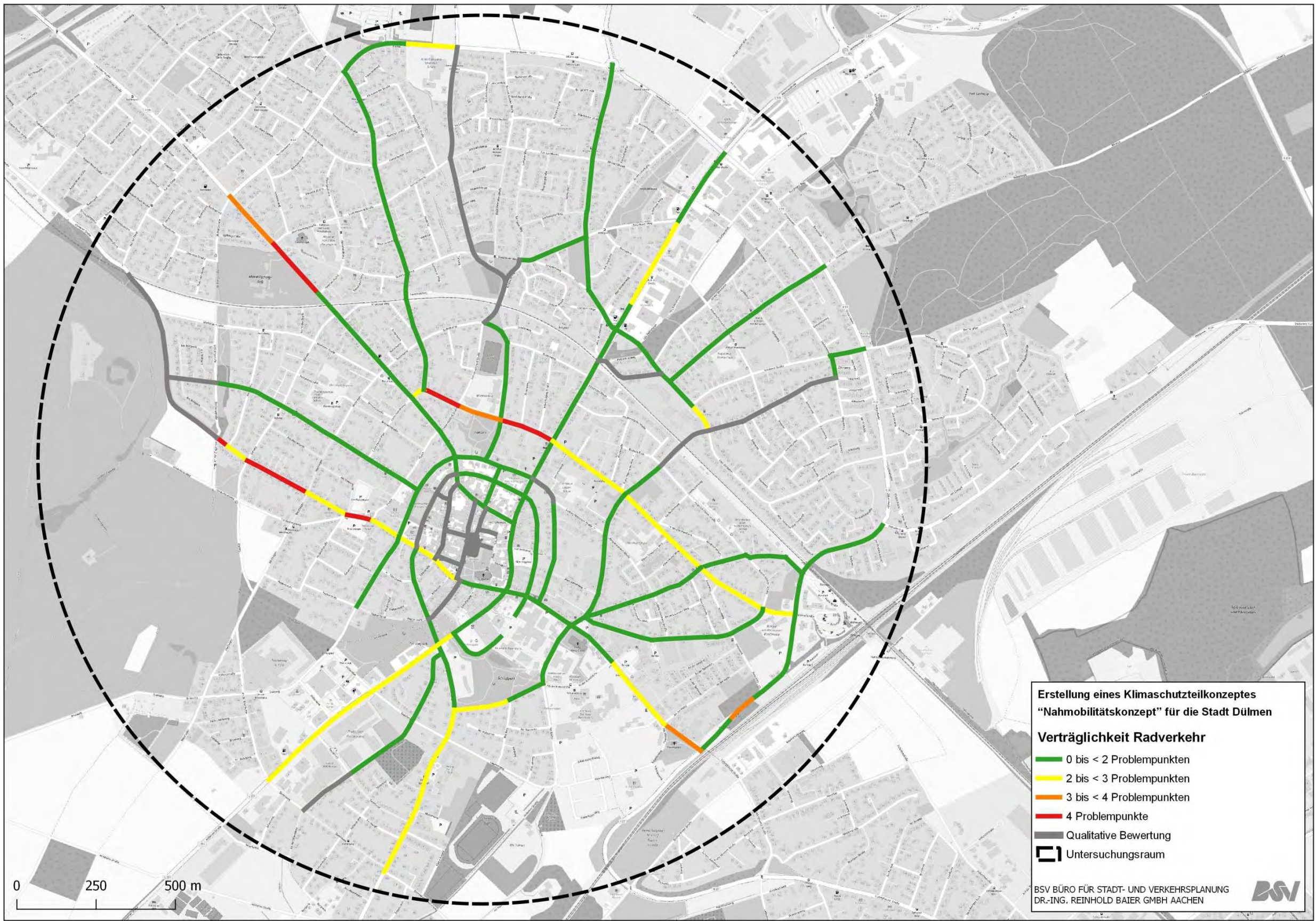


Bild A 7: Straßenräumliche Verträglichkeit Radverkehr

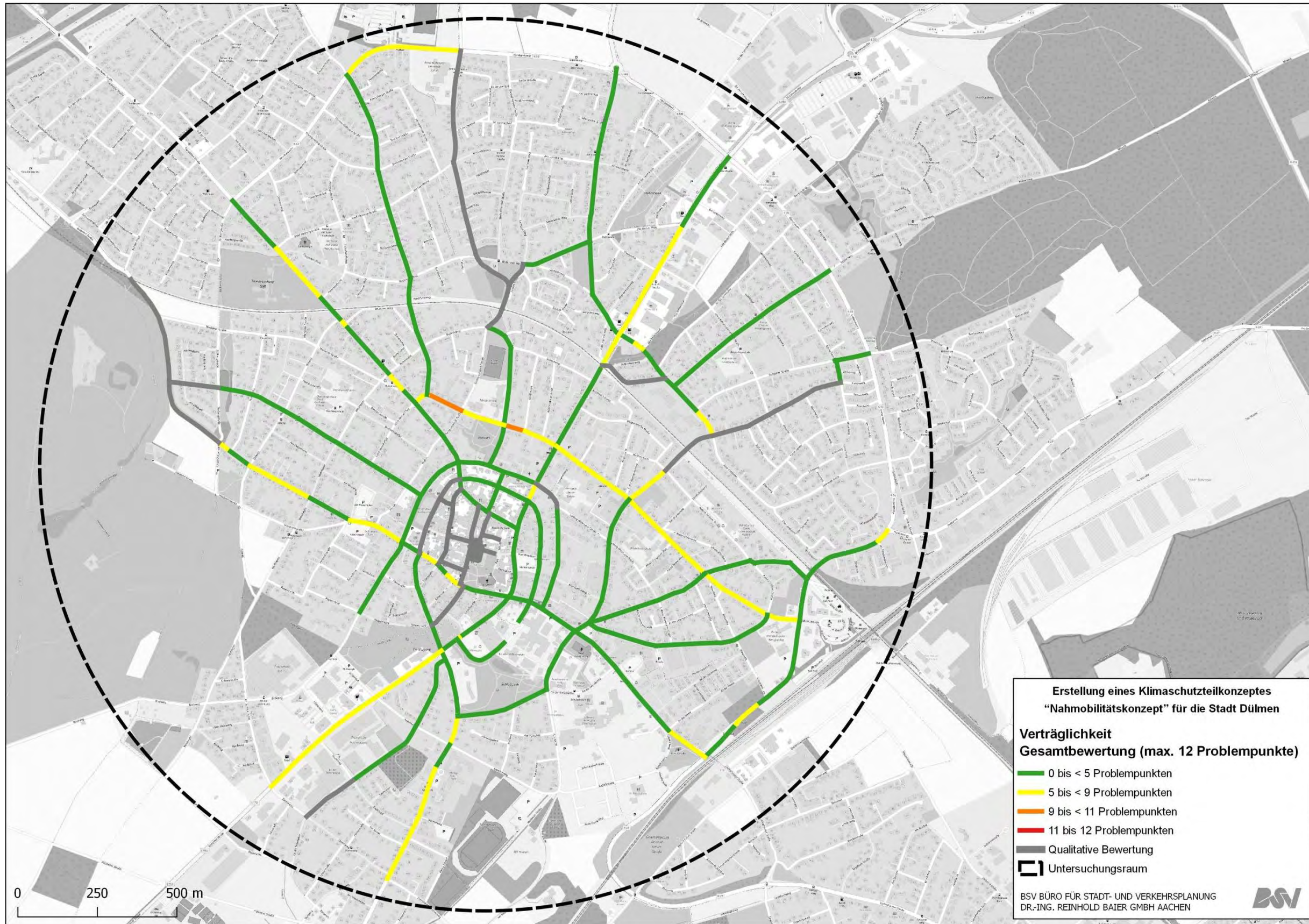


Bild A 8: Straßenräumliche Verträglichkeit Gesamtbewertung

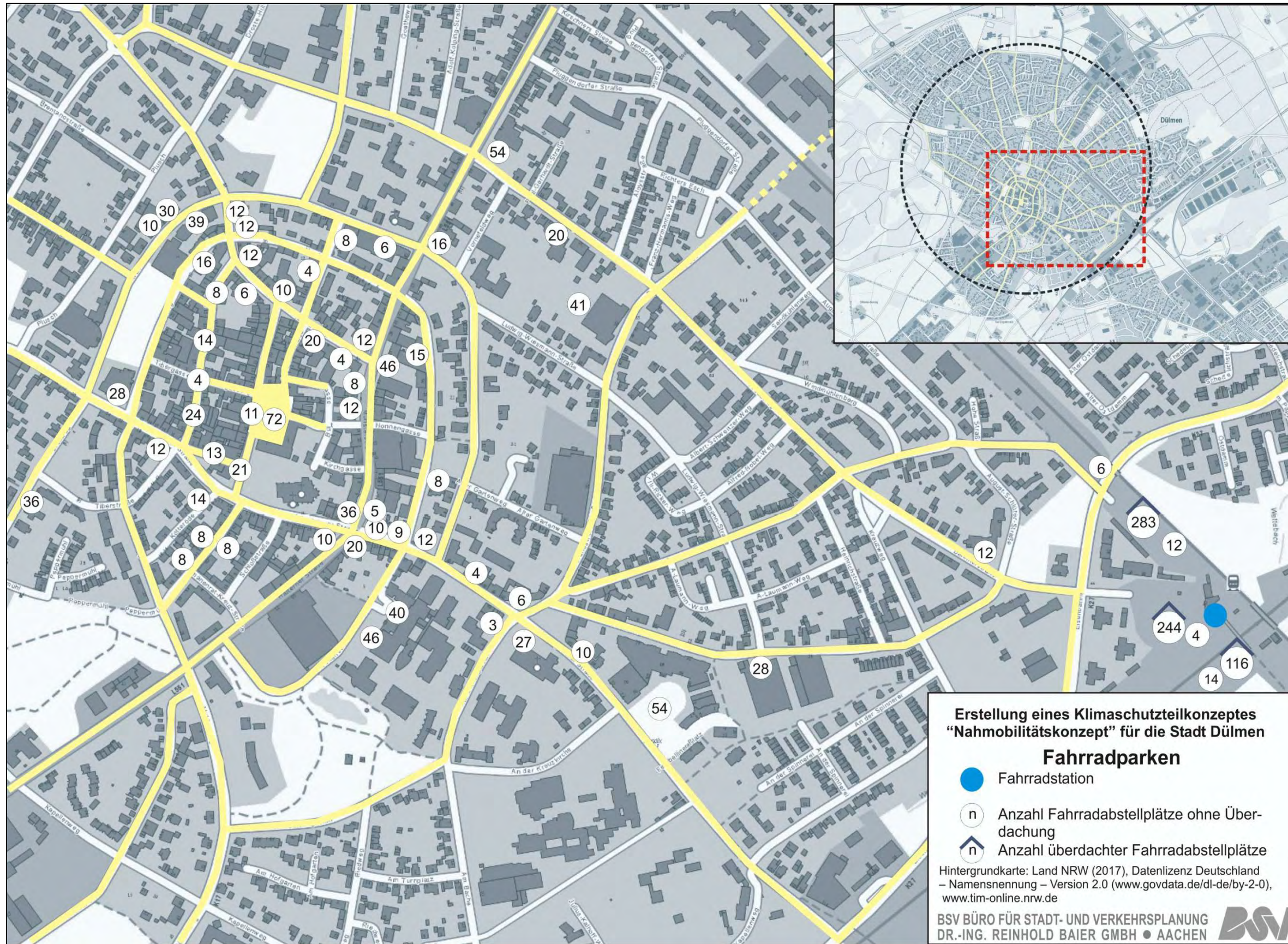


Bild A 9: Fahrradparken Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)



Bild A 10: E-Bike Ladestationen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Standorte: Stadt Dülmen 2015)

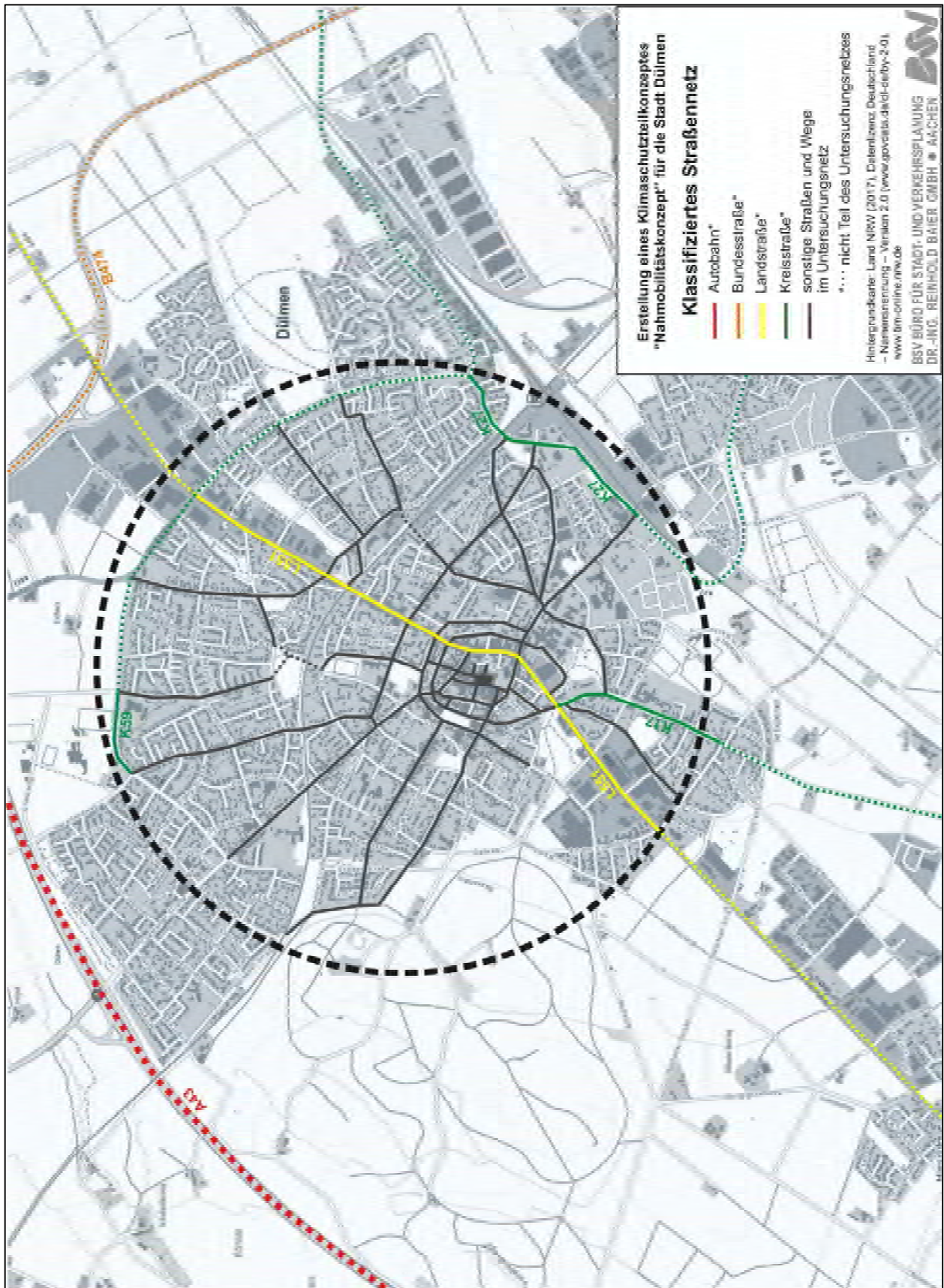


Bild A 11: Klassifiziertes Straßennetz in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

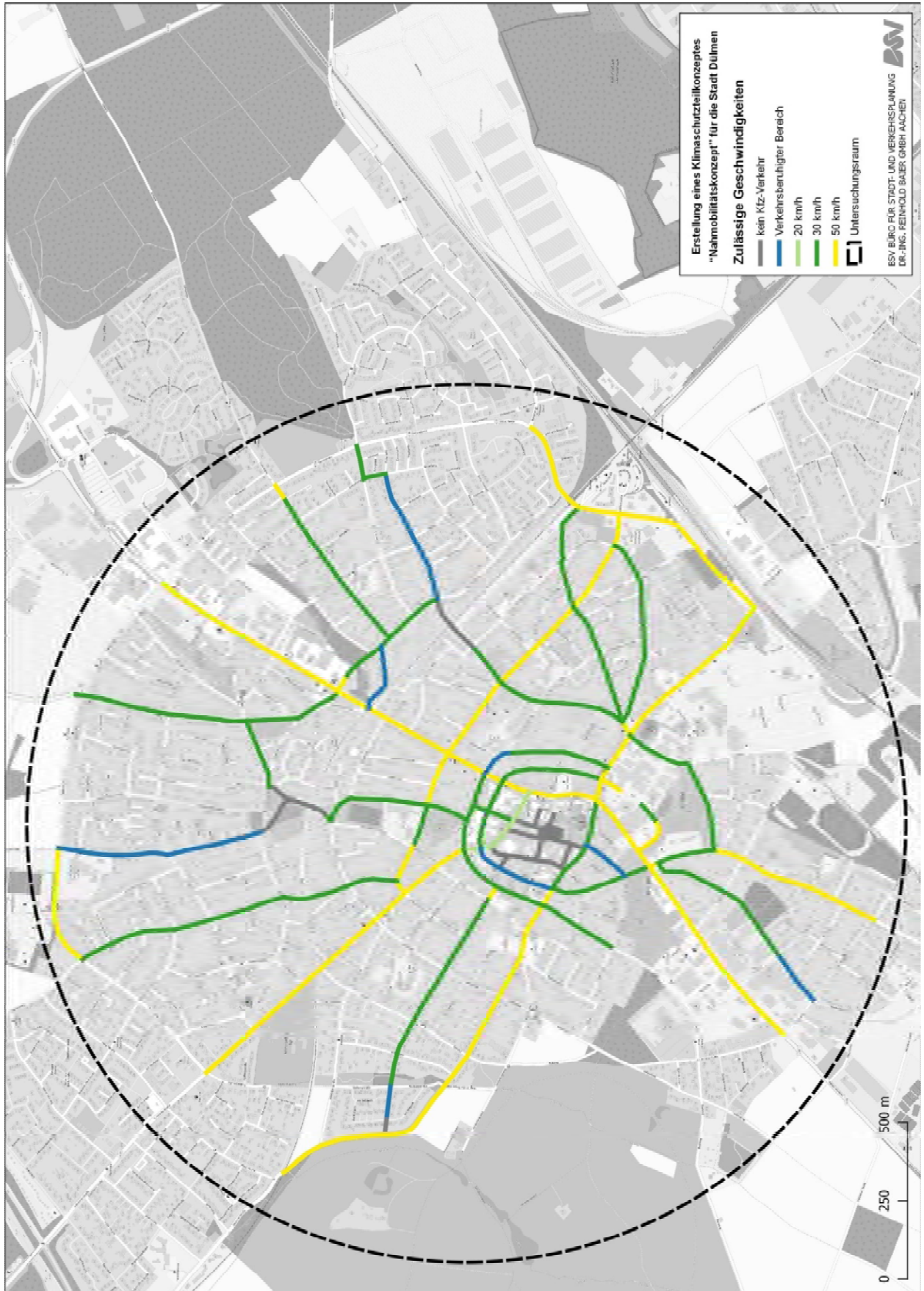


Bild A 12: Zulässige Geschwindigkeiten in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

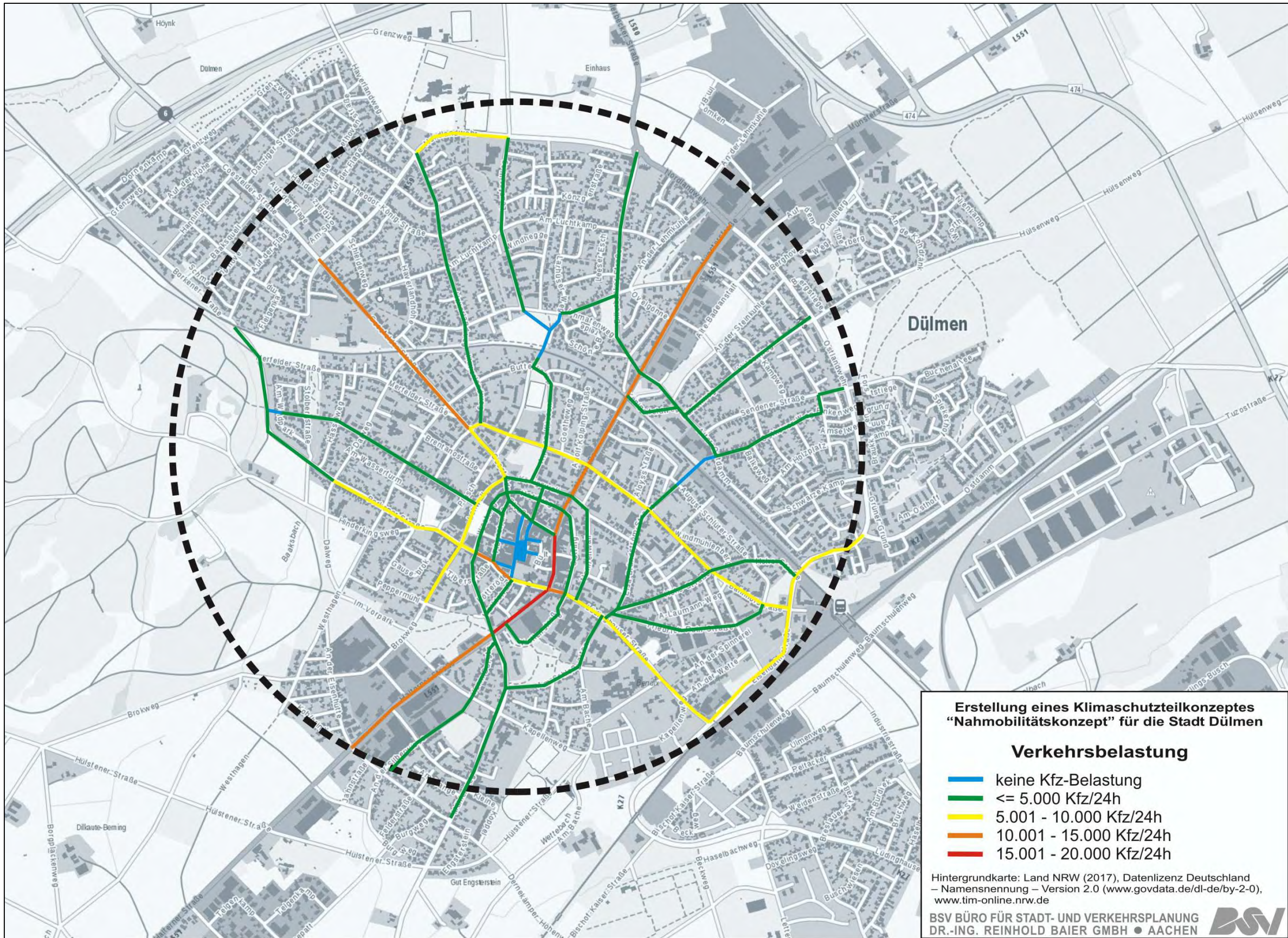


Bild A 13: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

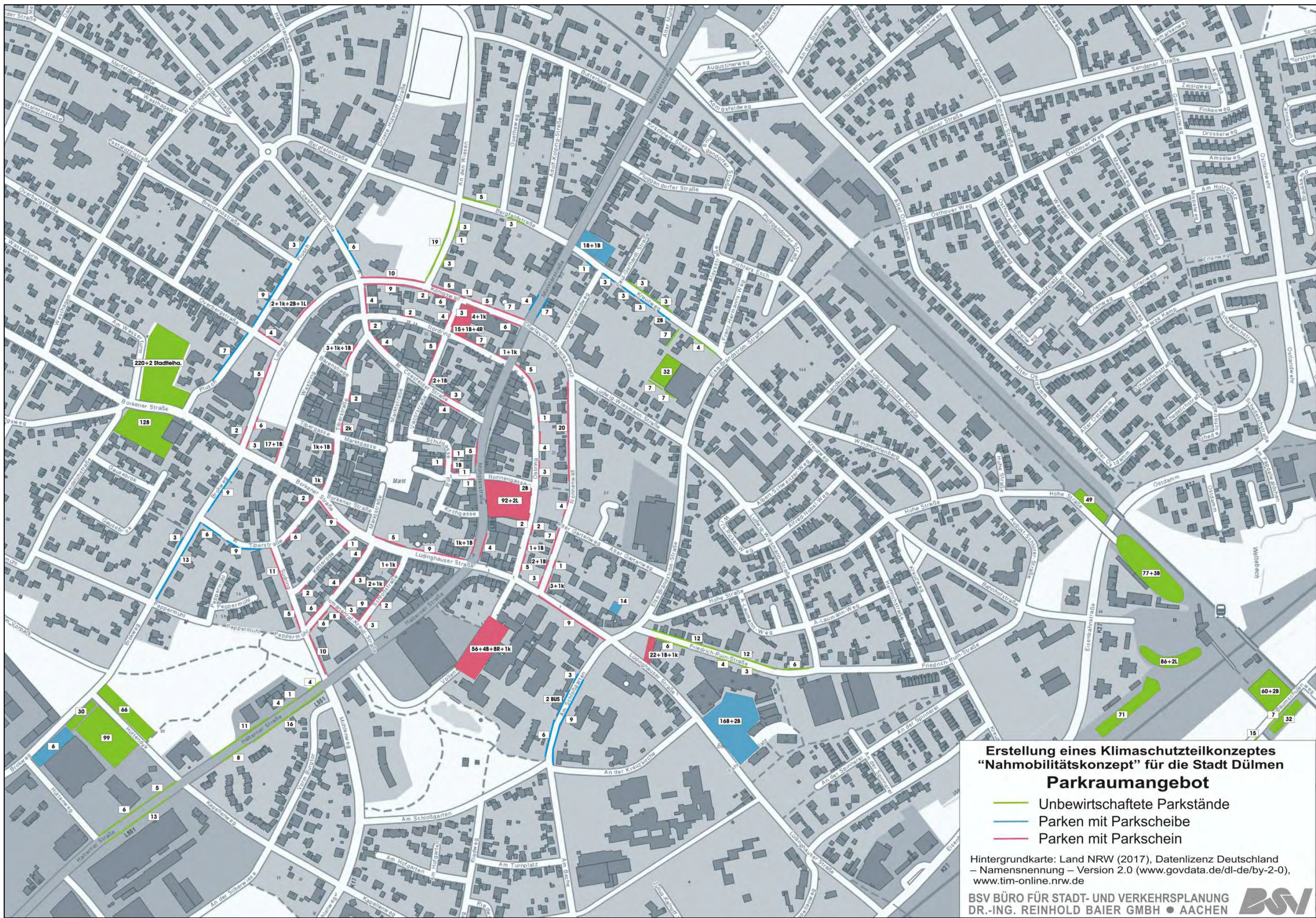


Bild A 14: Parkraumangebot August 2017 (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

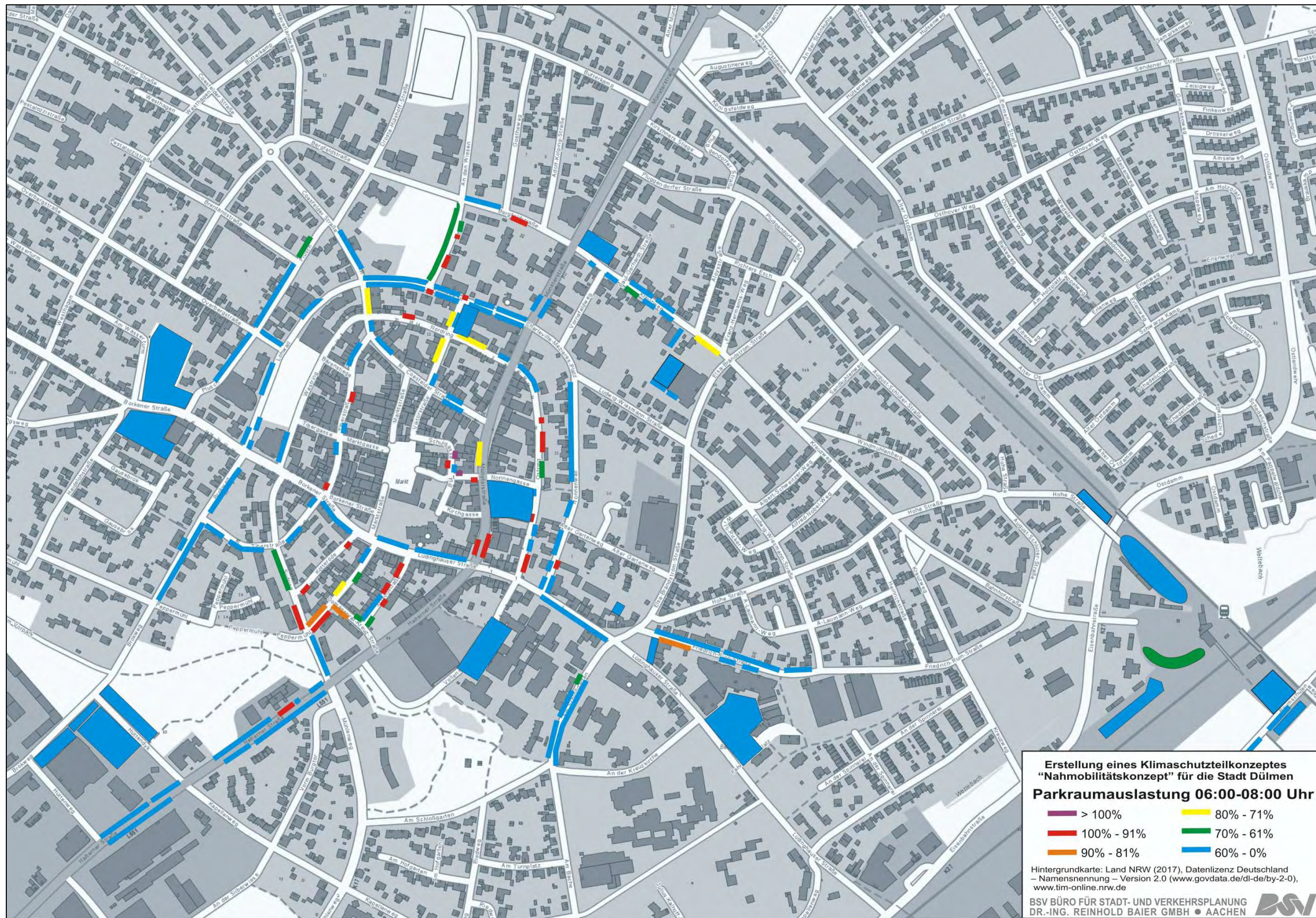


Bild A 15: Parkraumauslastung 06:00-08:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

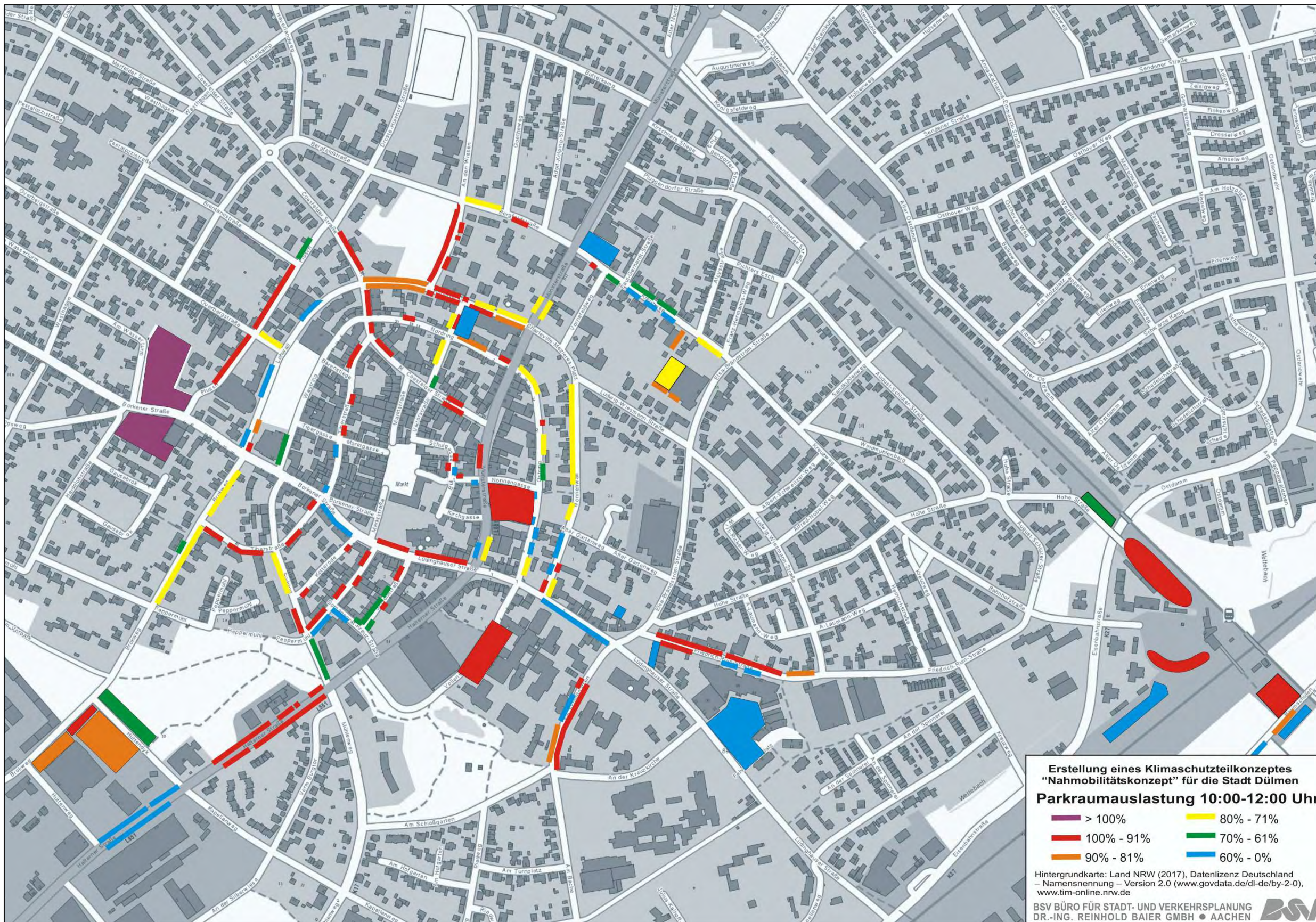


Bild A 16: Parkraumauslastung 10:00-12:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

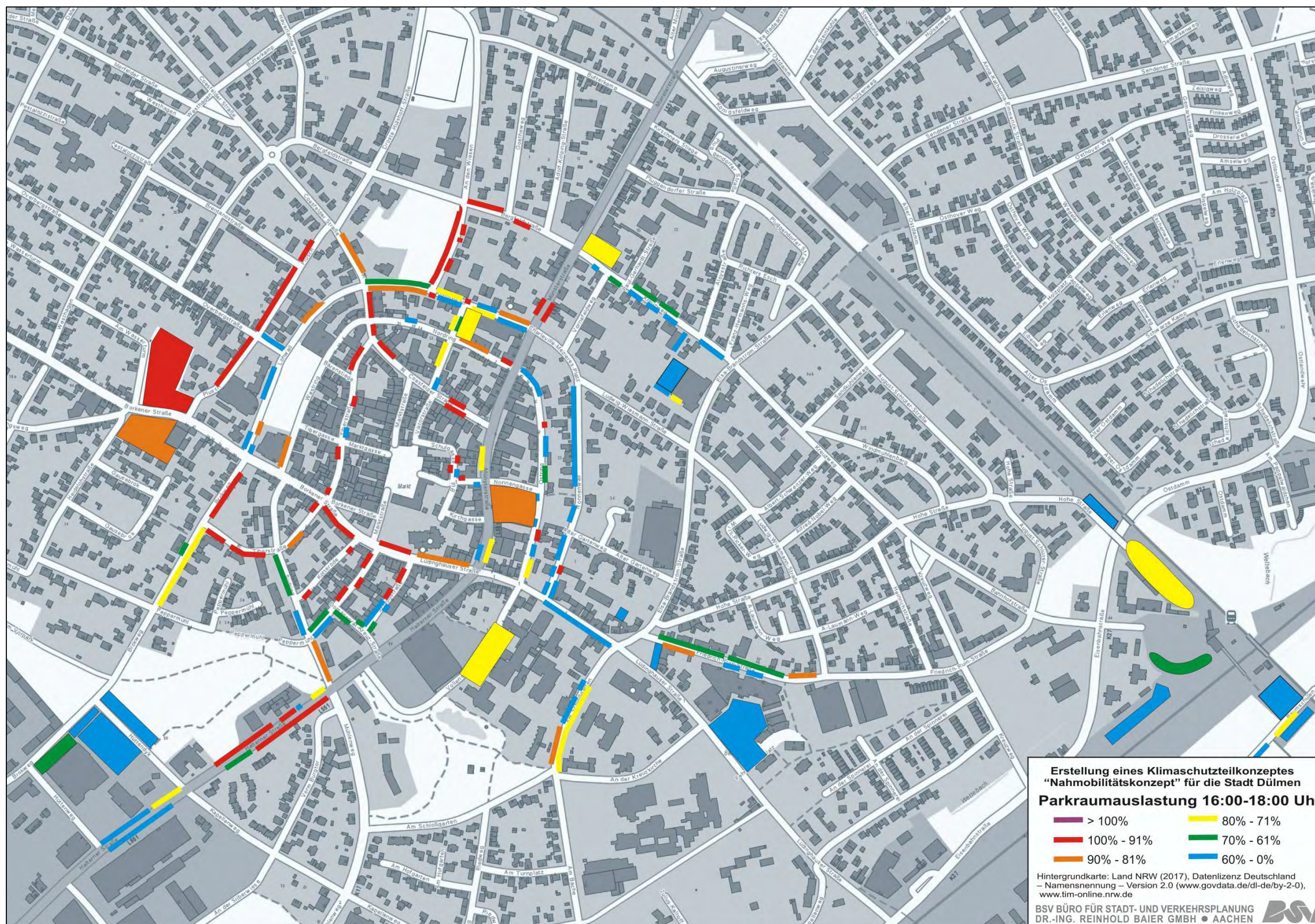


Bild A 17: Parkraumauslastung 16:00-18:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

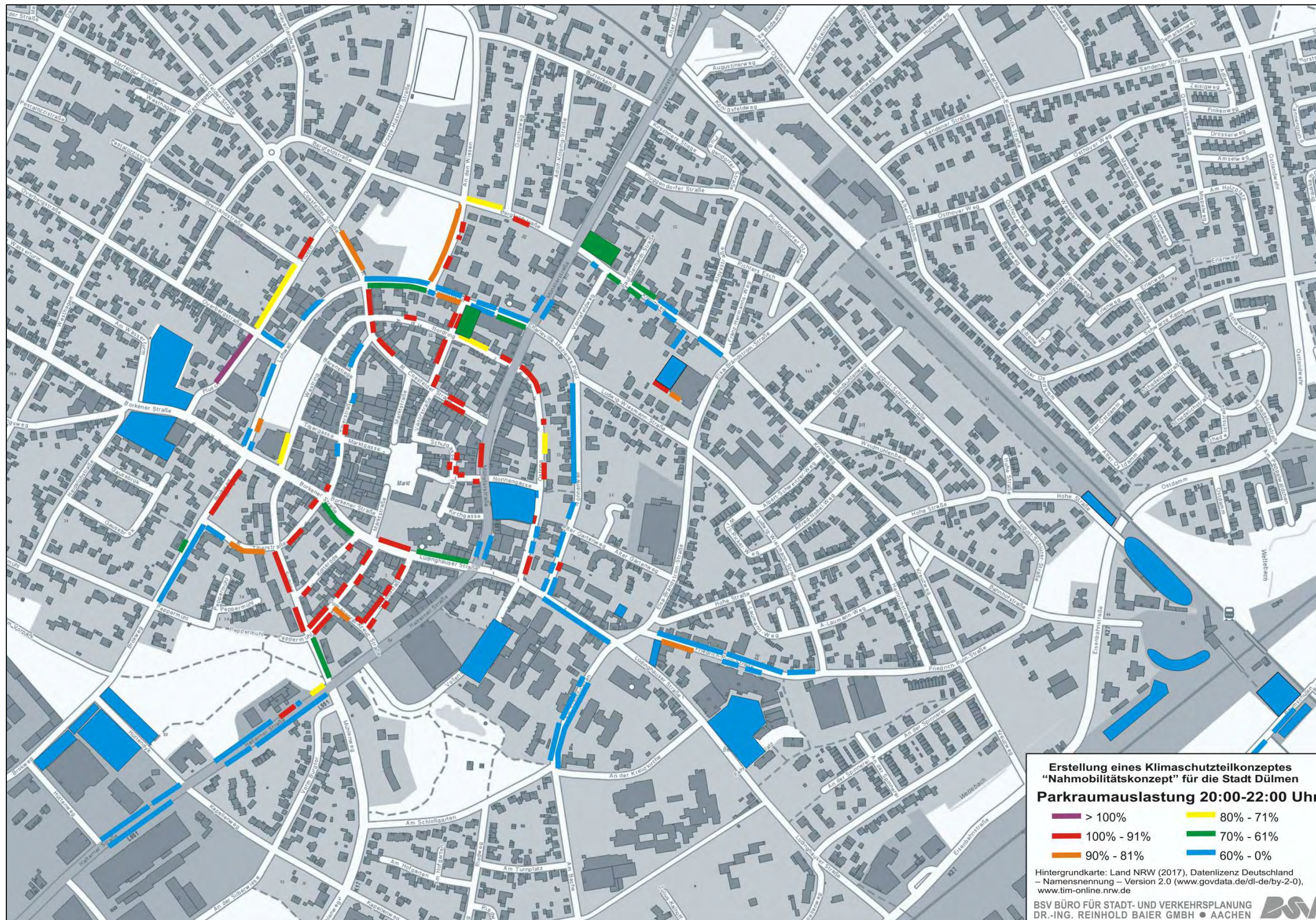


Bild A 18: Parkraumauslastung 20:00-22:00 Uhr (Belegungszählung 14.09.2017) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)



Bild A 19: Elektroauto Ladestationen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

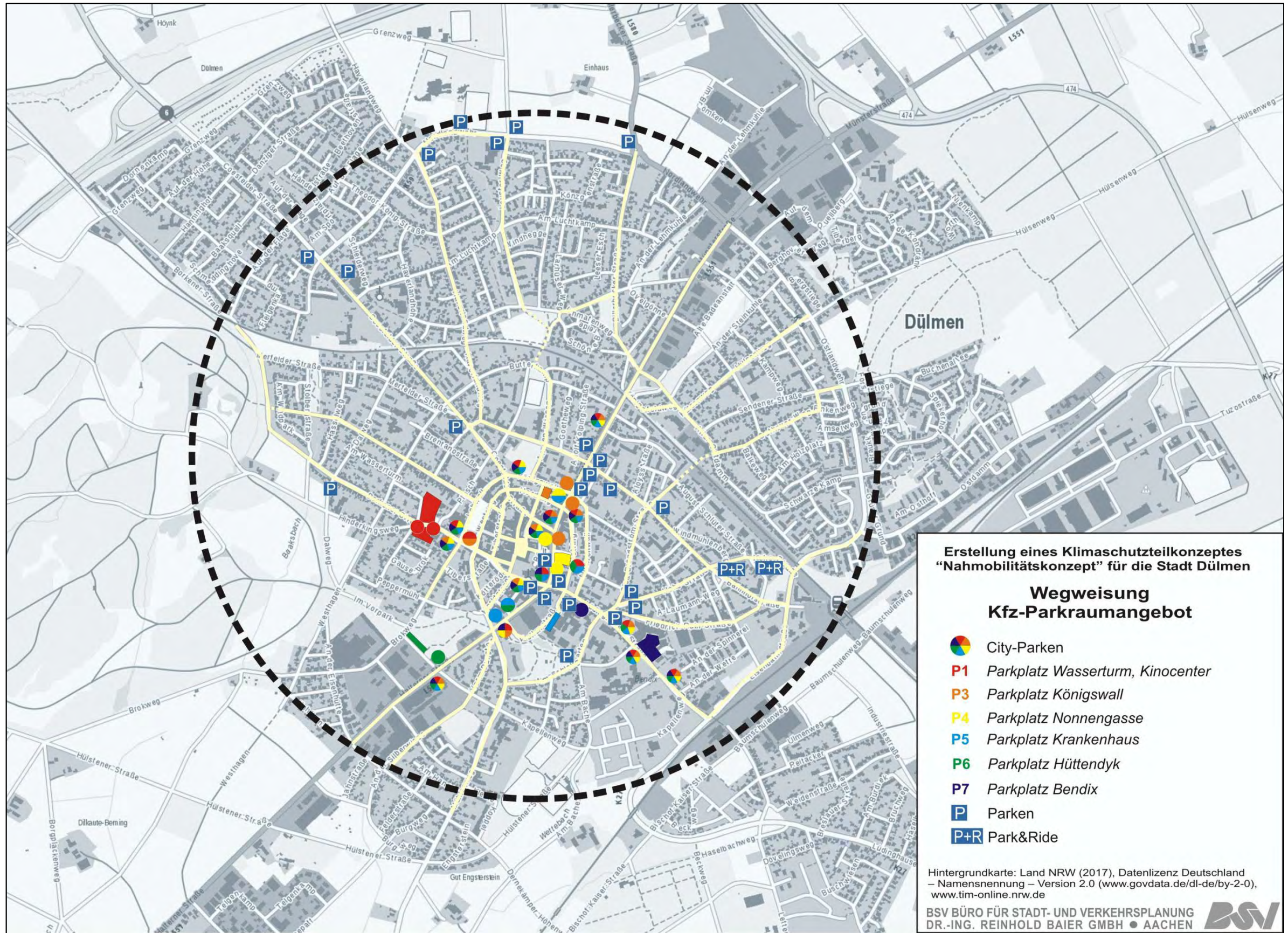


Bild A 20: Wegweisung Kfz-Parkraumangebot (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

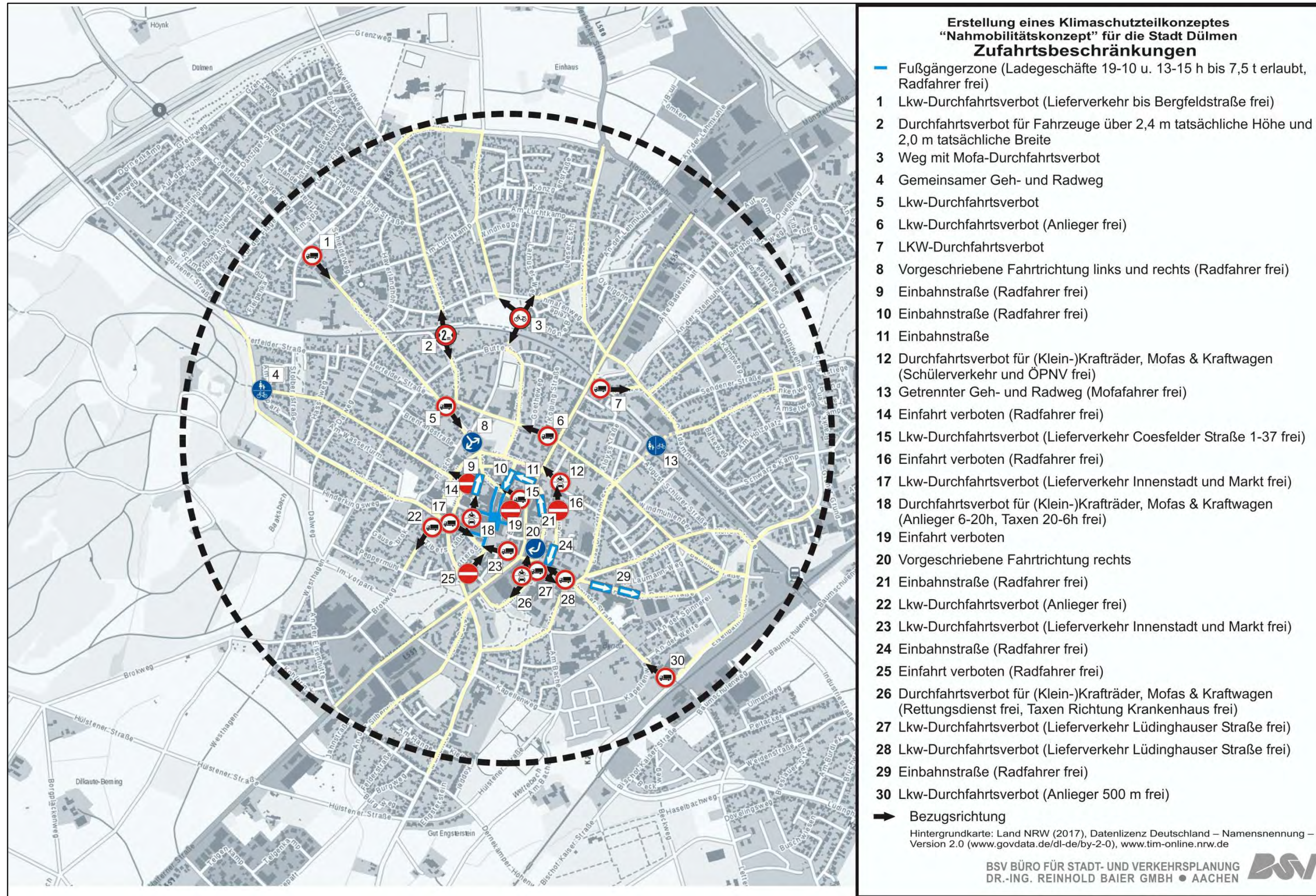


Bild A 21: Zufahrtsbeschränkungen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

A2 Handlungskonzept

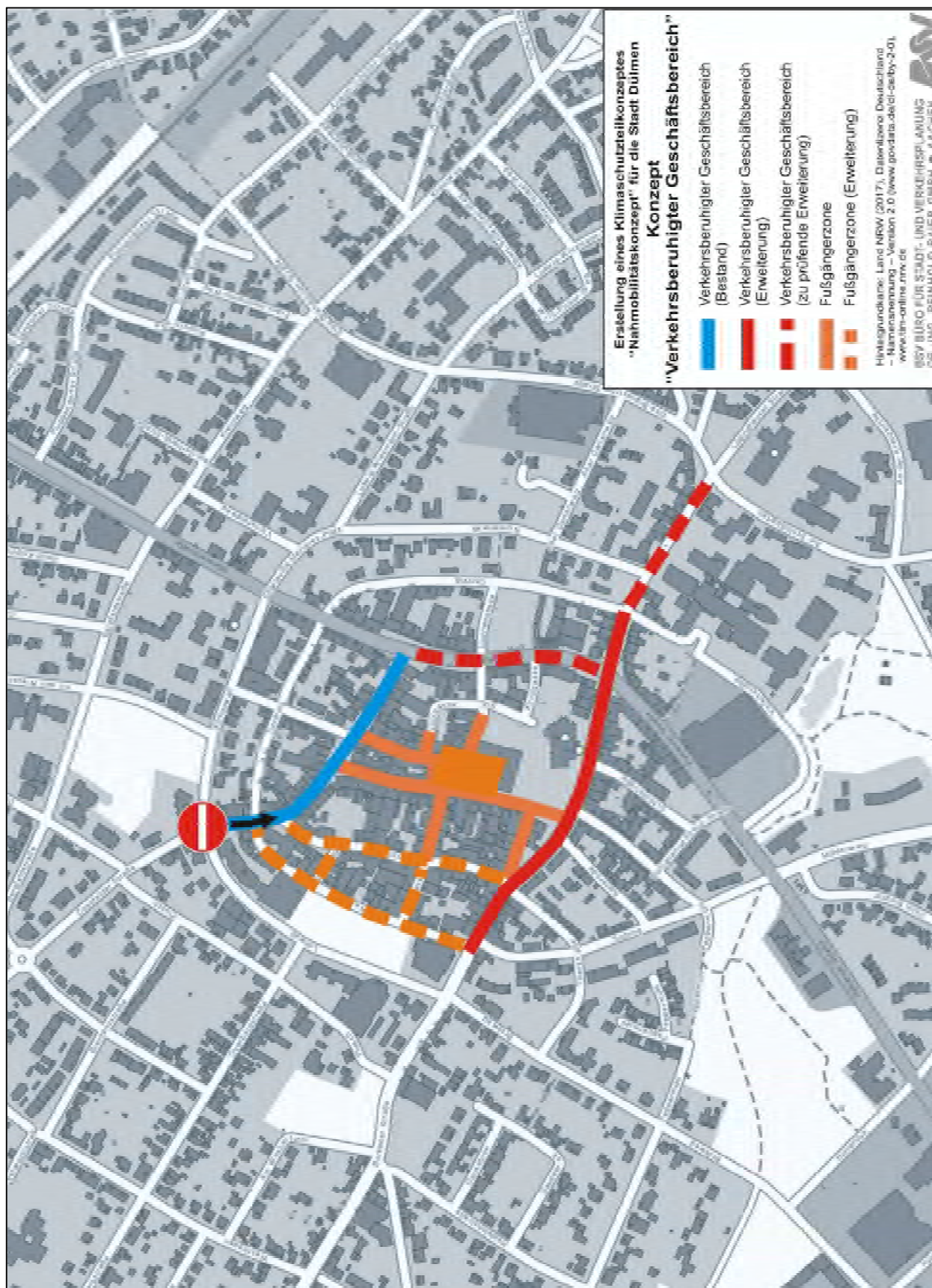


Bild A 22: Konzeptvorschlag zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Dülmen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

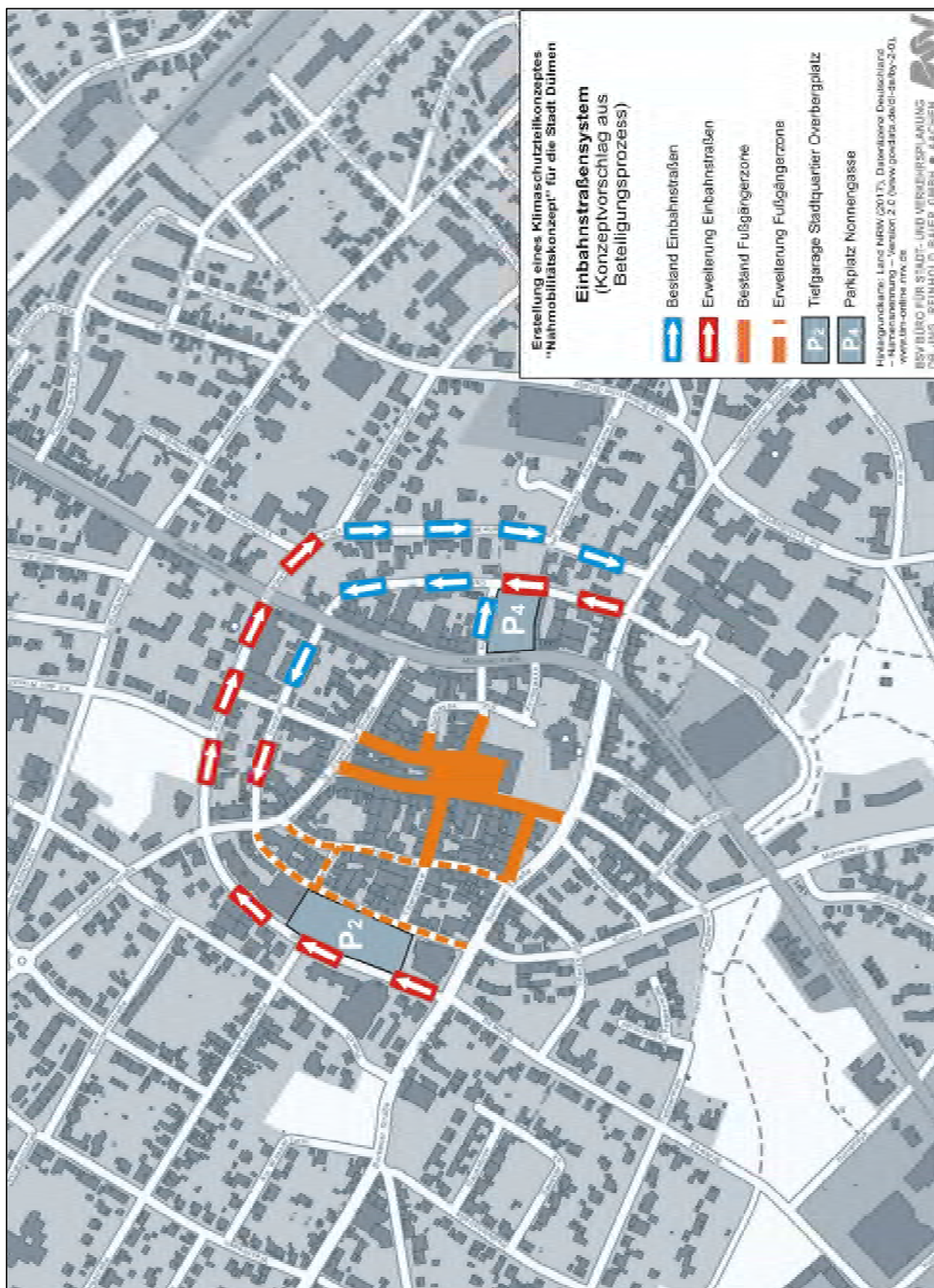


Bild A 23: Vorgeschlagenes – aber für nicht sinnvoll erachtetes – Einbahnstraßensystem im Bereich der Ring- und Wallstraßen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

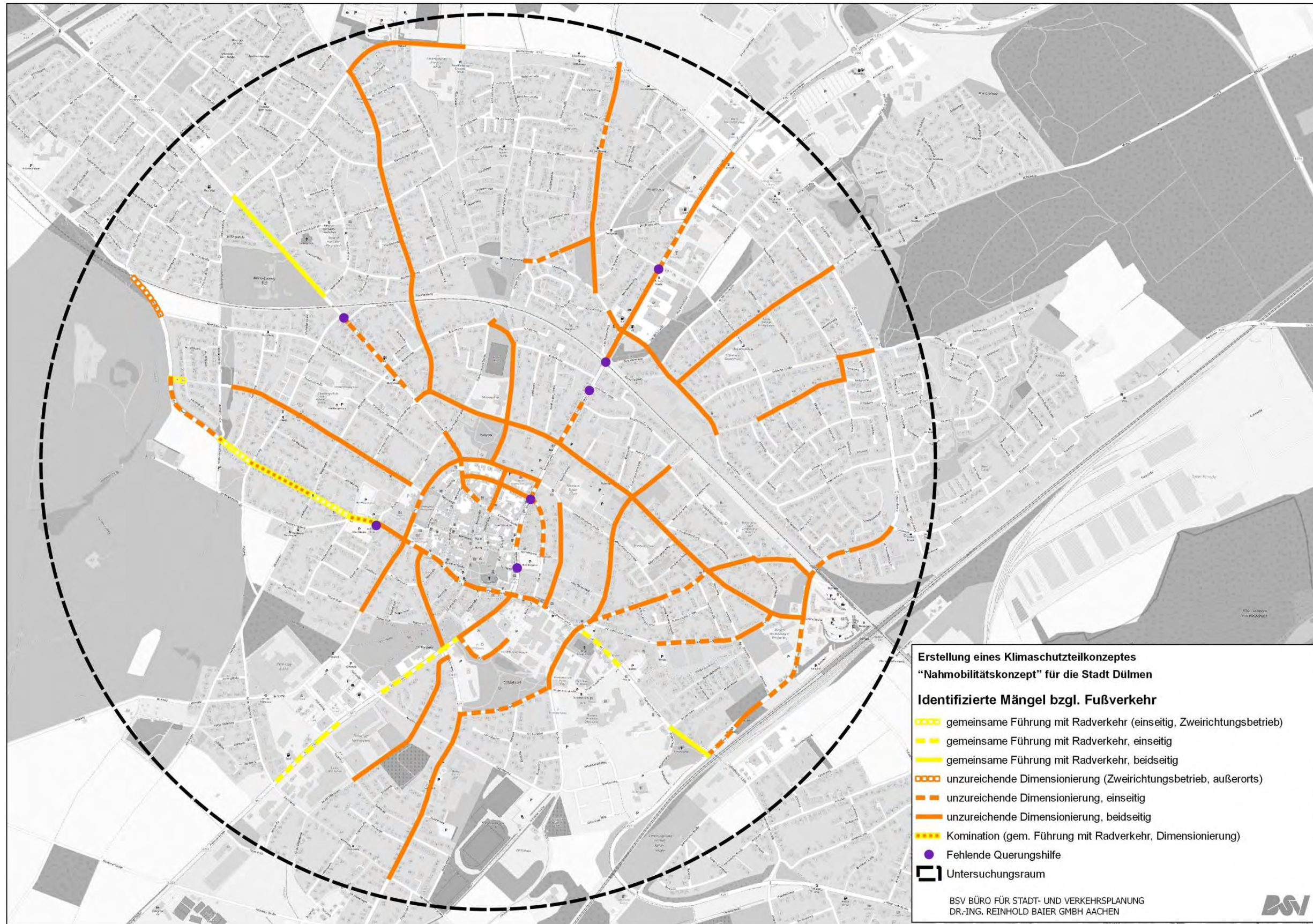


Bild A 24: Mängelplan Fußverkehr

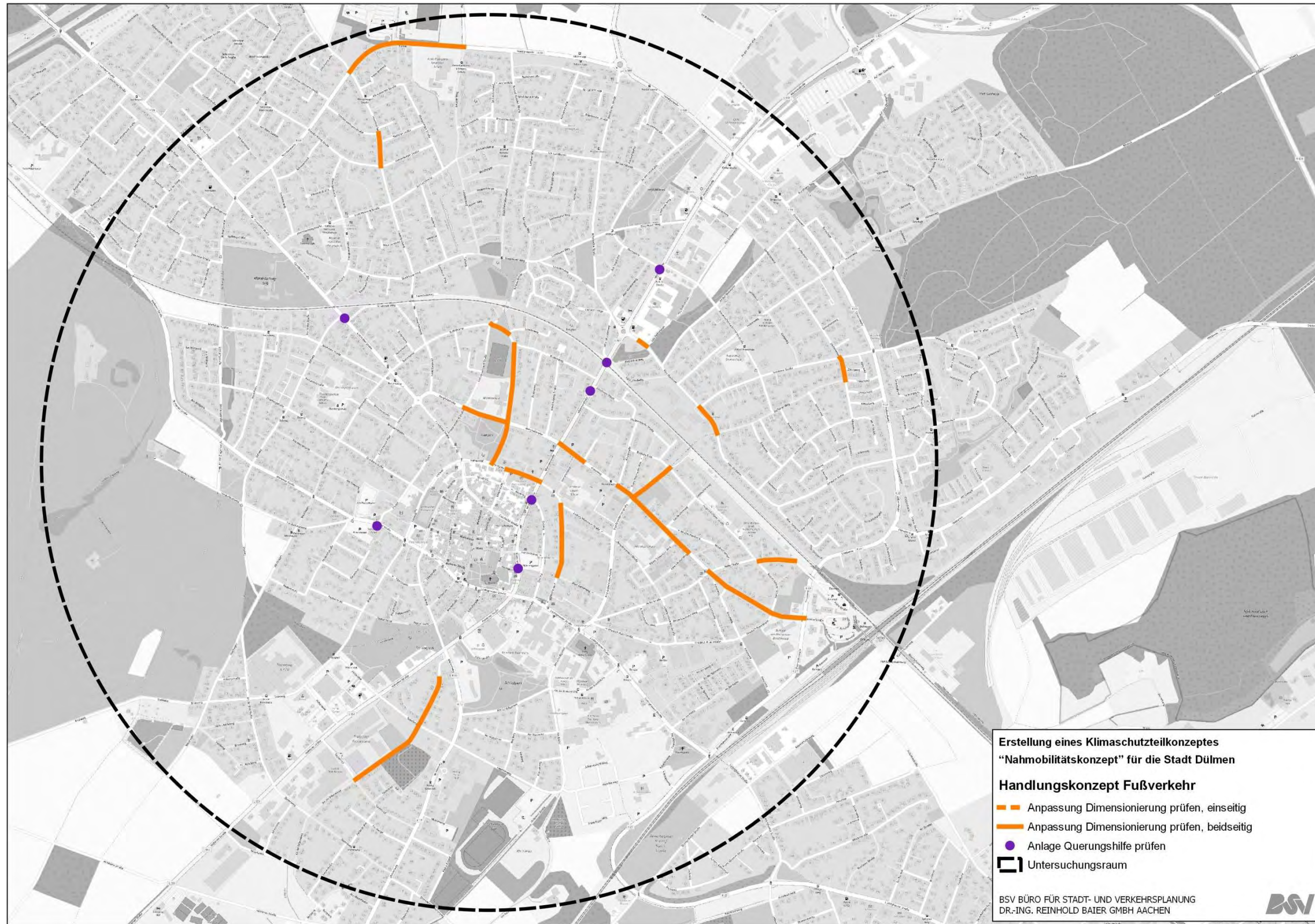


Bild A 25: Handlungskonzept hinsichtlich Fußverkehr

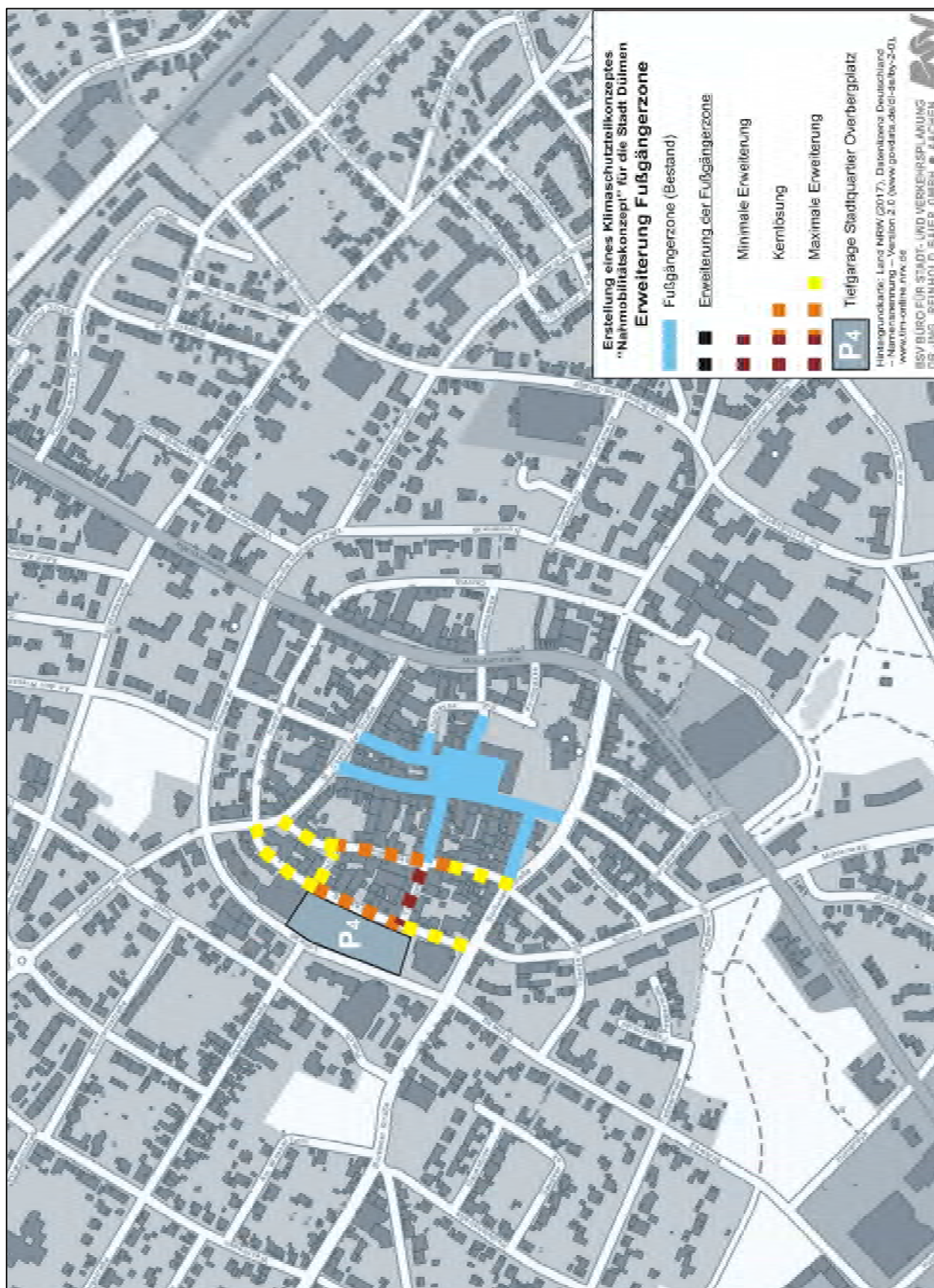


Bild A 26: Erweiterung Fußgängerzone (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

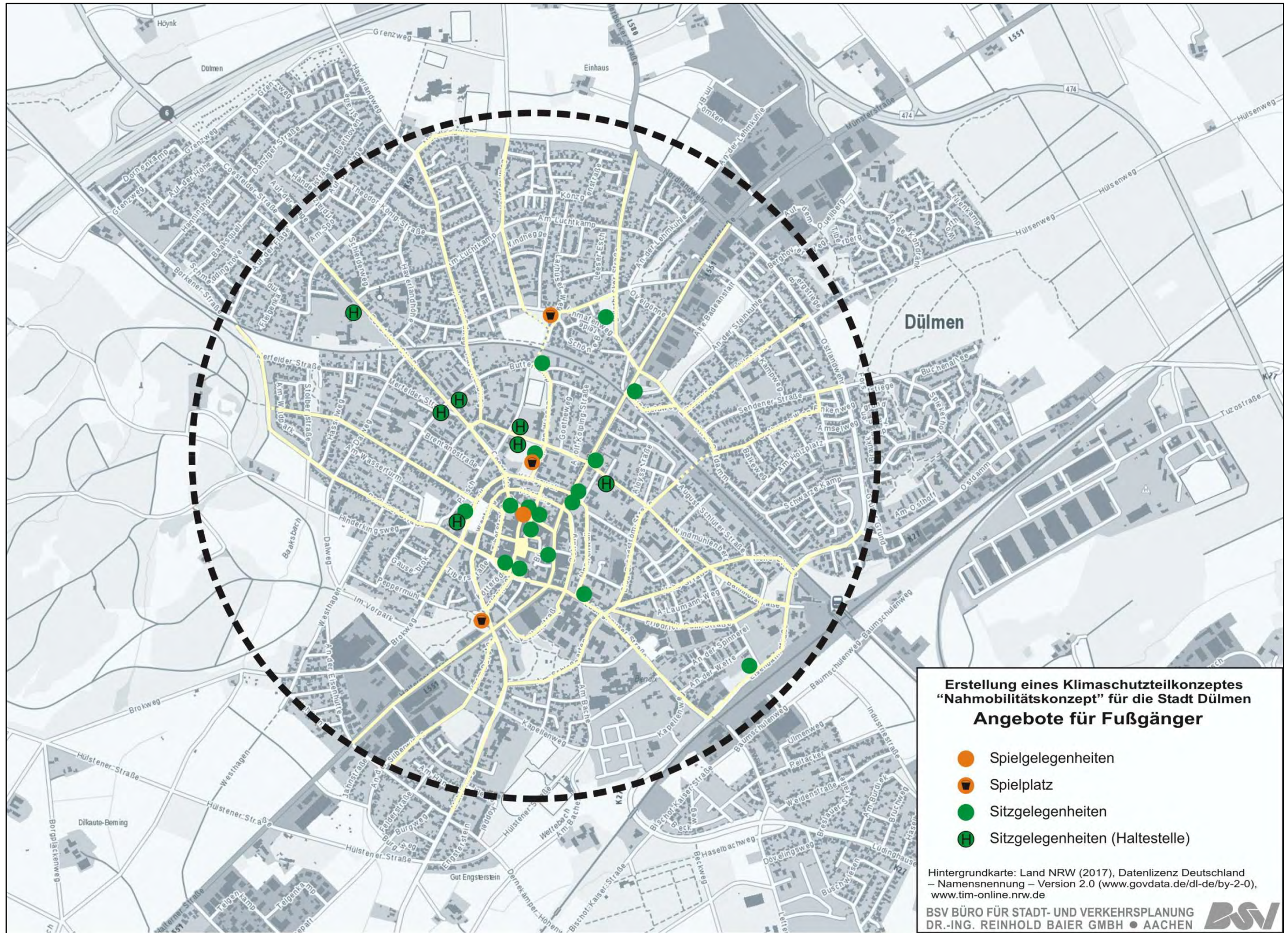


Bild A 27: Sitz- und Spielmöglichkeiten (Bestand) (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

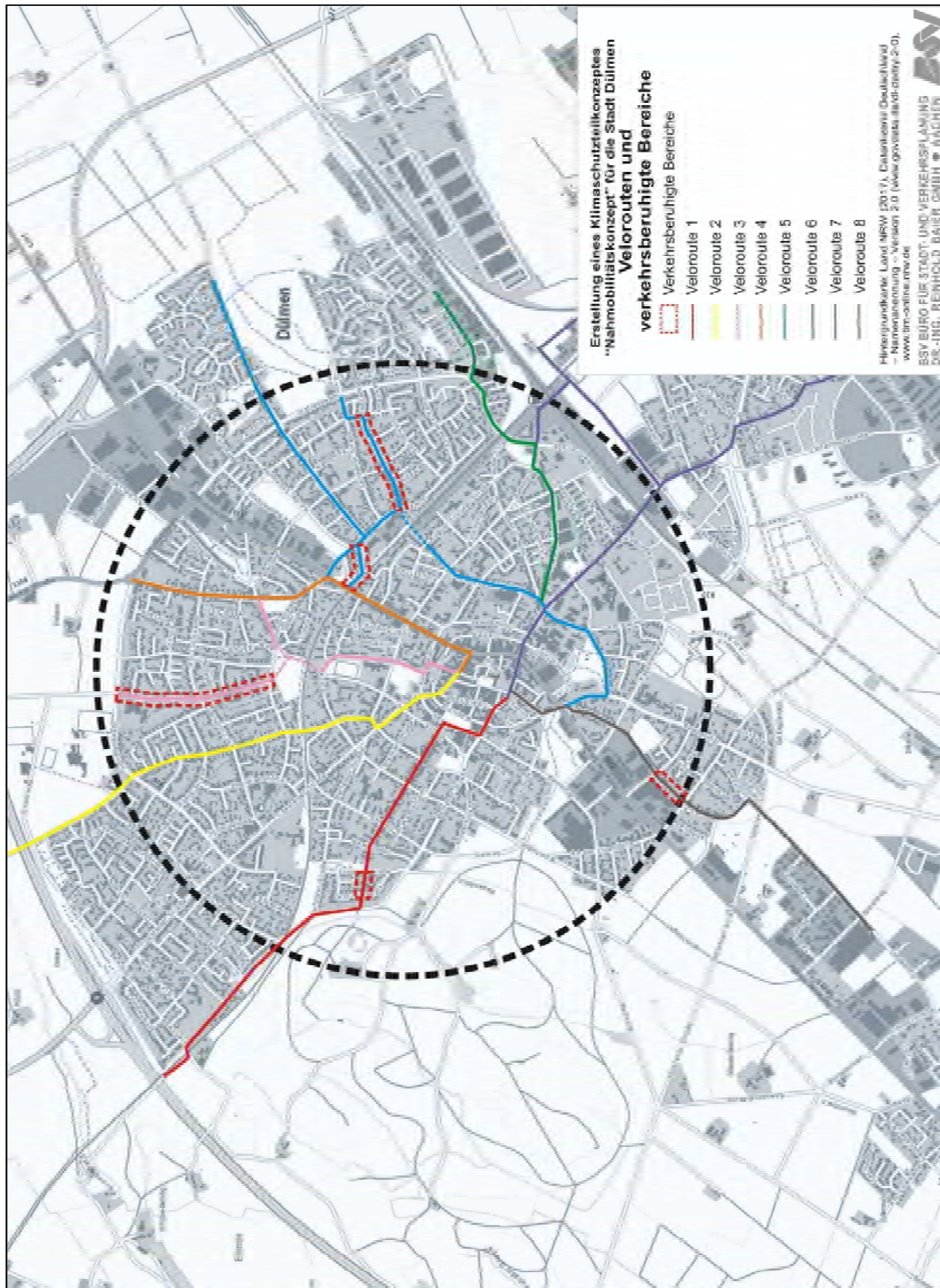


Bild A 28: Velorouten mit ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereichen in Dülmen-Mitte (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)

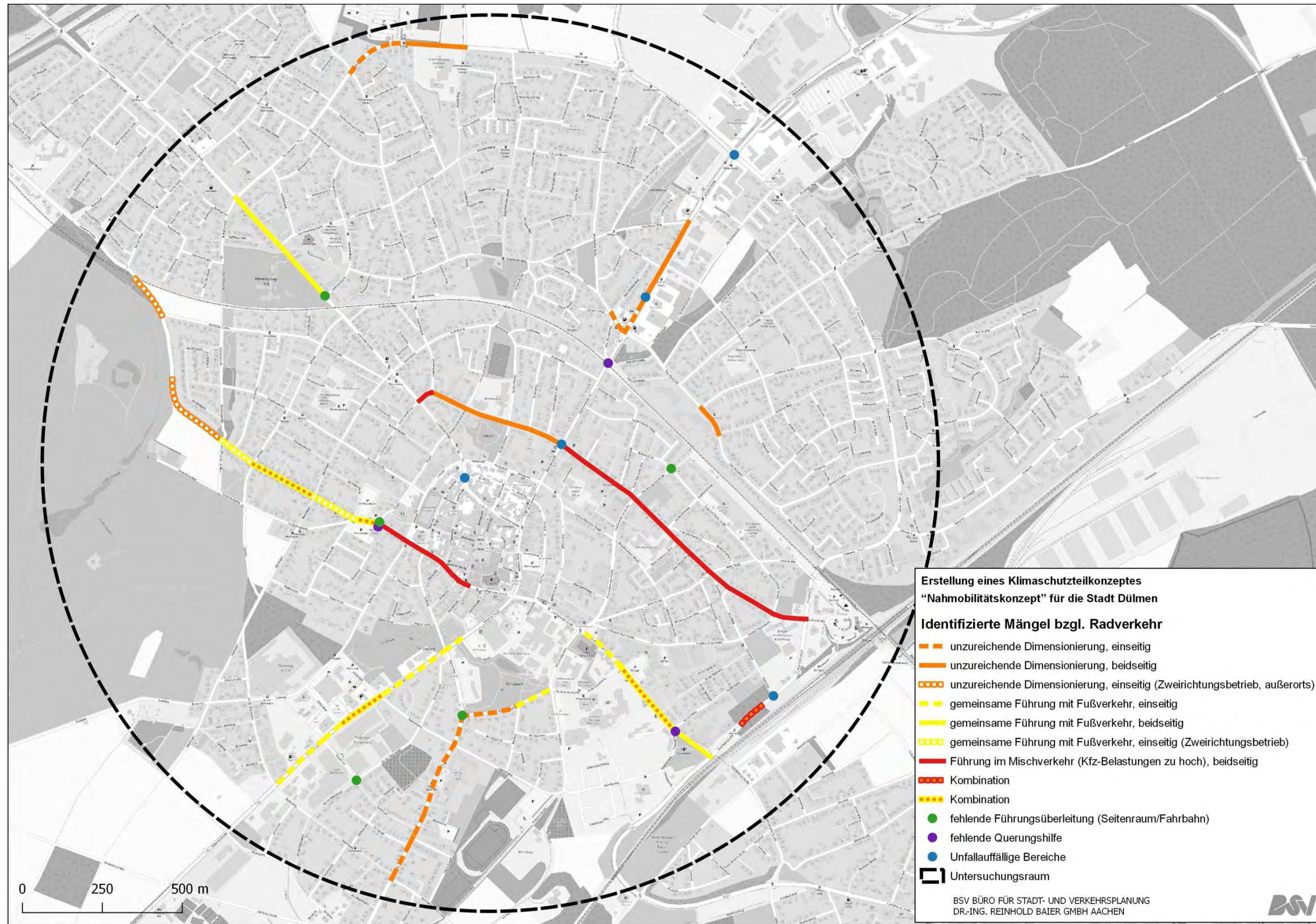


Bild A 29: Mängelplan Radverkehr

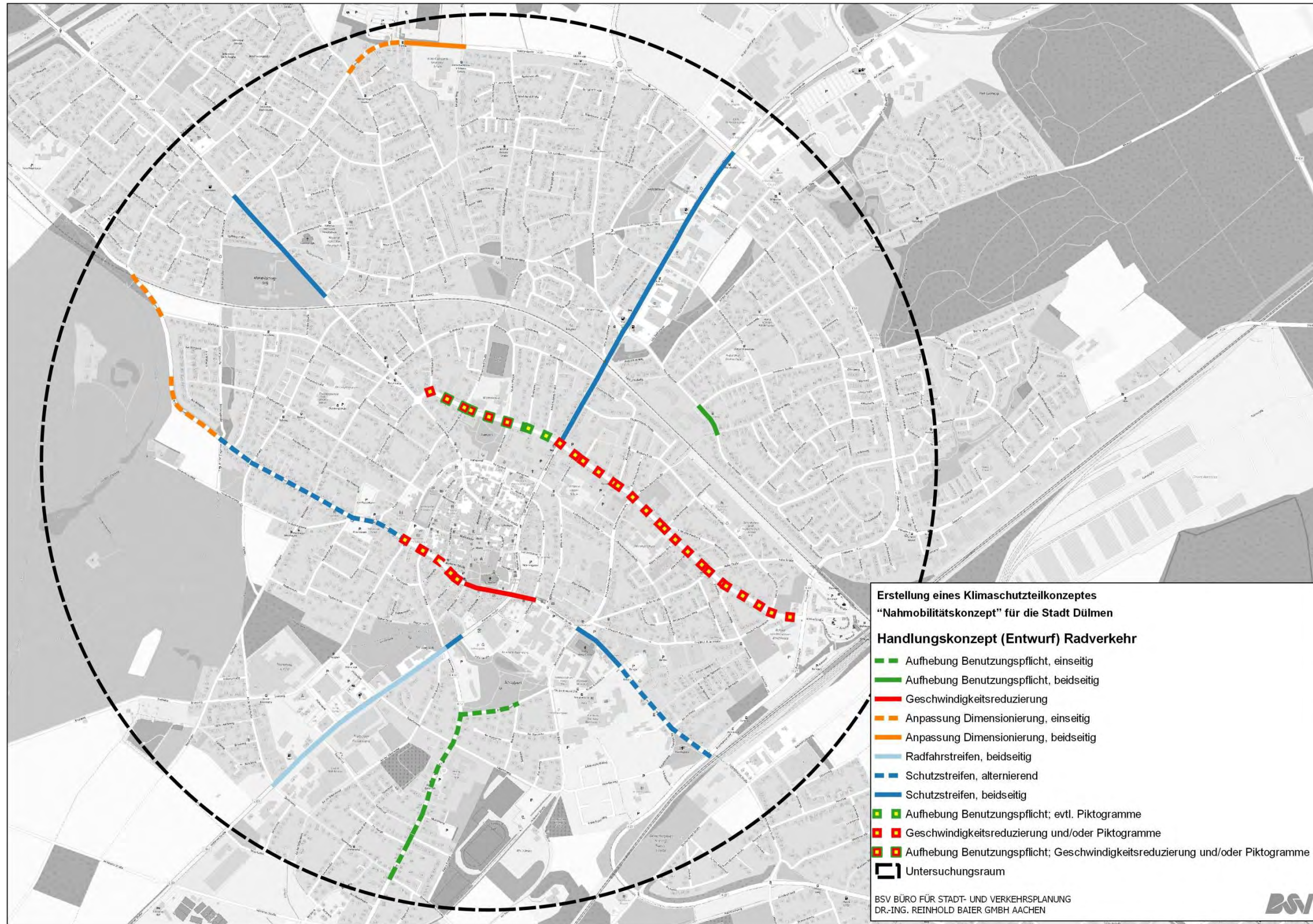


Bild A 30: Handlungskonzept hinsichtlich Radverkehrsführung

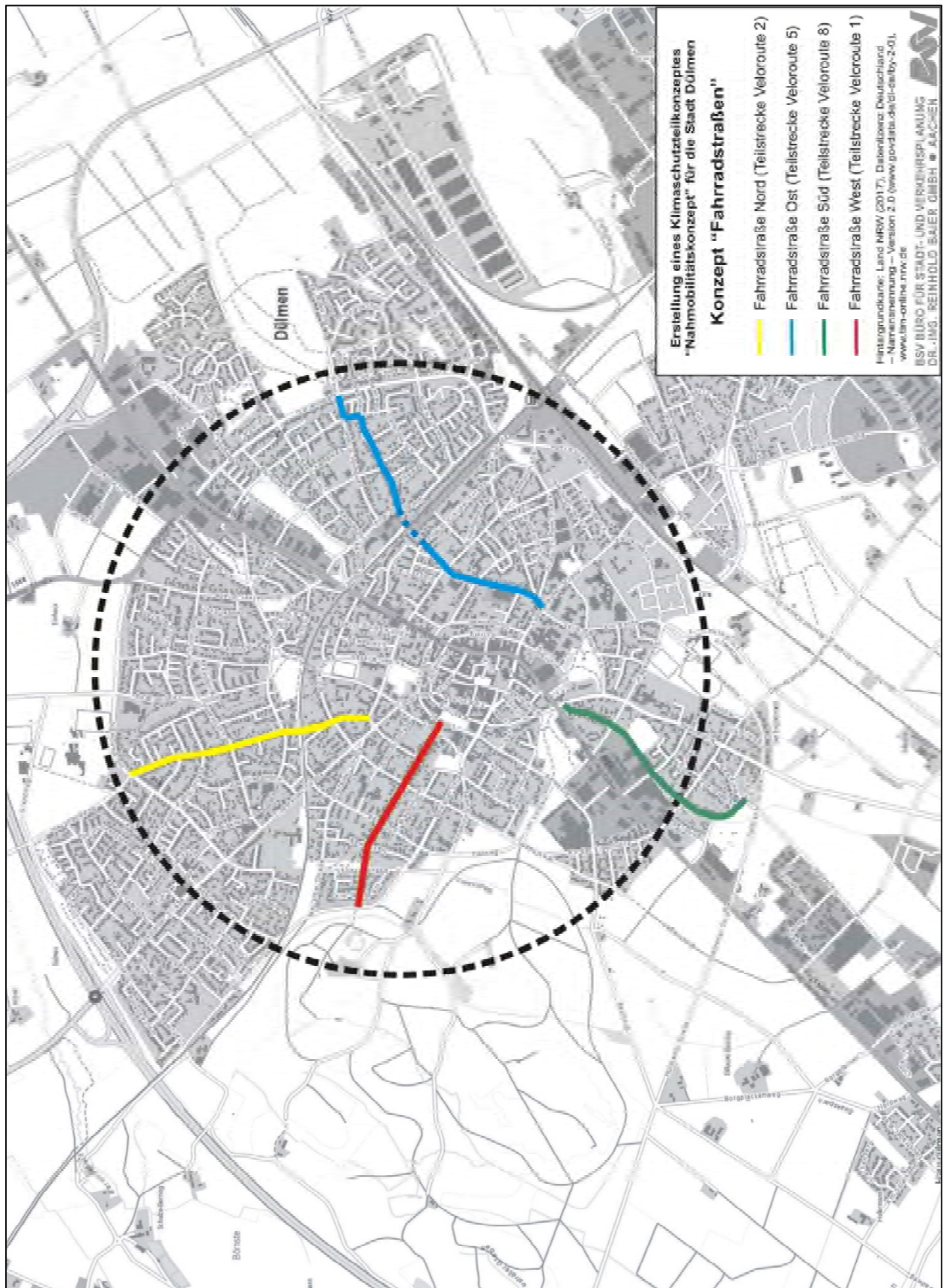


Bild A 31: Handlungskonzept Fahrradstraßen (Hintergrundkarte: Land NRW (2017), Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de; Routen: Stadt Dülmen 2010)

A3 Maßnahmensteckbriefe

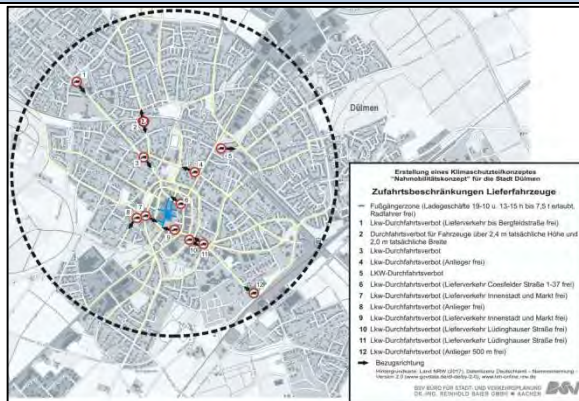
Verbesserung der straßenräumlichen Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs	
K 1	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Bestand	Handlungsempfehlung
 <p>Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Coesfelder Str.</p>	 <p>Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Coesfelder Str. und Borkener Str./ Lüdinghauser Str.</p>
Kurzbeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> - Bereits im Innenstadtentwicklungskonzept 1998 wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf der Coesfelder Str., Münsterstr. und Borkener Str. empfohlen - In der Coesfelder Str. zwischen Lohwall und Münsterstr. wurde dieser bereits umgesetzt 	
Empfehlungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Borkener Str./ Lüdinghauser Str. (zwischen Westring und Lüdinghauser Tor) als „Gegenspieler“ zum bestehenden verkehrsberuhigten Geschäftsbereich - Beobachtung der Wirkungen der neuen Entwicklungen (Stadtquartier Overbergplatz, Erweiterung Fußgängerzone, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Borkener Str./ Lüdinghauser Str.) - Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Münsterstraße bei Umsetzung der Südumgehung sowie Zentralisierung des ruhenden Verkehrs auf dem Parkplatz Nonnengasse - Prüfen, ob die nördliche Zufahrt in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Coesfelder Str. für den Kfz-Verkehr, unter Berücksichtigung möglicher Ausweichverkehre, gänzlich untersagt werden kann (Verkehrszeichen 267 Verbot der Einfahrt) 	
Foto zur Bestandssituation	
 <p>Bestehender verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Coesfelder Straße</p>	 <p>Borkener Str./ Lüdinghauser Str. zwischen Westring und Lüdinghauser Tor</p>

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine bzw. marginale Änderung des Modal Splits (Reduzierung der Verkehrsbelastungen sind durch Verlagerungen im Netz zu erwarten), Keine bzw. marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	Borkener Straße: ~ 500.000 € (bei Vollausbau entsprechend Coesfelder Str.) Münsterstraße: ~ 400.000 € (bei Vollausbau entsprechend Coesfelder Str.)
Controlling	Kfz-Aufkommen (Zählung), Geschwindigkeit (Messung), Verkehrsverhalten (Beobachtung)
Kommunikation	Information über das Internet und die klassische Presse, Werbekampagnen (insbesondere Informationsbroschüren)

Verbesserung der Verkehrsführung des Lieferverkehrs

L 1 Optimierung der Zufahrtsbeschränkungen des Lieferverkehrs

Bestand



Zufahrtsbeschränkungen (Anlieferung FGZ 19:00-10:00 Uhr & 13:00 Uhr-15:00 Uhr)

Handlungsempfehlung

- Prüfung der Notwendigkeit der Anlieferung im Fußgängerzonenbereich im Zeitraum von 13:00 bis 15:00 Uhr

Kurzbeschreibung

- Zurzeit ist die Zufahrt zum Innenstadtbereich für den Lieferverkehr (Fahrzeuge über 3,5t) beschränkt
- Die Fußgängerzone darf zwischen 19:00 und 10:00 Uhr sowie 13:00 und 15:00 Uhr von den Lieferfahrzeugen befahren werden, es gibt keine ausgewiesenen Liefer-/Ladezonen
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Marktes ist für den Lieferverkehr damit über die Borkener Straße, Haltener Straße und Münsterstraße gegeben

Empfehlungen

- Separate Liefer- und Ladezonen nicht notwendig, da sie u. a. in Konflikt mit der direkten Erreichbarkeit sowie dem ruhenden Verkehr stehen
- Kein Änderungsbedarf bzgl. der bestehenden Zufahrtsbeschränkung, da die im Handlungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen keine Auswirkungen auf das vom Lkw-Verkehr nutzbare Straßennetz haben
- Konflikte zwischen Lieferverkehr und Fußverkehr in der Fußgängerzone lassen sich durch eine Anpassung der Lieferzeiten regulieren (Prüfung der Notwendigkeit der Anlieferung im Fußgängerzonenbereich im Zeitraum von 13:00 bis 15:00 Uhr)

Foto zur Bestandssituation



Beginn Fußgängerzone



Lieferzeitbeschränkung im Bereich Marktgasse

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine Änderung des Modal Splits (keine Verkehrsmittelwahl bei Lieferanten), Keine Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	~ 0 € (vernachlässigbare Kosten für die Korrektur der Beschilderung der Fußgängerzone ohne Austausch der Beschilderung)
Controlling	Lieververkehrsaufkommen (Zählung, Dauer der Lieferung), Verkehrsverhalten (Beobachtung)
Kommunikation	Information über das Internet

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Änderung des Modal Splits von bis zu 0,5 % (Fußverkehr, Binnenverkehr) (bereits hohe Zufriedenheit hinsichtlich der Verkehrssituation im Fußverkehr), marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	~ 0 € (Anpassung der Dimensionierung im Zuge anstehender Umbaumaßnahmen)
Controlling	Fußverkehrsanteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Fußgängeraufkommen (Zählung), Verkehrssicherheit (Unfälle mit Fußgängerbeteiligung)
Kommunikation	Information über das Internet und die klassische Presse bei Umbaumaßnahmen

Verbesserung der Fußgängersituation

F 2 Fußgängerrouten und -leitsystem

Bestand	Handlungsempfehlung
<ul style="list-style-type: none"> - Keine flächendeckende wegweisende Beschilderung für Fußgänger, lediglich punktuell Wegweiser (z. B. zum Rathaus oder Bahnhof) 	 <p>Beispiele für Pfeilwegweiser (links; Quelle hamurg.de) und für Tabellenwegweiser (rechts; Quelle: bayreuth.de)</p>

Kurzbeschreibung

- In Anlehnung an den Radverkehr sollen auch für den Fußverkehr ausgewählte Routen ausgewiesen werden.

Empfehlungen: Fußgängerrouten

- Velorouten auch als Fußgängerrouten verwenden (liegen im Wesentlichen in verkehrsrhigen Erschließungsstraßen)
- Wichtige Fußgängerbereiche sind der Kernbereich (Bereich innerhalb der Ring- und Wallstraßen), aber auch vom Kernbereich aus nach außen führende Verbindungen (bis Nordlandwehr, Bahnhof, Hülstener Straße, Auf der Flage)
- Priorität bzgl. der Anpassung der Dimensionierung (Regelbreite 2,50 m)

Empfehlungen: Fußgängerleitsystem

- Zur Verbesserung der Zielfindung von öffentlichen publikumsintensiven Einrichtungen für Ortsfremde
- Verwendung eines Pfeilsystems und an zentralen Orten (z. B. Marktplatz, Parkplätze) Tabellenwegweiser mit Stadtplan; Entfernungsangabe in Metern
- Mögliche auszuweisende Ziele: bedeutende öffentliche Einrichtungen (z. B. Rathaus, Polizei, Kliniken, Kirchen), touristische Ziele (z. B. Touristeninformation, Nonnenturm, Lüdinghauser Tor, Lorenkenturm), Kino, Parkanlagen, Einkaufsziele

Foto zur Bestandssituation



Beschilderung Coesfelder Str.



Beschilderung August-Schlüter-Str.

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine Änderung des Modal Splits (dient ausschließlich der Verbesserung der Orientierung der Ortsunkundigen), Keine Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	Pfeilwegweiser: ~ 100 €/Schild (Annahme: Aufhängung an vorhandenen Mast) Tabellenwegweiser: ~ 1.000/Schild (inkl. Fundament)
Controlling	Fußverkehrsanteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Fußgängeraufkommen (Zählung)
Kommunikation	Werbekampagnen (insbesondere Informationsbroschüren)

Verbesserung der Fußgängersituation

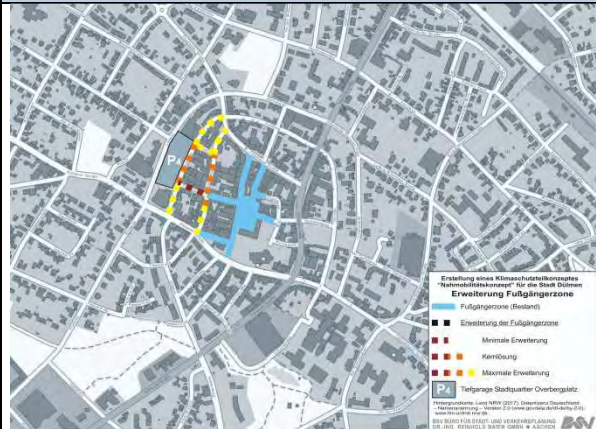
F 3 Erweiterung der Fußgängerzone

Bestand



Bestand Fußgängerzone

Handlungsempfehlung



Erweiterung Fußgängerzone Richtung Westen

Kurzbeschreibung

- Die Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone im zentralen Geschäftsbereich (Tiberstraße, Bärenstiege, Tibergasse, Schulgasse) wurde bereits im Innenstadtentwicklungskonzept 1998 empfohlen, jedoch noch nicht umgesetzt

Empfehlungen

- Erweiterung der Fußgängerzone im Zusammenhang mit den anstehenden städtebaulichen Entwicklungen betrachten (u. a. Einkaufszentrum, Tiefgarage Overbergplatz)
- Minimale Erweiterung: Aufnahme der Tibergasse in die Fußgängerzone sinnvoll, da hohe Fußgängerströme zu erwarten sind
- Maximale Erweiterung: Aufnahme der Tiberstr. und des Westrings insgesamt
- Kernlösung: Aufnahme der Tiberstr. und des Westrings in Teilabschnitten

Foto zur Bestandssituation



Fußgängerzone Marktstraße



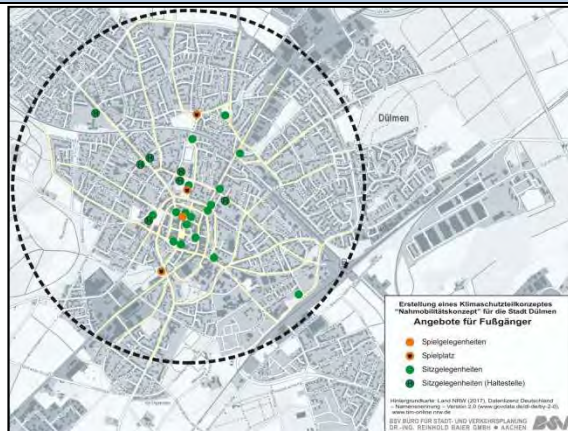
Fußgängerzone Borkener Straße

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Änderung des Modal Splits von bis zu 0,5 % (Fußverkehr, Binnenverkehr) (zielt auf die Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr ab; Erweiterungsmaßnahme), marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	~ 2.000-5.000 € (Kosten abhängig von Austausch Pflaster, Entfernen von Pollern, Aufhängung Schildern)
Controlling	Fußverkehrsanteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Fußgängeraufkommen (Zählung), Verkehrsverhalten (Beobachtung)
Kommunikation	Werbekampagnen (insbesondere Informationsbroschüren)

Verbesserung der Fußgängersituation

F 4 Aufenthaltsqualität

Bestand



Angebote für Fußgänger (Bestand)

Handlungsempfehlung



Beispiel BeSITZbare Stadt (Quelle: www.griesheim.de)



Beispiel BeSPIELbare Stadt (Quelle: www.griesheim.de)

Kurzbeschreibung

- Sitzgelegenheiten für Senioren sind zwar vorhanden, aber zum Teil mit geringer Qualität
- Spielgelegenheiten konzentrieren sich im Wesentlichen auf drei vorhandene Spielplätze

Empfehlungen

- Sitzgelegenheiten für ältere Menschen an ausgewählten Platzbereichen und auf ihren Hauptrouten einrichten
- Wege von Kindern zu Kindergarten, Schulen, Spiel- und Sportplätzen attraktiver gestalten, z. B. mit Spielgeräten zum Balancieren, Hüpfen und Klettern oder farbigen Punkten am Boden
- Stadtmobiliar attraktiv ins Umfeld integrieren (Beispielkonzepte „Bespielbare Stadt“ und „Besitzbare Stadt“ von Prof. Meyer)
- Umsetzung der Konzepte erst auf relevanten Achsen und bei positiver Resonanz Ausdehnung auf weitere Achsen

Foto zur Bestandssituation



Sitzgelegenheit am Kreuzweg



Sitzgelegenheit am Charleville-Mezieres-Platz

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	marginale Änderung des Modal Splits (zielt vor allem auf die Gruppe der Kinder und Senioren ab, die im Binnenverkehr im Wesentlichen den Umweltverbund nutzen), marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	~ 500-1.000 €/Stück
Controlling	Altersgruppenspezifische Befragung (positive Wahrnehmung der Umgestaltung)
Kommunikation	Werbekampagnen in Verbindung mit Aktionstagen (zum Kennenlernen)

Verbesserung der Radfahrsituation

R 1 Überprüfung Veloroutenkonzept

Bestand



Bestehendes Veloroutenkonzept

Handlungsempfehlung

- Prüfung, ob im Hinblick auf die Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO) eine Anpassung notwendig ist

Kurzbeschreibung

- „Velorouten sind attraktive Hauptverbindungen eines Radverkehrsnetzes, die über längere Strecken durchgehend benutzbar sind und sich in der Regel aus verschiedenen Netzelementen zusammensetzen. [...] Die Routen sollen zügig zu befahren und dabei komfortabel und sicher sein, gerade auch an Kreuzungen und Einmündungen. [...] Die Routenführung sollte möglichst nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen.“

Empfehlungen

- Es muss geprüft werden, ob im Hinblick auf die Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche eine Anpassung notwendig ist. Möglich sind zum einen eine Anpassung der Verkehrsregelung (siehe Fahrradstraßen) und zum anderen eine Anpassung der Routenverläufe.
- Beschilderung der übrigen Velorouten nach Prüfung und ggf. Durchführung notwendiger Maßnahmen

Foto zur Bestandssituation



Königsfeldweg (Verkehrsberuhigt, Teil der Veloroute 5)



Leuster Weg (Verkehrsberuhigt, Teil der Veloroute 3)



verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine Änderung des Modal Splits (Velorouten sind bereits kommuniziert), Keine marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	nicht möglich, abhängig von konkreter Maßnahme
Controlling	Radverkehrsanteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Radverkehrsaufkommen (Zählung), Verkehrsverhalten (Beobachtung)
Kommunikation	Information durch das Internet und die klassische Presse, Werbekampagnen (insbesondere Informationsbroschüren)

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Änderung des Modal Splits von bis zu 1,0 % (Radverkehr, Binnenverkehr) (bereits hohe Zufriedenheit hinsichtlich der Verkehrssituation im Radverkehr), marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	nicht möglich, da abhängig von Beschilderungs- und Markierungserfordernis, Anpassung der Dimensionierung vielmehr im Zuge von anstehenden Umbaumaßnahmen
Controlling	Radverkehrsanteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Radverkehrsaufkommen (Zählung), Verkehrssicherheit (Unfälle mit Radfahrerbeteiligung)
Kommunikation	Information über das Internet und die klassische Presse bei Umbaumaßnahmen, Aktionstage bei umfassenden Umbaumaßnahmen

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Änderung des Modal Splits von bis zu 1,5 % (Radverkehr, Binnenverkehr) (neue Maßnahme mit Bevorrechtigung des Radverkehrs, aber bereits hohe Zufriedenheit hinsichtlich der Verkehrssituation im Radverkehr), marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	Velorouten V1, V2, V5 und V8: ~ 700.000€ (Pflasterung der Knotenpunktbereiche und Beschilderung; kein umfassender Umbau)
Controlling	Radverkehrsanteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Radverkehrsaufkommen (Zählung), Verkehrsverhalten (Beobachtung)
Kommunikation	Information über das Internet und die klassische Presse, Werbekampagnen (insbesondere Informationsbroschüren) in Verbindung mit Aktionstagen (zum Kennenlernen)

Verbesserung der Radfahrsituation	
R 4	Fahrradparken
Bestand	Handlungsempfehlung
 <p>Vorhandene Fahrradabstellanlagen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradbügel statt Vorderradhalter - zusätzliche Fahrradabstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone - Regelmäßige Beseitigung von defekten Fahrrädern in Abstellanlagen
Kurzbeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> - Im Kernbereich der Stadt und am Bahnhof sind Fahrradabstellanlagen vorhanden (Witterungsschutz nur am Bahnhof) - Zum Teil noch Vorderradhalter im Einsatz (fehlende Standsicherheit, kein Diebstahlschutz) - Fahrräder werden in der Fußgängerzone z. T. frei abgestellt (bei Auslastung vorhandener Fahrradabstellanlagen) - Im Bereich des Bahnhofes defekte Fahrräder in den Fahrradabstellanlagen („Fahrradleichen“) 	
Empfehlungen	
<ul style="list-style-type: none"> - sukzessiver Austausch der veralteten Vorderradhalter durch Fahrradbügel - Angebot zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Bereich der Zugänge sowie innerhalb der Fußgängerzone - Markierung von defekten Fahrrädern in Abstellanlagen in regelmäßigen Zeitabständen durch das Ordnungsamt, nach vier Wochen sammelt die Stadt das Fahrrad ein (ggf. Reparatur und Weiterverkauf als Gebrauchtrad) 	
Foto zur Bestandssituation	
 <p>Überdachte Anlehnbügel am Bahnhofsparkplatz</p>	 <p>Überdachte Vorderradhalter „Felgenkiller“ am westlichen Bahnhofsparkplatz</p>

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine bzw. marginale Änderung des Modal Splits (Fahrradabstellanlagen am Bahnhof vorhanden; zielt im Innenstadtbereich auf die Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr ab), keine bzw. marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	750 €/Fahrradbügel
Controlling	Radverkehrsanteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Erfassung Auslastungszahlen der Abstellanlagen (Zählung)
Kommunikation	Werbekampagnen (insbesondere Informationsbroschüren)

Verbesserung der Radfahrsituation	
R 5	Radverkehrsführung an der Engstelle Lüdinghauser Tor
Bestand	Handlungsempfehlung
<ul style="list-style-type: none"> - Führung des Radverkehrs aus beiden Richtungen auf Schutzstreifen - Unterbrechung des Schutzstreifens im Zulauf des Tores - einstreifige Führung im Mischverkehr durch die Engstelle - Verkehrsregelung mit Zeichen 208/308 StVO 	<p>Prüfung der Einrichtung einer Engstellensignalisierung</p>
Kurzbeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> - Derzeitige Radverkehrsführung nach ERA 2010 sinnvoll (Umfahrung der Engstelle im Seitenraum würde zu Konflikten mit Fuß- und Kfz-Verkehr führen) - Nach ERA 2010 und RASSt 2006 ist die einstreifige Führung mit dem Zeichen 208/308 StVO bei Kfz-Verkehrsstärken unter 500 Kfz/h möglich - Verkehrsstärke am Lüdinghauser Tor beträgt jedoch rund 850 Kfz/h nach abvi 2013 <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufpflasterung der Engstelle und Markierung von Fahrradsymbolen, so dass ggf. mehr Rücksicht genommen wird 	
Foto zur Bestandssituation	
	
Engstelle Lüdinghauser Tor	Engstelle Lüdinghauser Tor

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine Änderung des Modal Splits (punktuelle Maßnahme), keine Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	~ 40.000 € (Pflasterung mit Naturstein im Torbereich)
Controlling	Verkehrsverhalten (Beobachtung)
Kommunikation	Information über das Internet und die klassische Presse

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine Änderung des Modal Splits (zielt auf Parksuchverkehr ab, Reduzierung der Verkehrsbelastung), keine bzw. marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	Eine weitere Etage auf dem Parkplatz Nonnengasse (Parkpalette): ~ 1.800.000 €
Controlling	MIV-Anteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Erfassung Auslastungszahlen im ruhenden Verkehr (Zählung)
Kommunikation	Information über das Internet und über die klassische Presse, Eröffnungsfeier

Verbesserung der Situation des ruhenden Kfz-Verkehrs

P 2 Wegweisung Parkraumangebot

Bestand



Wegweisung für das Kfz-Parkraumangebot

Handlungsempfehlung

- Dynamisches Parkleitsystem für Parkplatz Nonnengasse
- Systematik bzgl. der Informationen (z. B. im Zulauf zur Innenstadt alle vorhandenen Parkplätze angezeigt werden, im Kernbereich jedoch nur noch die nächstgelegenen Parkplätze)

Kurzbeschreibung

- Bereits im Innenstadtentwicklungskonzept 1998 Realisierung eines Parkleitsystems empfohlen
- Statisches Parkleitsystem vorhanden, das über Richtung und Bewirtschaftung (kostenlos/ kostenpflichtig) der Parkflächen informiert
- ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer werden über die Richtung der Parkmöglichkeiten informiert, können diese jedoch räumlich nicht zuordnen
- Die Farbgebung zur Vermittlung der Bewirtschaftung allein ist für ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht intuitiv verständlich

Empfehlungen

- Ankündigungstafeln in Ortseingängen aufstellen, die die Parkbereiche kostenpflichtige Parkplätze im Innenstadtkern und kostenfreie Parkplätze im Umfeld zusammengefasst dargestellt
- Münzsymbol bzw. das Wort „frei“ zur Verdeutlichung der Bewirtschaftung darstellen
- Für die Tiefgarage am Overbergplatz dynamisches Parkleitsystem vorgesehen; Es ist zu prüfen, ob dieses ggf. auch für den Parkplatz Nonnengasse eingesetzt werden soll

Foto zur Bestandssituation



City-Parken in Dülmen (Beschilderung einzeln)



City-Parken in Dülmen (Beschilderung zusammengefasst)

verkehrliche Wirkung (gesamtstädtisch)	Keine Änderung des Modal Splits (zielt auf Parksuchverkehr ab, Reduzierung der Verkehrsbelastung), keine bzw. marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen
Kostenschätzung	2.000 €/Ankündigungstafel
Controlling	Kfz-Aufkommen (Zählung), Erfassung Auslastungszahlen im ruhenden Verkehr (Zählung), Verkehrsverhalten (Beobachtung)
Kommunikation	Information über das Internet

Förderung des Umweltverbundes	
Ö 1	Verknüpfung der Verkehrsarten
Bestand	Handlungsempfehlung
<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof Dülmen ist Rendezvous-Haltestelle (Verknüpfung Bahn/Bus) - Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Dülmen (Verknüpfung ÖPNV/Rad) vorhanden - Keine Haltestelle als Verknüpfungspunkt Bus/ Bus definiert - Keine geeigneten Fahrradabstellanlagen an den Bushaltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> - Angebot von Fahrradabstellmöglichkeiten an bedeutenden Verknüpfungshaltestellen sowie den Bürgerbushaltestellen - Potenzialabschätzung für ein städtisches Fahrradverleihsystem
Kurzbeschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof Dülmen als Verknüpfung zum Radverkehr sind zwar vorhanden, jedoch stark ausgelastet und es werden z. T. noch Vorderradhalter verwendet - Fahrradabstellanlagen an Haltestellen ermöglichen die Erweiterung des Einzugsbereichs des ÖPNV-Angebots und damit die Verbesserung des ÖPNV-Angebots 	
Empfehlungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Bahnhofs als Mobilstation - Angebot von Fahrradabstellmöglichkeiten (komfortabel, sicher und witterungsgeschützt) an bedeutenden Verknüpfungshaltestellen sowie an den Bürgerbushaltestellen außerhalb der Innenstadt (z. B. Hausdülmen, Merfeld) - Potenzialabschätzung für die Einrichtung eines städtischen Fahrradverleihsystems 	
Foto zur Bestandssituation	
	
Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Dülmen	Radstation am Bahnhof Dülmen
verkehrliche Wirkung (gesamstädtisch)	Änderung des Modal Splits von bis zu 1,0 % (ÖPNV, Binnenverkehr) (zielt auf die Verknüpfungsmöglichkeit ab, aber das Fahrplanangebot bleibt unverändert), marginale Reduzierung der CO ₂ -Emissionen (beschränkt sich auf das Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr)
Kostenschätzung	6,2 Mio. € (Kostenschätzung im Rahmen der Förderantragsstellung) (Gesamtkosten für Um- und Ausbau)
Controlling	Radverkehrs- sowie ÖPNV-Anteil Modal Split (Mobilitätsbefragung), Erfassung Auslastungszahlen der Abstellanlagen (Zählung) Erfassung der Auslastungszahlen der Busse (Fahrgastzählung)
Kommunikation	Information über das Internet und über die klassische Presse, Eröffnungsfeier