

Anlage zum Stadtentwicklungskonzept Ochtrup



Handlungsfeld Verkehr



Töpferstadt
ochtrup.
Wir haben den Dreh raus!

Anlage zum Stadtentwicklungskonzept Ochtrup

Ochtrup, Juni 2011

Auftraggeber

Stadt Ochtrup
Der Bürgermeister
Professor-Gärtner-Straße 10
48607 Ochtrup
www.ochtrup.de

Ansprechpartnerin:

Dipl.-Ing. Claudia Werremeier
Fachbereich III – Planen, Bauen und Umwelt
Tel. 02553.73146
claudia.werremeier@ochtrup.de

Auftragnehmer

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg
Tel. 040.85373741
info2@ggr-planung.de
www.gertz-gutsche-rümenapp.de

Verfasser:

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
Dipl.-Ing. Max Bohnet
Dipl.-Ing. Christine Walther

Hauptauftragnehmer Stadtentwicklungskonzept:

BPW baumgart+partner
Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
Tel. 0421.703207
office@bpw-baumgart.de
www.bpw-baumgart.de

Inhalt

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Einleitung und Zielformulierung | 5 |
| 2 | Ausgangssituation | 6 |
| 2.1 | Überregionale Erreichbarkeit der Stadt Ochtrup | 6 |
| 2.2 | Anbindung und Stellplatzangebot der Innenstadt von Ochtrup | 7 |
| 2.3 | Stellplatzangebot des EOC nach einer Erweiterung | 9 |
| 2.4 | Radverkehr | 10 |
| 2.5 | ÖPNV | 11 |
| 2.6 | Mängel und Potenziale | 13 |
| 3 | Auswertung der Verkehrssituation | 14 |
| 3.1 | Auswertung und Ergebnisse der Verkehrszählung | 14 |
| 3.2 | Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch die EOC-Erweiterung | 20 |
| 3.3 | Simulation des Verkehrsablaufs | 22 |
| 4 | Netzplanung | 26 |
| 4.1 | Überregionale Verkehrsführung | 26 |
| 4.2 | Parkraumkonzept | 29 |
| 4.3 | Veloroutenkonzept | 32 |
| 5 | Ergänzende Darstellung zu den Maßnahmen des STEK | 34 |
| 5.1 | Verbindung EOC-Innenstadt | 34 |
| 5.2 | Öffnung der Fußgängerzone | 35 |
| 5.3 | EOC-Shuttlebus | 35 |
| 6 | Umsetzung | 36 |
| | Tabellen- und Abbildungsverzeichnis | 39 |

1 Einleitung und Zielformulierung

Der Prozess des Stadtentwicklungskonzeptes Ochtrup wurde durch ein Verkehrsgutachten begleitet. Dieses stand zunächst unter der primären Fragestellung, mit welchen zusätzlichen Verkehrsströmen durch eine EOC-Erweiterung in Zukunft gerechnet werden muss und wie diese verträglich abgewickelt werden können.

Da die Entwicklungsziele des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) miteinander in Verbindung stehen, ist das separate Verfolgen einzelner Ziele nur zum Teil sinnvoll. Vielmehr sollten bei der Umsetzung die Auswirkungen der Zielformulierungen anderer Bereiche berücksichtigt werden und in einen Zusammenhang gebracht werden. Von den 10 definierten Entwicklungszielen des STEK haben die folgenden drei jedoch einen besonderen Bezug zum Verkehr:

- Attraktive Grün- und Wegeverbindungen sollen die Innenstadt stärken!
- Die Verkehrsanbindung des EOC soll die Innenstadt stärken, nicht belasten!
- Das Parksystem soll die Funktionsfähigkeit der Innenstadt stärken!

Daneben gibt es weitere Ziele, die sich im Prozessverlauf für den Bereich Verkehr ergeben haben und im Folgenden kurz genannt werden:

- Verkehrsberuhigung der Berg- und Bültstraße (enger Straßenraum)
- Herstellung einer fußläufigen und starken Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem EOC
- Verträgliche Abwicklung der Parksuchverkehre der gesamten Innenstadt (einschließlich EOC)
- Verbesserung der Wahrnehmung des Parkings
- Ausnutzung der Potenziale des ÖPNV-Angebot (speziell des Angebots auf der Schiene)
- Ausweitung des Radverkehrsangebot und Aufbau eines Veloroutennetzes

Die im Zuge des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) konzipierten Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehr sind bereits im Hauptteil des STEK für die dort definierten Schwerpunktbereiche dargestellt. Der vorliegende Anlagenband ergänzt diese Darstellungen um ausführlichere Beschreibungen der durchgeführten Bestandsanalysen, der verfügbaren Datengrundlagen sowie der analysierten Netz- und Maßnahmenvarianten.

Bei der Bearbeitung des Handlungsfeldes Verkehr gab es eine Reihe von bereits bestehenden Planungsansätzen, die Berücksichtigung fanden. Dazu gehören die Detailplanungen zu den neuen Kreisverkehren in der Laurenzstraße. Der Kreisverkehr am Tor zur historischen Innenstadt (Kreuzungspunkt Dränke) konnte im Frühjahr 2011 für den Verkehr freigegeben werden. Der Umbau der Kreuzung Postdamm/Lorzingstraße/Laurenzstraße zu einem Kreisverkehr wird vor der Neueröffnung der EOC-Erweiterung realisiert. Hier wurde die Führung der Radfahrer im Kreisverkehr diskutiert.

2 Ausgangssituation

2.1 Überregionale Erreichbarkeit der Stadt Ochtrup

In der nachstehenden Karte ist die Erreichbarkeit mit dem PKW in verschiedenen Zeitintervallen dargestellt, d.h. sie verdeutlicht, welche Bereiche in Deutschland und den Niederlanden in einem Zeitradius von maximal 2 Stunden (120 Min.) erreicht werden können (vgl. Abbildung 1).

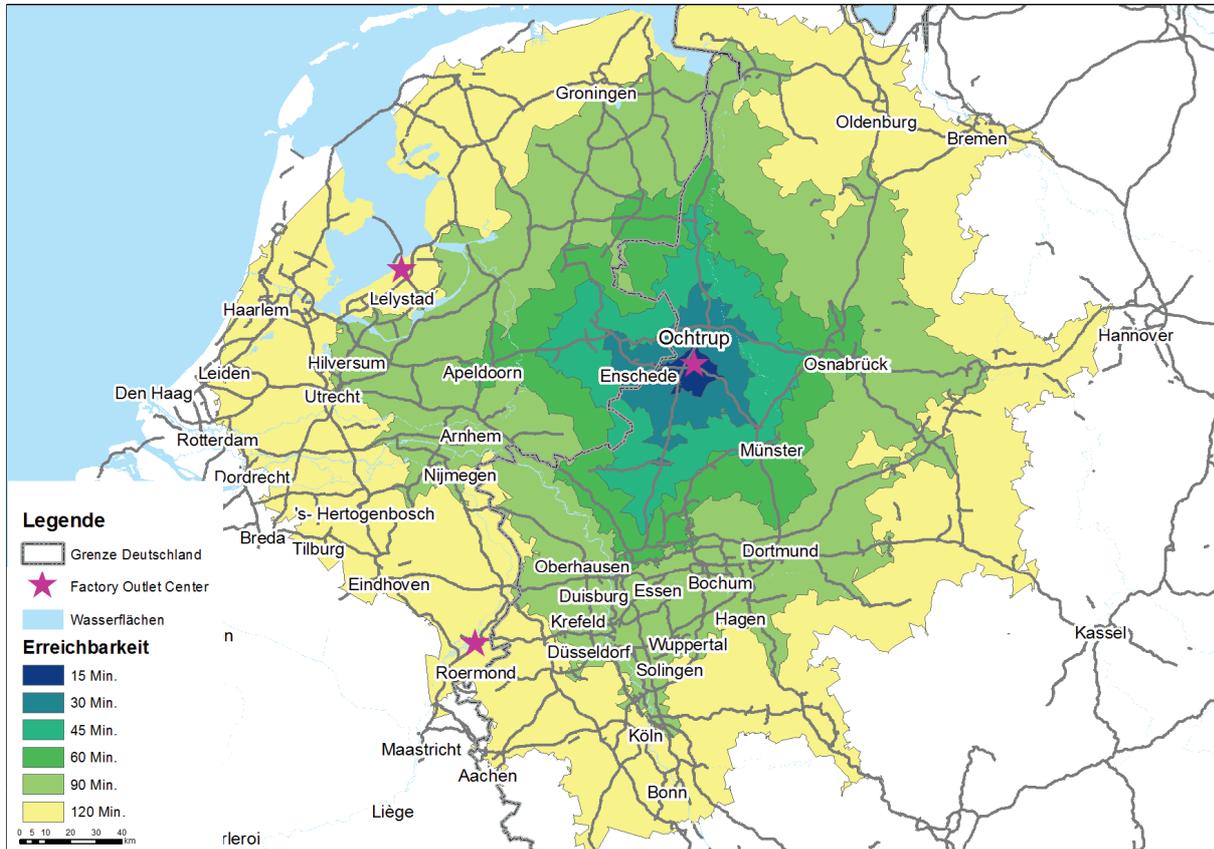


Abbildung 1: Erreichbarkeit der Stadt Ochtrup innerhalb von 15 Min. bis 2 Stunden

Es zeigt sich, dass Städte wie Osnabrück, Münster oder Appeldoorn (NL) innerhalb 1 Stunde gut mit dem PKW erreichbar sind, jedoch größere Agglomerationen mit dementsprechend höheren Bevölkerungsdichten wie das Ruhrgebiet in 1 1/2 Stunden oder die niederländischen Großstädte Amsterdam und Rotterdam in 2 Stunden von Ochtrup erreicht werden. Bei der Abschätzung des zukünftigen EOC-Kundenpotentials müssen die niederländischen Städte Lelystad und Roermond, die auch über ein Factory Outlet Center verfügen, berücksichtigt werden. Das Kundenpotential des EOC aus den Niederlanden wird durch diese Konkurrenzstandorte beeinflusst.

Die Abbildung 2 verdeutlicht die derzeitige Erreichbarkeit der Stadt Ochtrup und dessen überregionale Anbindung. Neben der Ausfahrt A31-Nord kann der Besucher von der ausgebauten B54 über zwei Abfahrten der B54 aus Richtung Süden nach Ochtrup gelangen.

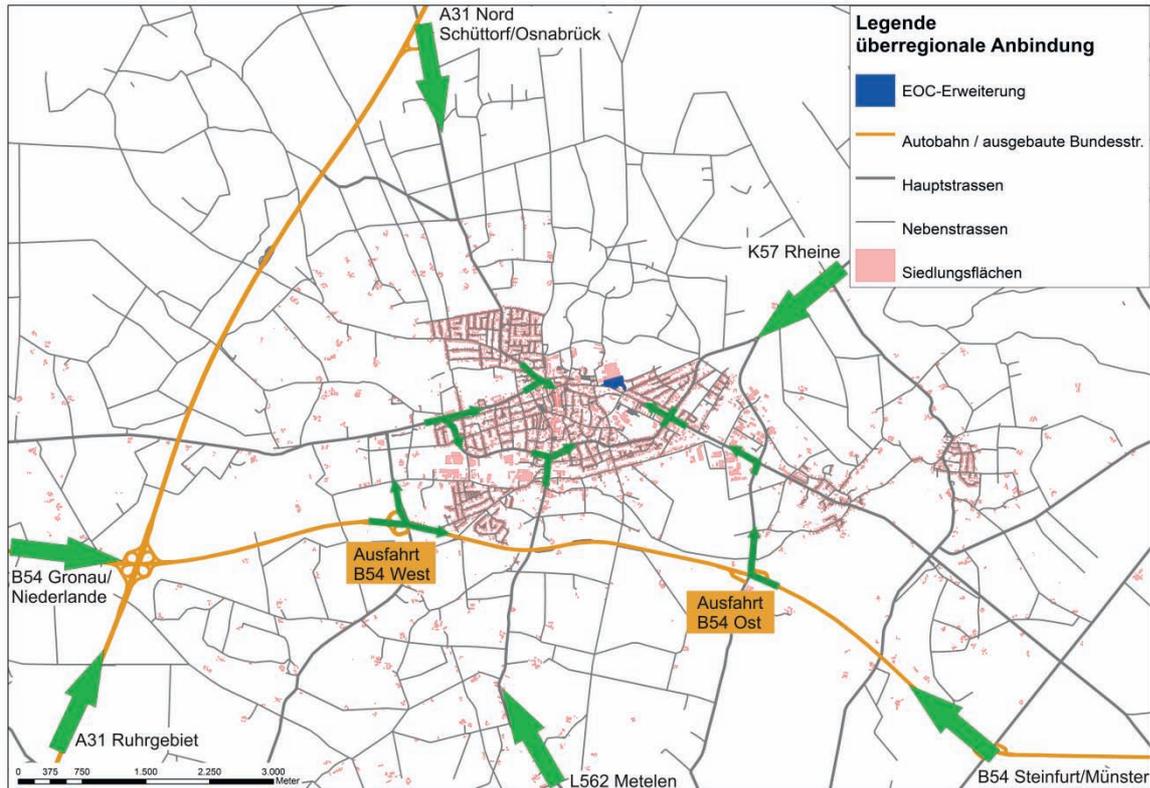


Abbildung 2: Überregionale Anbindung der Stadt Ochtrup

2.2 Anbindung und Stellplatzangebot der Innenstadt von Ochtrup

Ochtrup ist eine Stadt mit kompakten Strukturen: kurze Wege und zentrale Versorgungsbereiche in der Innenstadt prägen das Stadtbild, sodass sich eine attraktive Ausgangslage insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ergibt (vgl. Kapitel 2.4). Ergänzend wurden im gesamten Stadtgebiet in den letzten Jahren verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt, sodass auf nahezu allen Haupt- und Nebenstraße Tempo 30 eingeführt wurde. Dies gilt neben den Wohngebieten insbesondere für den vom Parkring begrenzten Innenstadtbereich und die Laurenzstraße zwischen der Bültstraße und dem Postdamm.

Bereits in der Vergangenheit wurden umfangreiche Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Ochtrup ergriffen: Die ehemals durch die nördliche Innenstadt von Ochtrup verlaufende Bundesstraße wurde zur Landes- bzw. Gemeindestraße herabgestuft. Hinzu kam der Bau der innerörtlichen Umgehungsstraße Gausebrink/Brookstraße sowie der Ausbau der B54 im Süden mit direktem Anschluss an die A31. Als weitere Maßnahme zur Verkehrsberuhigung wurde ein LKW-Durchfahrtsverbot für den Bereich Berg-/Bültstraße eingerichtet, sodass diese Verkehre über die innerörtliche Umgehungsstraße geleitet werden. Als Folge beschränkt sich der Schwerlastverkehr in diesem Abschnitt im Wesentlichen auf die Anlieferung des innerstädtischen Einzelhandels und der Versorgungsbereiche.

Besucher der Stadt Ochtrup erreichen das Stadtzentrum über die bereits angesprochenen Haupteinfallstraßen. Die Abbildung 3 zeigt die weitere Verkehrsführung zur Innenstadt und dem EOC.

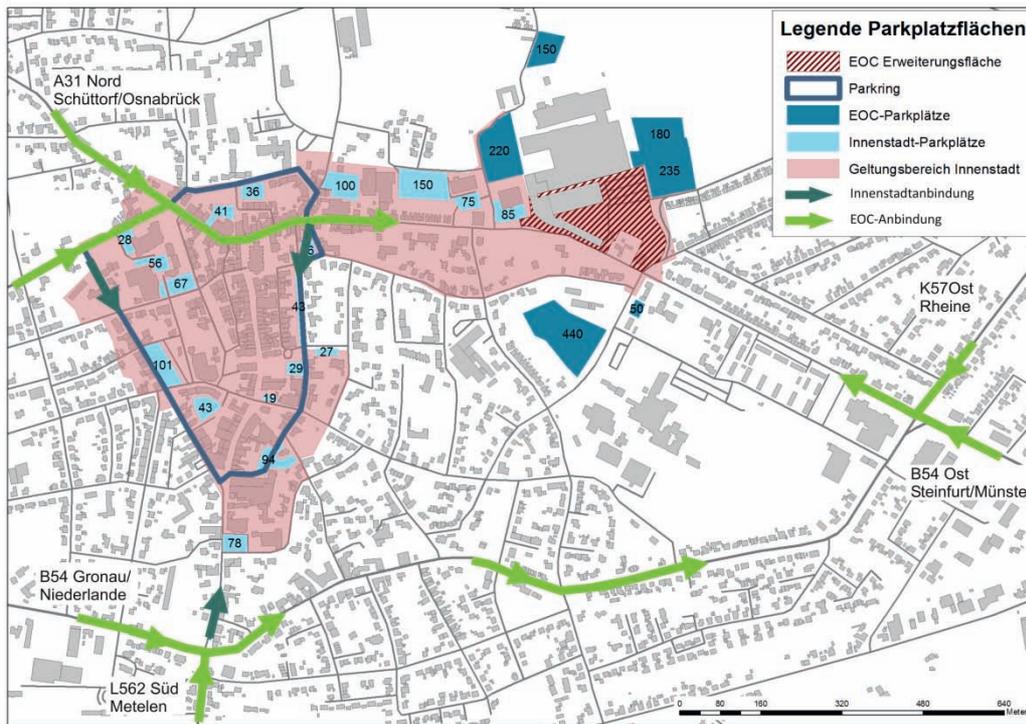


Abbildung 3: Anbindung und Stellplatzsituation der Innenstadt von Ochtrup

Aus nördlicher Richtung gelangen Besucher und Einheimische von der Bentheimer Straße entweder über die Gronauer Straße und dann über die Prof. Gärtner-Str. in das Zentrum. Eine andere Möglichkeit ist das Fahren von der Bentheimer über die Berg-/Bült-Straße und am neu errichteten Kreisverkehr in Richtung Süden verlaufende Ostwall. Dieser ist parallel zur Fußgängerzone entlang des Ostwalls/Fürstenbergstraße angelegt und wird im Süden über den Parkplatz des Verbrauchermarktes „K&K“ an die Bahnhofstraße angebunden. Der so entstehende Parkring ist Teil des innerstädtischen Parkleitsystems von Ochtrup. Für die Fußgängerzone der Stadt Ochtrup kann daher kein Parkplatzmangel ausgemacht werden. Vielmehr ist ein Überangebot vorhanden, da die Stellplätze zum Teil eine geringe Auslastung aufweisen.

Für die Besucher aus südlicher Richtung (Ortsumgehung Gausebrink) bieten sich die Stellplätze entlang des Ostwalls oder der Prof. Gärtner-Str. und die auf dem Marktplatz an.

Die Stellplätze des Ostwalls werden von Süden über die Bahnhofstraße und den bereits angesprochenen K&K-Parkplatz erreicht. Die Verkehrsführung in diesem Abschnitt ist aus Sicht der Gutachter durchaus vertretbar, da die Abwicklung aufgrund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus verträglich erfolgt und eine gute Kombination von ruhendem und fließendem Verkehr gegeben ist. Allerdings ist aufgrund der städtebaulichen Situation die Wahrnehmung des Parkrings nicht gegeben. Hier besteht großer Handlungsbedarf.

Der gesamte Parkring ist derzeit schlecht wahrnehmbar: Die Ausschilderung der einzelnen, zum Teil relativ kleinen Parkplätze erfolgt durch zu kleine Schilder mit zu detaillierten Angaben, die dem auswärtigen Besucher der Stadt keinen Überblick bieten. Das vorhandene Parkleitsystem, das den Besucher zu den Parkplätzen führen soll, bedarf demnach einer Überarbeitung. In die Überlegungen soll die Frage nach dem bewussten Leiten der zusätzlichen EOC-Kundenströme integriert werden.

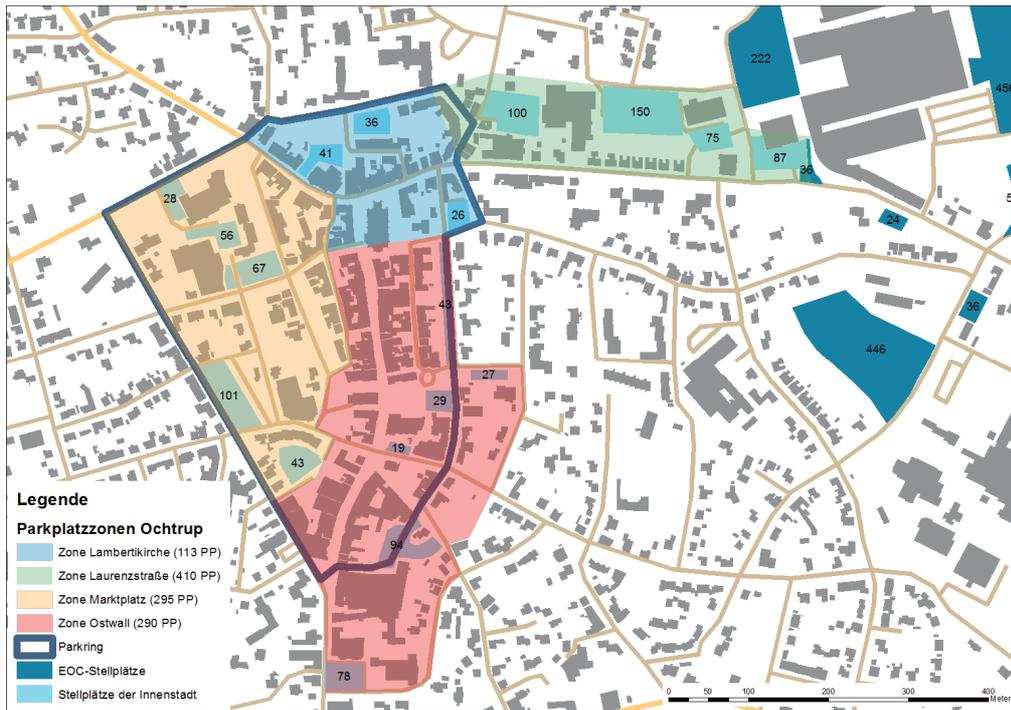


Abbildung 4: Stellplatzangebot in der Innenstadt von Ochtrup

Insgesamt lässt sich festhalten, dass in der Innenstadt von Ochtrup kein Parkplatzmangel festgestellt werden kann. Die über 1.100 Stellplätze sind um die Fußgängerzone und entlang der Laurenzstraße gut verteilt. Bis auf den Marktplatz und die Parkplätze der Verbrauchermärkte handelt es sich um verhältnismäßig kleine Stellflächen, sodass auch die städtebaulichen Belange berücksichtigt werden.

2.3 Stellplatzangebot des EOC nach einer Erweiterung

Nach der EOC-Erweiterung werden ca. 1400 Parkplätze für die Besucher zur Verfügung stehen, was für die künftige Verkaufsfläche von ca. 11.000 m² (ca. 8 m² Verkaufsfläche je Stellplatz) auch für Besucherspitzen an Wochenenden ausreichend dimensioniert sein sollte (Die Zahl der Stellplätze liegt damit über den in der VVO zur BauNVO NRW geforderten Werte: 1 Stellplatz je 10-30 m² VFl.). Die geplanten Stellplätze verteilen sich auf vier größere Parkplatzbereiche:

- *Parkplatz im Osten:* mit einer Stellplatzanzahl von 415 Plätzen befindet sich dieser Parkplatz derzeit im Bau und wird über eine Planstraße vom Postdamm erschlossen;
- *Parkplatz im Westen:* befindet sich nördlich des Expert-Fachmarktes und umfasst 220 Stellplätze;
- *Parkplatz im Norden:* mit einer geplanten Stellplatzanzahl von 150 kann dieser Raum als Ausweichparkplatz am Stadtrand genutzt werden;
- *Auffangparkplatz* mit 440 Stellplätzen: Der Zugang wird von der Lortzingstraße gewährleistet und es wird eine direkte fußläufige Verbindung zum EOC-Haupteingang geben. Dieser Parkplatz wird jedoch nur zu Spitzenzeiten gebraucht und kann werktags z.B. vom gegenüberliegenden Schulzentrum genutzt werden.

Daneben werden kleinere Stellflächen entlang der Laurenzstraße sowie der Lortzingstraße geplant, die vornehmlich für Kurzparker und mobilitätseingeschränkte Besucher vorgesehen sind (vgl. Abbildung 5).

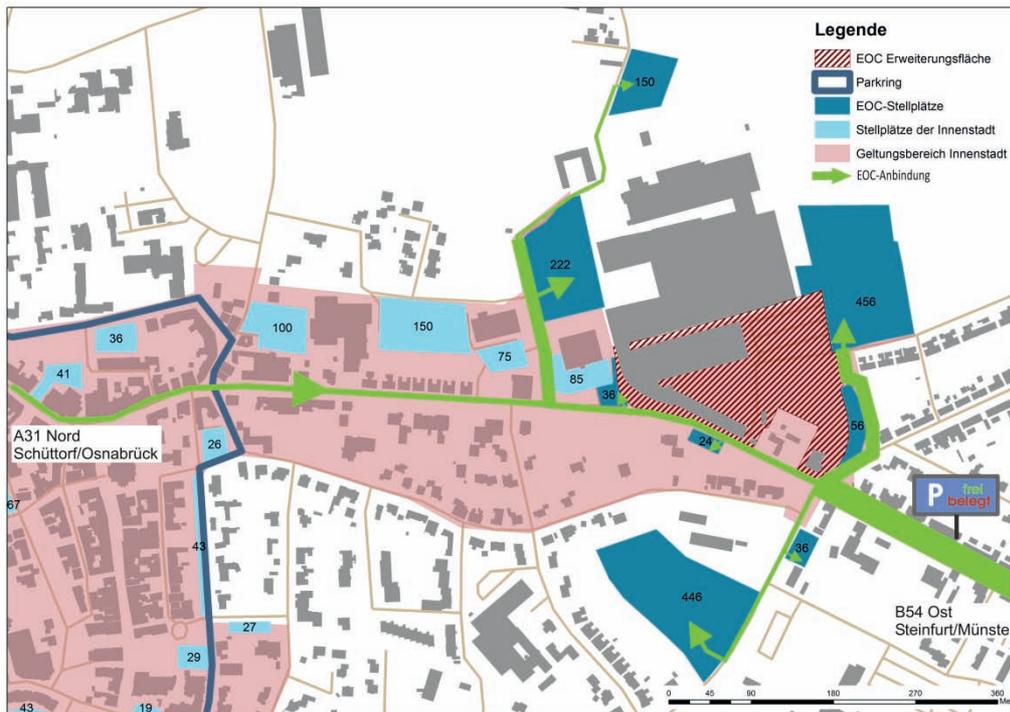


Abbildung 5: Verkehrsführung zu den geplanten Stellplätzen des EOC

Die aufgrund der EOC-Erweiterung wachsenden Kundenströme sollen bewusst zu den Stellplätzen geleitet werden, um Parksuchverkehre einschränken zu können. Hierfür wird das Einrichten eines elektronischen Parkleitsystems empfohlen, das die Besucher bereits vor dem neuen Kreisverkehr am Postdamm über die Stellplatzkapazitäten informiert und auf freie Parkplätze leitet.

2.4 Radverkehr

In der Stadt Ochtrup nimmt der Radverkehr eine wichtige Stellung ein. Nach unseren Beobachtungen und Eindrücken fahren die Ochtruper viel und gerne mit dem Fahrrad – der Fahrradverkehr ist stadtweit im Straßenraum präsent. Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist insgesamt als durchaus gut zu beurteilen, wenngleich der Zustand und die Führung der vorhandenen Radwege in Abschnitten noch verbessert werden kann.

Ein Grund für die hohe Radverkehrsnutzung sind die insgesamt relativ kurzen Fahrzeiten zwischen den für den Radverkehr relevanten Einrichtungen (Schulen, Versorgungsstandorte etc.) und den Wohngebieten. Diese resultieren in erster Linie aus der vergleichsweise kompakten Stadtstruktur und der damit einhergehenden Konzentration der Zielpunkte im zentralen Innenstadtbereich. Darüber hinaus sind keine größeren Lücken im Radverkehrsnetz vorhanden. Die verhältnismäßig lang gezogene Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben und bietet damit sowohl eine gute, direkte Erreichbarkeit der Einkaufsgelegenheiten wie auch eine gute Nord-Süd-Verbindung.

Neben der Fußgängerzone stellen vor allem die Schulen sowie der Bahnhof (mit seinem guten Bike&Ride-Angebot) Nachfrageschwerpunkte für den Radverkehr dar. Zu den Schulanfangs- und -endzeiten sind sehr starke Radverkehrsströme vor allem zum Schulzentrum im Osten der Stadt zu beobachten. Betroffen sind hierbei vor allem die Robert-Koch-Straße sowie Mühlenstraße, Berg-/Bültstraße, Dränke/Alte Maate, deren Ströme in der Hellstiege zusammenlaufen.

An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet besteht Anschluss an das Alltags- und Freizeitrouthenetz des Kreises Steinfurt, sodass die Radwegeverbindungen zu den umliegenden Ortschaften, wie Gronau, Bad

Bentheim und Langenhost/Welbergen, sichergestellt werden. Der Ausbau der Verbindungen nach Metelen und Nienborg/Heek wird vom Kreis in der Radverkehrsplanung vorgesehen.¹

Im Zuge einer Befahrung des Straßennetzes sowie mehrerer Ortsbegehungen wurden die folgenden Problembereiche bzgl. der Radverkehrsinfrastruktur identifiziert:

- Generell ist in Ochtrup der überwiegende Teil der Radwege mit den Verkehrszeichen , als Benutzungspflichtig ausgewiesen. Nach den Festlegungen in der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sowie der diesbezüglichen aktuellen Rechtsprechung darf die Benutzungspflicht jedoch nur für Radwege angeordnet werden, wenn die Nutzung der Kfz-Fahrbahn mit einem deutlich überdurchschnittlichen Sicherheitsrisiko einhergehen würde und wenn gleichzeitig die Radwege einen definierten, ausreichenden baulich-funktionalen Zustand aufweisen. Aufgrund der auf den meisten Strecken nur mäßigen Kfz-Belastungen sind aus unserer Sicht diese Kriterien bei den meisten Radwegen in Ochtrup nicht erfüllt, so dass die Benutzungspflicht aufgehoben werden müsste.
- Der aus unserer Sicht für den Radverkehr problematischste Streckenabschnitt stellt in Ochtrup die Metelener Straße / Bahnhofstraße mit seinen fehlenden bzw. nur funktional unzureichenden Radverkehrsanlagen dar. Gleichzeitig ist dieser Streckenabschnitt von besonders hoher Netzbedeutung, da er eine wichtige Zufahrt zum Bahnhof sowie eine zentrale Querungsmöglichkeit über die Bahnstrecke darstellt.
- Für den Radverkehr problematische bzw. ungünstige Knotenpunktsführungen bestehen an den Kreuzungen Bentheimer Straße / Gronauer Straße / Parkstraße / Bergstraße sowie am Kreisverkehr Metelener Straße / Nienborger Damm / Schützenstraße.
- Gesicherte Querungsmöglichkeiten sind darüber hinaus im Bereich der Einmündung Witthagen über den Gausebrink (Fortführung in die Lessingstraße) sowie über die Gronauer Straße im Bereich der Einmündungen Lessingstraße/Turmstraße erforderlich.

2.5 ÖPNV

Neben dem motorisierten Individualverkehr können Besucher Ochtrup mit der Bahn und regionalen Buslinien erreichen. Der im Süden der Stadt gelegene Bahnhof wird im Stundentakt vom Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) durch die Linie RB 64 Euregio-Bahn angefahren und bietet eine direkte Schienenverbindung in Richtung Münster und Enschede (NL).

Die vorhandenen zwei Regionalbuslinien (Linie 174 und Linie 182) verbinden Ochtrup zusätzlich 4x täglich mit Rheine über Wettringen sowie 5x täglich mit Burgsteinfurt. Dabei verkehrt zusätzlich 6x täglich ein Anruf-Sammel-Taxi zwischen Wettringen und Rheine (R80).

Neben den zwei Regionalbuslinien fahren an Schultagen vier weitere regionale Linien des Reisedienstes Veelker (kein VGM-Tarif), welche die umliegenden Ortschaften anbinden. Die Tatsache, dass dessen Fokus auf dem Transport der Schülerverkehre liegt, lässt sich dem Fahrplan entnehmen.²

Auch die fünf Stadtbuslinien verbinden die Stadtteile von Ochtrup mit der Innenstadt und den Schulstandorten. Aus dem Fahrplan geht hervor, dass diese Linien 1x morgens und 4x mittags bzw. am

¹ Kreis Steinfurt: Radwege im Kreis Steinfurt – Alltags- und Freizeitrouten, S. 63 ff. Oktober 2007

² Bus&Bahn Münsterland: Fahrplan Ochtrup ab 10.01.2011

frühen Nachmittag verkehren, sodass eindeutig die Funktion des Schülertransportes im Vordergrund steht.

Zwei Bürgerbuslinien kommt im Sinne der Daseinsvorsorge, insbesondere für die Anbindung der Stadtteile und Außenbereiche von Ochtrup eine höhere Bedeutung zu. Insbesondere die Ortsteile außerhalb der Kernstadt (v.a. Langenhorst und Welbergen) können mit dem Bürgerbus erreicht werden. Dieser verkehrt allerdings nur an 3 Tagen pro Woche - zum Teil als Rufbus. Die B2-Linie für den Außenbereich fährt an Werktagen unterschiedliche Routen.

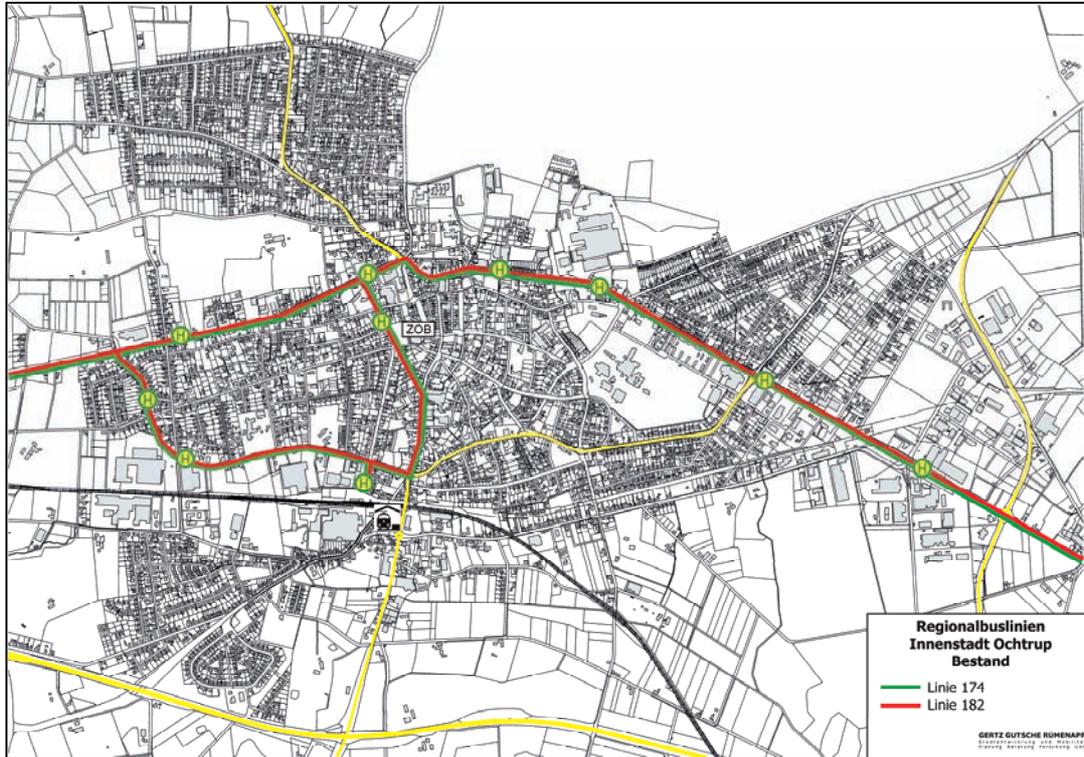


Abbildung 6: Verlauf der Regionalbuslinien im Stadtgebiet von Ochtrup

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) von Ochtrup befindet sich auf dem Marktplatz und dient überwiegend dem Umsteigen der Schülerverkehre aus den Nachbarortschaften. Eine Orientierung an den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge findet nicht statt, sodass eine Verknüpfung von Bus und Bahn derzeit nicht gegeben ist. Im Zuge der Aufstellung des STEK soll auch die Frage nach einem geeigneten neuen Standort für den ZOB thematisiert werden. Hierfür kommen grundsätzlich entweder eine Fläche am Bahnhof oder das sich südlich vom EOC befindende Schulzentrum in Frage.

2.6 Mängel und Potenziale

Zum Abschluss der Bestandsanalyse werden in diesem Abschnitt die Ergebnisse für das Handlungsfeld Verkehr in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

| Potenziale | Mängel |
|---|---|
| Überregionale Erreichbarkeit (MIV) <ul style="list-style-type: none"> - Gute PKW-Erreichbarkeit in alle Richtungen - Nähe zu den Niederlanden | Überregionale Erreichbarkeit (MIV) <ul style="list-style-type: none"> - Zielverkehr aus Richtung Nord und West führt durch die Innenstadt zum EOC - Konflikt in der Berg-/Bültstraße |
| MIV <ul style="list-style-type: none"> - Gausebrink/Brookstraße als innerstädtische Umfahrung - Verkehrsberuhigende Maßnahmen wurden bereits ergriffen → Kreisverkehr Laurenzstraße, Durchfahrtsverbot für LKW im Bereich Berg-/Bültstraße - Geringer Durchgangsverkehr - Keine Kapazitätsprobleme in der Innenstadt | MIV <ul style="list-style-type: none"> - LSA-Schaltung an der Kreuzung Gronauer Str./Bentheimer Str. nicht optimal |
| Parken <ul style="list-style-type: none"> - gute Verteilung der Parkplätze im Innenstadtbereich - keine Parkplatzknappheit erkennbar - Parkring vorhanden | Parken <ul style="list-style-type: none"> - Parkring ist nicht wahrnehmbar - Parkleitsystem fehlt - Unklare Verkehrsführung und Ausrichtung der Stellplätze des K&K-Parkplatzes - Kurzparkmöglichkeiten entlang der Berg-/Bültstraße fehlen - geplante EOC-Parkplätze weisen ungünstige Lage für eine fußläufige Verknüpfung mit der Innenstadt auf |
| Fuß- und Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Kompakte Stadt mit kurzen Wegen - Fußgängerzone vorhanden - Radverkehr erfreut sich einer großen Beliebtheit in Ochtrup - Tempo 30 auf allen Nebenstraßen und im innerstädtischen Bereich - Lage des EOC in fußläufiger Distanz | Fuß- und Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr fehlen → v.a. entlang der Laurenzstraße - weitläufige Fußgängerzone |
| ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> - Zusanbindung Münster-Enschede bietet gute Voraussetzung → Züge aus beiden Richtungen kommen ca. zur Minute 55 an | ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> - Lage und Anbindung des Bahnhofs - ÖV-Verbindung zwischen Bahnhof & Innenstadt fehlt - Regionalbusangebot ist ausschließlich auf Schülerverkehr ausgerichtet - Abwicklung des Schülerverkehrs am ZOB (Marktplatz) → hoher Flächenbedarf |

Tabelle 1: Mängel und Potenziale

Auf die hier aufgeführten Mängel und Potenziale wird im STEK und im Kapitel 3 näher eingegangen.

3 Auswertung der Verkehrssituation

In Bezug auf die zukünftigen Kundenströme wird sowohl der Kreuzungsbereich Gronauer Straße/Bergstraße/Parkstraße/Bentheimer Straße als auch die Frage der Verkehrsführung im nördlichen Bereich der Innenstadt näher mit Hilfe der Verkehrssimulation untersucht.

Mit Hilfe einer **Verkehrssimulation** konnten die Verkehrsströme für die Ist-Situation und zukünftige Planfälle untersucht werden. Die Grundlage für die heutigen Verkehrsbelastungen bildete eine **Verkehrszählung**, die im März 2011 durchgeführt wurde. Die Notwendigkeit einer Verkehrszählung ergab sich aus aktuellen Infrastrukturprojekten: Zum einen wurde die B54 auf 2 Fahrstreifen je Richtung ausgebaut und zum anderen in der Innenstadt von Ochtrup ein Kreisverkehr (Laurenzstraße/Dränke/Poststraße) angelegt. Dieser spielt für die Zufahrt zum EOC eine wesentliche Rolle, insbesondere für die Verkehrsströme aus dem Norden (A31). Zusätzlich wurde ein LKW-Durchfahrtsverbot für die Berg- und Bültstraße eingeführt, sodass in der nördlichen Innenstadt der Schwerlastverkehr auf den Anliegerverkehr begrenzt wird.

Die Abschätzung der zukünftigen Kundenströme beruht auf dem Gutachten zur Verkehrsuntersuchung des Knotenpunktes Laurenzstraße / Lortzingstraße / Postdamm, das vom Büro pbh angefertigt wurde. Insgesamt wird nach der EOC-Erweiterung von ca. 1 Mio. Kunden pro Jahr ausgegangen.

3.1 Auswertung und Ergebnisse der Verkehrszählung

Die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung durchgeführte Verkehrserhebung bestand aus den folgenden Teilen:

- einer automatischen Dauerzählung des Rad- und Kfz-Verkehrs auf der Laurenzstraße (Höhe EOC) vom 12.03.2011 bis zum 18.03.2011 mittels eines Seitenradarmessgeräts
- manueller Zählungen der Knotenströme an den Kreuzungen am 01.03.2011
 - o Gronauer Straße / Bentheimer Straße / Parkstraße / Bergstraße
 - o Bültstraße / Laurenzstraße / Dränke / Poststraße (Kreisverkehr)
- einer Erhebung der Parkraumbelastung auf den Parkplätzen des EOC am 01.03.2011

Im Folgenden werden die einzelnen Erhebungsbestandteile kurz erläutert und deren Ergebnisse zusammengefasst vorgestellt. Die automatisierte Erhebung über einen längeren Zeitraum mit einem Seitenmessradargerät soll die Knotenpunktzählungen an den Kreuzungen um zufällige Schwankungen des Verkehrsaufkommens bereinigen. Die richtungsbezogenen Zählergebnisse der Knotenpunkte wiederum ermöglichen eine genaue Darstellung der Verkehrsbelastung. Ergänzt werden diese Erhebungsdaten mit einer Parkraumerhebung der heute vorhandenen EOC-Stellplätze, um die EOC-Verkehrsströme von der sonstigen Verkehrsbelastung trennen zu können.

Automatische Dauerzählung

Bei der automatischen Dauerzählung an der Laurenzstraße wurde mit dem Sonntag den 18.03.2011 auch ein Tag erfasst, der nicht als repräsentativ für einen normalen Sonntag anzusehen ist. An diesem Tag fand in der Zeit zwischen 13 und 18 Uhr die Aktion „Ochtrup macht fit!“ statt, die neben einem Veranstaltungsprogramm vor allem auch eine Sonderöffnung der Geschäfte in der Innenstadt und im EOC beinhaltete. Diese Sonderveranstaltung erklärt in Verbindung mit der guten Wetterlage an diesem Tag das deutlich erhöhte Radverkehrsaufkommen in der Laurenzstraße. Zudem ist auch von einem gegenüber einem normalen Sonntag erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen auszugehen.

Diese „Übererfassung“ des Kfz-Verkehrsaufkommens ist im Hinblick auf die weiteren Analysen unproblematisch, da die Aussagen zu den verkehrstechnischen Leistungsfähigkeiten somit in jedem Fall auf der „sicheren Seite“ liegen. Sie ist vielmehr sogar vorteilhaft, da sie einen ersten Eindruck über die nach der EOC-Erweiterung ggf. häufiger auftretende Sondersituation eines verkaufsoffenen Sonntags gibt.

Die nachfolgenden Auswertungen der automatischen Dauerzählungen zeigen das Verkehrsaufkommen auf der Laurenzstraße im Wochen- und Tagesverlauf. Der Wochengang des Radverkehrs ist dabei durch ein annähernd konstantes Aufkommen von Montag bis Samstag von ca. 430 – 470 Fahrrädern pro Tag (in beiden Fahrtrichtungen) geprägt.

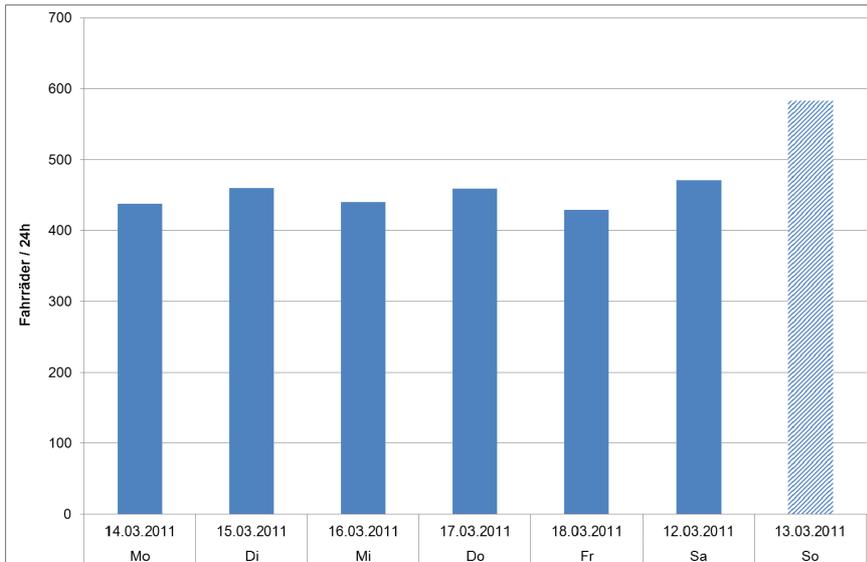


Abbildung 7: Wochenverlauf Radverkehrsaufkommen Laurenzstraße

Der Wochengang des Kfz-Verkehrs ist hingegen durch überdurchschnittliche Aufkommenswerte am Montag und Dienstag, einem leichten Einbruch am Mittwoch und wiederum deutlich höheren Werten am Donnerstag und Freitag geprägt. Die höchste Belastung wurde am Freitag mit ca. 10.300 Kfz/24h gemessen. Am Samstag liegt das Aufkommen mit ca. 9.100 Kfz/24h und am Sonntag mit ca. 7.700 Kfz/24h hingegen wieder deutlich niedriger.

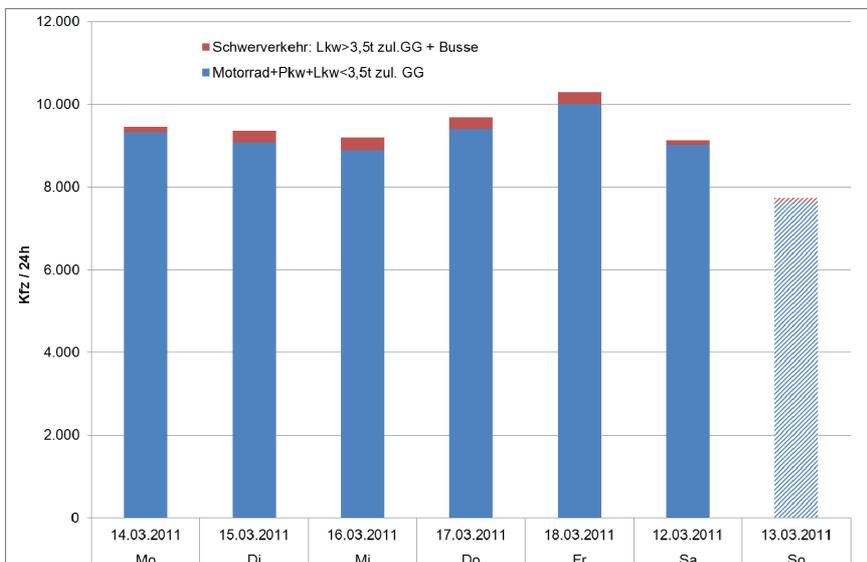


Abbildung 8: Wochenverlauf Kfz-Verkehrsaufkommen Laurenzstraße

Der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw > 3,5t zul.GG + Busse) am Kraftfahrzeugverkehr liegt im Wochendurchschnitt bei ca. 2,4 %. Im Wochenverlauf liegt er von Dienstag bis Freitag deutlich über dem Durchschnitt (zw. 2,8 % und 3,2 %), von Samstag bis Montag hingegen deutlich unterhalb des Wochendurchschnitts (zw. 1,2 % und 1,5 %). Die höchsten absoluten Schwerverkehrsbelastungen wurden von Dienstag bis Freitag mit jeweils ca. 300 Schwerverkehrs-Kraftfahrzeugen je 24 Stunden gemessen.

Die Tagesverläufe des Kfz-Verkehrsaufkommens in der Laurenzstraße sind von Montag bis Freitag weitgehend identisch und durch eine ausgeprägte Nachmittagsspitze gekennzeichnet. Am Freitag ist jedoch ein – typischer – früherer Anstieg des Fahrzeugaufkommens zu erkennen. Die Tagesganglinien des Samstags und des Sonntags weisen hingegen einen grundlegend anderen Verlauf auf. Der Samstag ist durch eine deutliche Spitze am späten Vormittag/Mittag und der Sonntag durch eine sehr starke Nachmittagsspitze geprägt. Auffällig ist, dass das Aufkommen am Sonntagnachmittag das Aufkommen der werktäglichen (Mo-Fr) Nachmittagsspitze sogar noch sehr leicht übersteigt.

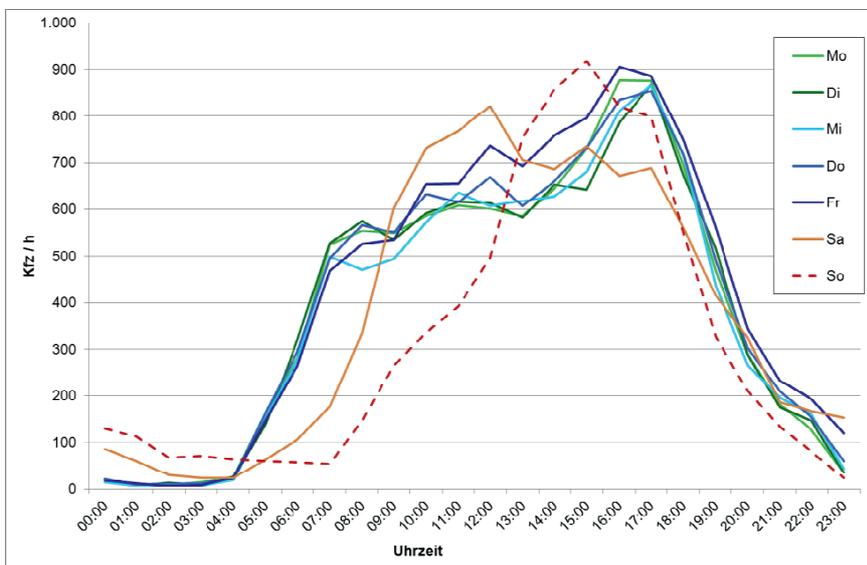


Abbildung 9: Tagesverlauf Kfz-Verkehrsaufkommen Laurenzstraße

Zur Bereinigung der jahreszeitlichen Einflüsse auf das Verkehrsaufkommen wurden die erhobenen Zählwerte mittels des HBS-Verfahrens auf durchschnittliche Jahreswerte hochgerechnet. Diese sowie weitere relevante Kennwerte sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

| | Kfz | Schwerverkehr |
|--|-------|---------------|
| Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV (Fzg. / 24h) | 9.100 | 220 (= 2,4 %) |
| Durchschnittliche werktägliche (Mo-Sa) Verkehrsstärke DTV _w (Fzg. / 24h) | 9.450 | 280 (= 2,8 %) |
| Maßgebende stündliche Verkehrsstärke an Werktagen (Mo-Sa) MSV _w (Fzg / h) | 945 | 28 |
| Tag-Nachverteilung (Wochendurchschnitt) | Kfz | Schwerverkehr |
| 6-22 Uhr | 8.780 | 210 (= 2,4 %) |
| 22-6 Uhr | 490 | 10 (= 2,0 %) |

Tabelle 2: Kennwerte Kfz-Verkehrsaufkommen Laurenzstraße

Manuelle Zählung der Knotenströme

Die Ergebnisse der manuellen Zählung am 01.03.2011 zwischen 11 und 18 Uhr an den Knotenpunkten Gronauer Straße/ Bentheimer Straße und dem neuen Kreisverkehr in der Laurenzstraße werden in den folgenden Abbildungen dargestellt. Die Zählergebnisse werden für die Plausibilisierung der automatischen Zählung des Radarmessgerätes hinzugezogen und bestätigen die dort gewonnen Erkenntnisse. Gleichzeitig lassen sich aus den Erhebungsdaten des automatischen Messgerätes, dass die Verkehrsbelastung entlang der Laurenzstraße gemessen hat, keine konkreten Aussagen über die Richtung der Verkehrsströme machen und demzufolge bietet eine Knotenpunktzählung zusätzliche Auswertungsmöglichkeiten. Es lassen sich Aussagen zu Haupt- und Nebenströmen und Abbiegeverhalten treffen.

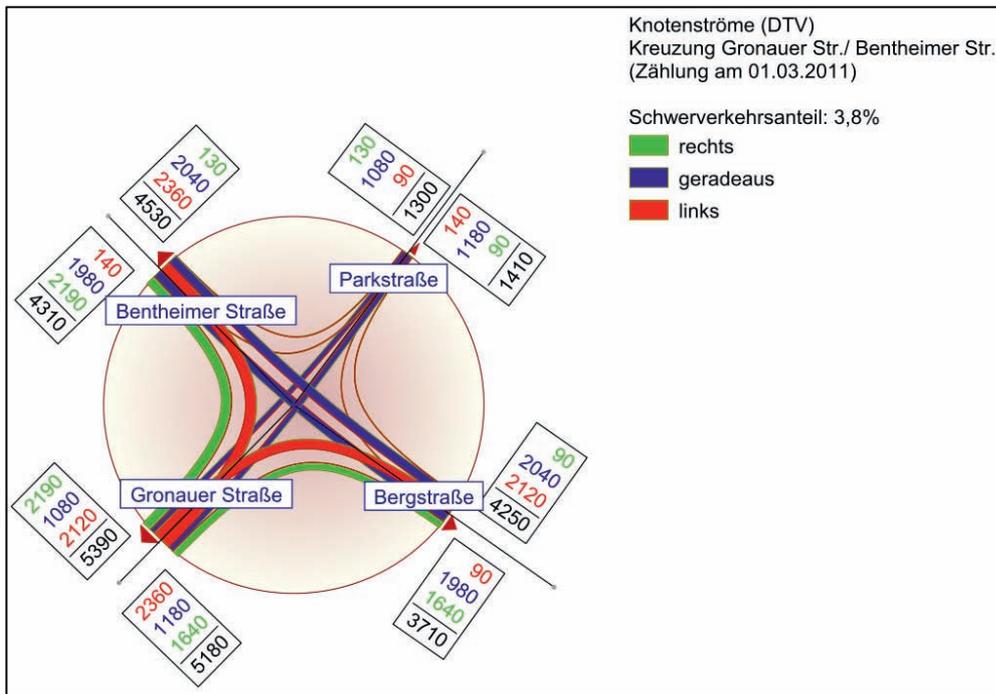


Abbildung 10: Knotenströme an der Kreuzung Gronauer Str./ Bentheimer Str./ Parkstraße / Bergstraße

Die Kreuzung Gronauer Straße / Bentheimer Straße / Parkstraße und Bergstraße wird durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Der Hauptverkehrsstrom fließt zwischen der Bentheimer Straße und der Gronauer Straße (L582), wobei auch die Zufahrt zur Innenstadt in die Bergstraße verhältnismäßig stark genutzt wird. Der Schwerverkehrsanteil an dieser Kreuzung lag an diesem Tag bei knapp 4%.

Bei der Betrachtung der Zählergebnisse vom Kreisverkehr in der Laurenzstraße ist dieser Schwerverkehrsanteil deutlich geringer, was u.a. auf das Durchfahrtsverbot für LKW in der Berg-/ Bültstraße zurückgeführt werden kann. Hier findet hauptsächlich Anlieferverkehr statt. Der Hauptstrom an diesem Knotenpunkt liegt eindeutig zwischen der Bültstraße und der Laurenzstraße (geradeaus). Der Verkehrsstrom zwischen der Poststraße und der Laurenzstraße entspricht der Verbindung zwischen der historischen Innenstadt (Ostwall, parallel zur Fußgängerzone) und dem EOC. Die Zählung hat ergeben, dass diese Verbindung bereits heute gut genutzt wird, wobei es sich bei diesen Fahrzeugen eher um einheimische Bürgerinnen und Bürger handeln wird und weniger um Besucher der Stadt, die primär das EOC aufsuchen.

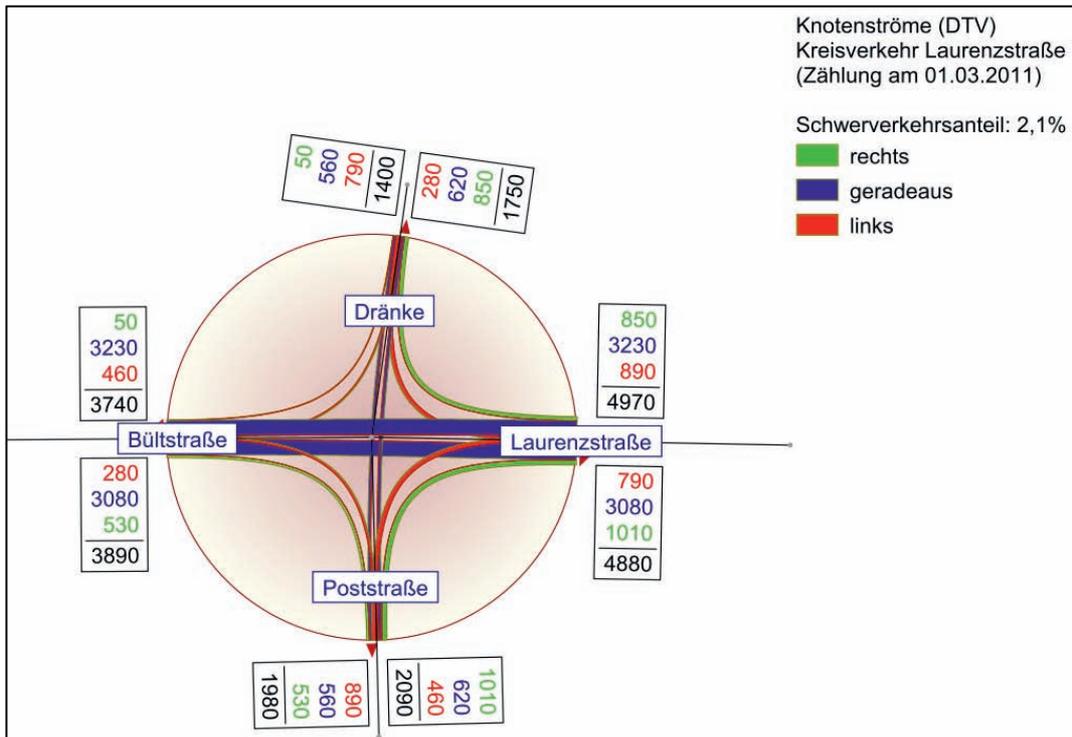


Abbildung 11: Knotenströme am neuen Kreisverkehr in der Laurenzstraße

Insgesamt bestätigen die Zählwerte die bereits vorgestellten Ergebnisse des Seitenradarmessgerätes und damit die Grundbelastung entlang der Laurenzstraße.

Parkraumbellegung EOC

Zur weiteren Absicherung der Zählergebnisse wurde parallel zur Knotenpunktzählung eine Parkraumerhebung durchgeführt. Sie fand in drei Phasen jeweils im Abstand von 2 Stunden zwischen 11:30 Uhr und 16:30 Uhr statt, sodass sowohl das mittägliche als auch das nachmittägliche Parkverhalten zur Feierabendzeit aufgenommen wurde. Die heute vorhandenen Parkplätze sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt und die Abbildung 13 verdeutlicht, dass die Auslastungsgrade der EOC-Parkplätze nicht sehr hoch sind – was sich mit den bekannten Statistiken für einen Dienstag Anfang März deckt. Die Spitzenstunden des EOC werden an Wochenenden erreicht.

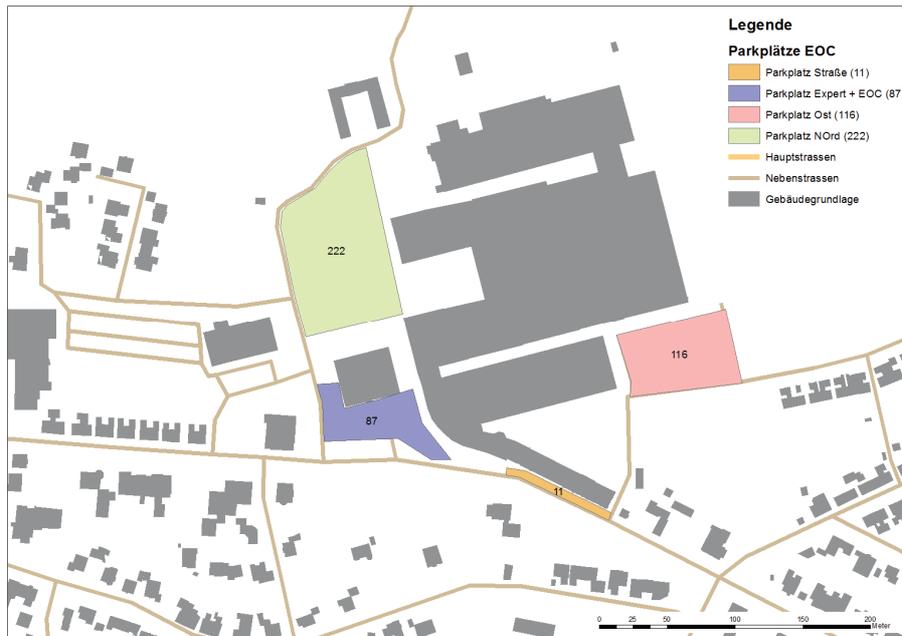


Abbildung 12: Parkplätze des EOC (Ist-Situation)

Am stärksten frequentiert wird der Expert-Parkplatz direkt vor dem Haupteingang des EOC, gefolgt von den Längsparkbuchten entlang der Laurenzstraße. Im Vergleich zu den anderen umliegenden Parkplätzen des EOC herrscht hier die höchste Fluktuation, d.h. Aufenthalte unter 2 Stunden. Anders verhält es sich bei den Parkplätzen Ost und Nord des EOC, deren Stellplätze über längere Zeiträume belegt waren und deren Auslastung insgesamt wesentlich geringer war.

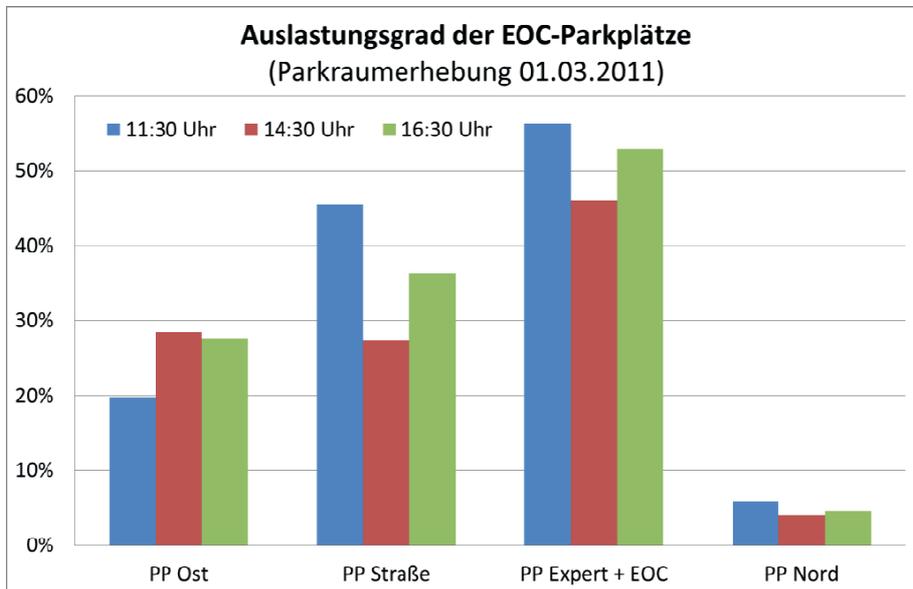


Abbildung 13: Auslastungsgrad der EOC-Parkplätze am Dienstag, den 01.03.2011

Aufgrund der geringen Parkplatzbelegungen kann davon ausgegangen werden, dass bei den am Stichtag durchgeführten Knotenpunktzählungen nur in äußerst geringem Maße Besucherverkehre vom/zum EOC miterfasst wurden. Die erhobenen Knotenströme können damit bei den weitergehenden Simulationsuntersuchungen als Grundbelastungen angesetzt werden.

3.2 Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch die EOC-Erweiterung

Eine zentrale Frage für das Handlungsfeld Verkehr kann wie folgt formuliert werden: „Welche zusätzlichen Kundenströme werden sich durch die geplante Erweiterung des EOC für die Stadt Ochtrup ergeben und wie können diese verträglich abgewickelt werden?“. Diese Fragestellung soll unter der Berücksichtigung von zwei Aspekten untersucht werden. Auf der einen Seite sollen die positiven Effekte der EOC-Erweiterung auch auf den innenstädtischen Einzelhandel von Ochtrup wirken, während auf der anderen Seite eine starke Belastung insbesondere der Berg-/Bültstr. und Laurenzstraße vermieden werden muss. Daher wurde ein Entwicklungsziel für das Stadtentwicklungskonzept folgendermaßen definiert/formuliert: „Die Verkehrsanbindung des EOC soll die Innenstadt stärken, nicht belasten!“.

Die Verteilung der heutigen Kundenströme, die von dem EOC angezogen werden, wurde bereits im Jahr 2006 vom Büro pbh erhoben. Dieses Gutachten bildet zusammen mit eigenen Verkehrserhebungen die Grundlage für die Hochrechnung der Kundenströme bei einer EOC-Erweiterung.³

| Richtung | Annahmen für die Veränderung der Kundenströme durch eine EOC-Erweiterung |
|--|--|
| Überregionale Kundenströme | |
| Niederlande | verdoppeln |
| östl. Ruhrgebiet | verdoppeln |
| mittleres & westliches Ruhrgebiet | verdoppeln |
| A31 Nord | verdoppeln |
| Münster | + 50 % |
| Osnabrück | + 50 % |
| Lokale Kundenströme | |
| Gronau | konstant |
| Rheine | konstant |
| Metelen | konstant |
| Ochtrup Nord A31 | +20% der Ochtruper |
| Ochtrup B54 Ost | +15% der Ochtruper |
| Ochtrup B54 West | +25% der Ochtruper |
| Ochtrup Nienborger Damm/Metelener Str./Brookstr. | +25% der Ochtruper |
| Ochtrup Rheine | +15% der Ochtruper |

Tabelle 3: Ansätze für die Hochrechnung der Kundenströme

Aufgrund des größeren Einzugsgebietes ist zu erwarten, dass die lokalen Kundenströme prozentual weit weniger ansteigen, als das bei den überregionalen Besuchern der Fall sein wird. Der bewusste Umgang mit diesen Zuwächsen spielt eine wesentliche Rolle bei den Überlegungen des Stadtentwicklungskonzeptes.

³ Planungsbüro Hahm GmbH VBI; Verkehrsuntersuchung Knotenpunkte Laurenzstraße / Lortzingstraße / Postdamm – Untersuchungsbericht 07/2006, Osnabrück

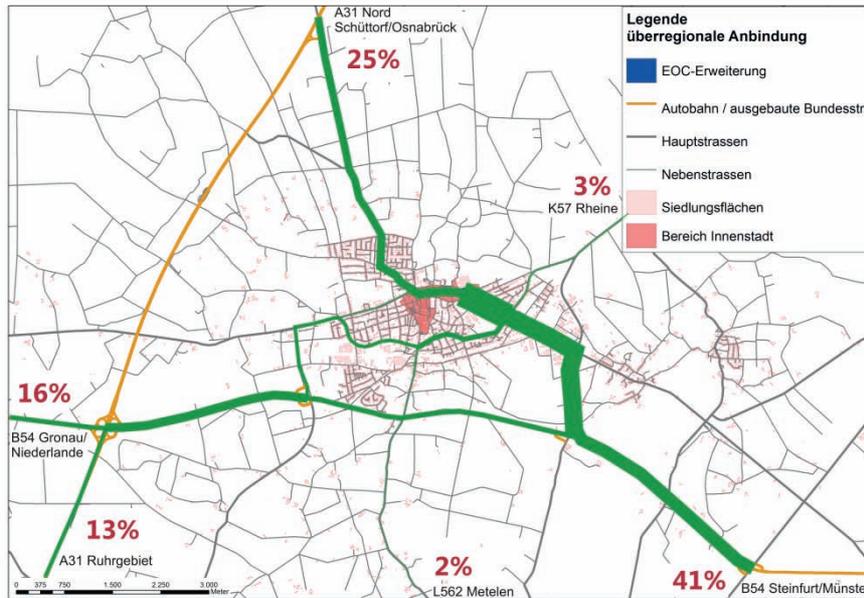


Abbildung 14: Erwartete Besucher des EOC aus den richtungsbezogenen Quellgebieten in Prozent

Nach der EOC-Erweiterung werden ca. 1 Mio. Besucher pro Jahr das Factory Outlet Center mit 11.500 m² Verkaufsfläche besuchen. An durchschnittlichen Werktagen kommen demnach circa 3.000 bis 3.500 Besucher, das entspricht für beide Richtungen entlang der Laurenzstraße ca. 2.400 bis 2.800 zusätzlichen PKW-Fahrten.⁴

In der Berg- und Bültstraße, die einen vergleichsweise schmalen Straßenquerschnitt aufweist, werden nach der EOC-Erweiterung ca. 600 bis 700 zusätzliche Fahrzeuge erwartet. Dies entspricht maximal 100 zusätzlichen PKW in der werktäglichen Spitzenstunde, wobei zurzeit die Verkehrsbelastung dieses Bereiches an Werktagen (DTVw) insgesamt bei ca. 8.000 Fahrzeugen liegt. An normalen Werktagen ist somit eine ca. 8 %-Steigerung des Verkehrsaufkommens in der Berg-/Bültstraße zu erwarten.

Für einen „Spitzen“-Samstagvormittag, an dem erwartungsgemäß mehr Besucher im EOC erwartet werden als unter der Woche, gehen wir von einer maximalen Zusatzbelastung von 500 Fahrzeugen je Stunde aus. Für die Berg-/ Bültstraße ergibt sich daraus ein Plus von 125 Fahrzeugen in der Spitzenstunde.

Idealerweise sollen Besucher mit dem PKW aus Richtung West und Süd-West nicht über die Gronauer Straße bzw. im weiteren Verlauf die Laurenzstraße zum EOC gelangen, sondern bewusst über die innerörtliche Umgehungsstrecke (Gausebrink, Brookstr.) geführt werden. Ein frühzeitiges Leiten der Kundenströme von der Abfahrt B54-West auf die Abfahrt B54-Ost wird von Seiten der Stadt angestrebt und vom Gutachterteam unterstützt.

Allerdings wird dies nur bedingt mit Hinweisschildern gelingen, da Navigationsgeräte aufgrund der „Best-Way-Suche“ aus Richtung Süden und Westen kommend die Route über die Berg-/Bült- bzw. Laurenzstraße zum EOC wählen. Zusätzliche verkehrsbeeinflussende Maßnahmen im Straßenraum sind eine Möglichkeit Geschwindigkeitsreduktionen im Bereich des Untersuchungsschwerpunktes zu erreichen, sodass sich die kürzeste Strecke von der B54-West auf die B54 Ausfahrt „Ost“ verlagert. Derartige Maßnahmen sind zudem aus Sicht der Verkehrssicherheit sinnvoll und unterstützen das Ziel einer attraktiven fußläufigen Verbindung zwischen EOC und Innenstadt.

⁴ Annahme: 100% PKW-Anteil und 2.5 Personen je PKW

3.3 Simulation des Verkehrsablaufs

Als Grundlage für die weitere Netzplanung für den Kfz-Verkehr wurde mithilfe einer Verkehrssimulation der Verkehrsablauf für unterschiedliche Netzvarianten untersucht. Hierfür wurde mithilfe der in Deutschland marktführenden Software VISSIM der ptv-AG ein mikroskopisches Verkehrsmodell der nördlichen Innenstadt von Ochtrup zwischen den Kreuzungen Gronauer Straße/Bentheimer Straße und Laurenzstraße/Postdamm) aufgebaut. Dieses Netzmodell enthält neben den relevanten Straßenabschnitten auch die wesentlichen bestehenden bzw. zu untersuchenden möglichen neuen Parkplatzzufahrten (s. Abbildung 15).

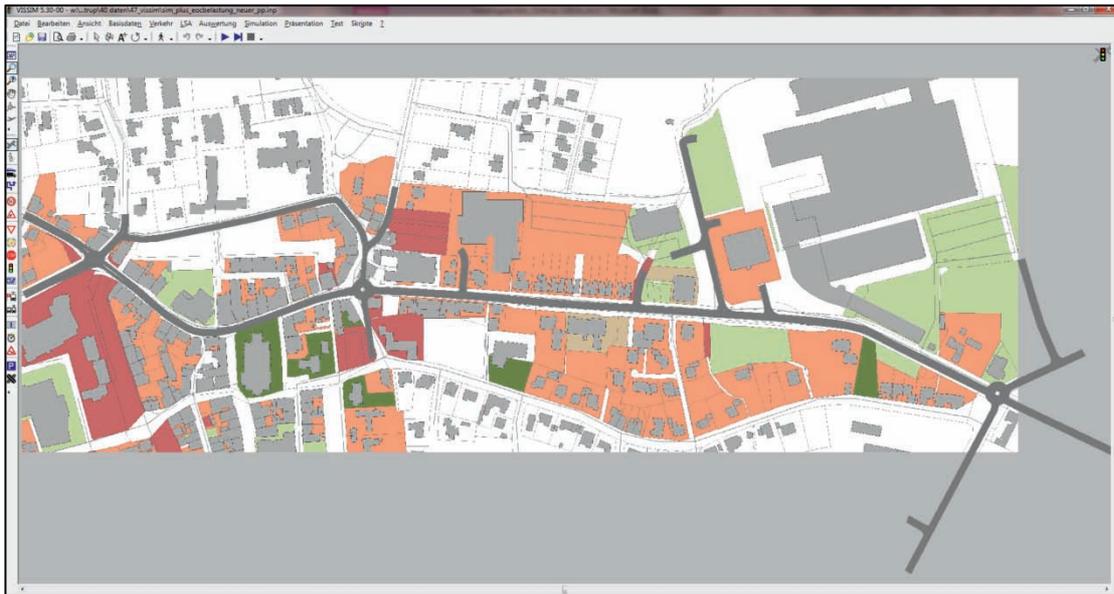


Abbildung 15: Übersichtsplan Mikrosimulation

Mikroskopische Verkehrsmodelle sind grundsätzlich in der Lage, die Fahrtbewegungen einzelner Fahrzeuge im Straßennetz inklusive der Beachtung der Verkehrsregelungen und der Interaktionen der Fahrzeuge untereinander weitgehend realitätsnah abzubilden. Berücksichtigt werden dabei:

- Straßendefinition
 - o Spuranzahl und Spurbreiten
 - o Zulässige Höchstgeschwindigkeit (im betrachteten Netz weitgehend 30km/h)
 - o Beschränkungen für einzelne Fahrzeugarten
- Vorfahrtsregelungen (Vorfahrt, Rechts-vor-Links)
- Schaltungen der Lichtsignalanlagen
- Kreuzungsgeometrien, Abbiegespuren

Weiterhin mussten für die Simulation der nördlichen Ochtruper Innenstadt die im Netz derzeit bzw. nach der EOC-Erweiterung verkehrenden Kfz-Ströme in Bezug auf ihre Stärke, ihren Verlauf und ihre Fahrzeugzusammensetzung definiert werden. Die Grundlage hierfür bildeten die Ergebnisse der Verkehrszählung (Kap. 3.1) sowie die Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch die EOC-Erweiterung (Kap. 3.2).

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (und möglicher Veränderungen) nach der EOC-Erweiterung ist die zu erwartende Spitzenstundenbelastung der EOC-Besucher sowie die zu dieser Zeit EOC-unabhängige Grundbelastung maßgebend. Entsprechend der Darstellung in Kapitel 3.2 wurde diesbezüglich von einer maximalen zusätzlichen Belastung durch EOC-Besucher von 500 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde ausgegangen. Für die Grundbelastung wurde aus den erhobenen Zählenden (Kap. 3.1) nach dem HBS-Verfahren die maßgebende stündliche Verkehrsstärke an Werktagen (MSV_w) bestimmt

und angesetzt. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke an Werktagen ist allgemein als die Verkehrsstärke der 30. höchstbelasteten Werktagsstunde des gesamten Jahres definiert. Mit dieser Festlegung wird berücksichtigt, dass eine Dimensionierung von Verkehrsanlagen auf die (aller-)höchstbelastete Stunde des Jahres ineffizient wäre.

Den Simulationsuntersuchungen lag damit die Summe aus der Spitzenbelastung der EOC-Besucherverkehre und der Spitzenbelastung der EOC-unabhängigen Grundbelastung zugrunde. Dieses (angenommene) Zusammentreffen der beiden Spitzenbelastungen in einer einzigen Stunde schätzen wir in der Realität als sehr gering ein. Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeiten liegt der gewählte Ansatz damit aber „auf der sicheren Seite“.

Ausgehend von den dargestellten Annahmen wurden die folgenden Varianten simuliert:

- Heutige Situation
- Zusätzliche Verkehrsbelastung mit EOC-Erweiterung
- Verkehrsberuhigung Berg-/Bültstraße
- Einbahnstraßenlösung: Berg-/Bültstraße in Richtung Osten und Hospitalstraße in Richtung Westen

Die **Ergebnisse der Simulationsuntersuchungen** zeigen, dass das vorhandene Straßennetz ausreichend leistungsfähig ist, um die zu erwartenden zusätzlichen EOC-Verkehre (+500 Fahrzeuge/Spitzenstunde) aufnehmen zu können.

Insbesondere in den Zufahrten zur Kreuzung Bentheimer Straße/Gronauer Straße sind zwar im Vergleich zu heute längere Rückstauungen vor den Lichtsignalanlagen zu erwarten. Diese können jedoch – mit entsprechend angepassten Signalprogrammen – in der Regel innerhalb eines Umlaufs vollständig abgebaut werden. Der Verkehrsfluss ist damit als ausreichend anzusehen.

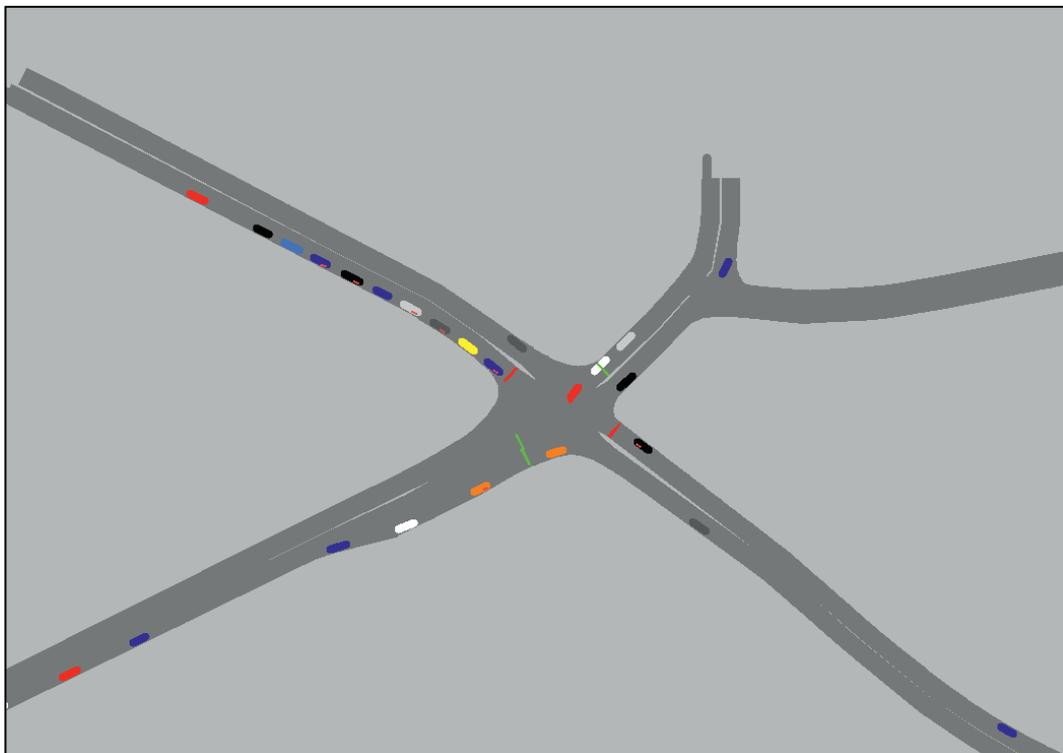


Abbildung 16: Rückstauung an der Kreuzung Bentheimer Straße/Gronauer Straße

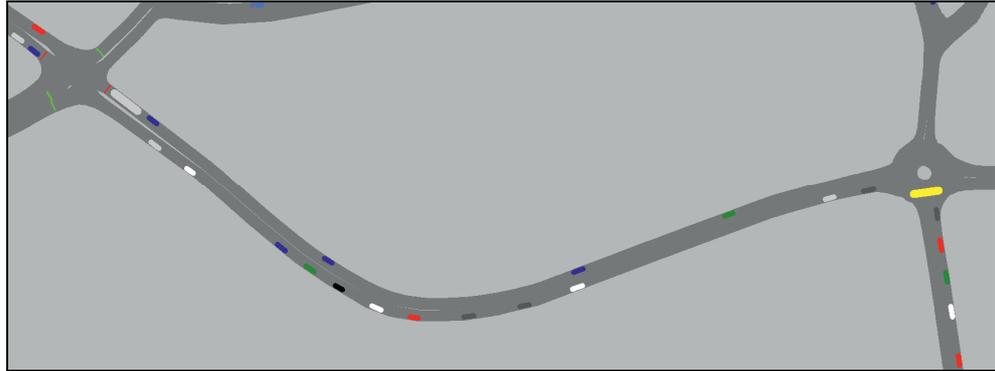
Berg-
/BültstraßeÖstliche
Laurenzstraße

Abbildung 17: Verkehrsfluss Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße

Die untersuchte Verkehrsführung über Einbahnstraßen in der Berg-/Bültstraße und der Hospitalstraße zeigt keine wesentlichen Vorteile für den Verkehrsfluss am Knoten Gronauer Straße / Bentheimer Straße. Es treten vielmehr neue Probleme in der Kreuzungszufahrt aus der Parkstraße auf, da sich in dieser häufiger ein Rückstau bis in die Hospitalstraße hinein bildet (s. Abbildung 18). Zwar wird auch dieser Rückstau mit einem entsprechend angepassten Signalprogramm in der Regel binnen eines Umlaufs vollständig abgebaut, es besteht jedoch die Gefahr, dass der Rückstau den Abfluss von der Kreuzung in die Parkstraße blockiert.

Weiterhin geht mit einer Einbahnstraßenlösung generell das Problem der Transparenz und Orientierung im Straßennetz einher. Dieses ist aus unserer Sicht insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden ortsunkundigen Besucher zu beachten.

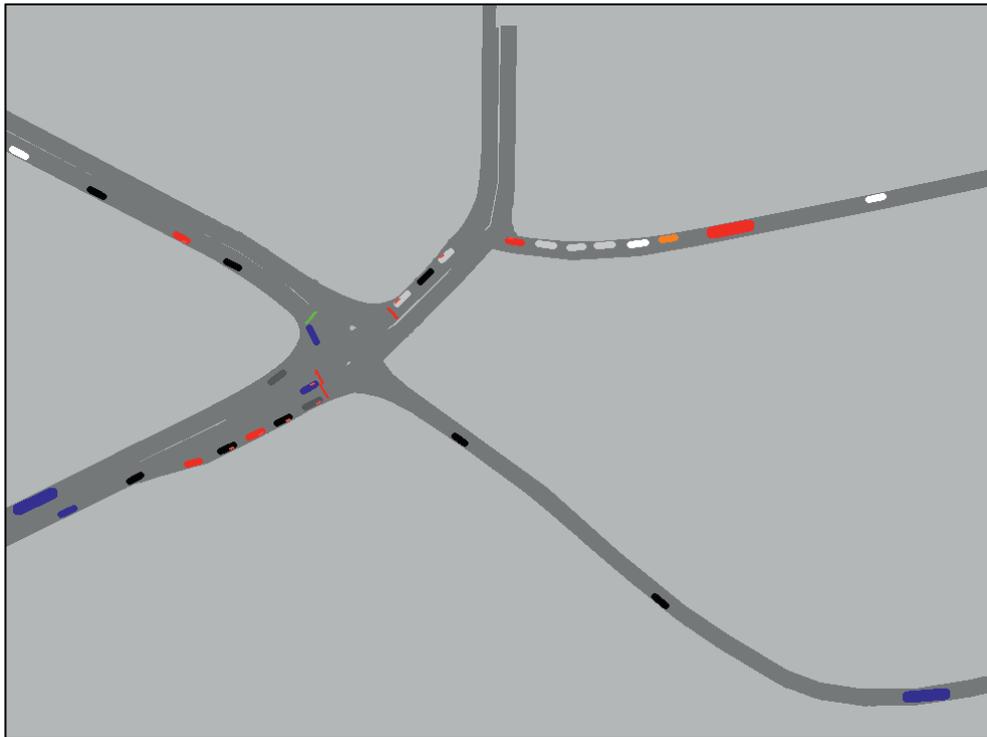


Abbildung 18: Verkehrsfluss Kreuzung Bentheimer Straße/Gronauer Straße bei Einbahnstraßenführung

Zusammenfassend empfehlen wir daher, die heutige Verkehrsführung in Kombination mit einer weiteren Verkehrsberuhigung der Berg- und Bültstraße beizubehalten. Dies gilt insbesondere da der Straßenquerschnitt in der Berg- und Bültstraße auch bei Zweirichtungsverkehr ausreichend Platz für die Anlagen von 3-4 neuen Kurzparkplätzen bietet und somit den im STEK-Prozess geäußerten Forderungen der Anwohner zumindest zum Teil Rechnung getragen werden kann.

Es ist jedoch in jedem Fall die Lichtsignalanlagensteuerung an der Kreuzung Bentheimer Straße/Gronauer Straße an die veränderten Verkehrsströme anzupassen. Im Zuge der Simulationsuntersuchungen konnte die Spitzenstundenbelastung in allen Varianten mit einem jeweils optimierten Programm mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden bewältigt werden. Da sich die Verkehrsströme im Tagesverlauf verändern und insbesondere bei Spitzenbelastungen in den einzelnen Stunden mit unterschiedlichen Hauptlastrichtungen zu rechnen ist, sollte die Lichtsignalanlage mit einer entsprechenden verkehrsabhängigen Steuerung ausgerüstet werden.

4 Netzplanung

4.1 Überregionale Verkehrsführung

In der nachstehenden Abbildung ist die überregionale Anbindung der heutigen Besucherströme des EOC schematisch mit grünen Balken dargestellt. Die Stärke der Balken soll das Verhältnis der Kundenströme entlang der Haupteinfallstraßen verdeutlichen. Demnach nimmt der Bereich der Berg-/Bült- und Laurenzstraße heute den überwiegenden Teil der PKW auf.

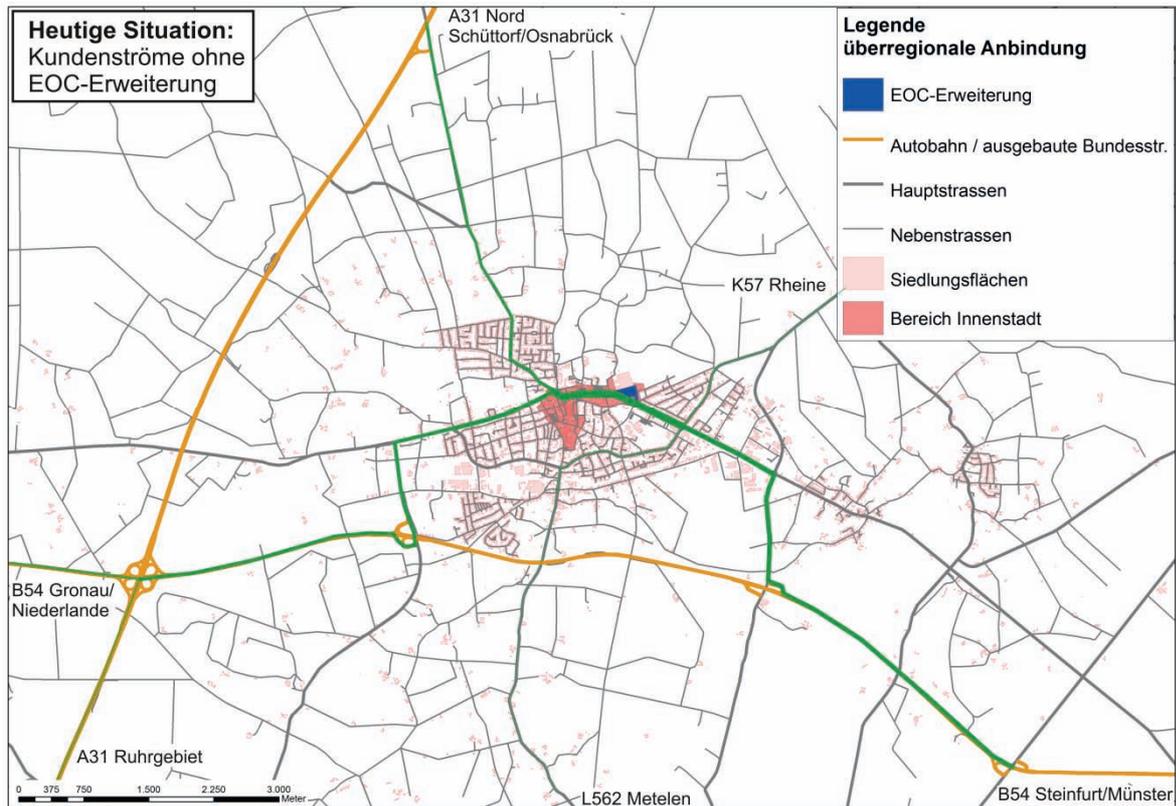


Abbildung 19: Überregionale Anbindung der heutigen Kundenströme des EOC

Die im Kapitel 3.2 hergeleiteten, zukünftigen Besucherströme ergeben an Spitzentagen eine stärkere Verkehrsbelastung im Bereich der nördlichen Innenstadt. Demzufolge wurde im Projektverlauf überlegt, wie die Verkehre im Abschnitt Berg-/Bültstraße so gering wie möglich gehalten werden können. So wurden verschiedene Möglichkeiten der überregionalen Anbindung für die künftigen Besucherströme des EOC diskutiert. Einen Überblick geben die Abbildung 20, wobei die abschließende Zielformulierung der Stadt Ochtrup in der Abbildung 21 dargestellt ist.

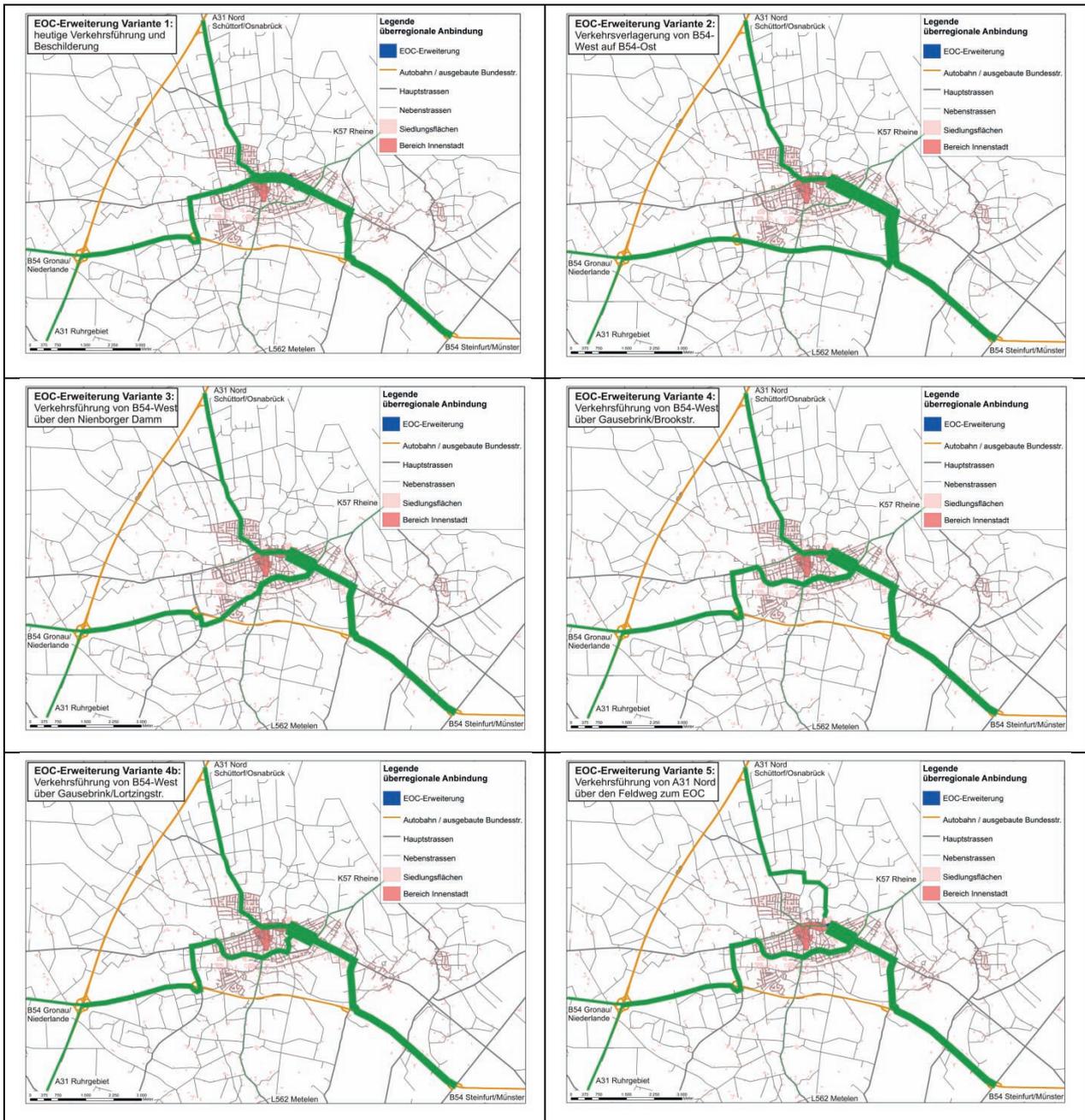


Abbildung 20: Varianten der überregionalen Verkehrsführung zum EOC

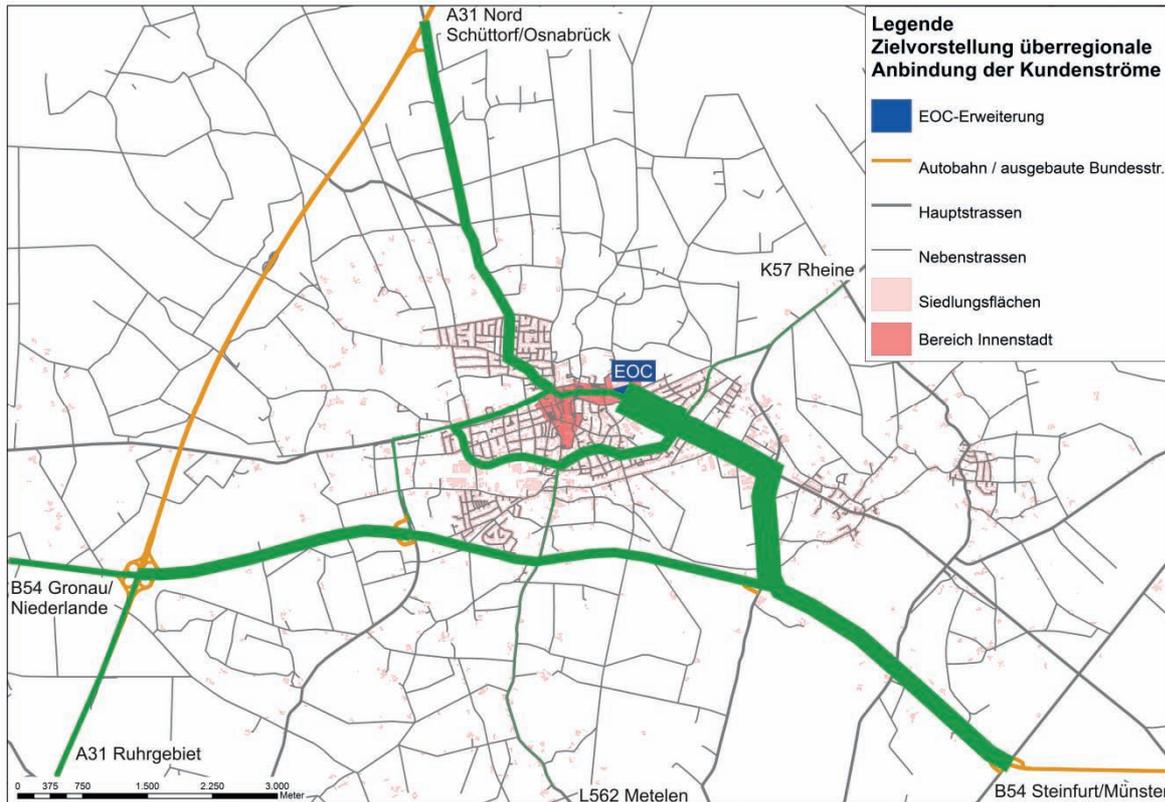


Abbildung 21: Zielvorstellung der Stadt Ochtrup für die überregionalen Verkehrsströme

Die Zielvorstellung beinhaltet eine möglichst geringe zusätzliche Belastung des Bereiches Berg-/Bültstr. und westliche Laurenzstraße durch den erwarteten Zielverkehr zum EOC. Aus Richtung West (Gronau/Niederland) und Süd-West (Ruhrgebiet) sollen Besucher mit dem PKW nicht über die Gronauer Straße bzw. im weiteren Verlauf die Laurenzstraße zum EOC gelangen, sondern optimaler Weise frühzeitig mit Hinweisschildern auf die Abfahrt B54-Ost gelenkt werden. Diese bewusste Steuerung der Kundenströme über die östliche Laurenzstraße lässt sich jedoch nur bedingt mit Hinweisschildern erreichen, da Navigationsgeräte aufgrund der "Best-Weg-Suche" aus Richtung Norden (Schüttorf/Osnabrück) und Westen kommend die Route über die Berg-/Bült- bzw. westliche Laurenzstraße zum EOC wählen. Hier wird eine Verlagerung der Verkehrsströme von der Berg-/Bültstraße auf die innerörtliche Umgehung (Gausebrink/Brookstraße) durch entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen angestrebt.

Dies wird jedoch nicht ausreichen, um alle Kundenströme von der A31 aus Richtung Norden zum EOC aus der Innenstadt herauszuhalten. Diese müssten dafür nicht über die Bentheimer Straße geführt werden, sondern stattdessen vollständig auf die B54-Ausfahrt "Ochtrup Ost" verlagert werden. Aufgrund der deutlich längeren Wegführung und damit verbundenen Reisezeiten ist eine vollständige Verlagerung der Kundenströme aus Richtung Norden über die B54 jedoch nicht zu erwarten, es sei denn, die Durchfahrt zwischen Bentheimer Straße und Laurenzstraße wird für Kfz komplett unterbunden. Da dies aufgrund der hohen Bedeutung dieser Verbindung auch für den innerörtlichen Verkehr nicht zielführend erscheint, ist auch in Zukunft ein gewisser Anteil des Zielverkehrs zum EOC zwischen Laurenzstraße und Bentheimer Straße abzuwickeln.

4.2 Parkraumkonzept

Die derzeit geplante **stadträumliche Organisation der EOC-Stellplätze** steht einem anschließenden Besuch der Innenstadt eher entgegen. Diese sind vor allem auf der östlichen, also der Innenstadt abgewandten Seite des EOC und südlich der Laurenzstraße vorgesehen. Sollte eine Orientierung der Stellplätze Richtung Innenstadt realisierbar sein, kann dies der entscheidende Faktor sein, die Innenstadt für Besucher des EOC fußläufig attraktiv zu machen. Als Standort einer großflächigen Stellplatzanlage zwischen Innenstadt und EOC bietet sich der Bereich nördlich der Laurenzstraße an. Hier befinden sich bereits die Parkplätze der Verbrauchermärkte. Diese Märkte müssten zugunsten dieser groß angelegten Stellplatzanlage verlagert werden. Bei der fußläufigen Erschließung der Anlage sollte die Laurenzstraße einbezogen werden, was die Orientierung zur Innenstadt begünstigen würde.

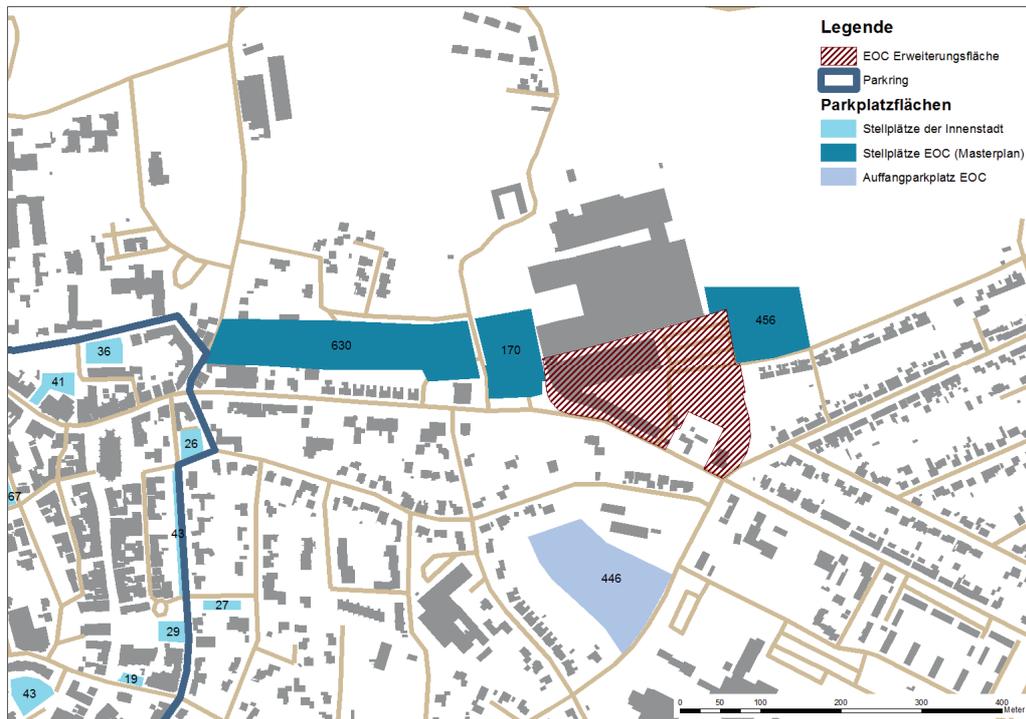


Abbildung 22: Parkplatzflächen gemäß Masterplanvorschlag STEK

In Bezug auf die Parksuchverkehre ergibt sich durch die Konzentration der Stellplätze auf einen zentralen Parkplatz ein Vorteil der Verkehrsführung. Die Anbindung der großflächigen Stellplatzanlage würde über die Gellenbeckstraße erfolgen, deren Kreuzungsbereich zur Laurenzstraße im Hinblick auf die Verkehrsabwicklung mit Hilfe der Verkehrssimulation untersucht wird.

Die verträgliche Abwicklung der zusätzlichen Kundenströme setzt neben dem dafür erforderlichen Infrastrukturausbau auch eine bewusste Verkehrssteuerung voraus. Dies bezieht sich nicht nur auf die Lenkung der Parksuchverkehre bei der Anfahrt zum EOC, sondern im Hinblick auf eine Verknüpfung auch auf das Steuern der Verkehrsströme vom EOC zu den Stellplätzen der Innenstadt, sollten diese nach dem EOC-Besuch noch mit dem Pkw angefahren werden.

Derzeit wird bereits vom EOC-Investor über die Einführung einer elektronischen Steuerung der Parksuchverkehre zum EOC nachgedacht. Es ist dabei in jedem Fall sinnvoll, ein gesamtstädtisches Parkleitsystem für die Besucherströme einzurichten, das auch den vorhandenen Parkring ausweist und hervorhebt. Der Parkring ist im Bereich des K&K-Parkplatzes derzeit nicht als solcher erkennbar. Hier wird auch eine alternative Verkehrsführung östlich am K&K-Parkplatz vorbei mit einem Zugang zur

Bahnhofstraße auf dem im Süden angrenzenden Grundstück des Verbrauchermarktes empfohlen. Für Besucher und auch Bewohner der Stadt Ochtrup ist eine übersichtliche und eindeutige Verkehrsführung zu den Stellplätzen der Innenstadt sehr bedeutsam.

Die im Stadtentwicklungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen führen in einigen Innenstadtbereichen zu einer Veränderung des Parkraumangebotes. Folgende Stellplätze werden umstrukturiert und neu geordnet:

- Marktplatz (Verlagerung des ZOB → Stellplatzzuwachs)
- Bergstraße → Anlage von neuen Kurzparkplätzen, dafür Wegfall der Stellplätze in der Weinerstraße direkt an der Lambertikirche (wird zur Fußgängerzone)
- K&K-Verbrauchermarkt (Neuordnung → leichte Stellplatzabnahme, dafür bessere Wahrnehmung des Parkrings → Stellplatzanzahl kann ggf. noch ausgebaut werden – abhängig von Eigentumsverhältnissen)
- Neubebauung der Baulücke in der Horststraße → Wegfall des vorhandenen Parkplatzes

Auswirkungen der STEK-Maßnahmen auf die Stellplatzsituation in der Innenstadt

Im Folgenden sollen die Schwerpunktbereiche des STEK kurz vorgestellt werden, in denen sich durch die Planungen eine Veränderung des Stellplatzangebots ergibt. Es wird sich dabei auf die Parkflächen entlang bzw. innerhalb des Parkrings von Ochtrup konzentriert.

Schwerpunktbereich Lambertikirchplatz

Eine Schwerpunktmaßnahme des STEK ist die Umgestaltung und Aufwertung des Lambertikirchplatzes. In diesem Zusammenhang werden Stellplätze in der Weinerstraße (Westflügel der Kirche, ca. 5 Parkplätze) zugunsten einer verbesserten Raumwahrnehmung und Aufenthaltsqualität zurückgebaut. Behindertenparkplätze bleiben in diesem Bereich für Besucher der Kirche und der nördlichen Innenstadt weiterhin bestehen. Gleichzeitig ist eine Neuordnung des Straßenraumes Bergstraße vorgesehen, bei der Stellplätze (sog. Längsparktaschen für Kurzparker) in den Straßenquerschnitt integriert werden. Die Parkplätze in der Weinerstraße werden demnach in die Bergstraße verlagert.

Des Weiteren werden auf den (noch) unbebauten Grundstücken in der **Kolpingstraße** (südöstlich des Kreisverkehrs Laurenzstraße) 30 und westlich der Stadthalle ca. 20 zusätzliche Stellplätze entstehen.

Schwerpunktbereich Marktplatz

Für den Marktplatz von Ochtrup ist in einer weiteren Schwerpunktmaßnahme eine Neubebauung und Umnutzung vorgesehen. Trotz der Bebauung wird es aufgrund der Verlagerung des ZOB möglich sein, die Zahl der Stellplätze weiter aufzustocken (ca. 10 zusätzliche Parkplätze) und somit die Funktion als größte Parkplatzfläche der Innenstadt zu erhalten.

Schwerpunktbereich K&K

Die Stellplatzfläche des K&K-Marktes in der südlichen Innenstadt soll im Zuge des STEK neu geordnet und gleichzeitig der Parkring an dieser Stelle besser wahrgenommen werden. Dafür ist eine neue Straße vorgesehen, die südlich des Verbrauchermarktes an die Bahnhofsstraße anknüpft. Insgesamt werden auf der derzeitigen Parkplatzfläche ca. 10 Stellplätze zugunsten einer Neubebauung entfallen. Diese könnten ggf. durch Längsparktaschen entlang der neuen Straße kompensiert werden.

Schwerpunktbereich Übergang Fußgängerzonen

Das Stadtentwicklungskonzept sieht eine Neubebauung im Bereich Horststraße/Bahnhofstraße vor durch die ca. 20 oberirdische Stellplätze wegfallen würden. Für die Fußgängerzone entlang der Bahnhofstraße ergibt sich hieraus eine Aufwertung des Straßenraumes durch eine städtebauliche Fassung des Platzes. Einige Einzelhändler und Ärzte sehen den Rückbau der Stellplätze in der Horststraße im Zuge der städtebaulichen Lückenschlüsse kritisch, da sie die Erreichbarkeit für Kunden und Patienten gefährdet sehen.

Schwerpunktbereich Valverde del Camino Platz

Am Marktplatz und am Valverde del Camino Platz stehen allerdings in jeweils 100 m Entfernung fußläufige ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Am Valverde del Camino Platz sollen keine Eingriffe in die Stellplatzflächen vorgenommen werden, sodass dort die vorhandenen Parkplätze vollständig bestehen bleiben.

Potenzialflächen für zusätzliche Stellplätze (bei Bedarf)

Das unbebaute Grundstück an der Ecke Horststraße/Fürstenbergstraße kann als Ausgleichsfläche für die an der Horststraße wegfallenden Stellplätze in Frage kommen. Außerdem kann geprüft werden, ob auf der Rückseite der früheren Comet-Immobilie am Marktplatz weitere Stellplätze am Westwall eingerichtet werden können. Für den Fall, dass sich bei einer Aufwertung der nördlichen Fußgängerzone der Parkplatzbedarf erhöhen sollte, kann über die Ausweitung der Parkplätze entlang des Ostwalls in nördliche und südliche Richtung auf den Grünflächen ohne großen Baumbestand nachgedacht werden. Hier könnten zusätzlich ca. 15 Stellplätze entstehen. Allerdings ist das vorhandene Parkplatzangebot auch nach einer EOC-Erweiterung als ausreichend zu bewerten. Somit wäre die Notwendigkeit solcher Erweiterungen zunächst zu überprüfen.

Stellplatz-Bilanz Innenstadtparkplätze um den Parkring

Insgesamt fällt die Bilanz über die Parkplätze in der Innenstadt von Ochtrup positiv aus: Die Anzahl der neuen Stellplätze ist deutlich höher als die der wegfallenden Parkplätze (ein Plus von ca. 25 Stellplätzen). Werden hier außerdem die Potenzialflächen für weitere Stellplätze entlang des Parkrings berücksichtigt, kann auch in Zukunft kein Mangel an Parkplatzmöglichkeiten für die Stadt Ochtrup festgestellt werden. Bezogen auf die Verteilung der Stellplätze im Innenstadtbereich, ergibt sich eine leichte Verlagerung von der südlichen in die nördliche Innenstadt. Dieser Aspekt unterstützt das Ziel des STEK einer gezielten Aufwertung der nördlichen Innenstadt und die angestrebte Verknüpfung des EOC mit der Fußgängerzone.

| Name/Lage des Parkplatzes | Anzahl Stellplätze heute | Anzahl Stellplätze Planung | Stellplatzdifferenz |
|---------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------|
| Ostwall | 43 | 43 | 0 |
| Hospitalstraße | 36 | 36 | 0 |
| Robert-Koch-Straße | 27 | 27 | 0 |
| Fürstenbergstraße | 29 | 29 | 0 |
| Marktstraße | 43 | 43 | 0 |
| Marienstraße | 78 | 78 | 0 |
| Mühlenstraße | 67 | 67 | 0 |
| Combi-Markt | 56 | 56 | 0 |
| Volksbank | 41 | 41 | 0 |
| Horststraße | 27 | 6 | -21 |
| K&K Parkplatz | 94 | 80 | -14 |
| Weinerstraße | 5 | 0 | -5 |
| Stadhalle | 28 | 46 | 18 |
| Kolpingstraße | 26 | 60 | 34 |
| Marktplatz | 101 | 110 | 9 |
| Bergstraße | 0 | 4 | 4 |
| Summe | 701 | 726 | 25 |

Tabelle 4: Gesamtübersicht zu den wichtigen Stellplatzflächen entlang des Parkings von Ochtrup⁵

4.3 Veloroutenkonzept

Die Ausgangssituation für den Radverkehr in Ochtrup ist äußerst positiv zu bewerten, da die Einwohner eine Vorliebe für die Radnutzung haben und das bereits vorhandene Radwegenetz gute Voraussetzungen für die Umsetzung eines Veloroutenkonzeptes bietet. Als Velorouten werden Hauptstrecken für den Radverkehr definiert, die möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Das Konzept umfasst die folgenden Straßenzüge als zukünftige Velorouten:

1. West-Ost-Verbindung
Weilautstraße - Marktstraße - Bahnhofstraße - Robert-Koch-Straße - Schulzentrum
2. Nord-Süd-Verbindung A:
Winkelstraße - Alte Maate - Ostwall - Fürstenbergstraße - Töpferstraße - Marienstraße - Bahnhofstraße - Nienborger Damm
3. Nord-Süd-Verbindung B:
Werner-von-Siemens-Straße - Parkstraße - Westwall - Lönsweg - Kardinal-von-Galen-Straße - Bahnhof
4. Ostverbindung A:
Postdamm - Hellstiege - Kolpingstraße
5. Ostverbindung B:
Rosenstraße - Brookstraße - Lindenstraße - Bahnhof

In der Abbildung 23 ist ein Vorschlag für sogenannte Velorouten, d.h. Haupttrouten für den Radverkehr, aufgezeigt. Dabei wurden die Anschlüsse an das bestehende Kreisnetz berücksichtigt und auf eine Verknüpfung der Stadtteile untereinander und mit den wesentlichen Anziehungspunkten (Bahnhof, Freibad, Rathaus, Schulen, Innenstadt etc.) Wert gelegt.

⁵ Die Stellplatzanzahlen für den Planfall können in der Detailplanung leicht abweichen.

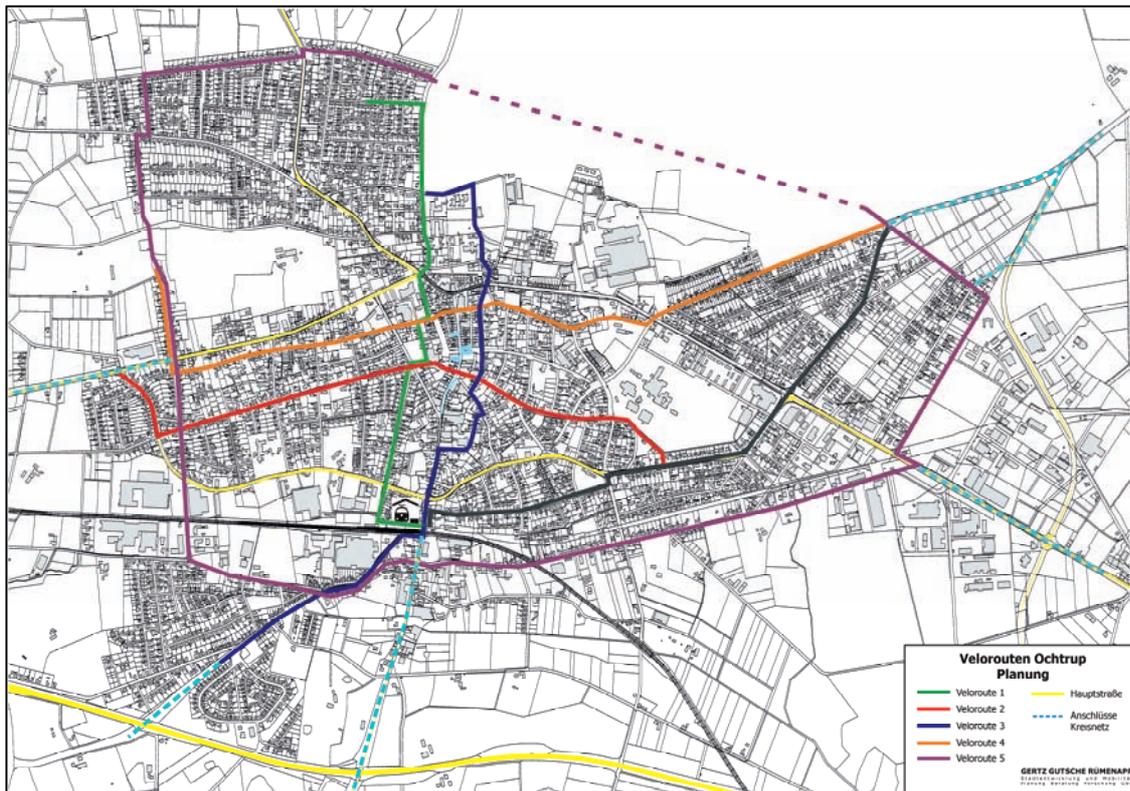


Abbildung 23: Vorschlag für den Verlauf von Velorouten in der Stadt Ochtrup (Planung)

Neben den infrastrukturellen Erfordernissen sollten die folgenden Aspekte Berücksichtigung finden:

- Ausreichend dimensionierte Querungshilfen
- Radwegweisung: sowohl für Ortskundige als auch Touristen
- Ausreichend Fahrradabstellanlagen am Wohn- und Zielort: überdacht und sicher
- Radstation und andere Servicestationen: Fahrradwerkstätten und -geschäfte
- Öffentlichkeits- und Pressearbeit: z.B. Aktionstage, Radroutenplaner etc.
- An Kreuzungsbereichen: Aufstellflächen vor Ampeln und Abbiegerspuren
- Freigabe der Gegenrichtung von Einbahnstraßen
- Fahrradstraßen: d.h. der Radverkehr hat Vorrang

Es sollen sichere und schnelle Radwegeverbindungen entstehen, die die Stadtteile mit den wichtigsten Zielen verbinden. Die Befahrung des Radverkehrsnetzes ergab, dass in Ochtrup eine gute Ausgangssituation für die Einführung solcher Hauptrouten gegeben ist, da aufgrund des vorhandenen Nebenstraßennetzes, Radverkehrsanlagen und Querungsstellen nur sehr punktuell bauliche Maßnahmen zur Umsetzung der Velorouten erforderlich sind.

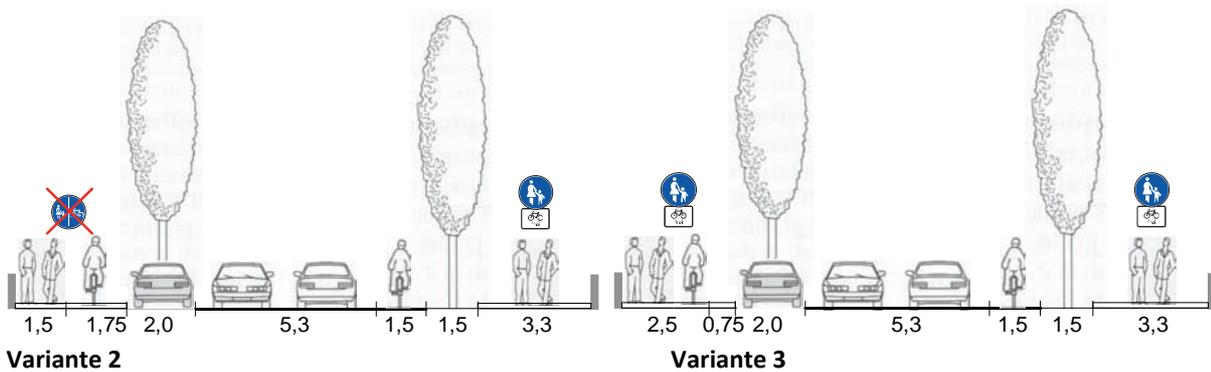


Abbildung 24: Straßenquerschnitte der Ist-Situation und Varianten der Radverkehrsführung in der Laurenzstraße

5.2 Öffnung der Fußgängerzone

Aufgrund der Längsausdehnung der Fußgängerzone wurde eine mögliche Öffnung für den motorisierten Individualverkehr im Prozess mehrfach diskutiert. Dabei wurden sowohl eine vollständige Öffnung als auch eine Teilöffnung – z.B. im Bereich der Weinerstraße oder Bahnhofstraße – thematisiert. Aus verkehrstechnischer Sicht gibt es keinen Grund gegen eine Öffnung der Fußgängerzone, da die vorhandenen Straßenquerschnitte diese Möglichkeit zu lassen. Bereits heute ist die gesamte Fußgängerzone für den Lieferverkehr zur bestimmten Zeiten passier- und nutzbar.

Bei einer Freigabe der südlichen Fußgängerzone (Bahnhofstraße) für PKW-Verkehr liegt die Schlussfolgerung nahe, dass die Fahrzeuge diesen Abschnitt nicht nur passieren, sondern gleichzeitig die Möglichkeit zum Anhalten vorfinden. Das Bereitstellen von zusätzlichen Stellplätzen zum Kurzparken, z.B. für Besorgungen des täglichen Bedarfs, wäre die logische Konsequenz. Mit dieser Maßnahme verliert die Bahnhofstraße jedoch ihren Charakter einer Fußgängerzone und die damit verbundene Aufenthaltsqualität. Bei der heute gegebenen Fußgängerfrequenz werden insbesondere zu Zeiten hohen Fußgängeraufkommens, am Vor- und Nachmittag, Nutzerkonflikte auftreten. Von einer Aufhebung der Fußgängerzone wird, auch unter dem Aspekt der zentralen Versorgungsfunktion dieses Bereiches, daher abgeraten. Grundsätzlich sollte jedoch, v.a. im Hinblick auf zukünftige Einzelhandelsentwicklungen und ggf. -verlagerungen, die Straßenraumgestaltung möglichst flexibel ausgelegt werden, sodass das Thema der Öffnung der Fußgängerzone für den PKW-Verkehr in Zukunft wieder aufgenommen werden kann.

Die Weinerstraße ist aufgrund der aktuellen Leerstände und geringeren Fußgängerfrequenz eher für eine Freigabe für den motorisierten Individualverkehr geeignet. Vor dem Hintergrund des Entwicklungsziels einer Verknüpfung des EOC mit der Innenstadt ist davon strategisch jedoch abzuraten, da die fußläufige Distanz zwischen Fußgängerzone und EOC sehr groß würde. Eine Öffnung würde auch der empfohlenen Aufwertung der Weinerstraße zur zentralen Einkaufsstraße entgegenstehen.

5.3 EOC-Shuttlebus

Das Potenzial der guten Bahnverbindung von Ochtrup soll für die Kunden des EOC mit Hilfe eines Shuttlebusses genutzt werden. Der Einsatz derartiger Busse für Besucher ohne PKW ist in anderen FOC bereits mit Erfolg erprobt worden.

Der vorgeschlagene Verlauf der Shuttlebuslinie beginnt beim Bahnhof und führt über die Innenstadt und die Laurenzstraße zum EOC. Als Nebeneffekt soll der Besucher während der Fahrt einen Eindruck vom Stadtzentrum bekommen und z.B. auf dem Rückweg in der Innenstadt Station machen. Vor diesem

Hintergrund ist auch ein Befahren der Fußgängerzone im Schrittempo denkbar, wobei hier ggf. Nutzerkonflikte zuvor ausgeräumt werden müssen.

Denkbar ist außerdem die Weiterführung der Shuttlebuslinie zu den Außenbereichen Langenhorst und Welbergen. Eine Integration dieser Stadtteile von Ochtrup verbessert nicht nur deren Anbindung, sondern kann zudem die Wirtschaftlichkeit der Buslinie erhöhen.

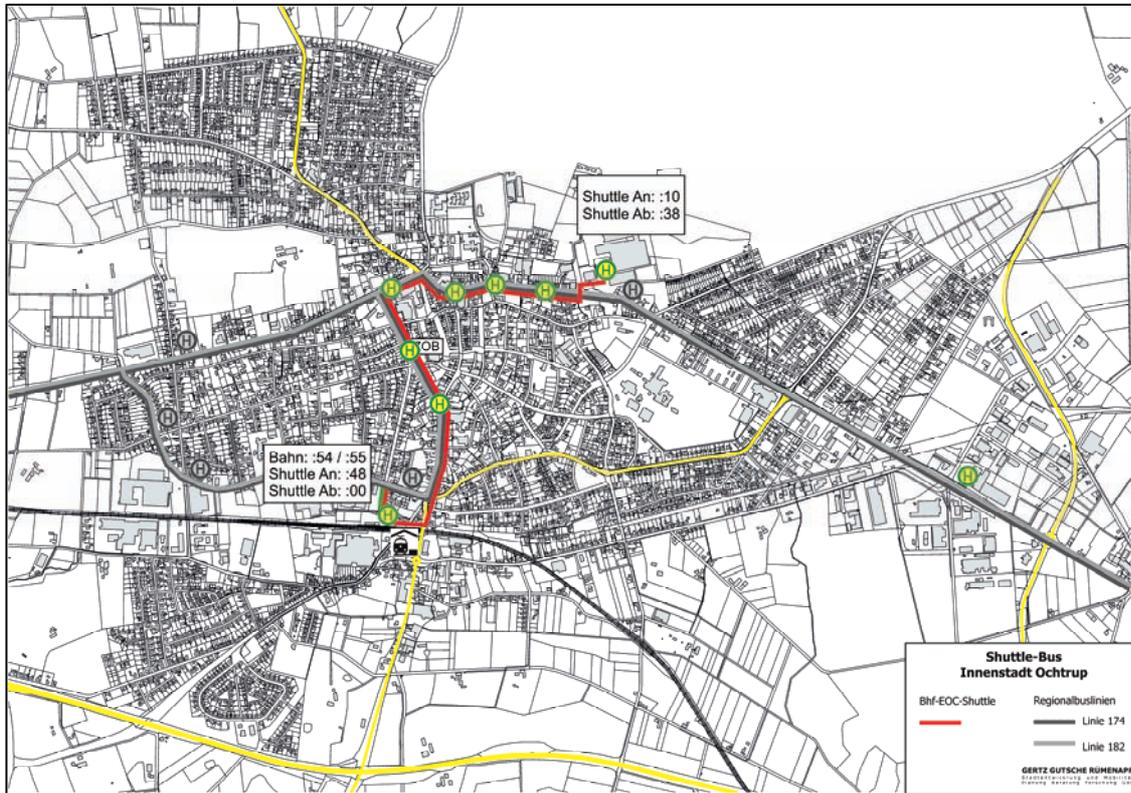


Abbildung 25: Möglicher Verlauf einer Shuttle-Bus-Linie (Bahnhof-Innenstadt-EOC)

6 Umsetzung

Im Hinblick auf die weitere Umsetzung der im Stadtentwicklungskonzept enthaltenen verkehrlichen Maßnahmen schlagen wie die folgenden Punkte als erste Umsetzungsschritte vor:

- Überprüfung und Anpassung der Wegweisung für den überörtlichen Verkehr
- Meldung an Navigations-Kartendienste: Hauptverkehrsführung zum/vom EOC über die Ausfahrt B54-Ost, Verkehrsberuhigung Berg-/Bültstraße
- Sicherung der Fußgängerquerungen am neu gebauten Kreisverkehr in der Laurenzstraße
- Optimierung und Flexibilisierung der Lichtsignalanlagensteuerung an der Kreuzung Gronauer Straße / Bentheimer Straße
- Bau des bereits geplanten zweiten Kreisverkehrs in der Laurenzstraße am Postdamm / Lortzingstraße
- Umgestaltung des Straßenraumes in der Laurenzstraße:
 - o Entfernung Mittelstreifenmarkierung
 - o Radverkehrsführung (Seitenstreifen markieren und Beschilderung ändern)
 - o Entwurfsplanung für den Bereich vor dem EOC

- Entwurfsplanung für die Verkehrsberuhigung im Bereich vor der Lambertikirche inkl. zusätzlicher Parkmöglichkeiten in der Berg-/ Bültstraße (in Verbindung mit der für diesen Bereich notwendigen Freiraumplanung)
- Ausweisung des Parkrings mithilfe eines auffälligen statischen Parkleitsystems
- Weiterführende Gespräche und Vorplanungen für den baulichen Lückenschluss des Parkrings in der südlichen Innenstadt um den K&K-Parkplatz
- Weiterführende Gespräche und Planungen zur Einführung des EOC-Shuttle-Bus mit der Wiedereröffnung des EOC
- Anpassung der Kreisradrouten und Ergänzung um die städtischen Velorouten
- Weiterentwicklung der vorhandenen Radwegweisung

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Mängel und Potenziale | 13 |
| Tabelle 2: Kennwerte Kfz-Verkehrsaufkommen Laurenzstraße | 16 |
| Tabelle 3: Ansätze für die Hochrechnung der Kundenströme | 20 |
| Tabelle 4: Gesamtübersicht zu den wichtigen Stellplatzflächen entlang des Parkrings von Ochtrup .. | 32 |
| | |
| Abbildung 1: Erreichbarkeit der Stadt Ochtrup innerhalb von 15 Min. bis 2 Stunden | 6 |
| Abbildung 2: Überregionale Anbindung der Stadt Ochtrup | 7 |
| Abbildung 3: Anbindung und Stellplatzsituation der Innenstadt von Ochtrup | 8 |
| Abbildung 4: Stellplatzangebot in der Innenstadt von Ochtrup | 9 |
| Abbildung 5: Verkehrsführung zu den geplanten Stellplätzen des EOC | 10 |
| Abbildung 6: Verlauf der Regionalbuslinien im Stadtgebiet von Ochtrup | 12 |
| Abbildung 7: Wochenverlauf Radverkehrsaufkommen Laurenzstraße | 15 |
| Abbildung 8: Wochenverlauf Kfz-Verkehrsaufkommen Laurenzstraße | 15 |
| Abbildung 9: Tagesverlauf Kfz-Verkehrsaufkommen Laurenzstraße | 16 |
| Abbildung 10: Knotenströme an der Kreuzung Gronauer Str./ Bentheimer Str./ Parkstraße / Bergstraße | 17 |
| Abbildung 11: Knotenströme am neuen Kreisverkehr in der Laurenzstraße | 18 |
| Abbildung 12: Parkplätze des EOC (Ist-Situation) | 19 |
| Abbildung 13: Auslastungsrad der EOC-Parkplätze am Dienstag, den 01.03.2011 | 19 |
| Abbildung 14: Erwartete Besucher des EOC aus den richtungsbezogenen Quellgebieten in Prozent . | 21 |
| Abbildung 15: Übersichtsplan Mikrosimulation | 22 |
| Abbildung 16: Rückstauung an der Kreuzung Bentheimer Straße/Gronauer Straße | 23 |
| Abbildung 17: Verkehrsfluss Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße | 24 |
| Abbildung 18: Verkehrsfluss Kreuzung Bentheimer Straße/Gronauer Straße bei Einbahnstraßenführung | 25 |
| Abbildung 19: Überregionale Anbindung der heutigen Kundenströme des EOC | 26 |
| Abbildung 20: Varianten der überregionalen Verkehrsführung zum EOC | 27 |
| Abbildung 21: Zielvorstellung der Stadt Ochtrup für die überregionalen Verkehrsströme | 28 |
| Abbildung 22: Parkplatzflächen gemäß Masterplanvorschlag STEK | 29 |
| Abbildung 23: Vorschlag für den Verlauf von Velorouten in der Stadt Ochtrup (Planung) | 33 |
| Abbildung 24: Straßenquerschnitte der Ist-Situation und Varianten der Radverkehrsführung in der Laurenzstraße | 35 |
| Abbildung 25: Möglicher Verlauf einer Shuttle-Bus-Linie (Bahnhof-Innenstadt-EOC) | 36 |

